

Salzlandkreis

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

Anlage zur Beschlussvorlage

Deloitte bezieht sich auf Deloitte Touche Tohmatsu Limited, eine „private company limited by guarantee“ (Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach britischem Recht), und/oder ihr Netzwerk von Mitgliedsunternehmen. Jedes dieser Mitgliedsunternehmen ist rechtlich selbstständig und unabhängig. Eine detaillierte Beschreibung der rechtlichen Struktur von Deloitte Touche Tohmatsu Limited und ihrer Mitgliedsunternehmen finden Sie auf www.deloitte.com/de/UeberUns.

| Inhaltsübersicht | Seite | |
|------------------|---|----|
| 1 | AUFTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG | 1 |
| 2 | AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG | 2 |
| 2.1 | Ausgangslage | 2 |
| 2.2 | Zielsetzung | 3 |
| 3 | ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG DER VARIANTEN UND UNTERVARIANTEN FÜR DIE KÜNFTIGE NEUORGANISATION DES ÖSPV IM SALZLANDKREIS | 5 |
| 3.1 | Varianten der ÖSPV-Neuorganisation im Salzlandkreis | 5 |
| 3.2 | Zusammenfassende Bewertung der Organisationsvarianten (Synopse) | 14 |
| 3.3 | Finanzielle Auswirkungen und Risiken für den Salzlandkreis bei der Umsetzung rechtssicher umsetzbarer Varianten und Untervarianten | 16 |
| 3.4 | Empfehlung einer Vorzugsvariante | 21 |
| 4 | WEITERES VORGEHEN UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN | 22 |
| 4.1 | Beschlussfassungen in den politischen Gremien | 22 |
| 4.2 | Vorschlag für einen Zeit- und Beschlussplan | 22 |

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

- Anlage 1: Übersicht über das ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis
- Anlage 2: Tabellarische Zusammenfassung der Bewertung der ÖSPV-Varianten im Salzlandkreis
- Anlage 3: Allgemeine Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2002

| Tabellenverzeichnis | Seite |
|--|-------|
| Tabelle 1: Synoptische Kurzdarstellung zur Bewertung der Organisationsvarianten | 144 |
| Tabelle 2: Finanzielle Auswirkungen der rechtssicher umsetzbaren Varianten und Untervarianten auf den Salzlandkreis gegenüber dem Status Quo | 19 |
| Tabelle 3: Varianten Unabhängige Risiken | 20 |

| Abbildungsverzeichnis | Seite |
|---|-------|
| Abbildung 1: Status Quo der ÖSPV-Organisation im Salzlandkreis | 2 |
| Abbildung 2: Zielstruktur Variante 1 | 5 |
| Abbildung 3: Zielstruktur Variante 2 | 6 |
| Abbildung 4: Zielstruktur Variante 3 | 7 |
| Abbildung 5: Zielstruktur Untervariante 3a | 8 |
| Abbildung 6: Zielstruktur Untervariante 3b | 9 |
| Abbildung 7: Zielstruktur Untervariante 3c | 10 |
| Abbildung 8: Zielstruktur Variante 4 | 11 |
| Abbildung 9: Zielstruktur Untervariante 4a | 12 |
| Abbildung 10: Zielstruktur Untervariante 4b | 13 |
| Abbildung 11: Zeit- und Beschlussplan zur Umsetzung der Vorzugsvariante | 23 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------------|--|
| ASL | Aschersleben |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| EuGH | Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaft |
| GO LSA | Gemeindeordnung für das Land Sachsen-Anhalt (Gemeindeordnung - GO LSA) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. August 2009 (GVBl. LSA S. 383), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2010 (GVBl. LSA S. 406, 408) |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986) |
| HZ | Harzkreis |
| IDW | Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V., Düsseldorf |
| KVG/KVG Bernburg | Kreisverkehrsgesellschaft Bernburg - KVG mbH, Bernburg |
| KYF | Kyffhäuserkreis |
| LK | Landkreis |
| LVwA | Landesverwaltungsamt |
| marego. | Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (in Gründung), Magdeburg |
| MSH | Landkreis Mansfeld-Südharz |
| MVB | Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) GmbH, Magdeburg |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr [ÖSPV und SPNV] |
| ÖSPV | Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr [mit Bus und Straßenbahn] |
| ÖPNVG LSA | Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) vom 20. Januar 2005 (GVBl. LSA S. 16) |
| ÖPP | Öffentlich-Private-Partnerschaft |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| PNVG/PNVG Staßfurt | Personennahverkehr GmbH Staßfurt, Staßfurt |
| SGB | Sozialgesetzbuch |

| | |
|-------------------------|---|
| SLK | Salzlandkreis |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SFT | Staßfurt |
| T | Tausend |
| TH | Freistaat Thüringen |
| Verordnung (EG) 1370/07 | Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates |
| VGS/VGS Südharz | VGS Verkehrsgesellschaft Südharz mbH, Hettstedt |
| VU | Verkehrsunternehmen |
| VÜV | Verkehrsleistungs-Übertragungs-Vertrag |
| Wkm | Wagenkilometer |

1 AUFTRAG UND AUFTRAGSDURCHFÜHRUNG

- [1] Mit Schreiben vom 28. April 2010 beauftragte uns der

Salzlandkreis

mit der Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und der Erarbeitung einer Vorzugsvariante unter der Voraussetzung der Schaffung der EU-beihilferechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Grundlagen für eine Direktvergabe der Liniengenehmigungen im Jahr 2012 (Phase I) sowie der rechtlichen Begleitung der Umsetzung der vom Kreistag zu bestätigenden Variante (Phase II).

- [2] Dem Auftrag liegt unser modifiziertes Angebot an den Salzlandkreis vom 15. April 2010 zugrunde.
- [3] Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit, auch im Verhältnis zu Dritten, sind die diesem Bericht als Anlage 3 beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der Fassung vom 1. Januar 2002 maßgebend.
- [4] Die vorliegende Zusammenfassung des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010 dient ausschließlich der Information der zuständigen politischen Gremien des Salzlandkreises. Eine detaillierte Analyse, insbesondere der rechtlichen und finanziellen Auswirkungen, der jeweiligen Varianten und Untervarianten auf den ÖSPV im Salzlandkreis sind ausschließlich dem Bericht über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010 zu entnehmen und kann von den Mitgliedern des Kreistages bei den Vorsitzenden der jeweiligen Fraktionen oder in der Kreisverwaltung des Salzlandkreises eingesehen werden.

2 AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG

2.1 Ausgangslage

- [5] Gemäß § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) ist der Salzlandkreis Aufgabenträger im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) 1370/07. Der Salzlandkreis ist damit zuständig für die Aufstellung des Nahverkehrsplans, die Finanzierung des ÖPNV (ab 2011 voraussichtlich auch für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs) und damit die Planung, Organisation und Sicherstellung des ÖSPV im Landkreis.
- [6] Die Organisation des ÖSPV auf der hoheitlichen Ebene und die Durchführung der Verkehrsleistung im Landkreis sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

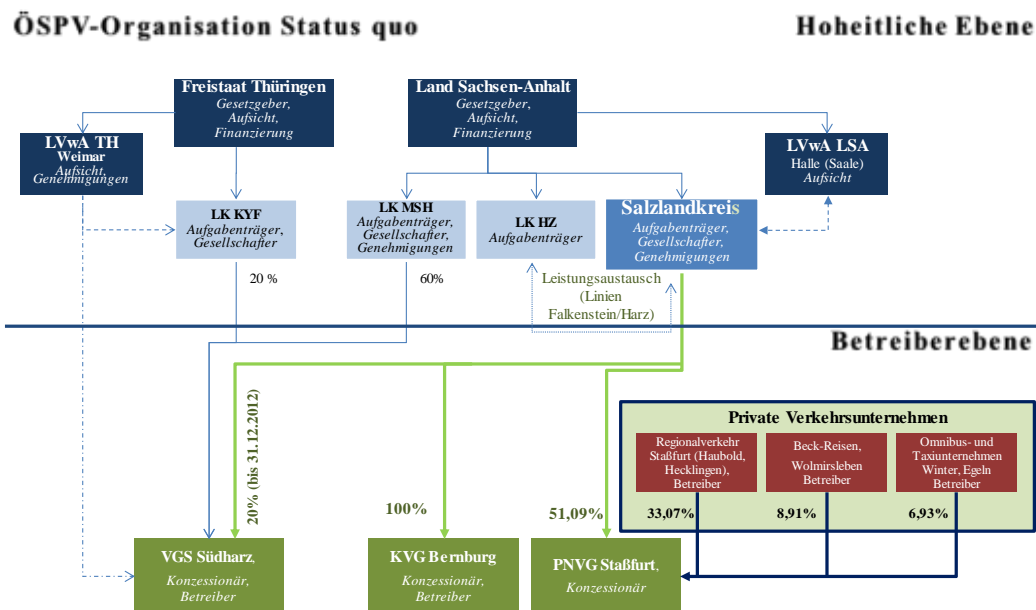


Abbildung 1: Status Quo der ÖSPV-Organisation im Salzlandkreis

- [7] Für die Organisation und Durchführung des ÖSPV im Landkreis sind die zwei kommunalen Verkehrsunternehmen KVG Bernburg und VGS Südharz sowie die gemischtwirtschaftliche PNVG Staßfurt verantwortlich, an denen der Salzlandkreis teils alleine, teils mehrheitlich, teils als Minderheitsgesellschafter beteiligt ist

2.2 Zielsetzung

- [8] Nach abgeschlossener Kreisgebietsreform im Jahr 2007 und im Hinblick auf die zum 31. Juli 2012 auslaufenden Liniengenehmigungen sowie deren Neukonzessionierung wird nunmehr eine gesellschaftsrechtliche und organisatorische Neustrukturierung des ÖSPV im Salzlandkreis angestrebt. Hierbei soll im Ergebnis der Neuorganisation die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe i.S. der Verordnung (EG) 1370/07 stehen.
- [9] Vor diesem Hintergrund sind verschiedene Geschäfts- und Organisationsmodelle für die zukünftige rechtssichere Gestaltung des ÖSPV im Salzlandkreis mit folgenden mit dem Auftraggeber abgestimmten Prämissen zu entwickeln und zu bewerten:
- Einhaltung des europäischen Rechtsrahmens einschließlich der Anforderungen aus der Verordnung (EG) 1370/07 für eine Direktvergabe
 - Aktive und gestaltende Einflussnahme des Salzlandkreises auf die Planung, Durchführung und Finanzierung des ÖSPV
 - Sicherstellung einer hohen und an der demographischen Entwicklung orientierten Qualität des ÖSPV (z.B. Fahrplanangebot, Fahrzeugausstattungen und Vertriebsstrukturen)
 - Fortführung der zweckentsprechenden Nutzung der mit GVFG-Mitteln geförderten Betriebshöfe und Fahrzeuge
 - Weiterbeschäftigung der von einer möglichen Neuorganisation des ÖSPV im Landkreis betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den jeweiligen Verkehrsunternehmen
 - Vermeidung von Remanenzkosten bei der Neuorganisation des ÖSPV
 - Wirtschaftlich nachhaltige Neuorganisation des ÖSPV und nach Möglichkeit Reduzierung des Zuschussbedarfs für den Salzlandkreis
- [10] Zur Umsetzung der vorgenannten Prämissen sind mögliche Organisationsvarianten nach Vorgabe und in Abstimmung mit dem Auftraggeber hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen, verkehrs-, arbeits-, steuer-, kommunal- und gesellschaftsrechtlichen Aspekte zu analysieren und die Vor- und Nachteile sowie Chancen und Risiken aufzuzeigen und dem Auftraggeber als Entscheidungsgrundlage für die Mitglieder des Kreistages zur überreichen.
- [11] Neben einer effizienten Erbringung des ÖSPV ist zwingend die Schaffung der EU-vergabe- und beihilferechtlichen sowie der gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe der Liniengenehmigungen im Jahr 2012 zu erfüllen.

