

# Salzlandkreis

- Landrat -



Datum: 14. September 2010

## Beschlussvorlage - B/570/2010

Öffentlichkeitsstatus	öffentlich
Einbringer	Stabsstelle Beteiligungsmanagement Frau Senst

			Abstimmungsergebnisse			
BERATUNGSFOLGE	DATUM	TOP	JA	NEIN	ENTHALTUNGEN	EINSTIMMIG
Haushalts- und Finanzausschuss	27.09.2010					
Umwelt-, Planungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsausschuss	27.09.2010					
Kreistag	13.10.2010					

**Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Entscheidung über eine Vorzugsvariante**

### Beschlussvorschlag

**Der Kreistag beschließt die Umsetzung der Untervariante 3 c der Analyse der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH zur Untersuchung über die zukünftige Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im Salzlandkreis.**

**Der Kreistag beauftragt den Landrat mit der Vorbereitung und Umsetzung der Untervariante 3 c der Analyse, welche die Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH auf die Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH bei Umwandlung der Personennahverkehr Staßfurt mbH in eine Fahrbetriebsgesellschaft unter Berücksichtigung eines ÖPP - Modells mit Beteiligung privater Verkehrsunternehmen beinhaltet.**

### Sachverhalt

In der Mitteilungsvorlage M/187/2010 informierte die Verwaltung den Kreistag des Salzlandkreises vor dem Hintergrund des Auslaufens der Liniengenehmigungen zum 31.07.2012 und der erforderlichen zukünftigen Sicherstellung des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV), dass eine Analyse bei einem unabhängigen Wirtschaftsprüfungsunternehmen in Auftrag gegeben werden soll, in dessen Ergebnis eine zukunftsfähige und effiziente Struktur des ÖSPV für den Salz-

landkreis erarbeitet werden soll.

Die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfungsunternehmens wurde insbesondere damit abgesichert, dass das ausgewählte Unternehmen in keinem der 3 Verkehrsunternehmen des Salzlandkreises, die in die Umstrukturierung des ÖSPV einbezogen werden sollen, in den letzten 5 Jahren Prüfungshandlungen vorgenommen wurde.

Grund hierfür war insbesondere unvoreingenommene Betrachtung durch das Wirtschaftsprüfungsunternehmen im Zusammenhang mit den damit verbundenen erforderlichen Maßnahmen zur Umstrukturierungen, die Auswirkungen auf alle Verkehrsunternehmen, an welchem der Salzlandkreis beteiligt ist, haben werden.

Der Auftrag des Salzlandkreises gegenüber dem Wirtschaftsprüfungsunternehmen sieht eine Durchführung der gestellten Aufgabe in zwei Phasen vor.

Den Auftrag für Phase I erhielt mit Datum 28. April 2010 die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche GmbH.

In Phase I soll die „Untersuchung und Darstellung der Möglichkeiten einer zukünftigen gesellschaftlichen Struktur der/ des Verkehrsunternehmens im Salzlandkreis im Hinblick auf die effektive und effiziente Durchführung des ÖSPV im Kreisgebiet unter der Voraussetzung der Schaffung der EU-beihilferechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Grundlagen für eine Direktvergabe (Inhouse - Vergabe) der Liniengenehmigungen“ erfolgen. Dazu wurden dem Unternehmen 4 Varianten zur Prüfung vorgegeben, über die der Kreistag in der Mitteilungsvorlage M/187/2010 vom 01. März 2010 informiert wurde. Diese Phase endet mit der Entscheidung des Kreistags über die zukünftige Struktur des ÖSPV im Salzlandkreis.

In der zweiten Phase erfolgt die Begleitung des Salzlandkreises bei der Umsetzung der Entscheidung des Kreistages.

