

15.04.2024

Drucksache 044/24

Direktvergabe von Personenverkehrsdiensten im südlichen Kreisgebiet an die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) - Grundsatzbeschluss

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussstatus	Beratungsstatus
Ausschuss für Finanzen und Konzernsteuerung	06.05.2024	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Ausschuss für Mobilität, Bauen und Geoinformation	14.05.2024	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	03.06.2024	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	04.06.2024	Entscheidung	öffentlich

Organisationseinheit	Mobilität, Natur und Umwelt
Berichterstattung	Kreisdirektor Mike-Sebastian Janke und Dezernent Adrian Kersting

Budget	69	Mobilität, Natur und Umwelt
Produktgruppe	69.04.	Mobilität und Klimaschutz
Produkt	69.04.01	Mobilitätsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV

Haushaltsjahr	Ertrag/Einzahlung [€]	
	Aufwand/Auszahlung [€]	s. Sachbericht

Klimarelevante Auswirkungen keine positive negative

Umfang der Auswirkungen Erläuterung siehe Sachbericht

Beschlussvorschlag

- Es ist beabsichtigt, die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) vom 25.05.2026 bis zum 24.05.2036 mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Kreises Unna im Kleinen Linienbündel sowie dem Kleinen AST-Bündel einschließlich abgehender Linien in benachbarte Gebiete im Wege der Direktvergabe bzw. Inhouse-Vergabe eines öffentlichen Leistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu betrauen.
- Der Landrat wird beauftragt, die weiteren Schritte zur Vorbereitung der Einleitung eines entsprechenden

Vergabeverfahrens vorzunehmen und dem Kreistag in seiner Sitzung am 01.10.2024 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Sachbericht

Ausgangslage

Die Liniengenehmigung der Westfalen Bus GmbH (WB) im Kleinen Bündel sowie dem Kleinen AST-Bündel laufen zum 24.05.2026 aus. Damit ist von Seiten des Kreises Unna als ÖPNV-Aufgabenträger zu prüfen, welche Optionen für die Erbringung der betreffenden Verkehrsleistungen zukünftig bestehen. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass der Kreistag am 23.06.2020 Folgendes einstimmig beschlossen hat (Beschluss zu Drucksache 078/20):

Der Landrat wird beauftragt, auf Grundlage des neu zu erstellenden Nahverkehrsplans und Festlegung eines bedarfsgerechten und guten ÖPNV-Angebots auch für die Stadt Fröndenberg und im Kontext des ÖDA mit der Ausschreibung der Busleistungen. Die kreiseigene Gesellschaft Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) bereitet sich auf die Beteiligung an dieser Ausschreibung vor. Ziel ist das Gebiet der VKU um die Stadt Fröndenberg zu erweitern. Der Kreis stimmt sich mit der Stadt Fröndenberg ab.

Aktuell werden die Verkehrsdienste der WB eigenwirtschaftlich im Sinne von § 8 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erbracht. Damit fließen, neben allen Verkehrsunternehmen zustehenden Ausgleichszahlungen, z.B. für das Deutschlandticket, die verbilligte Beförderung von Schüler*innen oder die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten), keine Zuschüsse der öffentlichen Hand (und damit insbesondere nicht seitens des Kreises Unna als Aufgabenträger). Die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen, die im PBefG ausdrücklich privilegiert ist, steht durch Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den letzten Jahren bundesweit erheblich unter Druck (sowohl kosten- als auch erlösseitig). Auch die WB hatte sich daher bereits Anfang 2023 mit der Bitte einer Ausgleichszahlung für die von ihr erbrachten Verkehrsleistungen an den Kreis Unna gewandt. In den Kreisen Soest und Hochsauerlandkreis, in denen WB bis heute jeweils etwa die Hälfte der Verkehrsleistungen des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) erbringt, wurde ebenfalls in 2023 sogar eine Rückgabe aller Liniengenehmigungen („Entbindung von der Betriebspflicht“) in insgesamt fünf Linienbündeln beantragt – als Reaktion hierauf wurde vom Hochsauerlandkreis bereits ein Verfahren zur Direktvergabe eines Linienbündels an das kommunale Verkehrsunternehmen RLG eingeleitet.

