



Drucksachen-Nr. **X/1533**

Bad Schwalbach, den 08.01.2021

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Thomas Brunke

Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	25.01.2021		nein
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreientwicklung	02.02.2021		ja
Kreistag	11.05.2021		ja

Titel

Einstieg der RTV in ein eigenes Busangebot; Berichtsantrag Nr. 29/20 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; hier: Stellungnahme der Verwaltung

I. Sachverhalt:

1

Der KT bittet den KA zu berichten, welche organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten es gibt, dass der RTV in Ergänzung zu den Fahrleistungen durch externe Dienstleister selbst ÖPNV-Leistungen erbringt.

2

2.1

Bei dem Bericht ist von folgendem Szenario auszugehen, dass der Kreis in einer kleinen Anzahl selbst Fahrzeuge beschafft und betreibt. Diese könnten auf Linien eingesetzt werden, bei denen der Vertrag mit externen Dienstleistern in naher Zukunft ausläuft. Die Busse könnten auch zum Einsatz kommen, wenn die privaten Gesellschaften ihren Vertrag nicht erfüllen, z.B. im Rahmen der Beförderung von Schulkindern. Die Busse wären mit eigenem Personal entsprechend zu besetzen. In Abhängigkeit von den in Betracht kommenden Linien könnte eine solche Flotte aus kleineren Fahrzeugen mit 20-30 Plätzen bestehen. Die in Eigenleistung fahrende Busflotte sollte in dem Szenario den neuesten ökologischen Standards entsprechen.

2.2

Mit welchem finanziellen Aufwand wäre zu rechnen und wie könnte im Hinblick auf die ohnehin fließenden Zuwendungen des Kreises als Aufgabenträger dargestellt werden?

2.3

Weiter ist zu berichten, welche Erfahrungen andere öffentliche Verkehrsgesellschaften, die eigene Fahrleistungen anbieten, gemacht haben.

Zu dem Antrag wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1

1.1.

Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge nach Art.28 GG. Er wird in den Kommunen unterschiedlich ausgeführt. Im Rheingau-Taunus-Kreis werden von der kreiseigenen RTV die Buslinien in Bündeln europaweit ausgeschrieben und das wirtschaftlich günstigste Unternehmen erhält den Zuschlag, für 8 Jahre mit 2 Verlängerungsoptionen a' 1 Jahr, die Verkehrsleistung zu erbringen.

Das beauftragte Unternehmen muss die Tarifverträge einhalten, die die privaten Busunternehmen mit den Gewerkschaften für ihr Personal abschließen.

Das gleiche gilt auch für Busunternehmen wie ESWE, die sich im Eigentum einer Kommune befinden. Hier gilt der TVöD.

Bereits heute werden die Preissteigerungen nach dem höheren Hessenindex (statt Bundesindex) von RTV vergütet. Ebenfalls wurden die Tarifsteigerungen übernommen, die sich aus dem Tarifvertrag der Gewerkschaften mit den privaten Busunternehmen ergeben. Sie sind kostenintensiv.

1.2.

Die RTV kann als lokale Nahverkehrsorganisation nach §5 HÖPNVG die Aufgabe nicht übernehmen, da strikt zwischen Besteller und Betreiber getrennt wird.

Das gilt auch für die Landeshauptstadt Wiesbaden und ESWE-Verkehr.

Es muss also eine eigenständige Busbetriebsgesellschaft gegründet werden. Dazu bedarf es fachkundiges Personal für den Aufbau (Betriebsleiter BOKraft), Organisation und Betrieb sowie die Beschaffung von Fahrzeugen, die Einstellung einer ausreichenden Zahl von Fahrerinnen und Fahrern und die Einrichtung eines zentralen Betriebshofes mit Leitstelle, Werkstatt, Tankstelle, usw. und gegebenenfalls weiteren Betriebshöfen zur Abstellung von Fahrzeugen.

Es handelt sich dann um ein sog. Inhouse-Geschäft, bei der es für den Busbetrieb keine Ausschreibungen geben muss, da die eigene Gesellschaft den Auftrag erhält. (Analog ESWE-Verkehr).

Hinzuweisen ist, dass die Vorgaben für europaweite als auch nationale Ausschreibungen für alle anderen Aufträge zu beachten sind.

1.3.

Anders als bei anderen kommunalen Stadtwerken, die eigene Busgesellschaften betreiben, gibt es im RTK keine Möglichkeit eines steuerlichen Querverbundes.