Der Auftrag des Salzlandkreises gab in inhaltlicher Wiedergabe der Mitteilungsvorlage für die Phase I folgende Varianten zur Prüfung vor:

A: Folgende Varianten sind zu untersuchen:

1. Durchführung des ÖSPV für das bisher von der „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH“ im Salzlandkreis bediente Verkehrsgebiet durch die „Kreisverkehrsgesellschaft – Bernburg - KVG mbH“. Dabei sind u.a. Lösungsvarianten und –vorschläge bezüglich der wirtschaftlichen, personal-, steuer-, kartell- und gesellschaftsrechtlichen Auseinandersetzung des Gesellschafters Salzlandkreis mit der „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH“ darzulegen, die sich aus dem bestehenden Gesellschaftsvertrag im Falle der Beibehaltung der Kündigungserklärung durch den Salzlandkreis ergeben.
2. Zusammenführung der „Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg – KVG mbH“ mit der „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH“ unter Rücknahme der Kündigungserklärung durch den Salzlandkreis, einschließlich der Begleitung bei der Umsetzung der Zusammenführung unter Beachtung aller EU-beihilferechtlichen, personal-, gesellschafts-, kommunal-, kartell- und steuerrechtlichen Aspekte
3. Zusammenführung der kreiseigenen Verkehrsgesellschaften „Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg – KVG mbH“ mit der „Personennahverkehr GmbH Staßfurt“ unter Weiterführung des ÖPSV im ehemaligen Verkehrsgebiet der VGS im Salzlandkreis durch das zusammengeführte Unternehmen bei Beibehaltung der Kündigungserklärung gegenüber der „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH“, ebenfalls unter Beachtung aller EU-beihilferechtlichen, personal-, gesellschafts-, kommunal-, kartell- und steuerrechtlichen Aspekte
4. Zusammenführung der „Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH“ mit der „Personennahverkehr GmbH Staßfurt“ und der „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH“ als überregionales Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung EU-

beihilferechtlichen, personal-, gesellschafts-, kommunal-, kartell- und steuerrechtlichen Aspekte sowie des sich bildenden Verkehrsverbundes „marego“.

- B. Die Untersuchung der Varianten hat mit dem Ziel der Erfüllung der EU-rechtlichen Ansprüche zu erfolgen, um die Voraussetzungen für eine Direktvergabe im Rahmen der Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen im ÖPSV im Salzlandkreis im Jahr 2012 zu schaffen.

In der VO (EU) 1370/07 ist geregelt, dass jede zuständige örtliche Behörde ein Wahlrecht hat, ob sie öffentliche Personenverkehrsdienste

- selbst erbringt,
- einen internen Betreiber direkt damit beauftragt (Direktvergabe) oder
- diese in einen wettbewerblichen Vergabeverfahren an Dritte vergibt.

Das wettbewerbliche Vergabeverfahren würde in Form einer europaweiten Ausschreibung erfolgen, bei der sich sowohl die eigenen Verkehrsunternehmen als auch Dritte, die Personenverkehre zu erbringen in der Lage sind, gleichbehandelt im Wettbewerb behaupten müssen. Der Zuschlag wäre dem Bieter aus den europäischen Staaten zu erteilen, welcher auf Grund der Ausschreibung das wirtschaftlichste Angebot unterbreitet.

Als einen internen Betreiber bezeichnet man eine rechtliche getrennte Einheit, über die die zuständige Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde - die Kontrolle ausübt, die vergleichbar mit dem Einfluss auf eine eigene Dienststelle ist.

Der interne Betreiber muss den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrs selbst mit eigenen Personalen und Bussen erbringen, wobei 50 Prozent der Verkehrsleistung das Kriterium des überwiegenden Teils erfüllt.

Die Verkehrsleistung muss innerhalb des Zuständigkeitsgebietes erbracht werden.

Ausnahmen vom wettbewerblichen Verfahren gelten für eine Direktvergabe unterhalb des Schwellenwertes. Das bedeutet, dass Dienstleistungsaufträge von weniger als 1 Mio. EUR oder mit weniger als 300.000 km direkt an Unternehmen vergeben werden können, ohne das zwingende Kontrollfordernis wie über eine eigene Behörde erfüllen zu müssen.