- [12] Die vom Auftraggeber vorgegebenen Organisationsvarianten wurden außerdem um Untervarianten ergänzt, mit dem Ziel, die vorgenannten Anforderungen an die künftige Neuorganisation des ÖSPV möglichst rechtssicher umzusetzen zu können und die heutigen Strukturen des ÖSPV im Landkreis angemessen zu berücksichtigen.

3 ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG DER VARIANTEN UND UNTERVARIANTEN FÜR DIE KÜNFTIGE NEUORGANISATION DES ÖSPV IM SALZLANDKREIS

3.1 Varianten der ÖSPV-Neuorganisation im Salzlandkreis

- [13] Im Einzelnen sind folgende Varianten und Untervarianten unter Beachtung der im Abschnitt 2 aufgeführten Zielsetzungen untersucht worden:
- [14] **Variante 1 – Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz (Betrieb ASL) auf die KVG Bernburg bei Erhalt der PNVG Staßfurt:**
- [15] Bei Umsetzung der Variante 1 erfolgt eine Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz (Betrieb Aschersleben) auf die KVG Bernburg. Die Kündigung des Gesellschaftsvertrages der VGS Südharz zum 31. Dezember 2012 durch den Salzlandkreis ist bereits ausgesprochen worden (Beschlussvorlage B/485/2010/1).

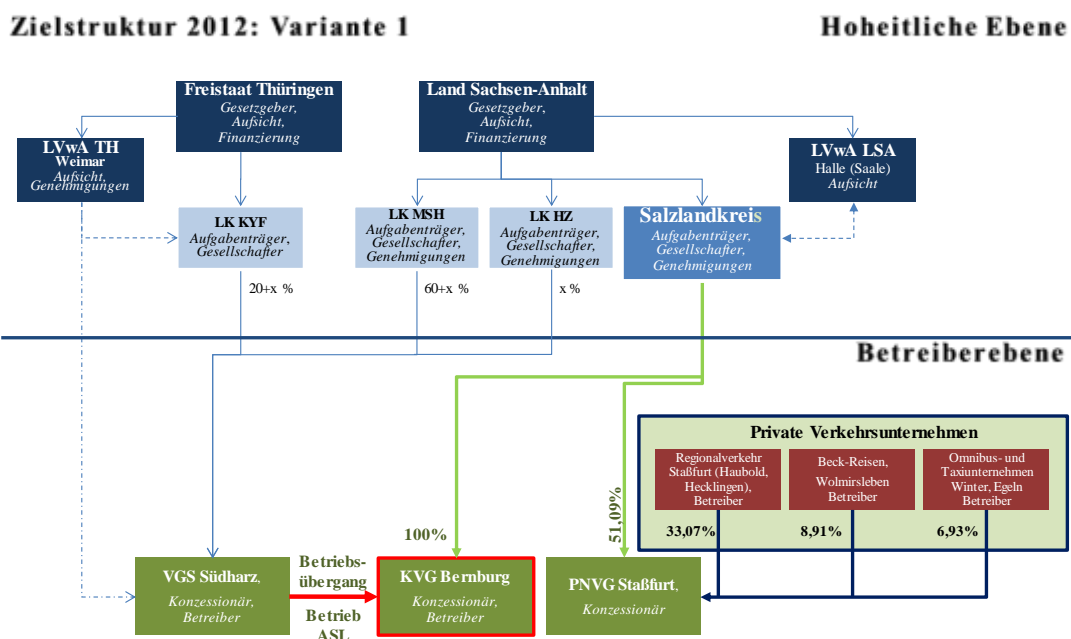


Abbildung 2: Zielstruktur Variante 1

- Die PNVG Staßfurt bleibt bei Umsetzung der Variante 1 in ihrer heutigen Struktur bestehen.
- Zur Untersuchung der Variante 1 vgl. Abschnitt 5.2 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennah-

verkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[16] **Variante 2 – Verschmelzung der KVG Bernburg mit der VGS Südharz bei Erhalt der PNVG Staßfurt:**

- Bei Umsetzung der Variante 2 erfolgt eine Verschmelzung der KVG Bernburg mit der VGS Südharz mbH, wobei dann aufgrund der bereits erfolgten Kündigung des Salzlandkreises vom 09. Dezember 2009 eine neue vertragliche Grundlage zu schaffen ist.
- Die PNVG Staßfurt soll auch bei Umsetzung der Variante 2 in ihrer heutigen Struktur bestehen bleiben.

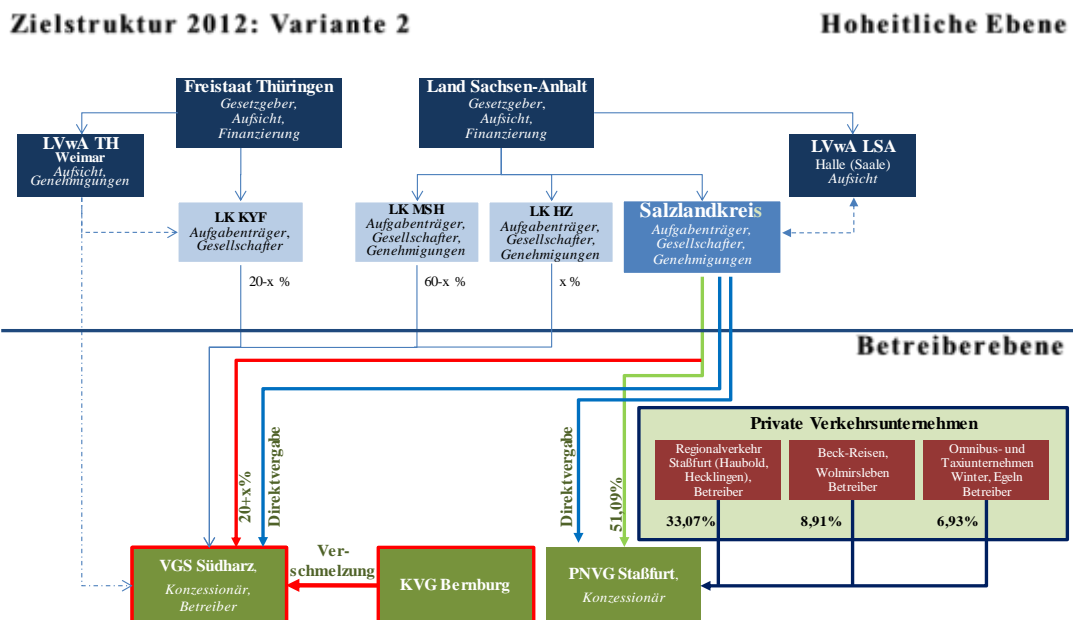


Abbildung 3: Zielstruktur Variante 2

- Zur Untersuchung der Variante 2 vgl. Abschnitt 5.3 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[17] **Variante 3 – Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg bei Verschmelzung der PNVG Staßfurt mit der KVG Bernburg:**

- Variante 3 sieht eine Verschmelzung der PNVG Staßfurt mit der KVG Bernburg vor.

- Wie in Variante 1 erfolgt eine Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz (nur Betrieb Aschersleben) auf die KVG Bernburg. Die Kündigung des Gesellschaftsvertrages der VGS Südharz durch den Salzlandkreis bleibt bestehen.

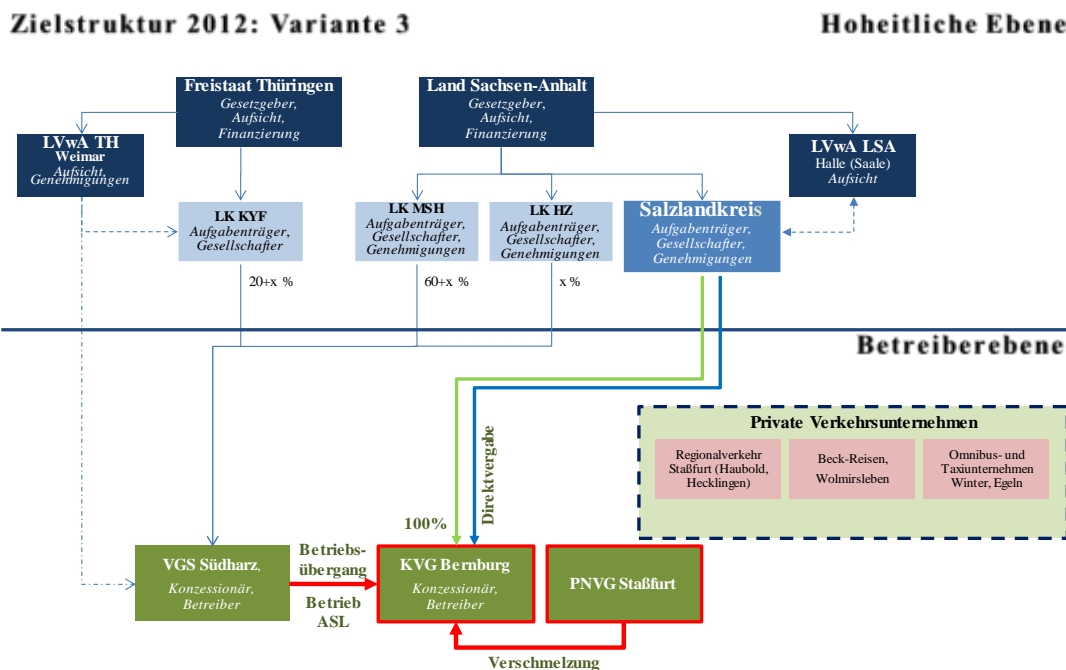


Abbildung 4: Zielstruktur Variante 3

- Zur Untersuchung der Variante 3 vgl. Abschnitt 5.4 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.
 - Aufbauend auf Variante 3 ergeben sich folgende Untervarianten, die in Abstimmung mit dem Auftraggeber ergänzend untersucht wurden:
- [18] **Untervariante 3a – Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg bei Verschmelzung der PNVG Staßfurt mit der KVG Bernburg und Direktvergabe unter Schwellenwert an die privaten Verkehrsunternehmen:**
- Die Umsetzung der Untervariante 3a sieht wie Variante 3 eine vollständige Verschmelzung der KVG Bernburg mit der PNVG Staßfurt vor.
 - Wie in den Varianten 1 und 3 erfolgt eine Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz (Betrieb Aschersleben) auf die KVG Bernburg. Die Kündigung

des Gesellschaftsvertrages der VGS Südharz zum 31. Dezember 2012 durch den Salzlandkreis bleibt bestehen.

- Die Leistungen der drei privaten Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Staßfurt, Beck-Reisen und Fa. Winter sollen im Rahmen von Direktvergaben unter den Schwellenwerten nach Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1370/07 oder im Rahmen von Unterauftragsvergaben mit einem Volumen von max. 49 Prozent der Gesamtleistungen des ÖSPV im Landkreis vergeben werden.

