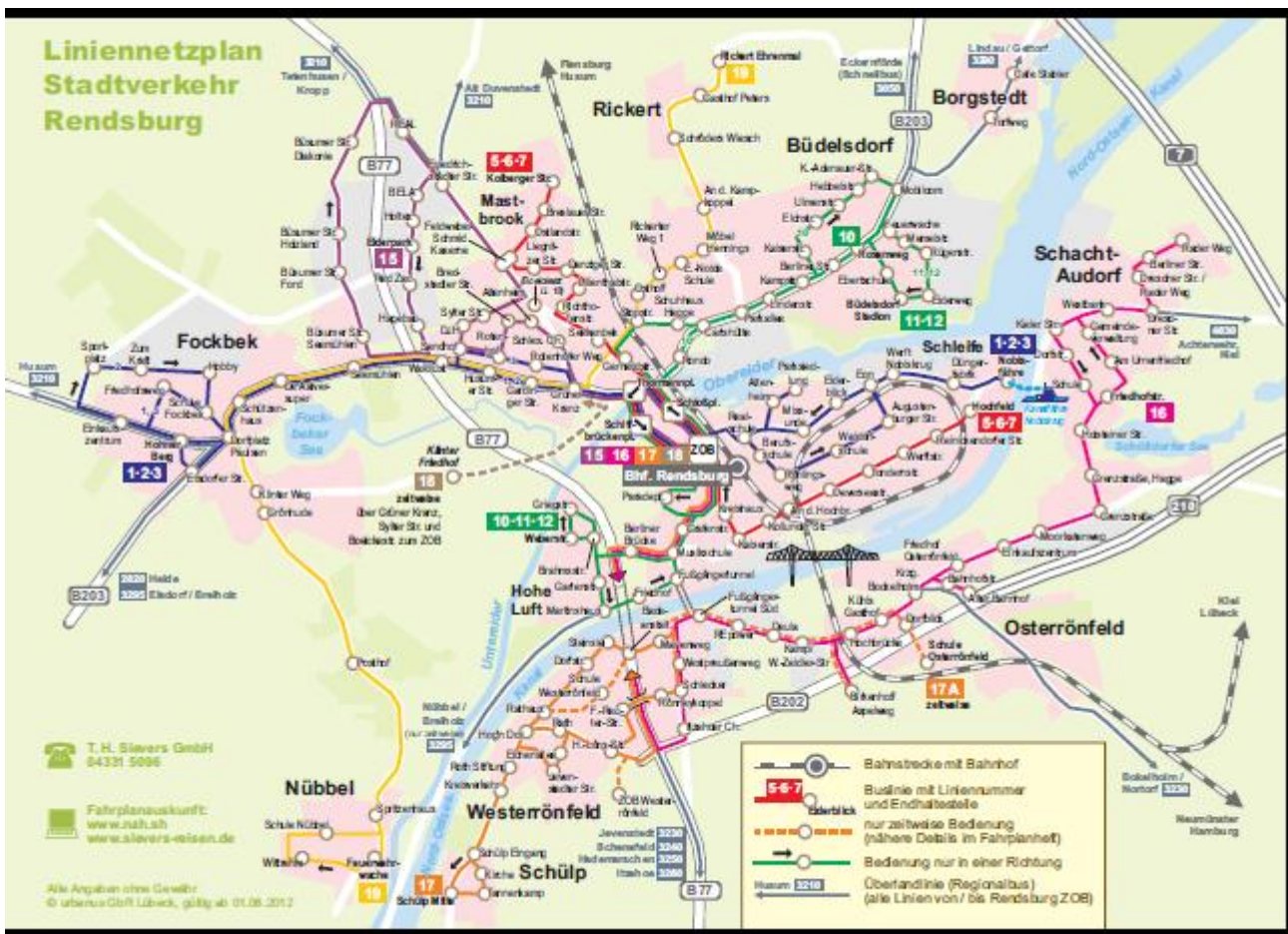




11. August 2014

Vergabe Stadtverkehr Rendsburg



Hintergrundinformationen

Im Kreiswahlprogramm 2013 bis 2018 hat die SPD Rendsburg-Eckernförde einen leistungsstarken, kunden- und klimafreundlichen und bezahlbaren öffentlichen Personennahverkehr im Kreis Rendsburg-Eckernförde gefordert. Dazu zählen u.a. eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots auf der Grundlage eines neuen Regionalen Nahverkehrsplans, ein konsequentes Qualitätsmanagement des ÖPNV-Angebotes (Sicherheit, Attraktivität, Verlässlichkeit, Service und Beratung) und die Herstellung der vollen Barrierefreiheit.