Handelt es sich bei dem Unternehmen um ein Unternehmen, welches die Verkehrsleistung mit nicht mehr als 23 Bussen erbringt, gelten 2 Mio EUR für das Auftragsvolumen oder 600.000 km als Schwellenwert.

Um alle sich aus der VO (EG) 1370/07 ergebenden Kriterien auf die vorgegebenen Varianten anwenden zu können und in das Ergebnis einfließen zu lassen, machte sich im Verlauf der Erstellung des Berichtes die Prüfung mehrerer Untervarianten der Varianten 3 und 4 erforderlich, um ein umfassendes und nachvollziehbares Prüfungsergebnis zu erzielen. Somit wurden während der Prüfung durch die Deloitte & Touche GmbH insgesamt 9 Möglichkeiten zusätzlich zum Status quo untersucht.

Im Vorfeld der Erstellung und als Grundlage für das Gutachten wurde von der Deloitte & Touche GmbH umfangreiches Datenmaterial erhoben und ausgewertet, sowie tatsächliche Vororttermine mit den Geschäftsführern der Verkehrsgesellschaften und auch mit Gesellschaftern durchgeführt.

Begründet mit dem Anliegen, den ÖSPV mit den eigenen, kreisansässigen Unternehmen zu optimieren und die kreisansässigen Verkehrsunternehmen zu stärken, wurde die Schaffung einer Gesellschaftsstruktur, welche rechtsicher die Umsetzung der VO (EG) 1370/07 für eine Direktvergabe an interne Betreiber ermöglicht, als Ausschlusskriterium für die weitere Prüfung bewertet.

Im Weiteren wurden folgende entscheidungsrelevante Kriterien erarbeitet, gewichtet (von 1-3) und

mit Nutzenfaktoren (bis maximal 6 Punkten) bewertet. (siehe auch Anlage 2 des Gutachtens).

Die Gewichtung erfolgte im Hinblick auf die Nachhaltigkeit der Auswirkungen (dauerhafte Auswirkung auf die Gesellschaft oder den Salzlandkreis wurde mit einer Gewichtung von 3 bewertet, weniger dauerhafte Auswirkungen mit der Gewichtung 2 und einmaliger Aufwand mit der Gewichtung 1) bewertet. Dabei wurde den Remanenzkosten, auf Grund ihrer Höhe und in Anbetracht der politischen Beachtung bei einer Kündigung zur VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH, trotz einmaligen Aufwandes und einer Gegenleistung in Form von Anlagegütern, die Gewichtung 2 erteilt.

Bewertungskriterium	Gewichtung
Rechtssichere Umsetzung der Direktvergabe nach VO (EG) 1370/07	1 – Umsetzung möglich 0 – Umsetzung nicht möglich
<b>Abstimmungsbedarf/ Koordinationsbedarf</b> (Verringerung der Anzahl der Beteiligungen, Nutzung von Synergieeffekten, Einflussnahme, Kontrolle und Gestaltungsfreiheit bei der Umsetzung kreislicher Ziele)	3
<b>Einflussnahme und Kontrolle</b> (wie auf eine eigene Dienststelle oder eine Dienststelle einer Gruppe von Behörden)	3
<b>Steuerliche Auswirkungen</b> (Minimierung der steuerl. Auswirkungen)	3
<b>Transaktionskosten</b> (Minimierung der TK)	1
<b>Personal</b> (Personalübergang oder Sicherung von Arbeitsplätzen)	3
<b>Nutzung des Know-hows</b> privater VKU im SLK	2
<b>GVFG-geförderte Betriebsmittel</b> (Zweckentsprechende Folgenutzung GVGF-geförderter Betriebsmittel)	3
<b>Belastung des Haushaltes des SLK</b> (Minimierung des Zuschussbedarfes durch den SLK)	3
<b>Einmalige Remanenzkosten</b> (Vermeidung/ Minimierung von Remanenzkosten)	2

Ausgehend vom Status Quo, der in allen Punkten die Bewertung „0“ erhielt, wurde im Folgenden jede Variante mit seinen Vor- und Nachteilen bewertet und die Bewertung anschließend mit dem vorher festgesetzten Faktor gewichtet.