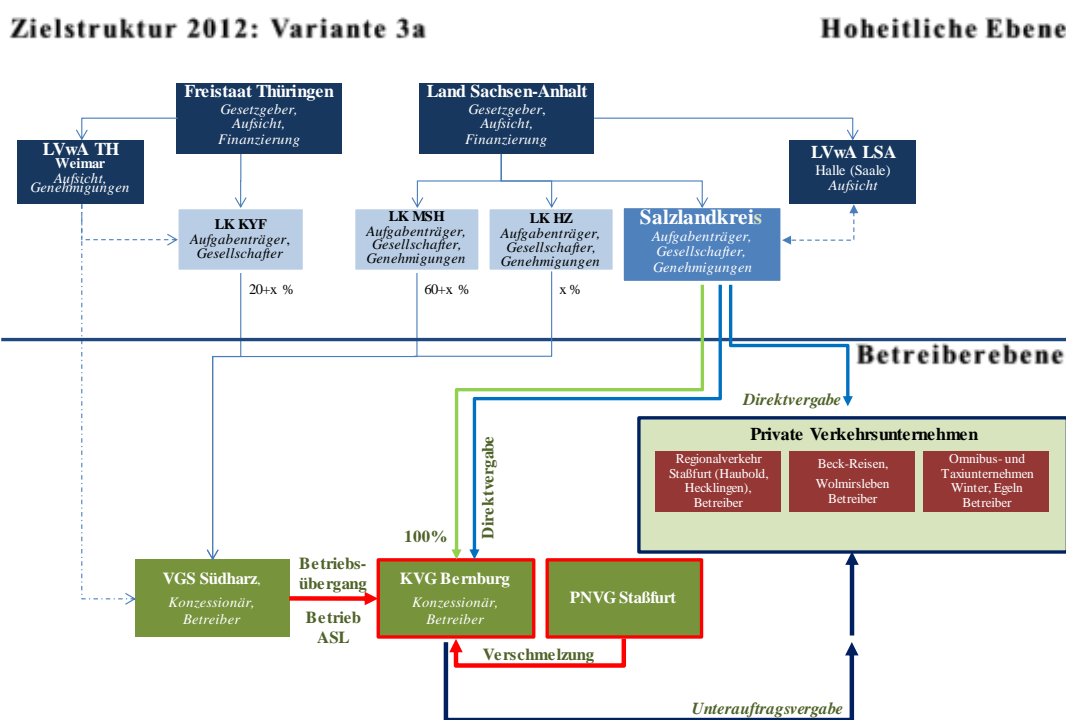


Abbildung 5: Zielstruktur Untervariante 3a

- Zur Untersuchung der Untervariante 3a vgl. Abschnitt 5.5 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[19] **Untervariante 3b – Verschmelzung der PNVG Staßfurt mit der KVG Bernburg und Direktvergabe unter Schwellenwert an die privaten Verkehrsunternehmen und die VGS Südharz:**

- Die Untervariante 3b berücksichtigt zusätzlich zu den in Untervariante 3a genannten privaten Verkehrsunternehmen die VGS Südharz als Unterauftragnehmer bzw. als Ad-

ressat einer Direktvergabe unterhalb der Schwellenwerte nach Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1370/07.

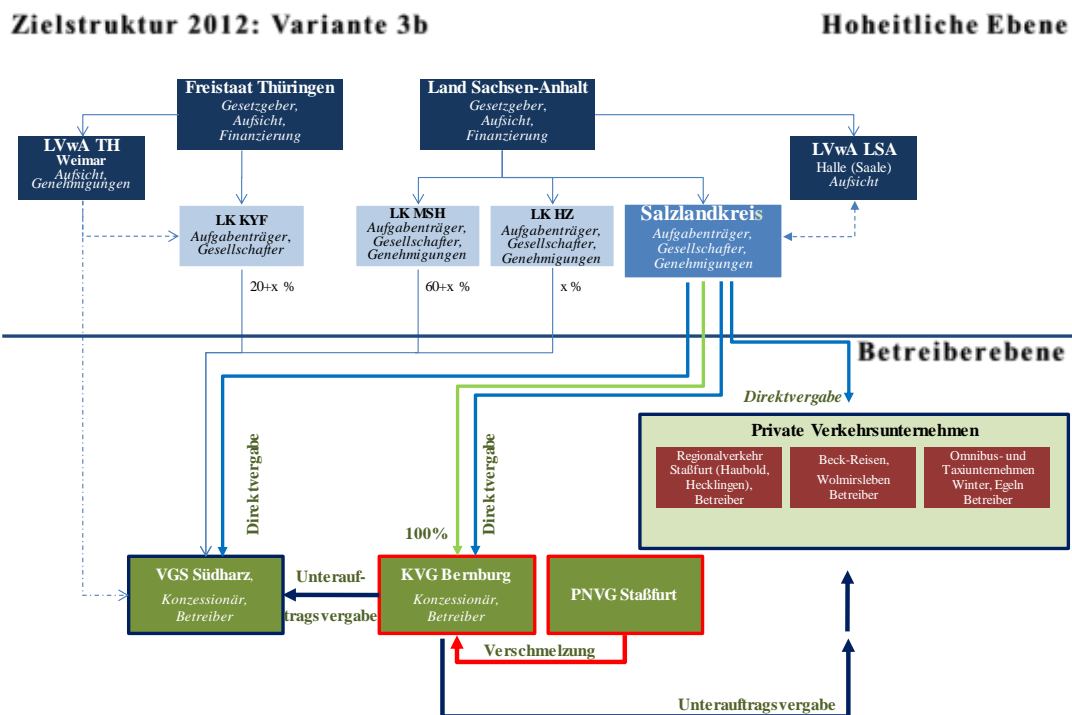


Abbildung 6: Zielstruktur Untervariante 3b

- Zur Untersuchung der Untervariante 3b vgl. Abschnitt 5.6 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[20] **Untervariante 3c – Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg bei Umwandlung der PNVG Staßfurt in eine Fahrbetriebsgesellschaft unter Berücksichtigung einer Öffentlichen-Privaten-Partnerschaft (ÖPP-Modell) und Beteiligung der privaten Verkehrsunternehmen:**

- Wie in den Varianten 1 und 3 erfolgt eine Übertragung von Einzelwirtschaftsgütern von der VGS Südharz (Betrieb Aschersleben) auf die KVG Bernburg. Die Kündigung des Gesellschaftsvertrages der VGS Südharz zum 31. Dezember 2012 durch den Salzlandkreis bleibt bestehen.
- Die Untervariante 3c sieht zusätzlich eine Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) innerhalb einer gemeinsamen Fahrbetriebsgesellschaft vor. Hierbei ist vorgesehen, die PNVG Staßfurt in die „FGS Fahrbetriebsgesellschaft Salzland“ (Arbeitstitel) umzu-

firmieren. Die Anteile des Landkreises (51,09 Prozent) an der PNVG Staßfurt werden auf die KVG Bernburg übertragen.

- Die KVG Bernburg überträgt einen Teil der auf sie konzessionierten Betriebsführung in Form einer Dienstleistungskonzession auf die FGS, die ihrerseits im Rahmen der bestehenden Verkehrs-Übertragungs-Verträge (VÜV) die Leistungserbringung auf die drei privaten Verkehrsunternehmen überträgt.

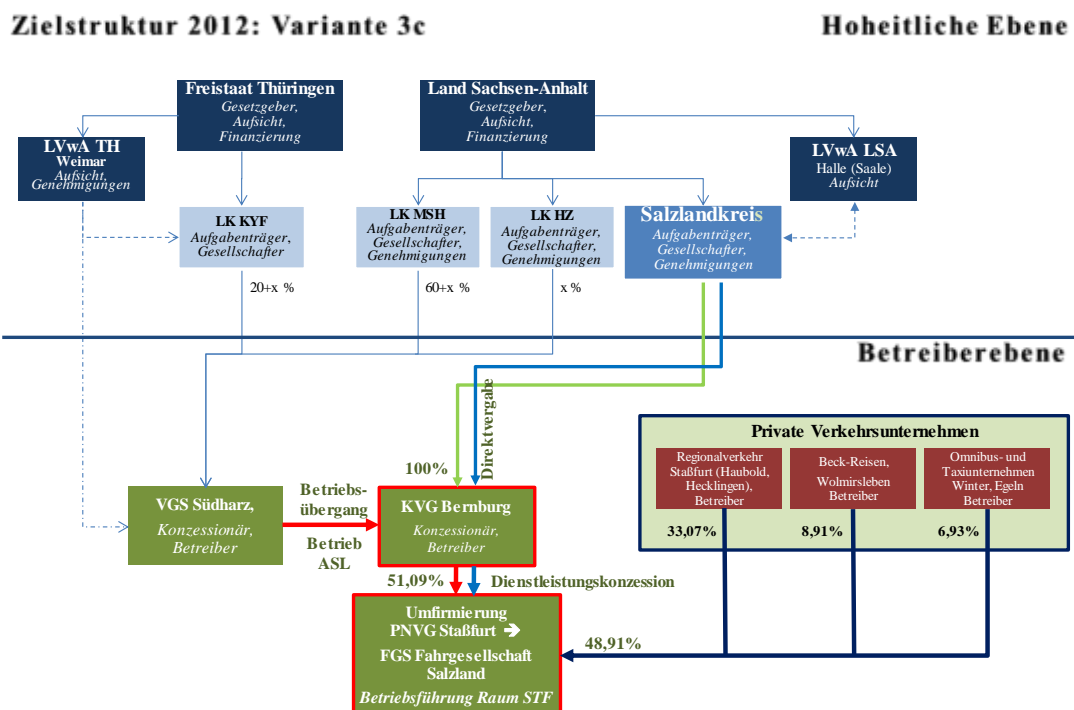


Abbildung 7: Zielstruktur Untervariante 3c

- Die Einnahmeverantwortung verbleibt im Rahmen der Untervariante 3c bei der FGS. Zur Abrechnung der Verkehrsleistungen der privaten Verkehrsunternehmen gemäß VÜV werden die Fahrgeldeinnahmen, die auf die Linienverkehrsleistungen entfallen, durch die FGS aufgefüllt. Kostenunterdeckungen der FGS werden im Rahmen eines Ergebnisabführungsvertrages durch die KVG Bernburg übernommen, die ihrerseits Zuschüsse des Salzlandkreises für die Durchführung des gesamten Linienverkehrs erhält.
- Zur Untersuchung der Untervariante 3c vgl. Abschnitt 5.7 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[21] **Variante 4 – Verschmelzung der KVG Bernburg und der PNVG Staßfurt auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen:**

- Die Variante 4 sieht eine Verschmelzung der KVG Bernburg und der PNVG Staßfurt auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung des sich in Gründung befindlichen Verkehrsverbundes marego. vor.