Die SPD-Kreistagfraktion hat erreicht, dass diese grundsätzliche Ausrichtung im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises, der im September 2013 vom Kreistag verabschiedet wurde, enthalten ist. Diese grundsätzlichen Aussagen des RNVP und des Maßnahmenplans Barrierefreiheit müssen die inhaltlichen Grundlagen für den zukünftigen Stadtverkehr Rendsburg sein. Die Entscheidung über die Vergabeart (wettbewerbliches Verfahren oder Direktvergabe) muss daher neben rechtlichen Aspekten auch berücksichtigen, welche Vergabeart am geeignetsten ist, die qualitative Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Rendsburg zu ermöglichen.

Ausgangslage

Die T.H. Sievers Stadtverkehr GmbH betreibt seit dem 1. Januar 2006 den überwiegenden Teil des Stadtverkehrs Rendsburg. Einen kleineren Teil bedient die Graf Recke GmbH. Beide haben sich dazu in der Verkehrsgemeinschaft Rendsburg zusammengeschlossen

Nach der EU Verordnung (VO 1370/2007) darf eine sogenannte „bestandgeschützte Betrauung“ maximal zehn Jahre laufen. Daher muss der Vertrag zur Ausgestaltung des Stadtverkehrs Rendsburg am 31. Dezember 2015 enden, d.h. die Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist zwingend notwendig.

Zuständigkeit

Der Kreis ist als Aufgabenträger für die Organisation, Finanzierung und Ausgestaltung des ÖPNV auch im Stadtgebiet Rendsburg zuständig. Inhaberin der Liniengenehmigung ist die Stadt Rendsburg. Diese hat die Betriebsführung auf T.H. Sievers/Graf Recke übertragen. Eine formale Beteiligung des Inhabers der Liniengenehmigung an der Ausgestaltung des Vergabeverfahrens ist im Gesetz nicht vorgesehen. Die Auftragserteilung erfolgt ausschließlich durch den Kreis.

Rechtliche Grundlagen des Vergabeverfahrens

Im Regelfall sind öffentliche Dienstleistungsaufträge nach der EU-Verordnung 1370/2007 für ÖPNV-Dienstleistungen im wettbewerblichen Verfahren zu vergeben, d.h. auszuschreiben. Als Ausnahme kann auch direkt vergeben werden. Dies ist aber an klare Bedingungen geknüpft:

Die wichtigste ist dabei, dass die Schwellenwerte der zu vergebenden Leistung entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von einer Million € oder eine jährliche

Personenverkehrsleistung von 300.000 km unterschreiten. Diese Schwellenwerte können auf zwei Millionen € oder 600.000 km verdoppelt werden, wenn eine Vergabe an ein kleines oder mittleres Unternehmen (KMU) erfolgen soll. Diese KMU-Eigenschaft erfüllt T.H. Sievers.

Der Stadtverkehr Rendsburg überschreitet allerdings auch die verdoppelten Schwellenwerte in der Verkehrsleistung und bei den Nutzwagenkilometern mit ca. 1,1 Mio. km deutlich.

Die zu vergebende Verkehrsleistung könnte durch die Aufteilung in einen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Teil auf 600.000 km begrenzt werden, wobei nur der gemeinwirtschaftliche Teil Bestandteil einer Direktvergabe werden würde.

Bewertung einer Direktvergabe

Die Direktvergabe ist offensichtlich als Ausnahme zur wettbewerblichen Vergabe für vom Umfang sehr begrenzte ÖPNV-Leistungen vorgesehen, z.B. wenn es nur um eine oder zwei Buslinien geht. Eine Aufteilung in einen gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Teil in Rendsburg ist m.E. aber als Umgehung der vorgesehenen Schwellenwerte zu werten und dürfte bei einer gerichtlichen Überprüfung keinen Bestand haben.