Unabhängig von der konkreten Situation der WB im Raum Ruhr-Lippe zeigt sich generell, dass eigenwirtschaftliche Verkehre massiv unter Druck geraten sind und dieses Geschäftsmodell auf Dauer nicht mehr trägt. Um auch weiterhin eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit dem ÖPNV sicherzustellen, ist der Aufgabenträger gesetzlich gehalten, Handlungsoptionen zu prüfen und, sollte er davon ausgehen, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen in einer gebotenen Qualität nicht mehr möglich ist, die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) gemäß Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzubereiten.

Handlungsoptionen und deren Bewertung

Die Verwaltung hatte schon 2022 eine rechtliche Prüfung der in Frage kommenden Handlungsoptionen für den Zeitpunkt des Auslaufens der WB-Liniengenehmigungen in Auftrag gegeben. Diese Handlungsoptionen stellen sich wie folgt dar:

1. Eigenwirtschaftlicher Antrag/Genehmigungswettbewerb

Der Aufgabenträger kann die in seinem Zuständigkeitsgebiet gewünschten ÖPNV-Leistungen im Nahverkehrsplan (NVP) in Quantität und Qualität festlegen. Ohne weiteres Eingreifen des Aufgabenträgers können auf dieser Basis bis zwölf Monate vor Beginn des Geltungszeitraums der Genehmigung (im konkreten Fall somit bis zum 25.05.2025) eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge bei der Bezirksregierung (= Genehmigungsbehörde) gestellt werden. Bei mehreren eigenwirtschaftlichen Anträgen kommt es zu einem Genehmigungswettbewerb und die Genehmigungsbehörde entscheidet, unter Hinzuziehung des NVP, welcher Antrag die beste Verkehrsbedienung aufweist. Der Bestandsunternehmer ist bei gleichwertigen Anträgen zu bevorzugen. Der, nach Auffassung der Genehmigungsbehörde, beste Antrag ist sodann zu bewilligen. Um eine eigenwirtschaftliche Beantragung zu unterstützen, kann der Aufgabenträger grundsätzlich sogenannte Allgemeine Vorschriften erlassen, um Höchsttarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen

festzulegen (vgl. die Allgemeine Vorschrift des Kreises Unna zum Deutschlandticket). Ausgleichszahlungen, die auf Basis einer Allgemeinen Vorschrift gezahlt werden, stellen die Eigenwirtschaftlichkeit eines Verkehrs nicht in Frage.

2. Vergabe eines ÖDA im wettbewerblichen Verfahren („Ausschreibung“)

Die gewünschten Verkehrsleistungen – diese sind dabei möglichst exakt in Quantität und Qualität zu beschreiben – können in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden, so dass das wirtschaftlichste Angebot mit dem niedrigsten Ausgleichsbedarf bezuschlagt wird. Auf dieser Basis wäre ein ÖDA an den erfolgreichen Bieter zu vergeben. Dieser könnte daraufhin die Liniengenehmigungen bei der Bezirksregierung beantragen. Es gilt aber, trotz Absicht einer wettbewerblichen Vergabe, weiterhin der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. D.h. ein Verkehrsunternehmen, das bereit ist, das im Rahmen der Ausschreibung geforderte Verkehrsangebot eigenwirtschaftlich zu erbringen, wird mit einem entsprechenden Antrag erfolgreich sein.

3. Direktvergabe eines ÖDA an die VKU

Das maßgebliche ÖPNV-Recht sieht ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Direktvergabe vor – dies allerdings nur unter strengen Rahmenbedingungen. Angesichts des zu vergebenden Leistungsumfangs kommt eine Direktvergabe nur an das eigene Verkehrsunternehmen, die VKU, in Frage. Das Vorgehen wäre dabei weitgehend identisch mit der Direktvergabe für das Große Bündel 2019 (Inhousevergabe gemäß § 108 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)). Auch hier gilt der grundsätzliche Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, d.h. ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag, der alle Vorgaben des Aufgabenträgers an Quantität und Qualität des Verkehrsangebots erfüllt, ist, unabhängig von der Direktvergabeabsicht des Aufgabenträgers, von der Genehmigungsbehörde zu bewilligen.

