



Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Beratungsart	Sitzung am	ö/nö	Ergebnis
Werkeausschuss	Vorberatung	16.07.2013	Ö	
Finanzausschuss	Vorberatung	16.07.2013	Ö	
Gemeinderat	Beschlussfassung	23.07.2013	Ö	

Betreff:

Strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim

Bezug:

Antrag:

1. Die Stadt Pforzheim übt mit Wirkung zum 10.12.2016 die Put-Option gem. § 12 Absatz 2 des Konsortialvertrages zwischen der Stadt und der Veolia Verkehr Regio GmbH i.d.F. der Ergänzungsvereinbarung vom 06.09./10.09.2012 aus.

2. Ziel der Stadt Pforzheim ist es, den städtischen ÖPNV ab dem 11.12.2016 erneut in einem gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen zu betreiben. Die Verwaltung wird beauftragt, die hierfür erforderlichen Maßnahmen vorzubereiten und den gemeinderätlichen Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Verwaltung wird ermächtigt, die für die Begleitung des Umsetzungsprozesses erforderlichen Beratungsleistungen auszuschreiben und den gemeinderätlichen Gremien zur Vergabe vorzulegen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen mit der Veolia Verkehr Regio GmbH mit dem Ziel eines Erwerbs der Anteile an der SVP GmbH & Co. KG oder der für ein zukünftiges Unternehmen erforderlichen Wirtschaftsgüter der SVP GmbH & Co. KG zu führen. Für die Verhandlungen über eine solche Vereinbarung gelten folgende Bedingungen:

- a) Frist für eine schriftliche Einigung zumindest auf die wesentlichen Vertragsinhalte ist der 10.12.2013.
- b) Frist für das Vorliegen unterschriftsreifer Verträge ist der 10.3.2014.
- c) Die Vereinbarung muss für die Stadt im Vergleich zum Neuaufbau eines kommunalen Unternehmens bzw. den Kosten für den alternativen Erwerb gleichwertiger Wirtschaftsgüter vorteilhaft sein.

Die Vereinbarungen sind dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Ziel: strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim nach 2016

Personelle Auswirkungen: keine

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN						
Finanzhaushalt (Investitionen)			Ergebnishaushalt			
Investitionsauftrag:			Produktgruppe:			
bisher bereitgestellt		€	CO-Objekte:			
Gesamtkosten der Maßnahme		€	Ordentl. Erträge		€	
Einzahlungen		€	Ordentl. Aufwand		€	
Auszahlungen		€	<i>davon Abschreibungen</i>		€	
Saldo aus Investitionstätigkeit		€	Nettoressourcenbedarf		€	
FINANZHAUSHALT						
Jahr	Einzahlungen	Auszahlungen	Sachkonto	bisheriger Planansatz	Veränderung	
2013	€	€		E	€	€
				A	€	
2014	€	€		E	€	€
				A	€	
2015	€	€		E	€	€
				A	€	
2016	€	€		E	€	€
				A	€	
2017ff	€	€		E	€	€
				A	€	
ERGEBNISHAUSHALT						
Jahr	Erträge	Aufwand	Sachkonto	bisheriger Planansatz	Veränderung	
2013	€	€		E	€	€
				A	€	
2014	€	€		E	€	€
				A	€	
2015	€	€		E	€	€
				A	€	
2016	€	€		E	€	€
				A	€	
WEITERE INFORMATIONEN						
Abstimmung mit Europabeauftragter			Nicht erforderlich			
Gesetzliche Pflichtaufgabe			Nein			
Freiwillige Aufgabe			Ja			

VERFOLGTE ZIELE AUS DEM MASTERPLAN

4.3. ÖV attraktiver gestalten (Mobilität – A)

Begründung:

I. Zusammenfassung

Seit 2006 erbringt die SVP GmbH & Co KG (SVP) auf der Basis eines bis zum 10.12.2016 laufenden Verkehrsvertrags mit der Stadt Pforzheim (Stadt) – Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrsbetriebe (EPV) – den ÖPNV in Pforzheim. An der SVP ist die Stadt mit 49 %, Veolia mit 51 % beteiligt. Gemäß Konsortialvertrag zwischen Stadt und Veolia stehen der Stadt unter bestimmten Voraussetzungen und Fristen eine Call-Option und eine Put-Option zu. Bei Ausübung der Call-Option gehen die Anteile von Veolia auf die Stadt, bei Ausübung der Put-Option die Anteile der Stadt auf Veolia über. Die Put-Option ist spätestens bis 31.12.2013 auszuüben. Gleichzeitig ist angesichts der rechtlichen Rahmenbedingungen bereits jetzt eine Grundsatzentscheidung über die weitere Organisation des öffentlichen Nahverkehrs nach dem 10.12.2016 zu treffen.

Zur Vorbereitung dieser Entscheidung wurden der Gemeinderat, Fahrgäste und Bürger nach ihren Zielen für den zukünftigen ÖPNV befragt. Gemeinsame Hauptziele sind danach vor allem die Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖPNV und die Steigerung der Fahrgastzahlen, eine Steuerung mittels Rahmenvorgaben durch die Stadt sowie die Sicherung der Arbeitnehmerinteressen.

Ausgehend hiervon und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation der SVP wurden zunächst Vor- und Nachteile der Call-Option, der Put-Option sowie der Beibehaltung des Status Quo untersucht. Im Ergebnis empfiehlt die Verwaltung, die Put-Option zu ziehen. Die Ausübung der Call-Option – die im Übrigen nur bei einer nachfolgenden Direktvergabe an ein rein kommunales Unternehmen zulässig ist - scheidet aus rechtlichen und finanziellen Gründen aus. Die von Veolia zu verantwortenden Verbindlichkeiten der SVP wären auf diese Weise letztlich von der Stadt zu tragen, was beihilferechtlich unzulässig ist. Eine Beibehaltung des Status Quo ist nicht sinnvoll, da die SVP als gemischt-wirtschaftliches Unternehmen nach 2016 nur über eine Ausschreibung wieder mit den Verkehrsleistungen beauftragt werden könnte und hierfür zudem finanziell saniert werden müsste. Bei der Put-Option hingegen verbleiben die Verbindlichkeiten der SVP bei Veolia. Beihilferechtliche Probleme werden vermieden. Die Stadt kann nach Ausübung der Put-Option frei wählen, in welcher Organisationsform sie den ÖPNV künftig gestalten will.

Hierzu wurden drei Modelle näher untersucht: Eine Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen (Modell A), eine Ausschreibung mit anschließender Vergabe an ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen (Modell C) und eine Ausschreibung mit Absicherung der Sozialverträglichkeit (Modell D). Sämtliche Modelle sind grundsätzlich geeignet, die Ziele des Gemeinderats und der Bürgerschaft zu erreichen. Die Verwaltung empfiehlt unter Berücksichtigung der Zielvorgaben und nach Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile Modell C. Dieses Modell bietet eine ausreichende Steuerung durch die Stadt bei einer Begrenzung des finanziellen Risikos. Anders als bei Modell D kann die Stadt im Modell C den ÖPNV auch über die Gesellschafterstellung mitsteuern. Das finanzielle Risiko ist gegenüber der rein kommunalen Lösung im Modell A begrenzt. Auch ermöglicht Modell C wirksamere finanzielle Anreize gegenüber Modell A, um die verkehrspolitischen Ziele (u. a. Qualitätsvorgaben) zu erreichen.