Inhaltlich würde eine entsprechende Aufteilung zudem bedeuten, dass der Kreis als Aufgabenträger keinen inhaltlichen Einfluss mehr auf die Gestaltung des Betriebs auf den eigenwirtschaftlich betriebenen Linien hat. Qualitätsstandards können so nicht mehr durchgesetzt werden. Das Verkehrsunternehmen entscheidet ausschließlich unter unternehmerischen Gesichtspunkten über den eigenwirtschaftlich betriebenen Teil, es könnte z.B. auch den Linientakt kürzen oder Linien ganz einstellen. Die Aufteilung bliebe für die gesamte Laufzeit des Vertrages gültig.

Daher ist ein wettbewerbliches Verfahren das einzige Verfahren, das rechtssicher ist und die Einflussmöglichkeiten auf die Qualität des gesamten Stadtverkehrs Rendsburg sicherstellt.
--

Gegenargumente zur wettbewerblichen Vergabe

Die Befürworter einer Direktvergabe argumentieren damit, dass der örtliche Mittelstand geschützt und gestärkt werden muss. Bei einem wettbewerblichen Verfahren würde möglicherweise mit T.H. Sievers ein mittelständisches Unternehmen aus dem Wirtschaftsraum Rendsburg in die Pleite getrieben, mit entsprechenden Konsequenzen für die Arbeitsplätze. Es bestehe die Gefahr, dass sich bei einem wettbewerblichen Verfahren ein großer „Monopolist“ durchsetzt, der keine Ortskenntnis hat und nicht als direkter Ansprechpartner zur Verfügung steht. Könnte dieses Unternehmen den Auftrag nicht mehr erfüllen, stünde keine Alternative zur Verfügung, weil das örtliche mittelständische Unternehmen nicht mehr vorhanden wäre.

Weiteres Argument ist, dass Angebots- und Qualitätsverbesserungen in den Verhandlungen zur Direktvergabe besser durchgesetzt werden können, da man sich kenne und gute Erfahrungen mit der bisherigen Zusammenarbeit habe.

Dazu ist anzumerken:

Hintergrund der Befürchtungen ist zum einen offensichtlich, dass sich bei dem wettbewerblichen Verfahren ein „Billiganbieter“ aus einem anderen EU-Land aufgrund von Preisdumping durchsetzt. Dagegen ist einzuwenden, dass in den Ausschreibungsbedingungen klar die Anforderungen an die Unternehmen vorgegeben werden, auch in Bezug auf das Personal (Tariftreuegesetz, Mindestlohn etc.), die dann bei einer Vergabe einzuhalten sind. Auch ist die Beteiligung von großen internationalen Logistikkonzernen an entsprechenden Ausschreibungen zwar prinzipiell nicht auszuschließen, aber nach den bisherigen Erfahrungen eher unwahrscheinlich. Derzeit hat öffentlich die Autokraft ihr Interesse am Stadtverkehr Rendsburg geäußert (KN, 15. Mai 2014). Die Autokraft betreibt bereits Linienverkehre im Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Zu dem Argument, bessere Ergebnisse bei Verhandlungen zur Direktvergabe zu erzielen als bei einem wettbewerblichen Verfahren ist anzumerken, dass die Verhandlungsposition des Auftraggebers in diesem Fall eher geschwächt ist, da er sich ja grundsätzlich bereits dafür entschieden hat, mit dem bisherigen Betriebsführer einen Vertrag abzuschließen. Der Auftragnehmer hätte demgegenüber eine stärkere Position, weil er kaum zu befürchten hat, dass die Verhandlungen scheitern und der Auftraggeber doch noch ein wettbewerbliches Verfahren mit den langen Vorlaufzeiten startet.

Daher ist ein wettbewerbliches Verfahren auch geeigneter, um Angebots- und Qualitätsverbesserungen zu erreichen.
--

Aus sozialdemokratischer Sicht ist das Argument der örtlichen Arbeitsplätze sehr ernst zu nehmen. Zunächst ist aber zu bemerken, dass eine Entscheidung für ein Wettbewerbsverfahren keine Entscheidung gegen T.H. Sievers/Graf Recke ist. Die Unternehmen können sich selbstverständlich mit einem guten Angebot an dem Wettbewerb beteiligen und diesen für sich entscheiden. Zum anderen ist davon auszugehen, dass ein neuer Betreiber, der nicht aus Rendsburg kommt, den Stadtverkehr mit zusätzlichem Personal betreiben muss und dieses in Rendsburg und Umgebung findet. Es ist auch grundsätzlich möglich in eine Ausschreibung Anforderungen zur Übernahme von bisherigem Personal aufzunehmen.