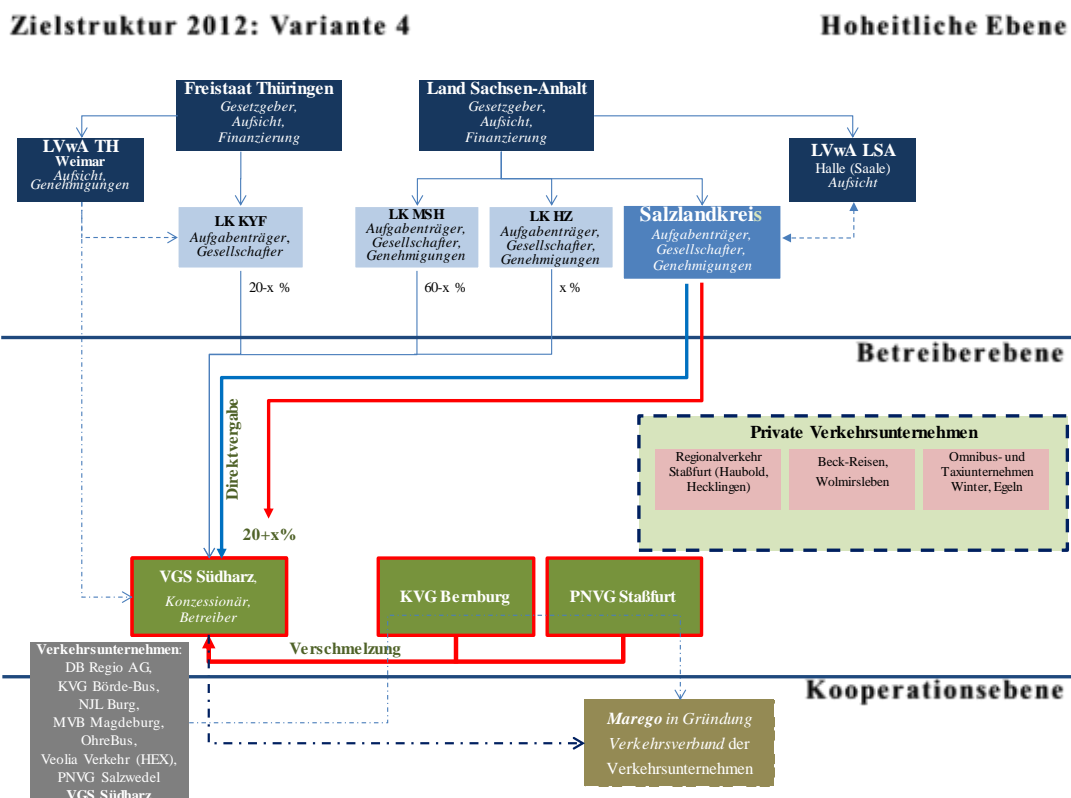


Abbildung 8: Zielstruktur Variante 4

- Zur Untersuchung der Untervariante 4 vgl. Abschnitt 5.8 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.
- Aufbauend auf Variante 4 ergeben sich folgende Untervarianten, die in Abstimmung mit dem Auftraggeber ergänzend untersucht wurden:

[22] **Untervariante 4a – Verschmelzung der KVG Bernburg und der PNVG Staßfurt auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen und Direktvergabe unter Schwellenwert an die privaten Verkehrsunternehmen:**

- Die Umsetzung der Untervariante 4a sieht wie Variante 4 eine Verschmelzung der KVG Bernburg und der PNVG Staßfurt auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen vor.
- Die Leistungen der drei privaten Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Staßfurt, Beck-Reisen und Fa. Winter sollen im Rahmen von Direktvergaben unter den Schwellenwerten nach Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1370/07 oder im Rahmen von Unterauftragsvergaben mit einem Volumen von max. 49 Prozent der Gesamtleistungen des ÖSPV im Landkreis vergeben werden.

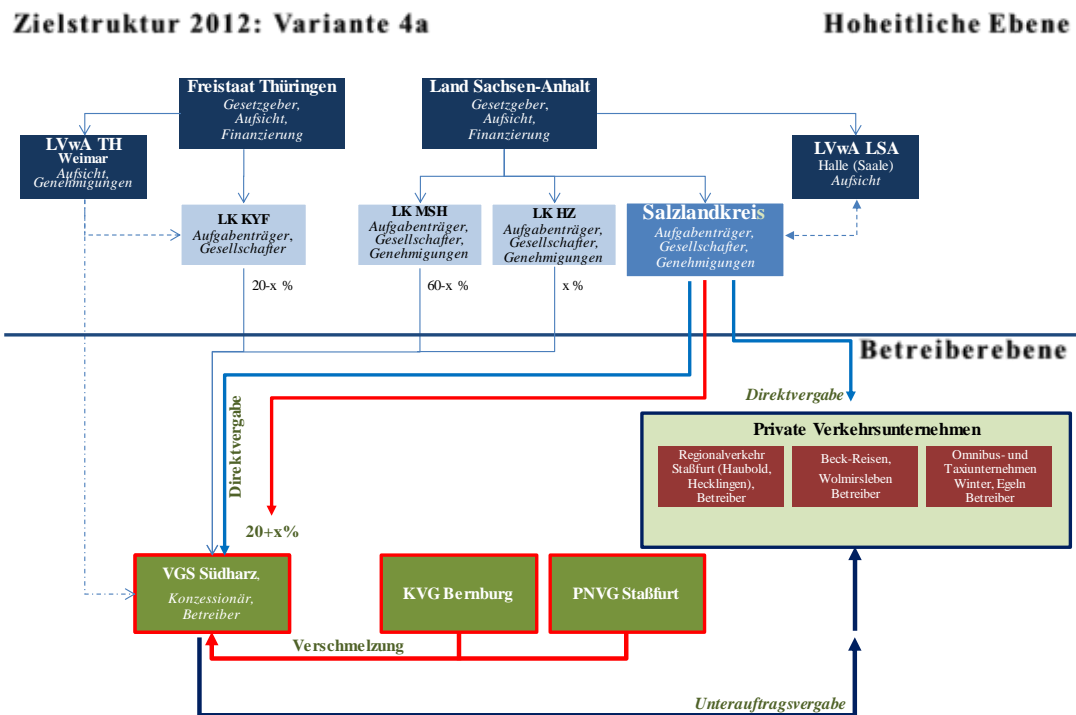


Abbildung 9: Zielstruktur Untervariante 4a

- Zur Untersuchung der Untervariante 4a vgl. Abschnitt 5.9 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

[23] **Untervariante 4b – Verschmelzung der KVG Bernburg und der PNVG Staßfurt auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen bei Umwandlung der PNVG Staßfurt in eine Fahrbetriebsgesellschaft unter Berücksichtigung eines ÖPP-Modells und Beteiligung der privaten Verkehrsunternehmen:**

- Die Umsetzung der Untervariante 4b sieht wie Variante 4 eine Verschmelzung der KVG Bernburg auf die VGS Südharz als überregionales Verkehrsunternehmen vor.
- Die Untervariante 4b sieht zusätzlich eine Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) innerhalb einer gemeinsamen Fahrbetriebsgesellschaft vor. Hierbei ist vorgesehen, die PNVG Staßfurt in die „FGS Fahrbetriebsgesellschaft Salzland“ (Arbeitstitel) umzufirmieren. Die Anteile des Landkreises (51,09 Prozent) an der PNVG Staßfurt werden auf die VGS Südharz übertragen.
- Die VGS Südharz überträgt einen Teil der auf sie konzessionierten Betriebsführung in Form einer Dienstleistungskonzession auf die FGS, die ihrerseits im Rahmen der bestehenden Verkehrs-Übertragungs-Verträge (VÜV) die Leistungserbringung auf die drei privaten Verkehrsunternehmen überträgt.

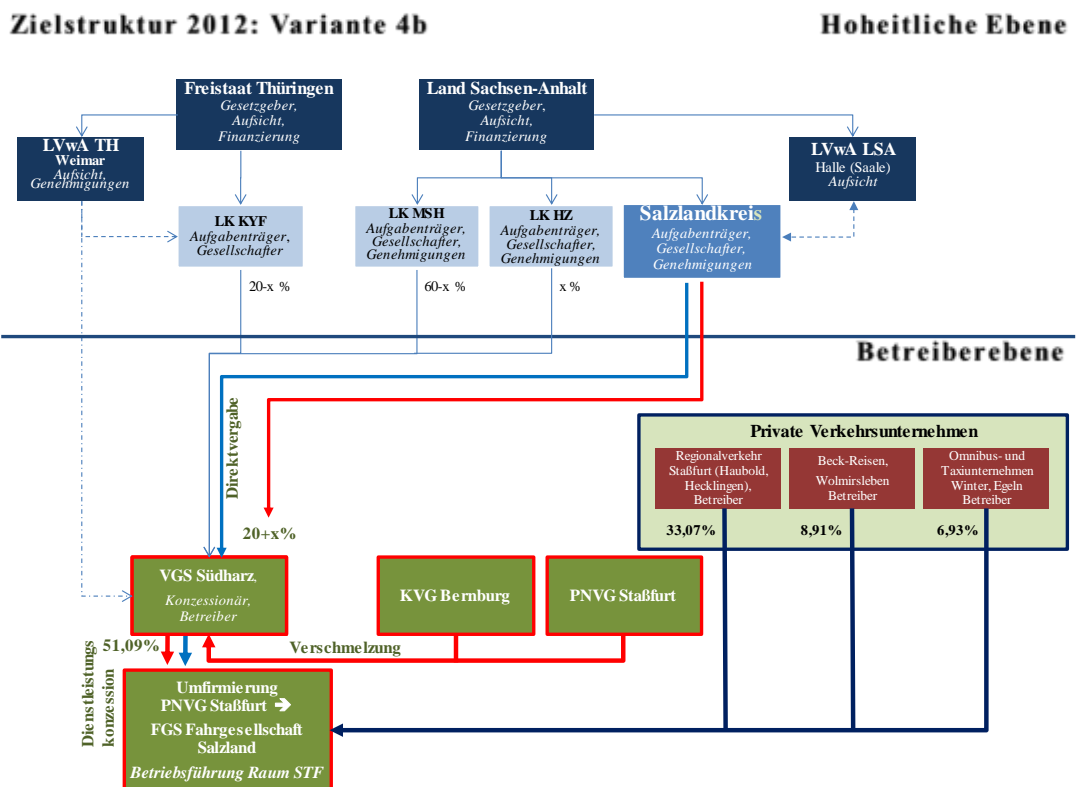


Abbildung 10: Zielstruktur Untervariante 4b

- Zur Untersuchung der Untervariante 4b vgl. Abschnitt 5.10 des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010.