Für die Handlungsoptionen 2 und 3 spielt der NVP keine so zentrale Rolle wie bei Option 1. Gleichwohl sollte auch hier eine möglichst große Kongruenz zwischen den Vorgaben des NVP und den Vergabeunterlagen (konkret: der vorab im EU-Amtsblatt zu veröffentlichenden Vorabbekanntmachung) bestehen. Hierauf wäre somit bei Entscheidung für Handlungsoption 2 oder 3 im Zuge der aktuellen Neuaufstellung des NVP 2024 zu achten.

In einem Termin Ende 2023 wurden den betroffenen Kommunen (Fröndenberg/Ruhr, Holzwickede, Schwerte, Unna) die Handlungsoptionen vorgestellt. Dies war verbunden mit einer Empfehlung für eine Direktvergabe an die VKU. Die aus einer eventuellen Direktvergabe resultierenden (Mehr)Kosten für die Kommunen wurden dabei grob abgeschätzt, da genauere Erkenntnisse zu den von der WB erzielten Erlösen nicht vorliegen (s. hierzu auch den Abschnitt „Finanzielle Auswirkungen“). Dabei wurde insbesondere betont, dass, da die Eigenwirtschaftlichkeit als „Auslaufmodell“ anzusehen ist, in jedem Fall (zusätzliche) Kosten auf den Kreis und damit auch auf die Kommunen zukommen – unabhängig vom präferierten Vorgehen.

Von den Kommunen wurde die Empfehlung für eine Direktvergabe im Anschluss kritisch hinterfragt und auch die nochmalige Prüfung einer wettbewerblichen Vergabe erbeten. Die WB selbst hat ergänzend ihr Interesse an einer weiteren Erbringung der Verkehrsleistungen im Kreis Unna bekundet und dabei für den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (s. Handlungsoption 1) geworben.

Aus Sicht der Verwaltung – und auf Basis der erwähnten juristischen Prüfung – sind die oben skizzierten Handlungsoptionen nach intensiver Betrachtung und unter Berücksichtigung der zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen wie folgt zu bewerten:

zu 1. (Eigenwirtschaftlicher Antrag/Genehmigungswettbewerb):

Bei dieser Handlungsoption ist zu differenzieren in eine Variante ohne ergänzende Allgemeine Vorschrift und eine Variante, in der der Aufgabenträger eine Allgemeine Vorschrift zur Festsetzung eines Höchsttarifs erlässt.

Bei einer Variante ohne Allgemeine Vorschrift ist zunächst davon auszugehen, dass, wie oben dargestellt, ein adäquates (d.h. mindestens den heutigen WB-Standards entsprechendes) Verkehrsangebot nicht mehr eigenwirtschaftlich erbracht werden könnte. D.h. es könnte der Fall eintreten, dass kein Verkehrsunternehmen

einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellt. In diesem Fall müsste, da die dann verbleibende Zeit bis zum Auslaufen der Genehmigungen kein geordnetes Vergabeverfahren mehr erlaubt, zunächst mit einer auf maximal zwei Jahre befristeten Notvergabe (Not-ÖDA) gearbeitet werden. Eine solche Notvergabe wäre nicht nur mit erheblichem zusätzlichem Aufwand verbunden – zumal sich ein Verfahren zur Vergabe eines ÖDA nach Option 2 oder 3 anschließen müsste – sondern dürfte auch zu einem überproportional hohen Zuschussbedarf führen. Um das Risiko zur Vergabe eines Not-ÖDA zu minimieren, könnte die Antragsfrist zur Abgabe von eigenwirtschaftlichen Anträgen von üblicherweise 12 Monaten vor Beginn des Genehmigungszeitraums ggf., in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde, verlängert werden.