So ist es in der Wiesbaden Holding WV möglich, Verluste in dem einen Geschäftszweig, hier ESWE-Verkehr mit Gewinnen aus einem anderen Geschäftszweig, hier ESWE-Versorgung, auszugleichen.

Kann dies nicht auf dieser Basis erfolgen, muss die Stadt Wiesbaden die Verluste mit originären Steuermitteln ausgleichen.

Das ist der Fall beim Rheingau Taunus Kreis, der sich hier vor allem aus der Kreisumlage finanziert.

1.4.

Eine eigene Busgesellschaft kann nur langfristig aufgebaut werden, denn noch sind die Verkehrsverträge gültig.

Erst zum Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2022 werden einige Linienbündel neu vergeben, wobei die Ausschreibungsunterlagen nach der EU-Verordnung 1370 hierfür etwa 2 Jahre vorher, also Ende 2020, bekannt gegeben werden müssen.

Der RTK müsste also innerhalb der nächsten 2 Jahre eine eigene Organisation mit Personal und Liegenschaften aufbauen. Auch wenn das Schritt für Schritt möglich ist, müssen doch erhebliche Vorleistungen und Investitionen erbracht und haushaltsrelevante Beschlüsse gefasst werden.

Vor allem ist zu definieren, welche Linienteile dann die kreiseigene Busverkehrsgesellschaft bedienen soll. Ein Einsatz bei Nichterfüllung von Leistungen der beauftragten Unternehmen ist so einfach nicht möglich. Sollte die eigene Gesellschaft bei Busausfällen der anderen Unternehmen einspringen, bedeutet das den Vorhalt einer Standby- Organisation und entsprechender Kapazitäten an Reservefahrzeugen, die heute die beauftragten Unternehmen haben.

Hinzuweisen ist, dass es im RTK keinen freigestellten Schülerverkehr mehr gibt sondern alle Verkehre in öffentliche Linienverkehre überführt sind.

Und der RTK muss seine Absicht strikt nach den Vorgaben des HGO §121ff - Wirtschaftliche Betätigung- umsetzen. Der RTK muss beweisen, dass diese Aufgabe Busverkehr nicht so gut von privaten Unternehmen ausgeführt werden kann und braucht dafür eine Genehmigung.

1.5.

Der RTK würde dann auch in Konkurrenz zu den mittelständischen Busunternehmen im Kreisgebiet treten, die bisher zur vollsten Zufriedenheit ihre beauftragten ÖPNV- Leistungen erbringen. Das stärkt nicht den Mittelstand im RTK, zumal diese Gesellschaften alle Inhabergeführt sind. Diese müssten dann gegebenenfalls als Subunternehmen Leistungen im Auftrag für die zu gründende kommunale Verkehrsgesellschaft erfüllen.

Gerade diese mittelständischen Unternehmen machen die geringsten Probleme z.B. mit dem Fahrpersonal, ist es doch z.T. seit Jahrzehnten in den Unternehmen fest angestellt.

Probleme bereiten Konzerne, die bundesweit agieren und nicht organisch gewachsen (Firmenübernahmen!!!) sind, denen z.T. auch die lokale Bindung fehlt.

Festzustellen ist, dass sich durch die verpflichtende europaweite Ausschreibung immer weniger mittelständische Unternehmen an den Ausschreibungen beteiligen. Auf die Feststellungen des Landesrechnungshofes in der 205.Vergleichenden Prüfung, S.53/54 wird verwiesen. Hier müssen die Rahmenbedingungen künftiger Ausschreibungen für die mittelständischen Unternehmen attraktiver gestaltet werden.

1.6.

Die derzeitige Situation am Fahrermarkt kann nur durch die Tarifvertragsparteien gelöst werden: Das sind andere Arbeitsbedingungen und höhere Löhne, um den Beruf einer Busfahrerinnen oder eines Busfahrers wieder attraktiv zu machen.

Mit den Tarifverträgen der privaten Busunternehmer und Verdi ist das gelungen, was natürlich jetzt zu erhöhten Aufwendungen für die öffentliche Hand führt s.o.

Der neue Tarifvertrag TVöD ist in Kraft und die Kostensteigerungen betragen rd.30%.

Unabhängig davon muss dem Personal auch von den Kunden der Respekt und Wertschätzung entgegengebracht werden, dass es verdient.

Nach wie vor finden Personal-Abwerbeaktionen statt, die aber auf Dauer nicht zielführend sind, sondern nur das Dilemma des Fahrpersonalmangels beschleunigen.