3.2 Zusammenfassende Bewertung der Organisationsvarianten (Synopsis)

[24] Die nachfolgende Übersicht enthält eine synoptische Kurzdarstellung und Bewertung der in den Abschnitten des Berichts über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010 analysierten Varianten und Untervarianten. Eine ausführliche synoptische Darstellung findet sich in der Anlage 2.

| Variante | Rechtssicher Umsetzung | Abstimmung Koordination | Einflussnahme Kontrolle | Steuerliche Auswirkung | Transaktionskosten | Personalübergang | Nutzung priv. Know-How | Nutzung GVFG geförderter Betriebsmittel | Veränderung des Zuschussbedarfs | Remanenzkosten | Gesamtbewertung |
|------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|--------------------|------------------|------------------------|---|---------------------------------|----------------|-----------------|
| Gewichtung | 0/1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | |
| Status Quo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | 0 | 4 | 2 | -1 | -2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 2 | 0 | -1 | -1 | -1 | -2 | 0 | 0 | 0 | -1 | 0 | 0 |
| 3 | 1 | 6 | 6 | -1 | -2 | -3 | -1 | -3 | 3 | 0 | 20 |
| 3a | 1 | 5 | 5 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 38 |
| 3b | 0 | 5 | 5 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 3c | 1 | 6 | 6 | -1 | -2 | 0 | 2 | 0 | 5 | 0 | 50 |
| 4 | 1 | 1 | -1 | -1 | -2 | -3 | -1 | -3 | 0 | 0 | -25 |
| 4a | 1 | 0 | -2 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | -1 | 0 | -13 |
| 4b | 1 | 0 | -1 | -1 | -2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | -4 |

Tabelle 1: Synoptische Kurzdarstellung zur Bewertung der Organisationsvarianten

- [25] Die Bewertung der Varianten und Untervarianten der künftigen Neuorganisation des ÖSPV im Salzlandkreis ergibt für die **Varianten 1, 2** und mit Einschränkungen für **Untervariante 3b** keine rechtssichere Möglichkeit der Umsetzung einer Direktvergabe nach Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Dies ist für die Varianten 1 und 2 auf die Beibehaltung der PNVG Staßfurt in ihrer heutigen Form und Funktion zurückzuführen.
- [26] Eine rechtssichere Umsetzung der Untervariante 3b (Direktvergabe unter Schwellenwert an die VGS Südharz) ist zwar grundsätzlich möglich, bedarf aber wegen der niedrigen Schwellenwerte nach Verordnung (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 4 (max. 1 Mio. EUR Jahresdurchschnittswert oder weniger als 300 T Kilometer p.a.) einer Leistungsreduzierung der VGS Südharz (Bediengebiet Salzlandkreis) um mindestens 50 Prozent. Dies ist aus betrieblichen Gründen nicht empfehlenswert. Davon ausgehend, dass dann ein Teil der Leistung durch die KVG Bernburg vom Betriebshof Aschersleben aus erbracht werden würde, müsste damit neben einem gemeinsamen Nutzungskonzept auch die Rückübertragung des Betriebshofs Aschersleben auf den Salzlandkreis grundsätzlich neu geregelt werden. Der hiermit verbundene Abstimmungsaufwand – auch im operativen Geschäft – stünde nicht in einem angemessenen Verhältnis zu dem erwarteten Nutzen.
- [27] Die **Varianten 3** und **4** sowie die **Untervarianten 4a** und **4b** sind zwar rechtssicher umsetzbar, führen aber zu vergleichsweise schlechten Beurteilungen. In Variante 3 wirken sich insbesondere die fehlende Einbindung des privaten Know-hows und die Frage des Personalübergangs von den privaten Verkehrsunternehmen auf die KVG Bernburg negativ auf das Gesamtergebnis aus. In Variante 4 sowie den Untervarianten 4a und 4b führen der zusätzliche Abstimmungsbedarf, die geringere Einflussnahme des Salzlandkreises auf das künftige Verkehrsunternehmen und der höhere Zuschussbedarf, der sich aus der Nachschusspflicht gegenüber der VGS Südharz ergeben kann, zu Abschlägen bei der Bewertung.
- [28] Die **Untervarianten 3a** und **3c** führen insgesamt zu den besten Gesamtbeurteilungen. Hier wirken sich insbesondere die Nutzung des privaten Know-hows, die Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze und der vergleichsweise niedrigere Zuschussbedarf gegenüber den Varianten 1, 2, 3 und 4 aus. Die Untervariante 3c (ÖPP-Modell) bietet ferner den Vorteil des geringeren Abstimmungsbedarfs, des höheren Einflusses auf die vom Salzlandkreis erteilten Linienkonzessionen sowie mittel- bis langfristig die Möglichkeit zur Ausschöpfung weiterer Einsparpotenziale durch die Verlagerung von Fahrleistungen von der KVG Bernburg auf die FGS.

3.3 **Finanzielle Auswirkungen und Risiken für den Salzlandkreis bei der Umsetzung rechtssicher umsetzbarer Varianten und Untervarianten**

- [29] Da eine rechtssichere Umsetzung der Varianten 1 und 2 sowie der Untervariante 3b nicht oder nur eingeschränkt in Frage kommt, werden die finanziellen Auswirkungen der jeweiligen Varianten und Untervarianten auf den Salzlandkreis nur für die Varianten 3 und 4 sowie für die Untervarianten 3a, 3c, 4a und 4b näher analysiert. Eine detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen der jeweiligen Varianten und Untervarianten sind dem Bericht über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010 zu entnehmen.
- [30] Eine Umsetzung der **Variante 3** führt nach unseren Berechnungen zu einer Mehrbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von bis zu T EUR 85 p.a. Hierbei berücksichtigt sind der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (u.a. für Miete, Büroausstattung) und die Nachschusspflicht gegenüber der VGS Südharz. Demgegenüber fallen Mehrkosten für die Erbringung der Verkehrsleistung, die bisher durch die drei privaten Verkehrsunternehmen erbracht werden und künftig durch die KVG Bernburg zu erbringen sind, an. Die Mehrkosten ergeben sich aufgrund höherer Tariflöhne der Beschäftigten der KVG Bernburg und können T EUR 215 bis 300 p.a. betragen.
- [31] Die einmaligen Kosten, die bei einem Übergang von Grundstücken und Gebäuden von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg für Grunderwerbsteuer, Notar und Grundbucheintrag anfallen, werden mit T EUR 90 angesetzt. Ferner wäre nach Angaben der VGS Südharz ein Barausgleich zu leisten. Dies ist im Falle eines Übergangs der Einzelwirtschaftsgüter auf die KVG Bernburg durch einen unabhängigen Sachverständigen zu bewerten und durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu testieren. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass dem Barausgleich Aktiva in gleicher Höhe gegenüberstehen, der damit bilanzneutral ist.
- [32] Eine Umsetzung der **Untervariante 3a** führt nach unseren Berechnungen zu einer Minderbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von bis zu T EUR 215 p.a. Hierbei berücksichtigt sind der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (für u.a. Miete, Büroausstattung) und die Nachschusspflicht gegenüber der VGS Südharz. Da die privaten Verkehrsunternehmen weiterhin Linienverkehre im Landkreis durchführen, fallen keine – durch höhere Lohnkosten verursachte – Mehrkosten an. Gleichwohl kann aber die Direktvergabe an die drei privaten Verkehrsunternehmen der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Die Mehrbelastung hierfür wird mit T EUR 150 p.a. angesetzt, damit würden sich die Einsparungen gegenüber dem Status Quo nur noch auf T EUR 65 p.a. belaufen. Eine Direktvergabe nach Variante 3a sollte in jedem Falle vor

einer Umsetzung und wegen einer möglichen Umsatzsteuerpflicht von Verkehrsverträgen mit der zuständigen Finanzverwaltung abgestimmt werden.

- [33] Die einmaligen Kosten, die bei einem Übergang von Grundstücken und Gebäuden von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg für Grunderwerbsteuer, Notar und Grundbucheintrag anfallen, werden auch in Untervariante 3a mit T EUR 90 angesetzt. Zu berücksichtigen ist ebenfalls ein Barausgleich; auch hier ist davon auszugehen, dass dem Barausgleich Aktiva in gleicher Höhe gegenüberstehen, der damit bilanzneutral ist.
- [34] Eine Umsetzung der **Untervariante 3c** führt nach unseren Berechnungen zu einer Minderbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von mindestens T EUR 215 p.a. Hierbei berücksichtigt sind der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (u.a. für Miete, Büroausstattung) und die Nachschusspflicht gegenüber der VGS Südharz. Da die privaten Verkehrsunternehmen weiterhin Linienverkehre im Landkreis durchführen, fallen keine – durch höhere Lohnkosten verursachte – Mehrkosten an. Gleichwohl kann mittel- bis langfristig die Minderbelastung mit der Durchführung weiterer Linienverkehre durch die privaten Verkehrsunternehmen um bis zu T EUR 200 gesteigert werden.
- [35] Die einmaligen Kosten, die bei einem Übergang von Grundstücken und Gebäuden von der VGS Südharz auf die KVG Bernburg für Grunderwerbsteuer, Notar und Grundbucheintrag anfallen, werden auch in Untervariante 3c mit T EUR 90 angesetzt. Zu berücksichtigen ist ebenfalls ein Barausgleich; auch hier ist davon auszugehen, dass dem Barausgleich Aktiva in gleicher Höhe gegenüberstehen, der damit bilanzneutral ist.
- [36] Eine Umsetzung der **Variante 4** führt nach unseren Berechnungen zu einer Mehrbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von bis zu T EUR 250 p.a. Bei der Mehrbelastung berücksichtigt sind der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (u.a. für Miete, Büroausstattung). Da die privaten Verkehrsunternehmen keine Linienverkehre im Landkreis mehr durchführen, fallen eventuell höhere Kosten wegen des höheren Lohnniveaus bei den Beschäftigten der VGS Südharz an. Sofern die Harz-Börde-Bus GmbH die Leistungen durchführt, ist davon auszugehen, dass hierdurch keine Mehrbelastungen entstehen. Hiervon ausgehend, würde eine Umsetzung der Variante 4 eine Minderbelastung in Höhe von T EUR 50 p.a. bewirken. Nicht berücksichtigt ist dabei aber die eventuell höhere Nachschusspflicht in Folge weiterer Gesellschaftsanteile des Salzlandkreises an der VGS Südharz.

- [37] Eine Umsetzung der **Untervariante 4a** führt nach unseren Berechnungen zu einer Minderbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von bis zu T EUR 50 p.a. Hierbei berücksichtigt ist u.a. der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (u.a. für Miete, Büroausstattung). Gleichwohl kann aber die Direktvergabe an die drei privaten Verkehrsunternehmen der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Die Mehrbelastungen hierfür wird mit T EUR 150 p.a. angesetzt, damit würden Mehrbelastungen gegenüber dem Status Quo in einer Höhe von T EUR 100 p.a. anfallen. Eine Direktvergabe nach Variante 4a sollte in jedem Falle vor einer Umsetzung und wegen einer möglichen Umsatzsteuerpflicht von Verkehrsverträgen mit der zuständigen Finanzverwaltung abgestimmt werden.
- [38] Eine Umsetzung der **Untervariante 4b** führt nach unseren Berechnungen zu einer Minderbelastung des Haushalts des Salzlandkreises von bis zu T EUR 50 p.a. Hierbei berücksichtigt ist u.a. der Wegfall der Fixkosten für die PNVG Staßfurt (u.a. für Miete, Büroausstattung). Da die privaten Verkehrsunternehmen weiterhin Linienverkehre im Landkreis durchführen, fallen keine – durch höhere Lohnkosten verursachte – Mehrkosten an. Gleichwohl kann mittel- bis langfristig die Minderbelastung mit der Durchführung weiterer Linienverkehre durch die privaten Verkehrsunternehmen um bis zu T EUR 200 gesteigert werden.
- [39] Die einmaligen Kosten für den Übergang von Grundstücken und Gebäuden von der KVG Bernburg auf die VGS Südharz werden bei Umsetzung der Variante 4 sowie den Untervarianten 4a und 4b mit T EUR 170 angesetzt.
- [40] Die finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt des Salzlandkreises bei Umsetzung der Varianten und Untervarianten sind in der nachfolgenden Tabelle gegenübergestellt. Die Veränderungen beziehen sich auf den Status Quo, nicht berücksichtigt sind Mehrbelastungen, die beispielsweise durch Mindereinnahmen bei den Erstattungszahlungen für die Beförderung Schwerbehinderter bei Umsetzung aller Varianten und Untervarianten anfallen können oder Kosten, die sich aus der reduzierten Auslastung der Beschäftigten am Betrieb Aschersleben in Folge der Auseinandersetzung Kreisgrenzen überschreitender Linienverkehre ergeben können.