Alternativ bzw. ergänzend könnten im Vorfeld die Anforderungen an das Verkehrsangebot im NVP so weit zurückgefahren werden, dass eigenwirtschaftliche Anträge wahrscheinlicher werden. Dies wäre im Sinne eines im ganzen Kreisgebiet vergleichbaren und attraktiven Verkehrsangebots im ÖPNV allerdings wenig zielführend.

Schließlich ist auch die eigenwirtschaftliche Beantragung eines „Rumpfangebotes“, das die Anforderungen des NVP deutlich unterschreitet, denkbar. Sollte es zu einer Beantragung eines solchen Rumpfangebotes kommen, läge die Entscheidung über dessen Genehmigung in der Hand der Bezirksregierung (auch wenn eine Anhörung des Aufgabenträgers erfolgt). Wenn es keine anderen Angebote gibt, ist, trotz Nicht-Einhaltung der Vorgaben des NVP, mit einer Genehmigung zu rechnen, da der ansonsten drohende Wegfall eines ÖPNV-Angebotes den öffentlichen Verkehrsinteressen widersprechen würde. Das Rumpfangebot könnte zwar noch nachträglich mit Hilfe eines ÖDA aufgestockt werden. Dies würde allerdings wiederum zu überproportional hohen Kosten führen, da davon auszugehen ist, dass das Rumpfangebot alle lukrativen Angebote enthalten würde und somit die besonders unwirtschaftlichen Verkehrsleistungen in die Verantwortung der öffentlichen Hand fallen würden.

Um einen eigenwirtschaftlichen Antrag wahrscheinlicher zu machen, könnte eine Allgemeine Vorschrift, die den gesamten Verbundtarif (WestfalenTarif) als Höchstarif festsetzt, erlassen werden, die für alle im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen gelten würde. Die Einnahmeverluste, die dem Verkehrsunternehmen aus der Anwendung des Verbundtarifs entstehen, wären dann vom Aufgabenträger auszugleichen. Allerdings fehlt eine eindeutige Referenz (z.B. ein bislang zur Anwendung kommender Haustarif der WB), um einen Ausgleich als Differenz zwischen Verbund- und einem auskömmlichen Tarif rechtssicher ermitteln zu können. Ob ein solches Vorgehen überhaupt möglich wäre, ist daher unklar. Auch kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden, welche Ausgleichsbeträge sich hieraus für den Kreis Unna ergeben würden. Analog zu einer Variante ohne Erlass einer Allgemeinen Vorschrift müsste der NVP entsprechend genau definieren, was zu erbringen ist – die Entscheidung über die Bewilligung von (ggf. von diesen Vorgaben abweichenden Genehmigungsanträgen) liegt aber letztlich in der Hand der Bezirksregierung als Genehmigungsbehörde.

Allen vorstehend beschriebenen Untervarianten von Handlungsoption 1 gemein ist, dass der Aufgabenträger während der Genehmigungslaufzeit (10 Jahre) kaum Einfluss auf das Verkehrsunternehmen hat (wie aktuell auch im Verhältnis zur WB). Bei Erlass einer Allgemeinen Vorschrift wäre, ebenso wie bei Vergabe eines ÖDA gemäß Handlungsoption 2 oder 3, ein finanzieller Ausgleich zu leisten, allerdings mit deutlich geringeren Steuerungsmöglichkeiten als ihn ein ÖDA bietet.

zu 2. (Vergabe eines ÖDA im wettbewerblichen Verfahren):

Eine Ausschreibung kann im Idealfall, sofern das zur Vergabe kommende Leistungspaket von potentiellen Bietern als interessant bewertet wird, zu einer Vielzahl von Angeboten und einem wirtschaftlich günstigen Ergebnis führen. Die auf diese Weise generierten Ausschreibungsgewinne können durch den erheblichen administrativen Aufwand, der sowohl für die Durchführung des Vergabeverfahrens selbst als auch beim Controlling eines laufenden Vertrags über 10 Jahre anfällt, aber auch wieder aufgezehrt oder überkompensiert werden. Zumindest müsste in der Kreisverwaltung zunächst erhebliche Kompetenz (und wahrscheinlich auch Personal) aufgebaut werden, um eine entsprechende Vergabe vorbereiten, durchführen und kontrollieren zu können.