Das zur Verwirklichung des Modells C erforderliche kommunale Unternehmen kann die Stadt entweder neu aufbauen oder aber durch den Kauf der Anteile oder Wirtschaftsgüter der SVP erwerben. Zu diesem Zweck sollen entsprechende zeitlich limitierte Verhandlungen mit Veolia aufgenommen werden.

Ausgangssituation

Im Jahr 2006 veräußerte die Stadt eine Mehrheitsbeteiligung an den Städtischen Verkehrsbetrieben Pforzheim. Nach einem europaweit bekanntgegebenen Verhandlungsverfahren erhielt die heutige Veolia Verkehr Regio GmbH („Veolia“) den Zuschlag, damals noch Connex Regiobahn GmbH. Die Städtischen Verkehrsbetriebe wurden aus dem bestehenden Eigenbetrieb ausgegliedert und in eine hierfür neu gegründete Gesellschaft eingebracht, die Stadtverkehr Pforzheim GmbH & Co. KG. An der neu entstandenen SVP übernahm der Partner Veolia 51 % der Anteile.

Um die Daseinsvorsorge im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs nach Umsetzung der Teilprivatisierung gewährleisten zu können, schloss die Stadt mit der SVP als Bestandteil der Teilprivatisierung einen Verkehrsvertrag. Dieser fixiert die von der SVP nach Qualität und Quantität zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie das hierfür von der Stadt zu leistende Entgelt. Der Vertrag hat eine Laufzeit bis zum 10.12.2016.

Neben zahlreichen weiteren Verträgen wurde im Zuge der Teilprivatisierung zwischen der Stadt und der heutigen Veolia auch ein Konsortialvertrag („KV“) geschlossen, der die Zusammenarbeit der Gesellschafter der SVP – Veolia und Stadt – regelt. Dieser Vertrag wurde (s. insoweit P 1284) durch Vereinbarung vom 6.9./10.9.2012 ergänzt. § 12 KV berechtigt die Stadt unter bestimmten Voraussetzungen, die Anteile der Veolia an der SVP in Höhe von 51 % zurückzuerwerben (Call-Option) oder umgekehrt von Veolia die Übernahme der Anteile der Stadt in Höhe von 49 % zu verlangen (Put-Option). Der Übergang der Anteile erfolgt dabei jeweils zum Auslaufen des Verkehrsvertrags, also zum 10.12.2016. Die Call-Option muss bis spätestens 28.02.2015 ausgeübt werden, die Put-Option bis zum 31.12.2013.

Die Stadt hat verschiedene Möglichkeiten, wie bzw. in welcher Organisationsform sie ihren ÖPNV ab dem 11.12.2016 betreiben kann. Die in jedem Fall erforderliche Neuvergabe der Verkehrsleistungen – sei es im Wege der Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen, sei es im Wege des Ausschreibungswettbewerbs – geht aufgrund der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen (EU-Verordnung 1370/2007 und novelliertes Personenbeförderungsgesetz) mit einem erheblichen Zeitbedarf einher. Um nicht in Zeitnot zu geraten und dadurch die Neuvergabe zu gefährden, hat der Gemeinderat beschlossen, bereits jetzt eine strategische Grundsatzentscheidung über die Zukunft des Busverkehrs in Pforzheim nach Auslaufen des Verkehrsvertrags zu treffen. Dabei ist zu entscheiden, in welcher Form die Stadt Pforzheim künftig die Verkehrsleistungen organisieren will und ob die im KV eingeräumten Optionen (Put- bzw. Call) ausgeübt werden sollen.

Die aktuelle wirtschaftliche Lage der SVP ist dabei maßgeblich zu berücksichtigen. Das Unternehmen erwirtschaftete in den vergangenen Jahren Verluste in Höhe von knapp 7 Mio €. Die Erbringung der Verkehrsleistung durch die SVP ist gleichwohl gesichert. Veolia hat im Konsortialvertrag eine sogenannte Patronatserklärung abgegeben und sich darüber verpflichtet, die SVP jederzeit mit allen erforderlichen finanziellen Mitteln auszustatten. In Umsetzung der Patronatserklärung hat Veolia der SVP im Rahmen einer Cash-Pool-Vereinbarung Kredite mit Rangrücktritt gewährt. Durch diesen Rangrücktritt wird eine Insolvenz der SVP vermieden.

II. Zielfindungsprozess

Im Zuge der Entscheidungsfindung zur strategischen Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim wurde von Anbeginn großer Wert auf die Einbindung des Gemeinderats wie auch der Bevölkerung in einer frühen Projektphase gelegt. So wurde ab dem 22. Januar 2013 zunächst der Gemeinderat mittels eines umfassenden Fragebogens nach seinen Zielen und Prioritäten für den zukünftigen ÖPNV befragt. Zwischen dem 18. und 22. Februar erfolgte eine aktive und koordinierte Bürgerbeteiligung mittels Interviews mit Fahrgästen und einer Onlinebefragung interessierter Bürger.

1. Befragung des Gemeinderats

Am 21. Februar 2013 fand ein Workshop mit dem Gemeinderat statt, in dem die Berater insbesondere die Ergebnisse der Gemeinderatsbefragung vorstellten. Die Befragung zeigte, dass alle Mitglieder des Gemeinderats dem ÖPNV für Pforzheim eine große Bedeutung beimessen. Ebenso ist derzeit nach Einschätzung des Gemeinderats ein zufriedenstellendes ÖPNV-Angebot in Pforzheim gegeben.