Zeitplan

Im Fall einer wettbewerblichen Vergabe muss ein Jahr vor der Ausschreibung im Amtsblatt der EU eine Vorabbekanntmachung mit Angaben zu der zuständigen Behörde, der Art des geplanten Vergabeverfahrens und der betroffenen Dienste und Gebiete vorgenommen werden. Zwischen Ausschreibung und Betriebsaufnahme ist ein weiteres Jahr zu veranschlagen, davon ein halbes Jahr für Ausschreibung, Angebotsfrist, Prüfung, Bewertung und Entscheidung und ein halbes Jahr zur Vorbereitung der Betriebsaufnahme. Beispielsweise hat der Zweckverband ÖPNV im Kreis Steinburg die Stadtverkehre Itzehoe und Glückstadt Anfang 2013 ausgeschrieben, Mitte 2013 über die Vergabe entschieden und der neue Betreiber hat den Betrieb am 1. Januar 2014 aufgenommen.

Bei einer Direktvergabe muss die Absicht zur Direktvergabe ebenfalls ein Jahr vorher veröffentlicht werden. Hier sind auch beihilferechtliche Fragen zu berücksichtigen. Da mit dem bisherigen Betreiber verhandelt wird, könnte der Betrieb nach dem Beginn der Verhandlungen aufgenommen, bzw. weiterbetrieben werden. Insgesamt würde dieses Verfahren voraussichtlich eineinhalb Jahre Zeit benötigen.

Bei beiden Vergabeverfahren ist der Betriebsbeginn zum 1. Januar 2016 nicht mehr zu erreichen.

Es ist daher notwendig und grundsätzlich auch möglich, den Vertrag mit T.H. Sievers/ Recke über eine Notmaßnahme um ein Jahr bis zum 31. 12. 2016 zu verlängern, um den Stadtverkehr Rendsburg aufrecht zu erhalten.

Damit wäre für eine wettbewerbliche Vergabe folgender Zeitplan realistisch und anzustreben:

- Bis Ende 2014/Anfang 2015: Veröffentlichung der Vergabeabsicht;
- Ausschreibung: Ende 2015/Anfang 2016;
- Ende der Frist zur Einreichung von Angeboten: Ende 1. Quartal 2016;
- Entscheidung bis Mitte 2016;
- Beginn des neuen Vertrages/Betriebsaufnahme: 1. Januar: 2017.

Eine Notmaßnahme für zwei Jahre, die zwar rechtlich möglich wäre ist daher nicht notwendig.

Das Ausschreibungsverfahren ist sehr komplex. Auf Initiative der SPD-Kreistagfraktion wurden genau zu diesem Zweck im Haushalt 2014 /Teilhaushalt ÖPNV 150.000,-€ neu eingestellt. Die Mittel sollten zumindest teilweise zur Unterstützung der Verwaltung bei der Ausschreibung genutzt werden. Dafür müssen entsprechende Mittel auch im Haushalt 2015 zur Verfügung stehen.

Beschlussvorschlag

Die SPD-Kreistagsfraktion beantragt in der Sitzung des Regionalen Entwicklungsausschusses am 27. August 2014:

1. Der Stadtverkehr Rendsburg wird zum 1. Januar 2017 in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Verfahren zur notwendigen Vorabveröffentlichung einzuleiten, damit diese fristgerecht Ende 2014/Anfang 2015 im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden kann.
3. Über Eckpunkte zur inhaltlichen Ausgestaltung der Ausschreibung entscheidet der Regionale Entwicklungsausschuss bis spätestens Sommer 2015. Grundlage dafür ist der im September 2013 vom Kreistag Rendsburg-Eckernförde verabschiedete Regionale Nahverkehrsplan des Kreises. Die Stadt Rendsburg ist dabei einzubinden.
4. Damit kann die Kreisverwaltung die Ausschreibung bis spätestens Ende 2015 fertigstellen und veröffentlichen. Zur Unterstützung kann externer Sachverstand genutzt werden. Mittel dafür stehen im Haushalt/Teilhaushalt 547101 ÖPNV zur Verfügung. Über die Freigabe der Mittel entscheidet der Hauptausschuss nach Vorschlag des Regionalen Entwicklungsausschusses.
5. Die Vergabeentscheidung wird bis Mitte 2016 getroffen.
6. Für das Jahr 2016 wird einer Notmaßnahme zur Aufrechterhaltung des Stadtverkehrs Rendsburg zugestimmt.