

DER MAGISTRAT

Frankfurt am Main, 04.07.2014

Dezernat: VI - Verkehr

Eingang Amt 01: 07.07.14,09.50 Uhr

**Vortrag des Magistrats
an die Stadtverordnetenversammlung**

M 113

V - StR Stefan Majer
H

Anhörung Ortsbeiräte 1 bis 6, 10, 11
und 16

Betreff

Direktvergabe von Busverkehrsleistungen in Frankfurt am Main an die In-der-City-Bus GmbH

Vorgang

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.02.2009 § 5543 (M 19)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.04.2010 § 8042 (M 56)
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 03.04.2014 § 4404

Vertraulich: ja nein

Anlage(n): 1 Rahmenbedingungen zur "Ausreichenden Verkehrsbedienung" Linienbündel D ab Juli 2015
2 Maßnahmenkonzeption für das Linienbündel D ab Juli 2015
3 Maßnahmenübersicht für das Linienbündel D ab Juli 2015

Begründung der Vertraulichkeit:

Vortrag

- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in öffentlicher Sitzung zu beschließen:
- Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, in nichtöffentlicher Sitzung zu beschließen:

1. Der Magistrat wird beauftragt, die Busverkehrsleistungen im Linienbündel D sowie der Annexleistung der Werkstatt und des Betriebshofs Rebstock für den Zeitraum von Juli 2015 bis Juni 2025 auf der Grundlage von Art.5 Abs.2 der Verordnung (EG) Nr.1370/ 2007 (VO 1370) über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße direkt an die In-der-City-Bus GmbH (ICB) zu vergeben. Ferner wird der Magistrat beauftragt, nach Ablauf von 4 Jahren eine Revision durchzuführen, die die Erfüllung der mit der Direktvergabe verbundenen Zielsetzungen bewertet. Darauf basierend ist der Stadtverordnetenversammlung ein Handlungsvorschlag vorzulegen, der u. a. eine Weiterführung des Auftrags, eine Weiterführung unter Modifikationen oder eine Beendigung mit Ablauf des Fünfjahreszeitraums beinhalten kann.
2. Der Magistrat ist gebeten, die hierfür erforderlichen Schritte gemäß den europäischen und nationalen vergabe- und personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften fristgerecht einzuleiten, damit die Direktvergabe rechtssicher umgesetzt werden kann.

3. Der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 26.02.2009, § 5543 Ziff. 4 (M 19/2009), wird insofern geändert, dass auf eine öffentliche Ausschreibung des Linienbündels D für den in Ziffer 1. genannten Zeitraum verzichtet wird.
4. Die mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.04.2010, § 8042 (M 56), festgelegte „Ausreichende Verkehrsbedienung“ für das Linienbündel D wird aufgehoben. Für den unter Ziffer 1. genannten Zeitraum gelten die als Anlage beigefügten Rahmenbedingungen für eine „Ausreichende Verkehrsbedienung“, die bei der öffentlichen Bekanntmachung der beabsichtigten Direktvergabe noch durch eine auf dieser Basis zu erstellende Qualitätssicherungsvereinbarung zu konkretisieren ist.
5. Der Magistrat stellt durch die Beauftragung der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (traffiQ) sicher, dass die bisher im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben zugrunde gelegten Anforderungen an die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne einheitlicher Qualitätsstandards und einer hohen Wirtschaftlichkeit im gesamten lokalen Busverkehr in Frankfurt am Main auch im Rahmen der Direktvergabe gewährleistet werden.
6. Der Magistrat wird beauftragt, der Stadtverordnetenversammlung Änderungen des Leistungsangebots mit der jährlichen Vorlage zum Jahresfahrplan Bus zur Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung

A. Zielsetzung

Die Stadtverordnetenversammlung hatte im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur Direktvergabe Schiene, § 5543 vom 26.02.2009 (M 19), auf die im Rahmen des Beschlusses § 2208 vom 05.07.07 (M 107) geschaffene Option, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen ein Linienbündel im Busverkehr direkt an das Busunternehmen des Stadtwerke-Konzerns, die ICB GmbH, zu vergeben, vor dem Hintergrund verzichtet, dass sich in den bis dahin durchgeführten wettbewerblichen Vergaben ein ausgeglichener Markt unterschiedlicher Anbieter entwickelt hatte. Diese Marktsituation ermöglichte es der ÖPNV-Aufgabenträgerin Stadt Frankfurt am Main qualitativ hochwertige Busverkehre zu angemessenen Kosten für die Allgemeinheit vorzuhalten.

Da jedoch eine zunehmende Marktkonzentration befürchtet wird, hält es der Magistrat zum Erhalt eines funktionsfähigen kommunalen Busverkehrsunternehmens als Handlungsalternative nunmehr für geboten, auf die Option einer partiellen Direktvergabe von Busverkehrsleistungen an die ICB GmbH zurück zu greifen.

Auch im Rahmen dieser Direktvergabe ist sicherzustellen, dass die Kosten für die Allgemeinheit so gering wie möglich gehalten werden. Die für die Stadt Frankfurt am Main durch die wettbewerbliche Vergabe der Busleistungen erzielten Effizienzerfolge sollen soweit wie möglich erhalten bleiben.

B. Alternativen

Der Magistrat sieht momentan keine alternativen Handlungsoptionen.

C. Lösung

Nach Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten schlägt der Magistrat vor, die Busverkehrsleistungen für das derzeit von der ICB GmbH betriebene Linienbündel D sowie den Betrieb und die Vorhaltung der Werkstatt inklusive des Betriebshofes Rebstock als sog. Annexeistung im Rahmen einer Direktvergabe in Form einer Dienstleistungskonzession gem. Art. 5 Abs.2 VO 1370 ab Juli 2015 für die maximal zulässige Dauer von 10 Jahren umzusetzen.

Zur Umsetzung ist zunächst erforderlich, dass gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370 i. V. m. § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG spätestens ein Jahr vor der beabsichtigten Direktvergabe eine öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgt. In dieser Bekanntmachung ist ein Hinweis auf die Antragsfrist nach § 12 Abs. 6 PBefG aufzunehmen, welche es anderen Marktteilnehmern ermöglicht, bis spätestens drei Monate nach der Vorabkennzeichnung ggfs. einen sog. „eigenwirtschaftlichen Antrag“ zu stellen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Vorliegen der Voraussetzungen einer Direktvergabe nach der VO 1370 auch von anderen Marktteilnehmern rechtlich bezweifelt oder als fehlend gerügt werden kann.

Für die gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370 geplante Dienstleistungskonzession ist es erforderlich, dass einerseits das wirtschaftliche Risiko ganz oder zumindest zu einem wesentlichen Teil auf den Betreiber des öffentlichen Verkehrsdienstes übertragen wird und andererseits Festlegungen über die von dem Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, über objektive und transparente Ausgleichsparameter, über die Art und den Umfang einer gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit von Linienkonzessionen und zur Vermeidung einer Überkompensation Regelungen zu den finanziellen Nettoeffekten getroffen werden.

Die VO 1370 verpflichtet die zuständige Behörde, einmal jährlich gemäß Art. 7 Abs.1 VO 1370 einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, einschließlich der gewährten Ausgleichsleistungen zu veröffentlichen. Dabei werden u. a. den Soll-Vorgaben der Dienstleistungskonzession für ein Geschäftsjahr die Ist-Zahlen einschließlich der Auswirkungen aus der Qualitätssicherung gegenübergestellt.