Generell ist angesichts der aktuellen Marktlage fraglich, ob eine Ausschreibung tatsächlich zum Erfolg und den erwähnten Ausschreibungsgewinnen führen würde. In diesem Zusammenhang muss z.B. auf ein aktuelles Vergabeverfahren des Kreises Borken verwiesen werden, wo, nach einer erfolglosen Ausschreibung, nun eine Direktvergabe an das kommunale Unternehmen RVM angestrebt wird. Die in der jüngeren Vergangenheit eingetretenen, erheblichen Kostensteigerungen bei Energie und Personal sowie die Personalknappheit führen dazu, dass deutlich vorsichtiger kalkuliert wird als in der Vergangenheit, um so auf unvorhersehbare Entwicklungen in der zehnjährigen Laufzeit eines ÖDA vorbereitet zu sein. Sollte die Ausschreibung nicht zum gewünschten Ergebnis führen, es also keine Angebote geben oder das Verfahren wegen deutlich über der Schätzung liegender Angebote aufgehoben werde, wäre aus Zeitgründen zunächst eine Notvergabe (Vergabe Not-ÖDA, vgl. unter den Erläuterungen zu Handlungsoption 1) vorzunehmen und im Anschluss eine Direktvergabe anzustreben, was den Aufwand potenzieren würde.

Zwar ergeben sich im Vergleich zu Handlungsoption 1 durch den ÖDA mehr Einflussmöglichkeiten hinsichtlich von Änderungen während der Laufzeit, allerdings sind diese gegenüber Handlungsoption 3 immer noch eingeschränkt.

Die in Frage kommenden Ausgestaltungsmöglichkeiten des ÖDA hinsichtlich der Erlösverantwortung (Brutto- bzw. Netto-Vertrag) haben letztlich beide gewichtige Nachteile:

1. Netto-Vertrag: Hier liegt das Erlös-Risiko beim Betreiber. Dieser erhält somit nur die Differenz zwischen (kalkuliertem!) Erlös und Kosten erstattet. Allerdings sind die Erlöse nur vom Alt-Betreiber (d.h. WB) sicher abschätzbar. Auch ein vom Aufgabenträger im Vorfeld zu beauftragendes Erlösgutachten – welches zusätzliche Kosten verursachen würde – würde die Risiken für andere Anbieter nicht gänzlich ausräumen können und somit tendenziell zu einer geringeren Bieterzahl und/oder Risikoaufschlägen führen. Sollte es hingegen in der Laufzeit des ÖDA zu einer positiven Einnahmeentwicklung kommen, profitiert hiervon nur der Betreiber. Vor diesem Hintergrund kommt der Netto-Vertrag bei aktuellen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen kaum noch zur Anwendung.
2. Brutto-Vertrag: Hier liegt das Erlös-Risiko beim Auftraggeber, d.h. dem Kreis Unna. Wie hoch ein Defizit somit tatsächlich wäre (nach Vollkostenausgleich an den Betreiber und Gegenrechnen der Erlöse), lässt sich im Vorfeld einer Vergabe nicht exakt abschätzen. Darüber hinaus ergeben sich möglicherweise auch während der Laufzeit des ÖDA zusätzliche Einnahmerisiken (vgl. aktuelle Diskussion um die zukünftige Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket). Darüber hinaus müsste der Kreis Unna selbst an der Einnahmeaufteilung (auch auf Ebene des WestfalenTarifs) teilnehmen und seine Interessen dort vertreten, was wiederum mit zusätzlichem administrativem Aufwand verbunden wäre.