Die Prüfung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat ergeben, dass sowohl für den Status quo als auch für die Varianten 1 und 2 keine Direktvergabe möglich ist. Die Variante 3 b ließe nur mit einem sehr hohen Abstimmungsaufwand verbunden mit einer Leistungsreduzierung durch die VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH umsetzen. Dabei müsste die Gesellschaft ihre bisher erbrachte Leistung auf ca. 50 Prozent der reduzieren.

Die unter 4 geprüften Varianten hatten im Ergebnis durchweg negativ quantifizierte Bewertungen.

Das beste Ergebnis erzielte die Variante 3 c. Die Erläuterungen hierzu sind ab Seite 9 der Anlage 1 zur Beschlussvorlage zu finden.

Diese Variante ist gekennzeichnet durch

1. die Beibehaltung der Kündigung des Gesellschaftsverhältnisses zur VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH
2. den Betriebsübergang des Betriebes Aschersleben der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH auf die Kreisverkehrsgesellschaft KVG Bernburg mbH, die im Rahmen der Umstrukturierung zu einer Verkehrsgesellschaft für den gesamten Salzlandkreis, z.B. in BVS - Busverkehr Salzlandkreis, umfirmieren soll.

3. die Umwandlung der Personennahverkehr Staßfurt mbH in eine Fahrbetriebsgesellschaft, deren Gesellschafter die Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg KVG mbH und die bisherigen privaten Gesellschafter der Personennahverkehr Staßfurt GmbH werden.  
(vorher sind die Geschäftsanteile des Salzlandkreises an der Personennahverkehr Staßfurt GmbH auf die derzeitige Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg KVG mbH zu übertragen)
4. die Beteiligung der privaten Verkehrsunternehmen, die einen Teil des ÖSPV im Raum Aschersleben – Staßfurt erbracht haben, als Gesellschafter an der Fahrbetriebsgesellschaft.
5. Unterauftragsvergabe durch Dienstleistungskonzession an die Fahrbetriebsgesellschaft durch das zukünftige Verkehrsunternehmen des Salzlandkreises (anfangs die 14 Linien, die bisher von der Personennahverkehr Staßfurt GmbH erbracht wurden, mit der Option steigender Tendenz auf bis zu 49 Prozent des Gesamtvolumens).

Sie bietet folgende Vor- und Nachteile:

- Grundsätzlich ist die Umsetzung der Variante 3 c nach den Vorgaben und unter Einhaltung des europäischen Rechtsrahmens der Verordnung (EG) 1370/07 im Rahmen einer Direktvergabe der Liniengenehmigungen möglich.
- Mit der Umsetzung der Variante 3 c hat der Salzlandkreis nur noch einen Ansprechpartner für den ÖSPV und kann somit ausschließlich und aktiv auf die Planung, Durchführung und Finanzierung des ÖSPV Einfluss nehmen.
- Die GVFG geförderten Betriebshöfe und Fahrzeuge erfahren eine zweckentsprechende Nachnutzung.
- Das Know-how der privaten Verkehrsunternehmen und die Synergieeffekte durch die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die privaten Verkehrsunternehmen bleiben erhalten.
- Die Weiterbeschäftigung der Arbeitnehmer in den jeweiligen und von der Umstrukturierung betroffenen Verkehrsunternehmen des Salzlandkreises kann erfolgen.
- Höhere Fixkosten durch die Einbindung der Arbeitskräfte der privaten Verkehrsunternehmen in das kommunale Verkehrsunternehmen entfallen.
- Da im Rahmen der Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern aus der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH Vermögensgegenstände, Verbindlichkeiten und Finanzmittel bilanzneutral übertragen werden, minimieren sich die angekündigten Remanenzkosten.
- Die Nachschusspflicht der Gesellschafter aus dem Gesellschaftsvertrag der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH für die Erbringung von Verkehrsleistungen entfällt.
- Die Fixkosten für die Personennahverkehr Staßfurt GmbH entfallen.