Das Dilemma kann nur gelöst werden, wenn insgesamt mehr Menschen den Beruf der Busfahrerinnen oder des Busfahrers ergreifen, der in Konkurrenz zu anderen Berufen steht.

1.7.

Die Kommunalisierung des ÖPNV im Kreis Mainz-Bingen und Stadt Bad Kreuznach wurde damit begründet, dass die privaten Busunternehmen immer mehr Linien nicht mehr kostendeckend betreiben könnten. Hinzuweisen ist, dass in Rheinland-Pfalz der ÖPNV fast ausschließlich eigenwirtschaftlich betrieben wird.

Ein Gutachten der Beratungs- und Prüfungsgesellschaft BPG zur Kommunalisierung des ÖPNV wurde in 2020 für den Kreis Bad Kreuznach, Kreis Mainz-Bingen und Stadt Bad Kreuznach erstellt, die den ÖPNV gemeinsam betreiben wollten.

Dabei wurde ermittelt, dass dieses Projekt rd. 82 Mio. € den Kommunen kosten würde.

Es würden 265 Busse benötigt und ein Zentral-Betriebshof mit einer Fläche von 50.000qm müsste gebaut werden. 414 Fahrerinnen und Fahrer müssten gewonnen werden.

Zwischenzeitlich haben die Kreise die Kommunalisierung beschlossen, wobei es in den Kreisgebieten Ausnahmen gibt wie z.B. die vorhandenen Busbetriebe in Ingelheim (europaweite Vergabe) oder Bingen (kommunaler Eigenbetrieb). Beide Kommunen haben Stadtwerke.

1.8

Festzustellen ist, dass letztlich die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler die höheren Löhne usw. tragen werden, da der ÖPNV hoch defizitär und ohne Steuermittel nicht zu betreiben ist.

Der Kreistag muss sich darauf einstellen, dass die bisher zur Verfügung gestellten Mittel zur Defizitabdeckung für das jetzige Fahrtenangebot nicht ausreichende sondern aufgestockt werden müssen. Sollen Projekte aus dem Mobilitätsleitbild usw. in den ÖPNV umgesetzt werden, müssen diese zusätzlich finanziert werden.

Das bedeutet im Ergebnis eine Mittelaufstockung oder erhebliche Kürzung der bisher erbrachten Leistungen.

Es sollte erreicht werden, dass in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr alle Orte im RTK stündlich mit Mobilität (ÖPNV) erreicht werden und dass die Pendlerinnen und Pendler ohne Nutzung ihrer Fahrzeuge an ihre Arbeitsstätten gelangen können.

Auf das Mobilitätskonzept des RTK wird verwiesen und hierzu gibt es eine Vorlage des KA mit einem Zeithorizont bis 2030.

1.9.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung vom 17.10.2018 zur Anfrage der Fraktion „Die Linke“ Nr. 28/18 verwiesen.

Zu 2:

Zu 2.1

Wie bereits unter 1.2. ausgeführt, ist es der RTV nach dem HÖPNVG verboten, Ersteller von Verkehrsleistungen zu sein.

Der RTK müsste hier eine eigene, neue Gesellschaft gründen z.B. in der Rechtsform GmbH, hier abgekürzt RTB (Rheingau-Taunus-Busbetrieb GmbH) und alimentieren.

Zu 2.2

Dieser Gesellschaft müsste dann eine Linie, die jetzt ausgeschrieben werden soll, zugeordnet werden. Das könnte frühestens zum Jahr 2025/2026 erfolgen. Sie betreibt dann auf dieser Linie den Busbetrieb eigenständig und tagtäglich.

Die zu beschaffenden Busse für diese Linie richten sich nach der benötigten Kapazität und stehen grundsätzlich für andere Zwecke nicht zu Verfügung. Die privaten Gesellschaften erfüllen ihre Verträge im Hinblick auf die bestehende Beförderungspflicht und sind für Ausfälle usw. verantwortlich. Da es keinen freigestellten Schülerverkehr gibt, fahren auch alle Schülerinnen und Schüler mit Linienbussen. Das gilt dann auch für die RTB.

Wenn auf den Strecken der privaten Gesellschaften gefahren werden soll, bedarf es deren Erlaubnis (Konzession) und ggfs. einer finanziellen Kompensation.