| Variante | Grunderwerbsteuer (einmalig) | Notar & Grundbuchhänd- rungen (einmalig) | Barausgleich ^{1,2} | Gesamt einmalig | Umsatzsteuer p.a. | Keine private Beteiligung am ÖSPV | Fixkosten PNVG ¹ | Nachschusspflicht VGS ¹ | Gesamt p.a. |
|-----------|---------------------------------|---|-----------------------------|-----------------|--|--------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-------------|
| | Einmalige Kosten in T EUR | | | | Veränderung Zuschuss SLK in T EUR p.a. | | | | |
| 3 | -70 | -20 | ¹⁾²⁾ | ¹⁾ | 0 | -215 -300 | ¹⁾ | ¹⁾ | 0 -85 |
| 3a | -70 | -20 | ¹⁾²⁾ | ¹⁾ | (-150) | 0 | ¹⁾ | ¹⁾ | +65 +215 |
| 3c | -70 | -20 | ¹⁾²⁾ | ¹⁾ | 0 | 0 | ¹⁾ | ¹⁾ | >+215 |
| 4 | -120 | -50 | 0 | -170 | 0 | 0 -300 | ¹⁾ | 0 | +50 -250 |
| 4a | -120 | -50 | 0 | -170 | (-150) | 0 | ¹⁾ | 0 | +50 -100 |
| 4b | -120 | -50 | 0 | -170 | 0 | 0 | ¹⁾ | 0 | +50 |

Tabelle 2: Finanzielle Auswirkungen der rechtssicher umsetzbaren Varianten und Untervarianten auf den Salzlandkreis gegenüber dem Status Quo

[41] Neben den einmaligen Kosten und dem veränderten Zuschussbedarf für den Salzlandkreis ergeben sich Risiken bei der Umsetzung der einzelnen Varianten und Untervarianten, die nur zum Teil auf die Neuorganisation des ÖSPV im Salzlandkreis zurückzuführen sind. Danach besteht – unabhängig von der Umsetzung der jeweiligen Varianten und Untervarianten – das Risiko reduzierter Erstattungszahlungen für die Beförderung Schwerbehinderter nach § 148 Abs. 5 SGB IX, da mit der Zusammenführung von Verkehrsleistungen der Anteil der Fahrten von Schwerbehinderten an den Fahrten aller Fahrgäste unter den gesetzlich geforderten „Härtefall“ zurückgehen wird und damit nur noch der landesweite

¹ Die Angaben können dem Bericht über die Untersuchung von Varianten einer effizienten Struktur des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Salzlandkreis und Erarbeitung einer Vorzugsvariante vom 31. August 2010 entnommen werden.

² Der vom Salzlandkreis zu leistende Barausgleich bedarf vorab der Prüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer. Dem Barausgleich stehen grundsätzlich Aktiva in gleicher Höhe gegenüber.

pauschale Erstattungssatz für die gesamte Verkehrsleistung gewährt werden kann. Das Risiko hierfür beträgt derzeit bis zu T EUR 120 p.a..

- [42] Mit Einschränkung bei Variante 4 sowie den Untervarianten 4a und 4b besteht bei Umsetzung der Variante 3 und den Untervarianten 3a und 3c das Risiko von Überkapazitäten, die aus der künftigen Zuordnung und Durchführung der Kreisgrenzen überschreitenden Linien resultiert. Das Risiko ist zwar auch bei Umsetzung der Variante 4 sowie den Untervarianten 4a und 4b nicht gänzlich auszuschließen, Voraussetzung hierfür ist nämlich eine Direktvergabe der Linienverkehrsleistungen durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger an die VGS Südharz.
- [43] Schließlich besteht bei Umsetzung der Varianten 3 und 4 das Risiko nicht zweckentsprechender Folgenutzung des mit GVFG-Mitteln geförderten Betriebshofs des Regionalverkehrs Staßfurt und von bis zu sechs Bussen der privaten Verkehrsunternehmen.
- [44] Eine Gegenüberstellung der vorgenannten Risiken ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

| Variante | Erstattungszahlung nach § 148 Abs. 5 SGB IX | Kreisgrenzen überschreitende Linien | Risiko der Rückforderungen von GVFG-Zuschüssen |
|-----------|---|-------------------------------------|--|
| | in T EUR | in T EUR | |
| 3 | -120 | -480 | Betriebshof Staßfurt, bis zu sechs Busse |
| 3a | -120 | -480 | Kein Risiko |
| 3c | -120 | -480 | Kein Risiko |
| 4 | -120 | 0 | Betriebshof Staßfurt, bis zu sechs Busse |
| 4a | -120 | 0 | Kein Risiko |
| 4b | -120 | 0 | Kein Risiko |

Tabelle 3: Varianten Unabhängige Risiken

3.4 Empfehlung einer Vorzugsvariante

- [45] Grundsätzlich kommen die **Untervarianten 3a** und **3c** den Zielsetzungen des Salzlandkreises nach einer wirtschaftlich nachhaltigen und rechtssicheren Neuorganisation des ÖSPV im Salzlandkreis am nächsten.
- [46] Gleichwohl bietet die **Untervariante 3c** den Vorteil, dass der Salzlandkreis künftig über einen Ansprechpartner für den gesamten ÖSPV verfügt, an dem der Landkreis alleiniger Gesellschafter ist. Ferner können die Strukturen der PNVG Staßfurt im Rahmen einer Umfirmierung und der Übertragung der Anteile vom Salzlandkreis auf die KVG Bernburg, dort wo wünschenswert, erhalten bleiben (Einbindung der privaten Verkehrsunternehmen) und dort, wo erforderlich, innerhalb der KVG Bernburg (z.B. Fahrplanung, Tarifabstimmung im Verkehrsverbund marego.) gebündelt werden.
- [47] Die Untervariante 3c bietet sowohl
- die Einhaltung des europäischen Rechtsrahmens einschließlich der Anforderungen aus der Verordnung (EG) 1370/07 für eine Direktvergabe an die KVG Bernburg unter Berücksichtigung einer Beteiligung der privaten Verkehrsunternehmen im Rahmen eines ÖPP-Modells als auch
 - die aktive und gestaltende Einflussnahme des Salzlandkreises auf die Planung, Durchführung und Finanzierung des ÖSPV mit der KVG Bernburg als einem Ansprechpartner für den alleinigen Gesellschafter Salzlandkreis,
 - eine Fortführung der zweckentsprechenden Nutzung der mit GVFG-Mitteln geförderter Betriebshöfe und Fahrzeuge durch Übertragung der Betriebsvermögen der VGS Südharz (Betrieb Aschersleben) auf die KVG Bernburg und Fortbestand der Einbindung der privaten Verkehrsunternehmen in die Leistungserbringung des ÖSPV im Salzlandkreis,
 - die Weiterbeschäftigung der von einer möglichen Neuorganisation des ÖSPV im Landkreis betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den jeweiligen Verkehrsunternehmen und
 - die Minimierung von Remanenzkosten bei der Neuorganisation des ÖSPV.
- [48] Wir empfehlen deshalb die Umsetzung der Untervariante 3c.
- [49] Im Rahmen einer Neustrukturierung des ÖSPV wird empfohlen, das größere Bediengebiet auch in der Namensgebung des jeweiligen Verkehrsunternehmens zu berücksichtigen, beispielsweise „BVS Busverkehr Salzlandkreis“ (bei Umsetzung der Varianten 1

und 3 (inkl. Untervarianten)) und „VGS Verkehrsgesellschaft Südharz Salzland“ bei einer Umsetzung der Varianten 2 und 4 (einschließlich Untervarianten).

- [50] Ferner sollte bei der Umsetzung einer der Varianten oder Untervarianten im Rahmen der Phase II der Wahl der künftigen Rechtsform der oder des Verkehrsunternehmens besondere Beachtung beikommen; Ziel sollte es sein, die für die Durchführung, Einflussnahme und Finanzierung optimale Rechtsform zu wählen.

4 WEITERES VORGEHEN UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

4.1 Beschlussfassungen in den politischen Gremien

- [51] Dem Landesverwaltungsamt Halle wurde am 01. September 2010 der vorliegende Untersuchungsbericht gemäß § 123 Abs. 1 GO LSA zur Kenntnisnahme zugeleitet.

- [52] Die Ergebnisse der Untersuchung werden in der gemeinsamen Sitzung den Mitgliedern des Haushalts- und Finanzausschusses sowie des Umwelt-, Planungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsausschusses voraussichtlich am 27. September 2010 vorgestellt. Der Kreistag wird dann voraussichtlich in seiner Sitzung am 13. Oktober 2010 über die künftige Vorzugsvariante der ÖSPV-Neuorganisation im Salzlandkreis Beschluss fassen.

4.2 Vorschlag für einen Zeit- und Beschlussplan

- [53] Auf Basis der Beschlüsse der zuständigen Gremien ergibt sich folgender, mit dem Auftraggeber abgestimmter Zeitplan für die Phase II (Umsetzungsphase):

| Zeitplan Phase II | | Oktober 2010 | November 2010 | Dezember 2010 | Januar 2011 | Februar/ März 2011 | ... | Sommer 2011 |
|---|--|-------------------|------------------|------------------|----------------|-----------------------|-----|----------------|
| Vorbereitung Verträge, Beschlussvorlagen, etc. | | | | | | | | |
| | Beschlussvorlagen, Erläuterungen, Verträge etc. | | | (01.12.2010) | | | | |
| | Abstimmung Beschlussvorlagen, Erläuterungen, Verträge etc. | | | (16.12.2010) | | | | |
| Abstimmungsverfahren | | | | | | | | |
| | Beschlussvorlagen, Erläuterungen, Verträge etc. | | | | | | | |
| | Beteiligung LVA LSA nach § 123 Abs.1 GO LSA | | | | (01.02.2011) | | | |
| | Haushalts- und Finanzausschuss SLK | | | | (01.02.2011) | | | |
| | Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftsausschuss | | | | (01.02.2011) | | | |
| | Kreistag | | | | | (02.03.2011) | | |
| Veröffentlichung Nahverkehrsplan | | (31.07.2011) | | | | | | |
| Bekanntgabe der Direktvergabe in EU-Amtsblatt | | 01.08.2011 | | | | | | |

Erläuterungen/Legende:

- Lieferung Auftragnehmer (AN)
 - Fristen Kreistag/EU-Veröffentlichung
 - Abstimmungstermine AG/AN
 - Fristen Ausschüsse/LVwA LSA
- (01.12.2010) Mit dem AG noch nicht verbindlich vereinbarte Termine/Fristen

Abbildung 11: Zeit- und Beschlussplan zur Umsetzung der Vorzugsvariante

[54] Um nach dem Auslaufen der Linienkonzessionen im Salzlandkreis am 31. Juli 2012 eine Direktvergabe nach der vom Kreistag zu beschließenden Vorzugsvariante ab dem 01. August 2012 sicherzustellen, ist ein Jahr vorher – bis spätestens 01. August 2011 – die Direktvergabe im Amtsblatt der EU zu veröffentlichen.

Anlage 1: Übersicht über das ÖSPV-Liniennetz im Salzlandkreis



Anlage 2: Tabellarische Zusammenfassung zur Bewertung der ÖSPV-Varianten im Salzlandkreis

| Variante | Spalte (S) | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | S7 | S8 | S9 | S10 | Gesamturteil |
|----------------------------|---|--|---|--|--|--|---|--|---|--|--|--|
| | Bewertungskriterium: | Rechtssichere Umsetzung | Abstimmung/Koordination | Einflussnahme/Kontrolle | Steuerliche Auswirkung | Transaktionskosten | Personal | Nutzung Know-How priv. VU | GVFG-geförderte Betriebsmittel | Belastung Haushalt SLK | einmalige Remanenzkosten | |
| | Zielsetzung: | Direktvergabe nach VO (EG) 1370/2007 | 1. Verringerung Anzahl Beteiligungen 2. Nutzung Synergien 3. Größt mögliche Einflussnahme, Kontrolle & Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele | Kontrolle wie auf eigene Dienststelle oder auf "Gruppe von Behörden" (Voraussetzung der Direktvergabe) | Minimierung steuerlicher Auswirkungen | Minimierung Transaktionskosten | Personalübergang und/oder Sicherung von Arbeitsplätzen | Einbeziehung des Know-hows priv. VU im SLK | Zweckentsprechende Folgenutzung GVFG-geförderter Betriebsmittel | Minimierung des Zuschussbedarfs durch den Landkreis | Vermeidung von Remanenzkosten | |
| | Gewichtungsfaktor (GF) | Gesamtwichtungsfaktor 1/0 | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | |
| Begründung Gewichtung | Auswirkung auf Umsetzbarkeit der Variante - Faktor 1 (rechtskonforme Umsetzung möglich) - Faktor 0 (rechtskonforme Umsetzung nicht möglich) | dauerhafte Auswirkung auf SLK | zwingende Voraussetzung für Direktvergabe | dauerhafte Auswirkung auf Gesellschaft | einmaliger Aufwand | Politische Anforderung, Auswirkung auf ALO im SLK | Sicherung von langjährigen Erfahrungen priv. und im Landkreis verankerter VU | Sicherstellung der zweckentsprechenden Folgenutzung GVFG-geförderter Betriebsmittel, Betriebseinrichtungen & Fahrzeuge | dauerhafte Auswirkung auf SLK - Haushaltskonsolidierung | einmalige finanz. Auswirkung auf den Haushalt des SLK bzw. der Gesellschaft | Berechnung Gesamturteil: Σ = Gesamtwichtungsfaktor S1 x (NF S2 x GF S2 + NF S3 x GF S3 + ... + NF S10 x GF S10) | |
| Kurzbeschreibung Varianten | | | | | | | | | | | | |
| Status Quo | Beibehaltung Status Quo | Nicht rechtssicher umsetzbar (0) => fehlende Selbsterbringung PNVG nach Art. 5 Abs. 2e | 1. Anzahl Beteiligungen bleibt bestehen (0) 2. keine Nutzung von Synergien (0) 3. Einflussnahme auf VGS nur über Zweckvereinbarung (zusätzlich Bildung "Gruppe von Behörden") (0) | 1. auf KVG uneingeschränkte Kontrolle (0) 2. auf VGS eingeschränkte Kontrolle im Rahmen Zweckvereinbarung & Gesellschaftsvertrag (Ges.-Anteil: 20%) (0) 3. auf PNVG eingeschränkte Kontrolle als Mehrheitsgesellschafter (0) | keine zusätzliche steuerliche Belastung (0) | Keine Transaktionskosten (0) | Arbeitsplätze bleiben erhalten & kein Betriebsübergang nach § 613a BGB (0) | private VU weiterhin Mitgesellschafter der PNVG (0), aber: nicht rechtssicher umsetzbar (s. Spalte 1) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für Gesellschafter bleibt bestehen (0) 2. keine Einsparung von Fixkosten (0) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel des AT nur teilweise (0) | entfällt (0) | nicht empfehlenswert , da nicht rechtssicher umsetzbar |
| | Nutzenfaktor (NF) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1 | - KVG und PNVG bleiben bestehen - Austritt aus VGS - Betriebsübergang VGS (ASL) | Nicht rechtssicher umsetzbar (0) => fehlende Selbsterbringung PNVG nach Art. 5 Abs. 2e | 1a. Abstimmung mit VGS-Gesellschaftern entfällt (1) 1b. Abstimmung mit PNVG-Gesellschaftern bleibt bestehen (0) 2. Nutzung von Synergien, da VGS (ASL) & KVG zusammengeführt werden (1) 3. Einflussnahme & größt mögliche Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele überwiegend sichergestellt (2) | 1. auf KVG uneingeschränkte Kontrolle (2) 2. auf PNVG: eingeschränkte Kontrolle als Mehrheitsgesellschafter (0) (-1) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) Auseinandersetzungsvereinbarung mit VGS (§ 26 VGS-GV) (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für VGS-Personal ASL (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU weiterhin Mitgesellschafter der PNVG (0), aber: nicht rechtssicher umsetzbar (s. Spalte 1) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS entfällt (2) 2. vsl. keine Einsparung von Fixkosten (0) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel des AT sichergestellt (2) | Entschädigungszahlung an VGS, (Übernahme Anlagegegenstände des Betriebshofs ASL & Fahrzeuge) aber Übertragung von Vermögenswerten (bilanzneutral), daher (0) | nicht empfehlenswert , da nicht rechtssicher umsetzbar |
| | Nutzenfaktor (NF) | 0 | 4 | 2 | -1 | -2 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 2 | - Verschmelzung KVG auf VGS - PNVG bleibt bestehen | Nicht rechtssicher umsetzbar (0) => fehlende Selbsterbringung PNVG nach Art. 5 Abs. 2e | 1a. Abstimmung mit VGS-Gesellschaftern betrifft größeres Bedingebiet in SLK (-1) 1b. Abstimmung mit PNVG-Gesellschaftern bleibt bestehen (0) 2. Nutzung von Synergien, da KVG auf VGS verschmilzt (1) 3. Reduzierung der Einflussnahme und Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (-1) | 1. auf VGS eingeschränkte Kontrolle im Rahmen Zweckvereinbarung & Gesellschaftsvertrag (Ges.-Anteil ca 20-45%) (-1) 2. auf PNVG eingeschränkte Kontrolle, wie auf eine eigene Dienststelle (0) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstücken und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) keine Auseinandersetzungsvereinbarung erforderlich, aber Verträge für Verschmelzung, Personalüberleitung und Gesellschaftsvertrag etc. (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für KVG-Personal (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU weiterhin Mitgesellschafter der PNVG (0), aber: nicht rechtssicher umsetzbar (s. Spalte 1) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge KVG sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für Gesellschafter bleibt bestehen (0) 2. anteilige Fixkosten und Overheadanteil für KVG entfallen (1) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel eingeschränkt (-2) | entfällt (0) | nicht empfehlenswert , da nicht rechtssicher umsetzbar |
| | Nutzenfaktor (NF) | 0 | -1 | -1 | -1 | -2 | 0 | 0 | 0 | -1 | 0 | 0 |
| 3 | - Selbsterbringung zu 100 % durch KVG - Austritt aus VGS - Betriebsübergang VGS (ASL) - Verschmelzung PNVG auf KVG | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 | 1. Verringerung Anzahl Beteiligungen (2) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Einflussnahme und größt mögliche Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (2) | SLK kontrolliert KVG wie eigene Dienststelle SLK ist alleiniger Gesellschafter (6) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) Auseinandersetzungsvereinbarung mit VGS (§ 26 VGS-GV) (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für VGS-Personal ASL (0) 2. Beschäftigte der priv. VU verlieren möglicherweise Arbeitsplätze (kein Betriebsübergang nach BGB 613a) (-3) | private VU nicht in ÖSPV-Leistungserbringung eingebunden (-1) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU nicht sichergestellt (-3) | 1. Nachschusspflicht für VGS entfällt (2) 2. anteilige Fixkosten für PNVG entfällt (1) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel sichergestellt (2) 4. Vsl. höhere Kosten wegen 100%-iger Selbsterbringung KVG (günstige Leistungserbringung priv. VU entfällt) (-2) | Entschädigungszahlung an VGS, (Übernahme Anlagegegenstände des Betriebshofs ASL & Fahrzeuge) aber Übertragung von Vermögenswerten (bilanzneutral), daher (0) | bedingt empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar, aber wegen fehlender Einbindung priv. VU ggf. höhere Kosten & Verlust von Arbeitsplätzen bei priv. VU |
| | Nutzenfaktor (NF) | 1 | -1 | 6 | -1 | -2 | -3 | -1 | -3 | 3 | 0 | 2 |
| 3a | wie Variante 3, zzgl. - Direktvergabe unter Einhaltung Schwellenwerte nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. Satz 1 & 2 an priv. VU - bis zu 300 Tkm/T EUR 1.000 oder - bis zu 600 Tkm/T EUR 2.000, wenn VU weniger als 23 Busse insg. | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 (KVG) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 4, Satz 1 & 2 (priv. VU) | 1. Verringerung Anzahl Beteiligungen (2) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Einflussnahme und größt mögliche Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (2) Aber: 4 öffentliche Dienstleistungsaufträge (inkl. ggf. Linienkonzessionen) erforderlich (-1) | SLK kontrolliert KVG wie eigene Dienststelle, SLK ist alleiniger Gesellschafter (6) Aber: Einflussnahme auf priv. VU nur über öffentlichen Dienstleistungsauftrag (-1) | 1. einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden)(-1) 2. Preisauffüllendes Entgelt bei priv. VU ggf. Umsatzsteuerpflichtig (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) Auseinandersetzungsvereinbarung mit VGS (§ 26 VGS-GV) (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für VGS-Personal ASL (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU können per Direktvergabe unterhalb der Schwellenwerte (S. Spalte 1) eingebunden werden (2) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS entfällt (2) 2. anteilige Fixkosten für PNVG entfällt (1) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel sichergestellt (2) 4. Keine höheren Kosten wegen Einbindung priv. VU, aber ggf. Umsatzsteuerpflichtig (-1) | Entschädigungszahlung an VGS, (Übernahme Anlagegegenstände des Betriebshofs ASL & Fahrzeuge) aber Übertragung von Vermögenswerten (bilanzneutral), daher (0) | empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar und Einbindung priv. VU sichergestellt |
| | Nutzenfaktor (NF) | 1 | 5 | 5 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 38 |