Eine Beteiligung der VKU an einer Ausschreibung ist aus folgendem Grund nicht ratsam:

Die Kalkulation eines Angebots müsste so erfolgen, dass eine Auskömmlichkeit für die zehnjährige Laufzeit in jedem Fall sichergestellt ist, da eine „Quersubventionierung“ aus dem übrigen Geschäft (d.h. aus den per Direktvergabe vergebenen Leistungen des Großen Bündels) nicht zulässig wäre. Hieraus folgen so hohe Risikoaufschläge, dass ein Angebot von Vornherein unattraktiv wäre. Andererseits darf es aber auch zu keiner Überkompensation der VKU als kommunalem Unternehmen kommen.

zu 3. (Direktvergabe eines ÖDA an die VKU):

Da die Voraussetzungen für eine Direktvergabe an die VKU als Inhouse-Vergabe, analog zur Vergabe des Großen Bündels (zum 01.01.2021 in Kraft getreten), weiterhin vorliegen, könnte auch im konkreten Fall wieder entsprechend verfahren werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte allerdings ein gesonderter ÖDA für das Kleine Bündel vergeben und nicht versucht werden, diese Verkehrsleistungen in den bestehenden ÖDA zu integrieren. Der Aufwand sowohl für die Durchführung der Vergabe als auch für das laufende Controlling wäre somit deutlich geringer als bei Handlungsoption 2. Die Ausgestaltung einer Direktvergabe und der Zugriff auf das eigene Unternehmen erlauben größtmögliche Flexibilität, was Anpassungen in Quantität und Qualität der erbrachten Leistungen und die Reaktion auf geänderte Rahmenbedingungen angeht. Die Entwicklung des Ausgleichsbetrags/der mit der Vergabe verbundenen Kosten ist in dieser Konstellation am

ehosten plan- und steuerbar. Die VKU erbringt, neben der reinen Verkehrsleistung, weitere Regieleistungen, die für den Verkehr unabdingbar sind, wie z.B. Kundeninformation, Mitwirkung bei der Tarifgestaltung, Vertrieb, Infrastrukturerrichtung und -unterhaltung, die bei einer wettbewerblichen Vergabe zusätzlich eingekauft oder vom Kreis Unna selbst erbracht werden müssten. Darüber hinaus sind, aus den entsprechenden Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Verkehrsleistungen des Großen Bündels, Synergien zu erwarten, die es bei unterschiedlichen Betreibern nicht gäbe.

Für den Kreis Unna böte sich die Möglichkeit, ein großes kommunales Verkehrsunternehmen im gesamten Kreisgebiet den ÖPNV erbringen zu lassen. Dies schafft zusätzliche Qualitätsgewinne und Synergien in den Geschäftsfeldern der VKU. Auch für die zukünftige Entwicklung der VKU hin zu einem modernen Mobilitätsdienstleister ist die Erbringung der Dienstleistungen im gesamten Kreisgebiet eine optimale Grundlage.

Zusammenfassende Empfehlung

Die Verwaltung spricht sich aus folgenden Gründen, die über die reine Betrachtung der oben beschriebenen Handlungsoptionen hinausgehen, für eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die VKU aus:

- Größtmögliche Einflussmöglichkeiten auf das zu erbringende ÖPNV-Angebot, aber auch auf den Betreiber selbst
- Identifikation des Leistungserbringers mit dem Produkt/dem Verkehrsgebiet und des Fahrgasts mit dem kreiseigenen Unternehmen
- Planungssicherheit (bei den anderen Handlungsoptionen besteht das latente Risiko von Entbindungsanträgen, Forderungen zu Nachverhandlungen, Insolvenz etc.)
- Verfahren bekannt/Aufwand überschaubar
- Keine Transferierung von finanziellen Mitteln (Gewinnen) aus dem Kreis Unna
- Schaffung/Sicherung von Arbeitsplätzen im Kreis
- Erhalt des Unternehmenswertes (Kreis als VKU-Gesellschafter)
- Etablierung der VKU als kreisweiterer Mobilitätsdienstleister, u.a. mit Integration weiterer Mobilitätsdienstleistungen, die allen Einwohner*innen des Kreises zu Gute kommen leichter möglich