Die finanziellen Aufwendungen können nicht verlässlich geschätzt werden, da diese von der Betriebsgröße, dem Fahrzeugpark, der Anzahl der notwendigen Personale und deren Entlohnung, der Vorhaltung von Ersatzfahrzeugen und -personalen, den Kosten für den Betriebshof und der technischen Ausstattung (IT-Infrastruktur, Leitstelle, Werkstatt, Waschstraße, Tankstelle, etc.) abhängig wäre. Dieses Fachwissen hat die RTV als lokale Nahverkehrsorganisation in der notwendigen Tiefe nicht, weil es zur Erfüllung Ihrer Aufgaben nicht notwendig ist und die Zielsetzung und Aufgaben einer LNO durch den Gesetzgeber anders definiert worden sind.

So z.B. kostet ein Solobus:
mit Dieselantrieb rd. 250.000,- €
mit Elektroantrieb rd. 550.000,- €
mit Brennstoffzellen/Wasserstofftechnik rd. 800.000,- € ohne Förderungen.

Ein Gelenkbus kostet:
mit Dieselantrieb rd. 350.000,- €
mit ein Elektroantrieb rd. 750.000,- €
mit Brennstoffzellen/Wasserstofftechnik rd. 1.100.000,- € ohne Förderungen.

Die Personalkosten einer Fahrerin oder eines Fahrers betragen rd. 43.000,- € Brutto p.a.

Um zu belastbaren Daten zu kommen, bedarf es eines Auftrages zu einer Untersuchung. Dieser müsste extern an einen qualifizierten Gutachter vergeben werden, wie dies auch in den Landkreisen Mainz-Bingen und Bad Kreuznach geschehen ist.

2.3

Wie bei den anderen Busunternehmen auch, ist die RTV Auftraggeberin und bezahlt alle anfallenden Kosten. Ihre Einnahmen erzielt die RTV z.B. aus dem vertraglich geregelten Einnahme-Aufteilungs-Verfahren (EAV) des RMV und urch den Verlustausgleich des RTK.

2.4

Wie unter Ziff. 1.7 ausgeführt wollen dies jetzt die Landkreise in Angriff nehmen

Im nördlichen Westerwaldkreis Altenkirchen betreibt seit 1949 die Westerwaldbahn GmbH (RLP) Bahn und Busverkehr. Nach und nach wurden in der Fläche Busverkehrsleistungen von Post und Bahn übernommen. Auch hier wurden Verkehrsleistungen durch Insolvenz zweier Busunternehmen übernommen. In Hessen ist kein Landkreis innerhalb der Zuständigkeit RMV bekannt, der den Schritt gehen will. Auch die Landkreise Gießen, Vogelsberg und Wetterau, die mit der Oberhessischen Versorgungs AG (OVAG) über einen kommunalen Energieversorger verfügen und mit der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) ein eigenes Busverkehrsunternehmen besitzen, vergeben die Verkehrsleistungen in Ausschreibungsverfahren. Die Aufgaben der LNO übernimmt hierbei der Zweckverband Oberhessische Versorgungswerke (ZOV). Die Vorhaltung eines Busbetriebs erfolgt hierbei lediglich aus steuerlichen Gründen.

2.5

ESWE-Verkehr macht gute Erfahrungen, nachdem die Privatisierungsversuche der 2000er Jahre unter erheblichen Verlusten an Image und Geld gescheitert sind. Sie wurden zurückgedreht.

ESWE-Verkehr wird von den Gewinnen der ESWE-Versorgung via ihrer Holding WWV subventioniert. Reichen die Gewinne nicht aus, muss die Landeshauptstadt Wiesbaden ausgleichen oder die Angebote werden gekürzt.

Die kommunalen Verkehrsbetriebe und deren enge Verknüpfung mit der Energieversorgung sind im Rhein-Main-Gebiet historisch gewachsen und gehen in Ihrer Geschichte meist auf die Gründungen von Straßenbahnbetrieben und der damit verbundenen Bereitstellung von elektrischer Energie für Dritte zurück. Daher sind diese nur bedingt als Vergleichsmaßstab für Landkreise geeignet.

Zusammenfassung: Bereits jetzt sind die gesamten Verkehrsplanungen, Qualitätsanforderungen und Standards, Beschreibung der Linienbündel, Anforderungen an Fahrzeuge, Fahrpersonal, Vertrieb und Tarif in kommunaler Verantwortung über die lokale Nahverkehrsorganisation RTV.

Lediglich der „Betrieb“ würde dann kommunalisiert werden.

Die Gründung einer eigenen Busgesellschaft durch den RTK sollte nicht weiterverfolgt werden

Döring
(Kreisbeigeordneter)