Anlage 2: Tabellarische Zusammenfassung zur Bewertung der ÖSPV-Varianten im Salzlandkreis

| Variante | Spalte (S) | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | S7 | S8 | S9 | S10 | Gesamturteil |
|-----------------------------------|---|--|--|--|--|--|---|--|--|--|---|---|
| | Bewertungskriterium: | Rechtssichere Umsetzung | Abstimmung/Koordination | Einflussnahme/Kontrolle | Steuerliche Auswirkung | Transaktionskosten | Personal | Nutzung Know-How priv. VU | GVFG-geförderte Betriebsmittel | Belastung Haushalt SLK | einmalige Remanenzkosten | |
| | Zielsetzung: | Direktvergabe nach VO (EG) 1370/2007 | 1. Verringerung Anzahl Beteiligungen 2. Nutzung Synergien 3. Größt mögliche Einflussnahme, Kontrolle & Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele | Kontrolle wie auf eigene Dienststelle oder auf Dienststelle einer "Gruppe von Behörden" (Voraussetzung der Direktvergabe) | Minimierung steuerlicher Auswirkungen | Minimierung Transaktionskosten | Personalübergang und/oder Sicherung von Arbeitsplätzen | Einbeziehung des Know-hows priv. VU im SLK | Zweckentsprechende Folgenutzung GVFG-geförderter Betriebsmittel | Minimierung des Zuschussbedarfs durch den Landkreis | Vermeidung von Remanenzkosten | |
| Gewichtungsfaktor (GF) | Gesamtwichtungsfaktor 1/0 | 3 | 3 | 3 | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | Berechnung Gesamturteil: | |
| Begründung Gewichtung | Auswirkung auf Umsetzbarkeit der Variante - Faktor 1 (rechtskonforme Umsetzung möglich) - Faktor 0 (rechtskonforme Umsetzung nicht möglich) | dauerhafte Auswirkung auf SLK | zwingende Voraussetzung für Direktvergabe | dauerhafte Auswirkung auf Gesellschaft | einmaliger Aufwand | Politische Anforderung, Auswirkung auf ALO im SLK | Sicherung von langjährigen Erfahrungen priv. und im Landkreis verankerter VU | Sicherstellung der zweckentsprechenden Folgenutzung GVFG-geförderter Betriebsmittel, Betriebseinrichtungen & Fahrzeuge | dauerhafte Auswirkung auf SLK - Haushaltskonsolidierung | einmalige finanz. Auswirkung auf den Haushalt des SLK bzw. der Gesellschaft | $\Sigma = \text{Gesamtwichtungsfaktor } S1 \times (NF \ S2 \times GF \ S2 + NF \ S3 \times GF \ S3 + \dots + NF \ 10 \times GF \ S10)$ | |
| Kurzbeschreibung Varianten | | | | | | | | | | | | |
| 3b | wie Untervariante 3a zzgl. - Direktvergabe unter Einhaltung Schwellenwerte nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. Satz 1 & 2 an VGS - bis zu 300 Tkm/T EUR 1.000 oder - bis zu 600 Tkm/T EUR 2.000, wenn VU weniger als 23 Busse insg. | rechtssicher nicht zweifelsfrei umsetzbar (0) => Vergabe an VGS unterhalb Schwellenwert nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 4, Satz 1 möglich (aber nur 300 T Kilometer/T EUR 600); daher 50% Leistungsreduzierung (Organisatorischer Aufwand!) | 1. Verringerung Anzahl Beteiligungen (2) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Einflussnahme und größt mögliche Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (2) Aber: 5 öffentliche Dienstleistungsaufträge (inkl. ggf. Linienkonzessionen) erforderlich (-1) | SLK kontrolliert KVG wie eigene Dienststelle, SLK ist alleiniger Gesellschafter (6) Aber: Einflussnahmen auf priv. VU und VGS nur über öffentlichen Dienstleistungsauftrag (-1) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) Auseinandersetzungsvereinbarung mit VGS (§ 26 VGS-GV) (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für VGS-Personal ASL oder Verbleib bei VGS (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU und VGS können per Direktvergabe unterhalb der Schwellenwerte (S. Spalte 1) eingebunden werden (2) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS entfällt (2) 2. anteilige Fixkosten für PNVG entfällt (1) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel sichergestellt (2) 4. Keine höheren Kosten wegen Einbindung priv. VU, aber ggf. Umsatzsteuerpflichtig (-1) | Entschädigungszahlung an VGS, (Übernahme Anlagegegenstände des Betriebshofes ASL & Fahrzeuge) aber Übertragung von Vermögenswerten (bilanzneutral), daher (0) | nicht empfehlenswert , da rechtssicher nicht zweifelsfrei umsetzbar und hoher Abstimmungsaufwand bei der Organisation des Betriebshofs ASL |
| Nutzenfaktor (NF) | | 0 | 5 | 5 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 3c | wie Variante 3, zzgl. ÖPP Modell - Unterauftragsvergabe von Fahrleistungen an "FGS Fahrbetriebsgesellschaft Salzland" - PNVG wird zu FGS; Anteile SLK werden auf KVG übertragen - FGS erbringt PNVG-Leistung (mittel- bis langfristig bis zu 45 Prozent der Gesamt ÖPSV-Leistung im SLK) | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 (KVG) => Unterauftragsvergabe an FGS (Dienstleistungskonzession) | 1. Verringerung der Anzahl der Beteiligungen (2) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Einflussnahme und größt mögliche Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (2) Dienstleistungskonzession auf Ebene KVG und FGS, daher (0) | SLK kontrolliert KVG wie eigene Dienststelle SLK ist alleiniger Gesellschafter KVG kontrolliert FGS (6) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) Auseinandersetzungsvereinbarung mit VGS (§ 26 VGS-GV) (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für VGS-Personal ASL (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU können als Mitgesellschafter der FGS fungieren (2) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshof & Fahrzeuge VGS (ASL) sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS entfällt (2) 2. anteilige Fixkosten für PNVG entfällt (1) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel sichergestellt (2) 4. Keine höheren Kosten wegen Einbindung priv. VU (0) | Entschädigungszahlung an VGS, (Übernahme Anlagegegenstände des Betriebshofes ASL & Fahrzeuge) aber Übertragung von Vermögenswerten (bilanzneutral), daher (0) | empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar und Einbindung priv. VU sichergestellt |
| Nutzenfaktor (NF) | | 1 | 6 | 6 | -1 | -2 | 0 | 2 | 0 | 5 | 0 | 50 |
| 4 | - Selbsterbringung zu 100% VGS (im SLK) - Verschmelzung KVG auf VGS - Verschmelzung PNVG auf VGS | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 | 1a. Abstimmung mit VGS-Gesellschaftern betrifft größeres Bediengebiet in SLK (-1) 1b. Abstimmung mit PNVG-Gesellschaftern entfällt (1) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Reduzierung der Einflussnahme und Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (-1) | eingeschränkte Kontrolle auf VGS im Rahmen Zweckvereinbarung & Gesellschaftsvertrag (Ges.-Anteil ca 20-45%) (-1) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstücken und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) keine Auseinandersetzungsvereinbarung erforderlich, aber Verträge für Verschmelzung, Personalüberleitung und Gesellschaftsvertrag etc. (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für KVG-Personal (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben nicht erhalten (-3) | private VU nicht in ÖSPV-Leistungserbringung eingebunden (-1) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung Betriebshofe & Fahrzeuge KVG sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU nicht sichergestellt (-3) | 1. Nachschusspflicht für VGS bleibt bestehen (0) 2. anteilige Fixkosten und Overheadanteil für KVG & PNVG entfallen (2) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel eingeschränkt (-2) | entfällt (0) | bedingt empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar, aber Einflussnahme & Kontrolle erheblich eingeschränkt & fehlende Einbindung priv. VU |
| Nutzenfaktor (NF) | | 1 | 1 | -1 | -1 | -2 | -3 | -1 | -3 | 0 | 0 | -25 |
| 4a | wie Variante 4: - zusätzlich Direktvergabe unter Einhaltung Schwellenwerte nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. Satz 1 & 2 an priv. VU - bis zu 300 Tkm/T EUR 1.000 oder - bis zu 600 Tkm/T EUR 2.000, wenn VU weniger als 23 Busse insg. | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 (VGS) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 4, Satz 1 & 2 (priv. VU) | 1a. Abstimmung mit VGS-Gesellschaftern betrifft größeres Bediengebiet in SLK (-1) 1b. Abstimmung mit PNVG-Gesellschaftern entfällt (1) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Reduzierung der Einflussnahme und Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (-1) Und: 4 öffentliche Dienstleistungsaufträge (inkl. ggf. Linienkonzessionen) erforderlich (-1) | 1. eingeschränkte Kontrolle auf VGS im Rahmen Zweckvereinbarung & Gesellschaftsvertrag (Ges.-Anteil ca 20-45%) (-1) 2. Einflussnahme auf priv. VU nur über öffentlichen Dienstleistungsvertrag (-1) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstück und Gebäuden) (-1) 2. Preisauffüllendes Entgelt bei priv. VU ggf. Umsatzsteuerpflichtig (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) keine Auseinandersetzungsvereinbarung erforderlich, aber Verträge für Verschmelzung, Personalüberleitung und Gesellschaftsvertrag etc. (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für KVG-Personal (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU können per Direktvergabe unterhalb der Schwellenwerte (S. Spalte 1) eingebunden werden (2) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung KVG-Betriebshofe & Fahrzeuge sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS bleibt bestehen (0) 2. anteilige Fixkosten und Overheadanteil für KVG & PNVG entfallen (2) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel eingeschränkt (-2) 4. keine höheren Kosten wegen Einbindung priv. VU, aber ggf. umsatzsteuerpflichtig (-1) | entfällt (0) | bedingt empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar, aber Einflussnahme & Kontrolle erheblich eingeschränkt |
| Nutzenfaktor (NF) | | 1 | 0 | -2 | -2 | -2 | 0 | 2 | 0 | -1 | 0 | -13 |
| 4b | wie Variante 4, zzgl. ÖPP Modell - Unterauftragsvergabe von Fahrleistungen an "FGS Fahrbetriebsgesellschaft Salzland" - PNVG wird zu FGS; Anteile SLK werden auf VGS übertragen - FGS erbringt PNVG-Leistung im SLK | rechtssicher umsetzbar (1) => nach VO (EG) 1370/07 Art. 5 Abs. 2 (VGS) => Unterauftragsvergabe an FGS (Dienstleistungskonzession) | 1a. Abstimmung mit VGS-Gesellschaftern betrifft größeres Bediengebiet in SLK (-1) 1b. Abstimmung mit PNVG-Gesellschaftern entfällt (1) 2. Nutzung von Synergien aller bisherigen Gesellschaften (2) 3. Reduzierung der Einflussnahme und Gestaltungsfreiheit zur Umsetzung kreislicher Ziele (-1) Und: eingeschränkter Einfluss auf FGS, da VGS nicht 100% SLK (-1) | eingeschränkte Kontrolle auf VGS im Rahmen Zweckvereinbarung & Gesellschaftsvertrag (Ges.-Anteil ca 20-45%) (-1) | einmaliger Aufwand für Grunderwerbsteuer bei Übertragung von (Grundstücken und Gebäuden) (-1) | Notarkosten, GA-Kosten (-1) keine Auseinandersetzungsvereinbarung erforderlich, aber Verträge für Verschmelzung, Personalüberleitung und Gesellschaftsvertrag etc. (-1) | 1. Betriebsübergang nach § 613 a BGB für KVG-Personal (0) 2. Arbeitsplätze priv. VU bleiben erhalten (0) | private VU können als Mitgesellschafter der FGS fungieren (2) | 1. Zweckentsprechende Folgenutzung KVG-Betriebshofe & Fahrzeuge sichergestellt (0) 2. Zweckentsprechende Folgenutzung des Betriebshofs STF & Fahrzeuge priv. VU sichergestellt (0) | 1. Nachschusspflicht für VGS bleibt bestehen (0) 2. anteilige Fixkosten und Overheadanteil für KVG & PNVG entfallen (2) 3. Gestaltungshoheit bei Vergabe landkreiseigener Mittel eingeschränkt (-2) 4. keine höheren Kosten wegen Einbindung priv. VU (0) | entfällt (0) | bedingt empfehlenswert , da rechtssicher umsetzbar, aber Einflussnahme & Kontrolle erheblich eingeschränkt |
| Nutzenfaktor (NF) | | 1 | 0 | -1 | -1 | -2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | -4 |