Mit der Durchführung der Direktvergabe und der Gewährleistung der erforderlichen Publizitätspflichten gegenüber der EU-Kommission im Nachgang der Konzessionierung ist die Lokale Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt, traffiQ, zu beauftragen. traffiQ nimmt gemäß des bestehenden Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrages (Beschluss der STVV vom 31.01.02, § 2055) bereits die der Stadt Frankfurt am Main als ÖPNV-Aufgabenträger nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz zugewiesenen Aufgaben und Befugnisse (mit Ausnahme des Beschlusses und der Bekanntmachung des Nahverkehrsplanes sowie des Beschlusses der Investitionsprogramme) verantwortlich wahr. Hierzu gehören auch die Wahrnehmung der gegenüber den Verkehrsunternehmen begründeten Rechte und Pflichten, die Vereinbarung von Verkehrsleistungen einschließlich der Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren, die Definition von Qualitätsstandards und deren Sicherung und das Controlling der Leistungserbringung. Die städtische Regiegesellschaft traffiQ legt fest, welche Daten ihr dazu zur Verfügung zu stellen sind.

Der Magistrat weist ausdrücklich darauf hin, dass die Direktvergabe der Busverkehrsleistungen des Linienbündels D keine generelle Abkehr vom sog. „Frankfurter Weg“ darstellt, da dieser in den vergangenen Jahren deutliche Vorteile für die Aufgabenträgerin Stadt Frankfurt am Main generiert hat. So konnte das Angebot von Busverkehren in den vergangenen zwölf Jahren durch den Wettbewerb um mehr als 25% ausgebaut werden und das zu kaum gestiegenen Kosten bei deutlich verbesserter Qualität. Zudem hat die europaweite Ausschreibung des Busverkehrs die Stadtkasse massiv entlastet und es ermöglicht, das hohe Niveau des Frankfurter Nahverkehrs bis heute zu finanzieren. Unter Heranziehung der seinerzeit mit der VGF festgelegten Fortschreibungsparameter für das Entgelt hat sich bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Entwicklung der Nutzkilometer ein realisiertes Einsparvolumen von bis zu 100 Mio. € ergeben.

Mit der Umstellung auf die gleichzeitige Anwendung beider im Rahmen der VO 1370 anwendbaren Vergaberegime, Wettbewerb und Direktvergabe, wird nach Auffassung des Magistrats sichergestellt, dass die gute Qualität und die Finanzierbarkeit des lokalen Busverkehrs in Frankfurt am Main auch zukünftig gewährleistet ist. Um verifizieren zu können, ob die mit der Direktvergabe verbundenen Zielsetzungen eingetreten sind, wird der Magistrat die Lokale Nahverkehrsgesellschaft traffiQ federführend beauftragen, nach Ablauf von 4 Jahren eine Revision durchzuführen.

D. Kosten

Die Direktvergabe finanziert sich zunächst aus den dem Linienbündel D zuzuschreibenden Erträgen. Das verbleibende Defizit wird wie bei den wettbewerblich vergebenen Busverkehrsverträgen aus dem Treuhandetat von traffiQ ausgeglichen.

Die erforderlichen Mittel sind im Haushaltsplan der Stadt Frankfurt am Main in der Produktgruppe 16.10 - traffiQ (Treuhandbereich) vorzusehen und von traffiQ im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungen anzumelden. Es dient zur Kenntnis, dass ein Verlustausgleich über einen Gewinnabführungsvertrag innerhalb des SWFH-Konzerns - wie beim Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Schiene - im Rahmen einer Dienstleistungskonzession aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist.

Analog dem Verfahren beim Öffentlichen Dienstleistungsauftrag Schiene sind die Ausgleichsleistungen vor Beginn eines Kalenderjahres vom Magistrat zu definieren und nach Vorliegen der Jahresabschlüsse zu kontrollieren. Diese sogenannte Überkompensationskontrolle gemäß dem Anhang der VO 1370 erfolgt nach den gleichen Regeln wie für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Frankfurter Stadt- und Straßenbahnen.

gez.: Feldmann
begl.: Lenz