Zu vergebende Verkehrsleistungen

Die von WB aktuell erbrachten Verkehrsleistungen sind in Anlage 1 aufgeführt. Bis zur Einleitung des Vergabeverfahrens durch die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 ist, gemeinsam mit den betroffenen Kommunen, festzulegen, wie das heutige Verkehrsangebot, unter Berücksichtigung des methodischen Vorgehens im NVP 2024, weiterentwickelt werden soll. Die in der Vorabbekanntmachung ebenfalls zu hinterlegenden qualitativen Anforderungen werden sich weitgehend an denen des ÖDA für das Große Bündel orientieren.

Finanzielle Auswirkungen

Mit der Direktvergabe eines ÖDA über das Kleine Bündel werden die Verluste der VKU weiter ansteigen. Im Rahmen der Gespräche mit den betroffenen Kommunen wurden von der VKU hierzu erste Modellrechnungen vorgestellt. Die Erlössituation der WB ist für den Kreis Unna und die VKU mit den derzeit verfügbaren Daten nicht vollständig nachvollziehbar. Um aber eine Abschätzung vornehmen zu können, wurden hilfsweise Informationen aus der Allgemeine Vorschrift für den Ausgleich zu den ungedeckten Kosten im Schüler- und Ausbildungsverkehr des Kreises Unna (Überkompensationskontrolle) sowie zum Corona-Rettungsschirm ausgewertet. Diese Auswertungen führen zu dem Ergebnis, dass für alle Linien des Kleinen Bündels Erlöse von rd. 2,0 Mio. €/a zu erwarten sind. Hierbei handelt es sich um eine vorsichtige Schätzung, so dass diese bei einer Bedienung durch die VKU mit einer höheren Qualität als im Status quo und entsprechendem Marketing steigerungsfähig erscheinen.

In den ersten Modellrechnungen wurden die vollständigen Linienverkehre der WB, also inklusive der aus dem Kreisgebiet ein- und ausbrechenden Verkehre, erfasst, was zu einem sehr hohen Defizit ausweis führte. In den vier Modellrechnungen ergaben sich voraussichtliche Defizitmehrbelastungen zwischen 1,0 und 2,5 Mio. €/a. Bei einer Neuberechnung dieser Modellrechnungen unter Wegfall der ein- und ausbrechenden Linien (ausschließliche Berücksichtigung des Kreisgebietes) haben sich die zu erwartenden Defizite auf eine Größenord-

nung von 100 T€ bis 1,4 Mio. €/a verringert.

Das Gesamtdefizit der VKU würde vom Kreis aus dem Haushalt ausgeglichen und sodann mit Hilfe der heute bereits bestehenden Refinanzierungsvereinbarung auf die Städte und Gemeinden verteilt. Durch die bestehende Refinanzierungsvereinbarung wird sichergestellt, dass eine zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen aufgeteilte Finanzierung, unter Berücksichtigung von Betriebsleistungsschlüsseln und Fahrplankilometern, zu einer gerechten Lastenverteilung führt.

Weiteres Vorgehen/Zeitplan

Die weitere Zeitschiene in Vorbereitung auf eine mögliche Direktvergabe kann Anlage 2 entnommen werden. Es wird deutlich, dass aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Fristen kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. Dies gälte analog auch bei einer wettbewerblichen Vergabe, wobei die Fristen bei Entscheidung für diesen Weg, vor dem Hintergrund des erheblichen Vorbereitungsaufwands, kaum mehr einzuhalten wären.

Erläuterung zur Klimarelevanz

Mit der Direktvergabe wird eine Sicherung und Qualitätssteigerung des ÖPNV in den betroffenen Städten und Gemeinden angestrebt, um so Mobilitätsalternativen zum Motorisierten Individualverkehr schaffen zu können.

Anlagen

Anlage 1: Übersicht der von der Westfalen Bus GmbH im Kleinen Bündel und Kleinen AST-Bündel erbrachten Verkehrsleistungen

Anlage 2: Zeitplan Direktvergabe