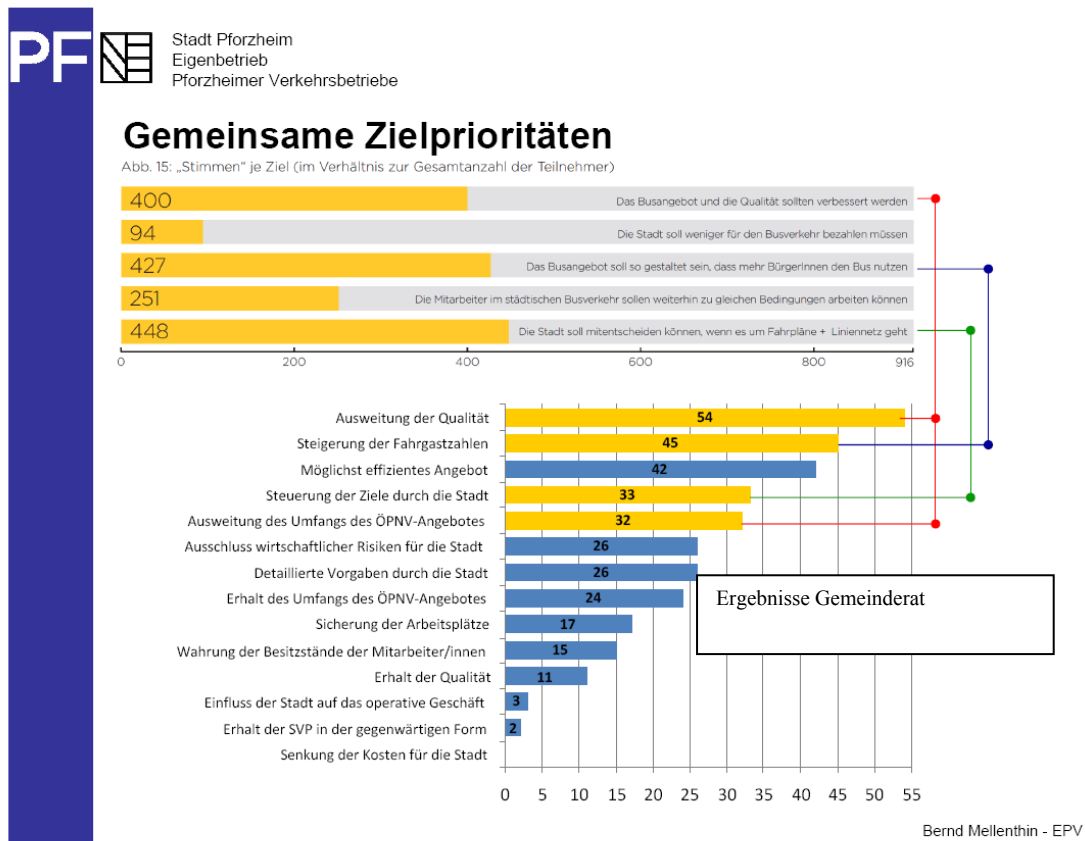
Die Befragung zeigte folgende Ergebnisse: In einer Rangfolge der wesentlichen Ziele für den Pforzheimer ÖPNV stehen die verkehrspolitischen Ziele mit großem Abstand an erster Stelle. Dabei sind die Verbesserung der Qualität und die Steigerung der Fahrgastzahlen von erstrangiger Bedeutung. Wirtschaftliche Ziele stehen hinter verkehrspolitischen Zielen an zweiter Stelle. Von Bedeutung ist für den Gemeinderat auch, dass eine Zielsteuerung durch die Stadt beibehalten bleibt. Arbeitnehmerbelange sind an vierter Stelle hinter verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Zielen sowie dem Ziel einer besseren städtischen Steuerung genannt. Allerdings kommt für alle Gemeinderatsmitglieder nur ein Organisationsmodell in Betracht, welches die wesentlichen Belange der MitarbeiterInnen berücksichtigt.

2. Befragung der Fahrgäste und Bürger

Anschließend fanden leitfadengestützte Interviews mit Fahrgästen statt. Es wurden 583 Fahrgäste der Linien 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 und 63 befragt. Aufgrund der ungünstigen Wetterbedingungen fanden die Interviews zu 90% in den Bussen statt, zu 10% an den Haltestellen. Die Fahrgäste waren dabei u.a. aufgerufen, die zwei wichtigsten Ziele für die Zukunft des ÖPNV zu nennen.

Vom 18. bis zum 22. Februar war zudem ein Internetportal geöffnet. Interessierte Bürger konnten hier online ihre Bewertung zu zahlreichen Qualitätsmerkmalen des städtischen Busverkehrs abgeben. Hierüber konnten 333 Bürgermeinungen in die Bewertung einfließen. Vereinzelt richteten sich Teilnehmer der Onlinebefragung auch mit ausführlichen Rückmeldungen per Mail an die Stadtverwaltung. Sowohl die Fahrgastbefragung als auch die online-Befragung wurden vorab öffentlich bekanntgemacht und beworben.

Die Befragten stellten dem Busverkehr insgesamt ein gutes Zeugnis aus. Über die Hälfte aller Befragten war mit dem Verkehr mindestens eher zufrieden. Einzige Ausnahme waren die Ticketpreise, mit denen nur 47,4% der Teilnehmer der Onlinebefragung einverstanden waren. Bei der Abfrage der Ziele wurde mit 448 Nennungen (49% der Befragten) das Ziel des stärkeren Mitentscheidungsrechtes der Stadt bei Fahrplan und Liniennetz genannt. Ebenfalls wichtig, mit mehr als 400 Nennungen (40%) war die nutzerorientierte Gestaltung des Busangebots sowie die Verbesserung in Qualität und Umfang.



Die Ergebnisse des Zielfindungsprozesses gehen aus obiger Abbildung hervor. Deutlich wird, dass Gemeinderat, Fahrgäste und Bürger in erheblichem Maße übereinstimmende Zielvorstellungen haben.

Für die zukünftige Organisation des ÖPNV in Pforzheim ergeben sich daraus folgende konkrete Anforderungen:

- Erreichen verkehrspolitischer Ziele (Verbesserung von Angebot und Qualität und Steigerung der Fahrgastzahlen)
- Steuerung mittels Rahmenvorgaben durch die Stadt
- Sicherung der Arbeitnehmerinteressen

3. Beschlussfassung im Gemeinderat

Die Verwaltung wurde durch Gemeinderatsbeschluss vom 19. März 2013 beauftragt, auf der Basis der beschriebenen Ergebnisse der Befragungen die zu treffende Grundsatzentscheidung weiter vorzubereiten.

4. Informationsveranstaltungen für Ratsmitglieder am 8.5. und am 12.6.2013

Bei zwei Informationsveranstaltungen für die Ratsmitglieder im Mai und Juni stellten die städtischen Berater ausführlich dar,

- was die Konsequenzen aus der Put- bzw. der Call-Option für die Stadt wären und
- welche Modelle sich für den ÖPNV-Betrieb in Pforzheim ab 11.12.2016 grundsätzlich eignen und mit welchen Vor- und Nachteilen diese jeweils verbunden wären.

Auf die allen Mitgliedern des Gemeinderats übersandten Vortragsfolien sowie die Antwortschreiben der Verwaltung auf die Anfragen verschiedener Gemeinderäte wird verwiesen.

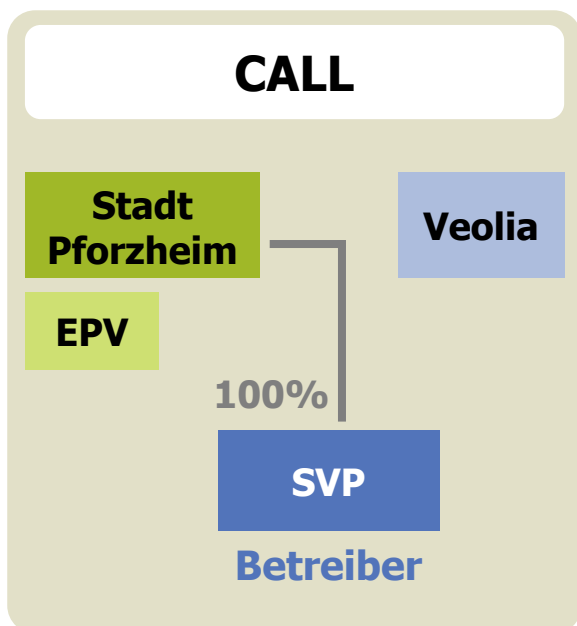
Die wesentlichen inhaltlichen Kernpunkte dieser Informationsveranstaltungen werden im Folgenden nochmals dargestellt.

III. Weiteres Vorgehen

1. Optionen

Die Stadt Pforzheim hat zunächst eine Entscheidung darüber zu treffen, ob eine der im KV eingeräumten Optionen ausgeübt werden soll oder nicht. Die Folgen dieser Handlungsmöglichkeiten stellen sich wie folgt dar:

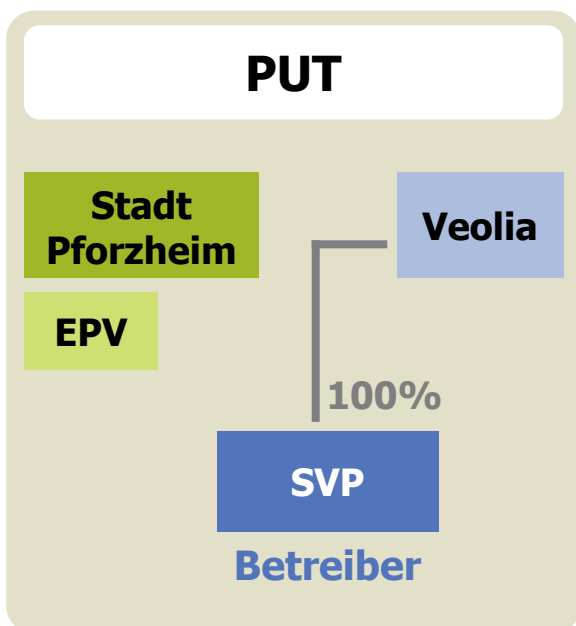
a. Call-Option



- Bei Ausübung der Call-Option gehen die Anteile von Veolia (51 %) an der SVP zum 10.12.2016 auf die Stadt über. Die Stadt wird Alleingesellschafterin der SVP.
- Der Konsortialvertrag zwischen der Stadt und Veolia endet damit zum 10.12.2016. Die Patronatserklärung von Veolia erlischt zum selben Zeitpunkt.

- Der von der Stadt zu zahlende Kaufpreis für die Anteile von Veolia bemisst sich nach dem Unternehmenswert. Aufgrund der vertraglichen Regelungen kann der Kaufpreis nicht negativ sein, d.h. für die Schulden der SVP leistet Veolia an die Stadt keinen Ausgleich.
- Die Stadt übernimmt das Unternehmen in der finanziellen Lage, in der es sich am 10.12.2016 befindet, d.h. insbesondere belastet mit den Krediten, die der SVP bis dahin aufgrund der Patronatserklärung gewährt wurden. Aus heutiger Sicht handelt es sich dabei um einen zweistelligen Millionenbetrag.
- Für die Arbeitnehmer gelten die Tarifbedingungen der SVP weiter.
- Da die Call-Option laut KV nur mit dem Ziel einer Direktvergabe ausgeübt werden darf, muss der städtische ÖPNV ab 10.12.2016 vollständig und direkt an die SVP vergeben werden. Alle anderen Varianten der Organisation des Pforzheimer ÖPNV sind für die nächsten Jahre ausgeschlossen.
- Damit die SVP den ÖPNV ab 10.12.2016 erbringen kann, müsste die Gesellschaft finanziell durch die Alleingeschafterin Stadt saniert werden. Die Verluste bzw. Schulden der SVP werden damit faktisch kommunalisiert.
- Die Übernahme der Verbindlichkeiten durch die Stadt kommt einer nachträglichen Befreiung Veolias vom Betriebskostenrisiko aus dem Verkehrsvertrag gleich. Dies stellt einen Verstoß gegen das EU-Beihilfenrecht dar.

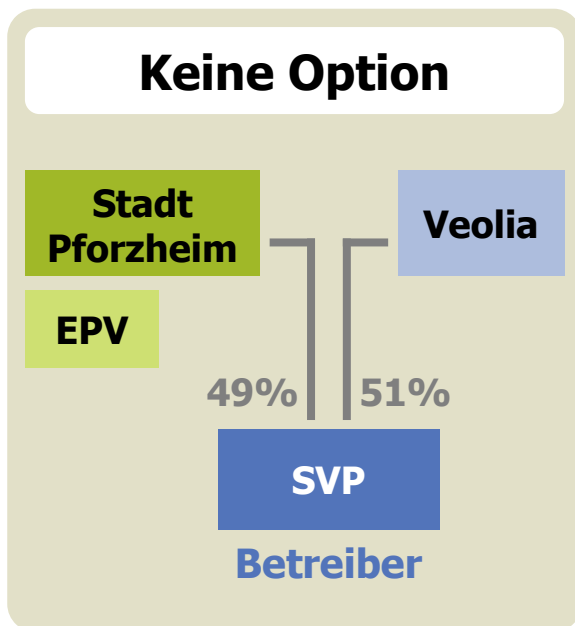
b. Put-Option



- Bei Ausübung der Put-Option gehen die Anteile der Stadt (49 %) zum 10.12.2016 auf Veolia über. Veolia wird damit Alleingeschafterin der SVP.
- Der Konsortialvertrag zwischen der Stadt und Veolia endet damit zum 10.12.2016. Die Patronatserklärung erlischt zum selben Zeitpunkt.

- Der von Veolia zu zahlende Kaufpreis für die Anteile der Stadt bemisst sich nach dem Unternehmenswert, er beträgt jedoch mindestens 100.000,- €. Aus heutiger Sicht liegt der Unternehmenswert unter diesem Mindestkaufpreis.
- Für die Arbeitnehmer gelten die Tarifbedingungen der SVP.
- Die SVP muss sich als rein privates Unternehmen dem (Ausschreibungs-)Wettbewerb stellen. Gelingt es ihr nicht, entsprechende Aufträge zu erhalten, wird Veolia das Unternehmen abwickeln müssen. Die Verluste bzw. Schulden der SVP verbleiben dabei bei Veolia Verkehr GmbH als Kreditgeberin und damit Hauptgläubigerin der SVP. Die Stadt Pforzheim verliert „nur“ ihre Einlage in Höhe von 588.000,- €.
- Mit der Ausübung der Put-Option ist keine Festlegung verbunden, wie die Stadt den öffentlichen Nahverkehr nach dem 10.12.2016 organisiert. Die Stadt kann von der kommunalen Eigenproduktion bis hin zu einer klassischen Ausschreibung jedes denkbare Modell wählen (s. hierzu im Einzelnen unter IV 2.).

c. Keine Option wird ausgeübt



- Die Stadt und Veolia behalten jeweils ihre Anteile an der SVP.
- Die Stadt darf die Verkehrsleistungen ab 10.12.2016 wegen der privaten Beteiligung von Veolia nicht direkt an die SVP vergeben; sie muss diese vielmehr ausschreiben. Die SVP muss sich (sofern sie angesichts der Schuldenlast fortgeführt wird) als „normaler“ Bieter diesem Ausschreibungswettbewerb stellen. Gewinnt die SVP die Ausschreibung der Verkehrsleistung in Pforzheim bleibt der KV einschließlich Patronatserklärung bestehen.
- Zur Fortführung der SVP muss diese finanziell saniert werden. Die Übernahme von Verbindlichkeiten durch die Stadt scheidet dabei aus, weil diese gegen das EU-Beihilferecht verstößt.
- Wird die SVP nicht fortgeführt, muss sie aufgrund ihrer Schuldenlast abgewickelt werden. Die Verbindlichkeiten bzw. Schulden verbleiben dabei bei Veolia Verkehr GmbH als Kreditgeberin

und damit Hauptgläubigerin der SVP. Die Stadt Pforzheim verliert „nur“ ihre Einlage in Höhe von 588.000,- €.

d. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt auf dieser Grundlage, bis zum 31.12.2013 die Put-Option auszuüben.

Die Ausübung der Call-Option scheidet aus rechtlichen und finanziellen Gründen aus:

Die Call-Option darf von der Stadt nur ausgeübt werden, um die SVP im Wege der Direktvergabe mit den Verkehrsleistungen ab 11.12.2016 zu beauftragen. Eine solche Beauftragung setzt jedoch voraus, dass die SVP finanziell saniert wird. Die Stadt müsste daher die – voraussichtlich im zweistelligen Millionenbereich liegenden - Kreditverbindlichkeiten der SVP gegenüber der Veolia Verkehr GmbH aus der Cash-Pool-Vereinbarung mittels eines entsprechenden Zuschusses an die SVP tilgen. Auf diese Weise aber würden die Verluste, die Veolia als für die unternehmerische Führung der SVP Verantwortliche verursacht hat, kommunalisiert, ohne dass dem ein erkennbarer Vorteil für künftige Handlungsoptionen gegenüber stünde. Es ist offensichtlich, dass ein solches Vorgehen nicht verantwortbar ist. Im Übrigen wäre ein entsprechender Zuschuss der Stadt an die SVP auch beihilfenrechtlich unzulässig.

Auch die Nicht-Ausübung der Put- wie der Call-Option (Beibehaltung des Status-Quo) ist nicht empfehlenswert. Eine Weiterbeauftragung der SVP über 2016 hinaus wäre bei diesem Modell nur möglich, wenn die SVP zunächst durch Veolia finanziell saniert wird und eine entsprechende Ausschreibung der Verkehrsleistungen gewinnt – ein kaum realisierbares Szenario. Die SVP müsste daher bei diesem Modell mit hoher Wahrscheinlichkeit abgewickelt werden. Ein Interesse der Stadt, unter diesen Umständen die Anteile an der SVP weiterhin zu halten, ist nicht erkennbar. Insbesondere können die Interessen der Beschäftigten der SVP auch in anderen Organisationsformen gewahrt werden (hierzu s.u. IV 2).

Die Verwaltung empfiehlt daher aus finanziellen, rechtlichen und strategischen Gründen bis zum 31.12.2013 die Put-Option auszuüben. Bei dieser Option verbleiben die Verbindlichkeiten bzw. Schulden der SVP bei Veolia. Dies ist nur gerecht, nachdem Veolia nach § 3 KV die unternehmerische Führung des Unternehmens übernommen hat und daher auch die finanzielle Situation verantwortet. Beihilfenrechtliche Probleme werden durch die Ausübung der Put-Option abgewendet, da keine Übernahme von Schulden der SVP durch die Stadt erfolgt. Darüber hinaus ist die Stadt nach Ausübung der Put-Option frei, die künftige Organisationsform des öffentlichen Nahverkehrs zu wählen. Alle denkbaren Modelle sind über die Put-Option erreichbar. Auch eine kommunale Eigenerstellung kann nach Ausübung dieser Option entweder durch einen Erwerb der SVP von Veolia oder durch den Neuaufbau eines kommunalen Unternehmens realisiert werden – und zwar kostengünstiger als dies über die Call-Option der Fall wäre.

Auch bei Ausübung der Put-Option ist die Erbringung der Verkehrsleistung bis Ende 2016 nicht gefährdet. Veolia wird logischerweise darauf hinwirken, die Kosten für den Betrieb des Pforzheimer ÖPNV zu senken, um ihre Schuldenlast zu minimieren. Die Leistungen der SVP sind im Verkehrsvertrag einschließlich bestimmter qualitativer Standards jedoch konkret festgeschrieben. Sofern die SVP ihre Pflichten nicht ordnungsgemäß erfüllt, bietet der Verkehrsvertrag effektive Handlungsmöglichkeiten u.a. über Bonus/Malus-Regelungen und Minderungen der Vergütungen. Daneben könnte die Stadt ggfs. noch auf der Grundlage des Konsortialvertrags gegen die Veolia vorgehen.

2. Ausgewählte, zielkonforme Organisationsmodelle

Am 8. Mai 2013 wurden dem Gemeinderat fünf mögliche Organisationsmodelle vorgestellt. Diese sind jeweils unter Ausübung der Put-Option realisierbar. Dabei handelt es sich um folgende Modelle:

- Modell A: Kommunale Eigenproduktion
- Modell B: Managementvergabe
- Modell C: Vergabe an ein neues gemischt-wirtschaftliches Verkehrsunternehmen
- Modell D: Ausschreibung mit Absicherung der Sozialverträglichkeit
- Modell E: Klassische Ausschreibung

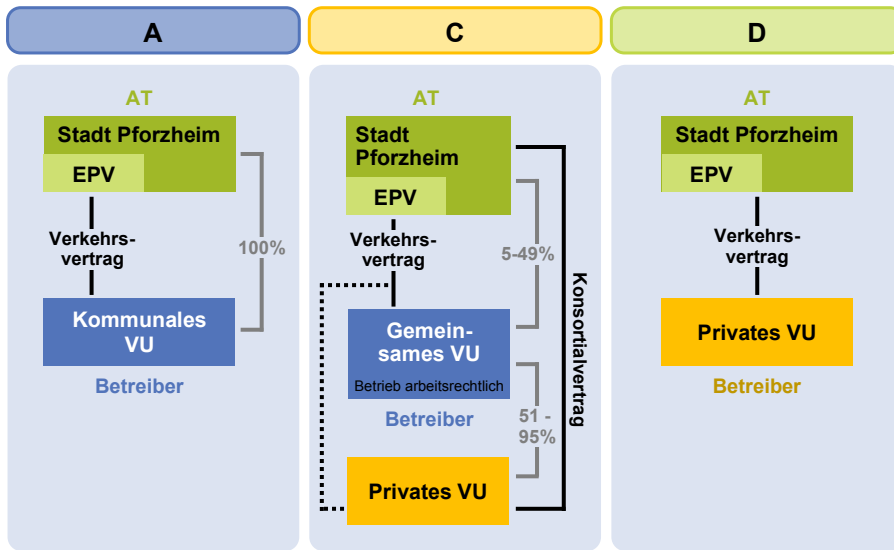
Bei Modell B, der Managementvergabe, ist aufgrund der Unüblichkeit dieses Modells auf dem deutschen Markt ein Bieterinteresse fraglich. Gleichzeitig sind die wirtschaftlichen Vorteile dieser Modellvariante eher gering einzuschätzen. Darüber hinaus weist dieses Modell eine hohe Komplexität und den größten Umsetzungsaufwand auf.

Das Modell E, die klassische Ausschreibung, sieht keine Absicherung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten vor. Es ist daher aufgrund der Zielvorstellungen des Gemeinderats kein geeignetes Betreibermodell für den Pforzheimer ÖPNV.

Die Modelle B und E wurden daher nicht weiterverfolgt; ausführlicher untersucht wurden ausschließlich die Modelle A, C und D.

Hierbei wurden alle drei Modelle in einem umfassenden Prozess quantitativ bewertet. Da den Berechnungen unternehmensinterne Daten zugrunde liegen und um ein künftiges Vergabeverfahren nicht zu gefährden, dürfen konkrete Zahlen in einer öffentlichen Beschlussvorlage nicht genannt werden. Eine genauere Quantifizierung erfolgte in der Informationsrunde am 12.6.2013 unter der Maßgabe der Vertraulichkeit. Für die Darstellung in dieser öffentlichen Beschlussvorlage wird der Mittelwert der prognostizierten Kosten für Modell A als Maßstab herangezogen, um den Unterschied zu den übrigen Modellen zu beziffern.

Die ausgewählten Organisationsmodelle



a. Kommunale Eigenproduktion („Modell A“)

Die Stadt Pforzheim wird Eigentümerin eines Verkehrsunternehmens, das den Pforzheimer ÖPNV betreibt. Im Zuge einer Direktvergabe wird das kommunale Unternehmen mittels Verkehrsvertrag mit der Durchführung der Verkehre beauftragt.

Der Vorteil dieses Modells liegt im Wesentlichen in den guten Steuerungsinstrumenten auf Seiten der Stadt/EPV. Hier ist sowohl über den Verkehrsvertrag als auch durch die alleinige Gesellschafterstellung ein direkter Eingriff möglich. Allerdings bedeutet eine direkte Steuerung des Unternehmens naturgemäß auch einen höheren Aufwand für die Verwaltung wie auch die politischen Entscheidungsträger.

Die Arbeitsbedingungen sind gesichert; die langfristige Rückführung in ein kommunales Tarifwerk ist dabei zu erwarten.

Die quantitative Bewertung dieser Modellvariante (s. Anlage 1) hat ergeben, dass dieses Modell ausgehend von den durchschnittlich kalkulierten Kosten für die Jahre 2017 bis 2026 voraussichtlich eine im Vergleich zu den beiden anderen Modellen höhere kumulierte Haushaltsbelastung für den öffentlichen Nahverkehr zur Folge hat (im Vergleich zu Modell C +5,6 Mio € und zu Modell D +9,2 Mio €). Im Wesentlichen liegt der Kostenprognose dabei die Annahme zugrunde, dass das Niveau der Betriebskosten etwa wie bei der aktuellen SVP liegen wird. Aufgrund der vergleichsweise vorsichtigen Annahmen der Berater zur Kostenentwicklung ergibt sich bei der Prognose ein verhältnismäßig geringer Schwankungsbereich von insgesamt 4 Mio € für den gesamten Zeitraum 2017 - 2026.

Da der ÖPNV-Betrieb in einem Modell A im Vergleich zu den beiden anderen Modellen voraussichtlich die höchsten Kosten zur Folge hätte, müsste die Auswahl dieses Modells bei einem festen Budget in der Höhe des aktuellen ÖPNV-Aufwands höchstwahrscheinlich zu einer entsprechenden Reduktion des möglichen ÖPNV-Angebots führen.

Darüber hinaus geht das Betriebskostenrisiko, trotz Verkehrsvertrag, voll zu Lasten der Stadt/EPV. Kommt es, wie derzeit, zu erheblichen Negativabweichungen in wirtschaftlicher Sicht, so fehlen dem Unternehmen die zur Vertragserfüllung erforderlichen Mittel. Das spätere ÖPNV-Defizit darf die Kommune nur in dem Umfang ausgleichen, in dem dies im Verkehrsvertrag festgelegt ist. Ein darüber hinaus gehender Ausgleich ist der Kommune aus beihilfenrechtlichen Gründen verwehrt. Das im Verkehrsvertrag vereinbarte Entgelt für die Erbringung der Verkehrsleistungen muss daher von vornherein mit entsprechenden Risikoaufschlägen bzw. Anpassungsregelungen versehen werden, um ein Insolvenzrisiko für das kommunale Unternehmen zu vermeiden.

Als wesentlicher Nachteil dieses Modells sind deshalb auch die unzureichenden finanziellen Anreize zur Steigerung der Angebotsqualität und Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste zu nennen. Die Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen ist deshalb in besonderem Maße abhängig von den individuellen Fähigkeiten und dem Engagement des Managements.

b. Gemischt-wirtschaftliches Unternehmen („Modell C“)

Dieses Modell entspricht im Grundsatz dem bisherigen Organisationsmodell. Die Stadt Pforzheim schreibt nicht nur einen Verkehrsvertrag aus, sondern wählt mittels der Ausschreibung auch einen privaten Partner, der Anteile an dem gemeinsamen Verkehrsunternehmen hält und dieses Unternehmen führt. Zwischen dem gemeinsamen Verkehrsunternehmen und Stadt/EPV wird der Verkehrsvertrag vereinbart. Darüber hinaus bedarf es eines Konsortialvertrages, der die Verantwortlichkeiten und Pflichten der Gesellschafter untereinander verbindlich regelt. Darin ist auch festzulegen, wer nach Auslaufen des Verkehrsvertrags die Gesellschaft übernimmt. Ähnlich wie derzeit ist durch vertragliche Regelungen sicherzustellen, dass der Partner vollständig das Betriebskostenrisiko trägt. Angebot, Qualität und wirksame finanzielle Anreize zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste können über den Verkehrsvertrag abgesichert werden. Die Ausgestaltung des Modells kann aufgrund der bisher gesammelten praktischen Erfahrungen weiter optimiert werden. Z. B. sollte darüber nachgedacht werden, die wirtschaftlichen Anreize für den privaten Partner dahingehend zu verstärken, bis zum Ende des Verkehrsvertrags in eine hochwertige Dienstleistung zu investieren.

Die quantitative Bewertung dieses Modells (s. Anlage 1) hat ergeben, dass sich die Haushaltsbelastung für den Zeitraum 2017 - 2026 (mit Preissteigerungen) voraussichtlich um etwa 5,6 Mio € niedriger belaufen wird als im Modell A bzw. 3,6 Mio € höher als in Modell D, bei einem Schwankungsbereich von insgesamt 19,2 Mio €.

Ein großer Vorteil dieses Modells besteht darin, dass das Betriebskostenrisiko wie im aktuellen Vertrag zum allergrößten Teil auf den privaten Partner übertragen werden kann. Die dem gegenüber stehenden Aufschläge für Wagnis und Gewinn, die bei einem privaten Partner stets zu berücksichtigen sind, führen in der quantitativen Gesamtbewertung dennoch nicht zu einer Schlechterstellung gegenüber dem Modell A. Aufgrund der voraussichtlich geringeren Kosten können die vom Gemeinderat, den Fahrgästen und Bürgern gewünschten qualitativen Verbesserungen besser realisiert werden als im Modell A. Auch sind finanzielle Anreize im Verkehrsvertrag, etwa zur weiteren Steigerung von Angebot und Qualität oder zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste, möglich. Die Steuerung durch die Stadt wird in Modell C, ähnlich wie im Modell A, zum einen über den Verkehrsvertrag und zum anderen über die Miteigentümerstellung gewährleistet. Auch die Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter sind mittels vertraglicher Ausgestaltung wirksam festgelegt.

Auch in diesem Modell ist der Erwerb oder Neuaufbau eines Verkehrsunternehmens erforderlich.

c. Exkurs: Möglichkeiten des Erwerbs/Aufbaus eines neuen kommunalen Unternehmens

Für die Realisierung der Modelle A und C ist ein eigenes Verkehrsunternehmen erforderlich. Hierfür ist – wie oben gezeigt – jedoch nicht erforderlich, die im KV vorgesehene Call-Option zu ziehen. Vielmehr kann die Stadt nach Ausübung der Put-Option entweder ein kommunales Verkehrsunternehmen neu aufbauen oder mit Veolia über den lastenfrien Erwerb der SVP verhandeln.

Bei Neuaufbau eines kommunalen Unternehmens müsste die Stadt eine entsprechende Gesellschaft gründen und diese mit den erforderlichen Betriebsmitteln, vor allem Fahrzeugen, ausstatten. Das Betriebsgelände der SVP steht ohnehin im Eigentum der Stadt Pforzheim und stünde damit auch einem neuen Unternehmen zur Nutzung zur Verfügung.

Alternativ kann die Stadt die Gesellschaftsanteile der Veolia an der SVP – lastenfrie – erwerben oder die Wirtschaftsgüter (im Wesentlichen die Busse) der SVP kaufen. Ein Erwerb der SVP kann für die Stadt aus haushalts- und beihilfenrechtlichen Gründen jedoch nur in Betracht kommen, wenn er lastenfrie, bezogen auf die gesamte Dauer der Vertragslaufzeit, erfolgt und für die Stadt vorteilhaft ist im Vergleich zu einem Neuaufbau eines kommunalen Unternehmens. Sofern eine Übernahme der SVP-Anteile vor dem 10.12.2016 erfolgen sollte, müsste aus den gleichen Gründen gewährleistet sein, dass der vorzeitige Erwerb sich im Vergleich zum Fortbestand des Verkehrsvertrages bis zum Ende der Laufzeit als vorteilhaft für die Stadt darstellt.

Die Interessen der Arbeitnehmer werden in beiden Varianten sichergestellt. Bei komplettem Neuaufbau eines kommunalen Unternehmens können den Arbeitnehmern der SVP entsprechende Übernahmeangebote unterbreitet werden. Sollte die Stadt hingegen die Anteile der SVP lastenfrie erwerben, so ändert sich für die Arbeitnehmer nichts, sie bleiben Mitarbeiter der SVP. Bei einem bloßen Erwerb der Wirtschaftsgüter der SVP gehen die Arbeitsverhältnisse der Mitarbeiter im Wege des Betriebsübergangs auf die neue Gesellschaft über (§ 613 a BGB).

d. Ausschreibung mit Absicherung der Sozialverträglichkeit („Modell D“)

Mittels einer Ausschreibung erfolgt die Vergabe des Verkehrsvertrages im Wettbewerb. Die Stadt ist nicht mehr Gesellschafterin eines Verkehrsunternehmens. Die Sozialverträglichkeit für die derzeitigen Mitarbeiter der SVP wird dadurch gewährleistet, dass der erfolgreiche Bieter im Vergabeverfahren verpflichtet wird, den bisherigen Arbeitnehmern Übernahmeangebote zu machen. Diese Möglichkeit sieht Art. 4 Abs. 5 der europäischen Verordnung 1370/2007 vor. Die Arbeitnehmer werden dadurch wie im Falle eines Betriebsübergangs nach § 613 a BGB gestellt. Eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Arbeitnehmer wäre auch im Modell D faktisch nur mit einer Zustimmung von ver.di möglich.

Die quantitative Bewertung hat ergeben, dass das Modell D (s. Anlage 1) über den Zeitraum 2017 – 2026 prognostisch zu einer um 9,2 Mio € niedrigeren Haushaltsbelastung führen würde als das Modell A bzw. zu einer um 3,6 Mio € niedrigeren Haushaltsbelastung als das Modell C, bei einem Schwankungsbereich von insgesamt 17 Mio €. Auch diese Variante hat den Vorteil, dass das Betriebskostenrisiko umfassend auf den Partner übertragen werden kann. Auch hier gilt, dass die voraussichtlich geringeren Kosten der Stadt größere Spielräume zur Verbesserung des Verkehrsangebots und der Qualität eröffnen würden; ebenso wie im Modell C sind finanzielle Anreize im Verkehrsvertrag zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste – eines der wichtigsten Ziele des Gemeinderats und der Fahrgäste und BürgerInnen – unkompliziert umsetzbar. Die Steuerung erfolgt im Modell D ausschließlich über den Verkehrsvertrag.

Eine Gesellschafterstellung der Stadt im Verkehrsunternehmen ist im Modell D ausgeschlossen. Damit entfällt jedoch gleichzeitig auch der Aufwand, den die Gesellschafterstellung notwendigerweise mit sich bringt.

e. Vorschlag der Verwaltung

Auf Basis der Zielvorstellungen des Gemeinderats sowie der Bürgerschaft hat die Verwaltung die Vor- und Nachteile der einzelnen Modellvarianten sorgfältig abgewogen. Im Ergebnis empfiehlt die Verwaltung, den öffentlichen Nahverkehr ab 11.12.2016 gemäß Modell C zu betreiben, also weiterhin in einem gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen.

Die Überprüfung der Modelle hat ergeben, dass die wichtigen Ziele der Verbesserung des Angebots sowie der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Pforzheim und der Steigerung der Fahrgastzahlen in sämtlichen drei Modellen erreicht werden können. Die Modelle C und D haben diesbezüglich gegenüber Modell A den Vorzug, auch wirksame finanzielle Anreize zur Steigerung der Angebotsqualität und der Fahrgastzahlen zu ermöglichen. Dies ist bei Modell A schwierig, weil die Stadt das wirtschaftliche Risiko, ob der Betreiber die Ziele erreicht, nicht an Dritte abgeben kann. Eine mögliche Ergebnisverfehlung trifft hier letztendlich im Ergebnis die Stadt.

Die Arbeitnehmerinteressen können in allen Modellen gesichert werden.

In finanzieller Hinsicht ist bei Modell D über die gesamte künftige Vertragslaufzeit von voraussichtlich 10 Jahren mit einer durchschnittlich ca. 3,6 Mio € geringeren Haushaltsbelastung gegenüber Modell C und durchschnittlich ca. 9,2 Mio € geringeren Haushaltsbelastung gegenüber Modell A zu rechnen. Allerdings bestehen hier erhebliche Schwankungsbreiten und prognostische Unsicherheiten. Unabhängig von den prognostizierten Zahlen bleibt aber festzuhalten, dass die Stadt Pforzheim bei Modell A als Alleingeschafterin des kommunalen Verkehrsunternehmens das finanzielle Risiko alleine trägt. Eine Deckelung des Risikos und die damit verbundene Planungssicherheit für den städtischen Haushalt sind in diesem Modell nicht erreichbar. Vielmehr müsste die Stadt den im Verkehrsvertrag vorgesehenen Ausgleich für ihr Unternehmen von vorneherein so gestalten, dass er mit höchster Wahrscheinlichkeit auskömmlich ist. Dazu wären entsprechende Risikozuschläge bzw. vertragliche Anpassungsregelungen bei Kostensteigerungen vorzusehen, um das Risiko einer Insolvenz des städtischen Unternehmens, die die Verkehrsdurchführung gefährden würde, zu vermeiden. Denn eine nachträgliche Erhöhung des Ausgleichs ist beihilfenrechtlich unzulässig. Demgegenüber kann das finanzielle Risiko für die Erbringung der Verkehrsleistungen in den Modellen C und D durch entsprechende vertragliche Regelungen auf den privaten Partner verlagert werden. Dadurch erlangt die Stadt Planungssicherheit. Zudem gewährleistet die Durchführung einer Ausschreibung, dass der private Partner nur eine angemessene Vergütung durchsetzen kann.

Gleichzeitig ist im Hinblick auf die wichtigsten Ziele des Gemeinderats, der Fahrgäste und der BürgerInnen für den Pforzheimer ÖPNV, namentlich die Steigerung der Angebotsqualität und der Fahrgastzahlen, darauf hinzuweisen, dass die Stadt bei geringeren Kosten für das gleiche ÖPNV-Angebot auch die größeren Spielräume für entsprechende Verbesserungen hat.

Aus den Schwankungsbreiten, die aus der Kostenprognose der Berater ersichtlich sind, ergibt sich zwar auch die Möglichkeit, dass auch bei einer Ausschreibung in den Modellen C oder D nur vergleichsweise teure Angebote abgegeben werden könnten. Für diesen Fall würde aber innerhalb des Vergabeverfahrens ein entsprechender Aufhebungswert definiert, oberhalb dessen ein Zuschlag nicht erfolgt. Dieser Aufhebungswert wäre auf der Grundlage der aktuellen Kosten der SVP GmbH & Co. KG zu ermitteln.

Die umfassendste Steuerungsmöglichkeit für die Stadt bietet Modell A aufgrund der Alleingesellschafterstellung. Die Verwaltung hält es jedoch für sinnvoll, das Verkehrsunternehmen als Minderheitsgesellschafterin in gewünschtem Umfang mitsteuern zu können. Die Verwaltung hält es aber auch für notwendig, eine Gesellschafterstellung der Stadt bei einem künftigen Betreiber beizubehalten. Modell D gewährleistet – da hier die Steuerung ausschließlich über den Verkehrsvertrag erfolgen kann – aus Sicht der Verwaltung insoweit nicht die erforderlichen Einflussmöglichkeiten. Im Übrigen verhindert das Modell D einen Einblick der Verwaltung in das Unternehmen und damit Kenntnisse von den unternehmensinternen Vorgängen, die sich im aktuellen ÖPNV-Betrieb als nützlich auch im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten bei einer neuen Vergabe herausgestellt haben.

Um eine größtmögliche Steuerungsmöglichkeit bei gleichzeitiger Begrenzung des finanziellen Risikos zu erreichen, empfiehlt die Verwaltung daher Modell C.

Für dieses Modell sprechen auch die positiven Erfahrungen, die – unabhängig von der Leistung des Vertragspartners – mit dem bisherigen Modell (das grundsätzlich Modell C entspricht) gemacht wurden. Diese sind im Folgenden stichwortartig kurz dargestellt:

- Die erwartete Kostenstabilisierung ist eingetreten. Die Ist-Kosten von 83,35 Mio. EUR lagen mit einer geringen Abweichung von 1,75% über den geplanten Kosten.
- Der Zuschussbedarf des Stadtverkehrs liegt aufgrund der gegenüber der Planung geringer gestiegenen Erträge auch zukünftig bei rd. 4,2 – 4,5 Mio. EUR, damit jedoch deutlich unter dem Defizit des ursprünglichen Eigenbetriebs.
- Für die Kunden gibt es zwischenzeitlich 50 zusätzliche neue Wartehallen im Stadtgebiet
- Der Fuhrpark umfasst zu 100% Niederflurfahrzeuge
- Alle Fahrzeuge verfügen über die EEV-Abgasnorm mit Russpartikelfilter
- Infotainment in allen Stadtlinienbussen
- Mit Beginn des Verkehrsvertrages wurden konkrete Fahrgastrechte eingeführt
- Seit Sommer 2008 gibt es einen Fahrgastbeirat bei der SVP
- Dynamische Fahrgastinformationen an den zentralen Haltepunkten Leopoldplatz und Leopoldstrasse. Es erfolgt eine stetige Erweiterung.

V. Weiteres Vorgehen

Wie bereits dargestellt haben die Verfahren zur Neuvergabe der Verkehrsleistungen aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen einen erheblichen Zeitbedarf. Die Verwaltung muss daher zeitnah nach dem Beschluss des Gemeinderats mit den Vorbereitungen beginnen. Ein solches Vergabeverfahren muss angesichts seiner Komplexität in verkehrlicher, betriebswirtschaftlicher und rechtlicher Hinsicht von qualifizierten Beratungsbüros begleitet werden. Die entsprechenden Leistungen sind zunächst europaweit auszuschreiben.

Wie oben gezeigt, ist es durchaus sinnvoll und im Interesse der Stadt, mit Veolia Verhandlungen über einen lastenfreien Erwerb der Gesellschaftsanteile der Veolia an der SVP aufzunehmen. Unter Umständen kann es dabei auch zweckmäßig sein, den Übergang der Gesellschaftsanteile auf die Stadt Pforzheim bereits vor dem 10.12.2016 zu realisieren. Dies hätte zur Folge, dass die SVP die Verkehrsleistungen bis zum Auslaufen des bestehenden Verkehrsvertrags als rein kommunales Unternehmen der Stadt Pforzheim weiterführt. Ein entsprechendes Mandat der Verwaltung muss allerdings im Hinblick auf die weiteren Zeitabläufe des Ausschreibungsverfahrens zeitlich limitiert werden. Dem tragen die zeitlichen Vorgaben in Beschlussantrag Ziffer 3 Rechnung.

Inhaltlich kommt ein Kauf der Anteile nur in Betracht, wenn dieser sich im Vergleich zum Aufbau eines neuen Unternehmens bzw. (bei einem vorzeitigen Übergang der Gesellschaftsanteile) zu einem Weiterbetrieb der ÖPNV durch die SVP in ihrer aktuellen Form bis 10.12.2016 einschließlich des Betriebskostenrisikos als vorteilhaft darstellt. Insbesondere die haushalts- und beihilfenrechtlichen Vorgaben sind im Rahmen dieser Verhandlungen zu wahren. Sollten die Verhandlungen über die Gesellschaftsanteile nicht erfolgreich sein, wäre es weiterhin sinnvoll, mit Veolia über einen Verkauf der Wirtschaftsgüter der SVP (im Wesentlichen der Busse) zu verhandeln. Auch diese Verhandlungen müssten aber zeitlich wie aus Beschlussziffer 4 ersichtlich limitiert werden.

Oberbürgermeister Gert Hager

Erster Bürgermeister Roger Heidt

Anlage 1: kumulierte Haushaltsbelastung 2017 – 2026

Kumulierte Haushaltsbelastung 2017-2026

Unterschiede in Haushaltsbelastung durch Stadtbusverkehr Pforzheim 2017-2026
(mit Preissteigerungen, kumulierte Nominalwerte)