Nachteilig steht einmaliger Aufwand entgegen:

- einmaliger Aufwand in Form von Grunderwerbssteuer bei der Übertragung von Grundstücken und Gebäuden;
- Notarkosten und Gutachterkosten werden als einmaliger Aufwand fällig;
- der Abschluss einer Auseinandersetzungsvereinbarung und der damit verbundene Abstimmungsaufwand mit den Gesellschaftern und der Gesellschaft für das Ausscheiden aus der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH ist einmalig erforderlich;
- der Betriebsübergang nach § 613 a BGB für das Personal der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH bedarf eines Vorbereitungs- und Abstimmungsaufwandes.

Eine offene und zu klärende Problematik besteht in der noch nicht genauen Zuordnung des Personals im Betrieb Aschersleben der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH.

Vom Betrieb Aschersleben der VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH werden Verkehrsleistungen auf Linien erbracht, die entweder nicht vom Salzlandkreis konzessioniert wurden (z.B. wurde die Linie VGS-409 von Eisleben nach Aschersleben über Hettstedt vom Landkreis Mansfeld Südharz konzessioniert) oder Linien, die durch die Zuordnung des Bedienegebietes Falkenstein/ Harz in den Zuständigkeitsbereich des Harzkreises hineinführen und ebenfalls durch den Betrieb Aschersleben bedient werden.

In beiden Fällen hält der Betrieb Aschersleben Busse und Personale vor, die nicht dem Zuständigkeitsbereich des Salzlandkreises zuzuordnen sind.

Für diesen Fälle ist im Rahmen der Auseinandersetzungsvereinbarung des Salzlandkreises mit der Gesellschaft vor dem Ausscheiden aus der Gesellschaft eine Lösung für die Zuordnung der Personale und der Betriebsmittel in das Stammunternehmen zu vereinbaren.

Nach Einschätzung im Bericht sind im Betrieb Aschersleben 41 Fahrer beschäftigt, benötigt würden aber lediglich 26 Fahrpersonale.

Die Erarbeitung der konkreten Auseinandersetzungsvereinbarung ist Bestandteil der Phase II.

Die überwiegenden Vorteile für die Verkehrsunternehmen des Salzlandkreises, die sich aus der Erfüllung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe der Liniengenehmigungen im Jahr 2012 ergeben, die Sicherung von Arbeitsplätzen sowohl in den kommunalen als auch in den Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre für den Salzlandkreis erbringen, die Vermeidung von Rückzahlungen von GVFG – Fördermitteln sowie die Gestaltungsfreiheit bei der Organisation und Finanzierung des ÖSPV im Salzlandkreis, veranlassen die Verwaltung dem Kreistag die Umsetzung der Variante 3 c für die zukünftige Struktur des ÖSPV vorzuschlagen.

Entsprechend § 65 Landkreisordnung des Landes Sachsen Anhalt (LKO LSA) in Verbindung mit § 123 Abs. 1 Gemeindeordnung des Landes Sachsen Anhalt (GO LSA) wurde die Analyse dem Landesverwaltungsamt Sachsen Anhalt rechtzeitig zum 01. September 2010 übersandt und damit das Anzeigeverfahren gegenüber dem Landesverwaltungsamt Sachsen Anhalt eingeleitet.

Gerstner  
Landrat

### Anlage

Zusammenfassung des Berichtes über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010

Dat./Hdz		Kenntnis gen. Dat./Hdz	Dat./Hdz
	Wv.	SB	ausgef.:14.9.10
	z.A.	SL	abges.:
	z.V.	AL Senst	wegl.:
		Dez.	Wv.not.: