

Auszug - Strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim

Sitzung des Gemeinderats

TOP:	Ö 31		
Gremium:	Gemeinderat	Beschlussart:	ungeändert beschlossen
Datum:	Di, 23.07.2013	Status:	öffentlich/nichtöffentlich
Zeit:	16:00 - 21:16	Anlass:	Sitzung
Raum:	Großer Sitzungssaal		
Ort:	Ratssaalgebäude		
<hr/>			
	P 1759 Strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Pforzheim		
Status:	öffentlich	Vorlage-Art:	Beschlussvorlage
Unterzeichner:	Oberbürgermeister Gert Hager Erster Bürgermeister Roger Heidt		
Federführend:	Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrs- betriebe	Bearbeiter:	Mellenthin, Bernd
Ziele:	4.3. ÖV attraktiver gestalten (Mobilität – A)		

Dieser Tagesordnungspunkt wird im Anschluss an Tagesordnungspunkt 2 aufgerufen.

EBgm Heidt stellt fest, dass sich der Gemeinderat an einem wichtigen Zwischenpunkt eines langen Prozesses befindet. Er erinnert an den bisherigen Ablauf des Prozesses und sieht gute Grundlagen geschaffen für eine gute Entscheidung.

StR Goldmann wirbt für die Verwaltungsvorlage und erklärt, dass die CDU-Gemeinderatsfraktion der Put-Option und dem Modell C - wie in der Vorlage beschrieben - zustimmen wird. Seiner Fraktion ist auch wichtig, dass die Absicherung der Mitarbeiter gewährleistet wird.

StR Dr. Rösch betont die Wichtigkeit der Entscheidung. Er kündigt die Zustimmung der SPD-Gemeinderatsfraktion an und erinnert an die Konsequenzen, falls die Call-Option ausgeübt würde. Unter Wertung aller Aspekte ist das Modell C für die Zukunft des ÖPNV in Pforzheim das beste Modell. Wenngleich das bisherige Modell aus betriebswirtschaftlicher Sicht unglücklich gelaufen ist, hat der Vertrag mit Veolia der Stadt keinen Schaden, sondern nur Vorteile gebracht. Modell C wird den Interessen der Stadt, der Bürger und der Mitarbeiter am besten dienen.

StR Schwarz erklärt, dass die Qualität des ÖPNV aus Sicht der FW/UB/LBBH-Gemeinderatsfraktion wichtig für die Daseinsvorsorge und für das Image der Stadt ist. Die Fraktionsgemeinschaft spricht sich für die Alternative in Form eines Eigenbetriebs aus. Das seinerzeitige Angebot von Veolia im Rahmen der europaweiten Ausschreibung war aus seiner Sicht aufgrund der jetzt aufgelaufenen Schulden nicht seriös. Er stellt sich die Frage, weshalb die damaligen Berater dies nicht erkannt haben. StR Schwarz erinnert, dass der Eigenbetrieb der Stadt Pforzheim seinerzeit der zweitgünstigste Bieter war. StR Schwarz sieht einige ungeklärte Fragen, wie z. B. zum Urteil des Bundesfinanzgerichts zu Darlehen mit Rangrücktritt, zum Zeitpunkt der auslaufenden Konzession sowie zur Inhousevergabe. Die FW/UB/LBBH-Gemeinderatsfraktion stimmt der Put-Option zu sowie der Aufnahme von Verhandlungen mit Veolia. Die FW/UB/LBBH-Gemeinderatsfraktion spricht sich für Modell A aus.

StR Paschen äußert, dass sich die FDP-Gemeinderatsfraktion ebenfalls für die Put-Option ausspricht. In Anbetracht der städtischen Finanzsituation plädiert die FDP-Gemeinderatsfraktion für

Modell D. Gleichzeitig sieht er bei dieser Variante die sozialen Standards und die Tarife als gesichert an. Bei Modell D geht seine Fraktion zudem davon aus, dass sich mehr Bieter am Verfahren beteiligen werden. Zudem besteht bei Modell D die Möglichkeit einer Aufhebung der Ausschreibung. Die Kontrollfrage sieht die FDP-Gemeinderatsfraktion über den Verkehrsvertrag hinreichend regelbar.

StRin Schüssler drückt aus, dass das künftige Organisationsmodell verkehrspolitische Ziele erfüllen, die Belange der Mitarbeiter berücksichtigen und eine Stärkung der Steuerung des Betriebs durch die Stadt ermöglichen muss. Die Grüne Liste-Gemeinderatsfraktion ist zu dem Schluss gekommen, dass diese Ziele am besten in einem kommunalen Unternehmen umzusetzen sind. Dass seit 2006 alles gut gelaufen sei, kann man aus ihrer Sicht auch anders sehen. Die Entscheidung für ein kommunales Verkehrsunternehmen könnte eine Aufbruchstimmung beim ÖPNV in Pforzheim hervorrufen. Mit einem Betrauungsvertrag könnten auch bei einem kommunalen Unternehmen die Kosten gedeckelt werden.

StR Schulz äußert, dass sich die Stadträte von Wir in Pforzheim bei der Put-Option enthalten werden, da sie diesen "Mist" nicht "eingebrockt" hätten. Die Arbeitnehmerbelange waren aus seiner Sicht kein Erfolg bei der privatisierten SVP. StR Schulz stellt fest, dass in den Modellen A, C und D alle wichtigen Ziele erreicht werden können. Er erinnert, dass mehr als 90 % der Städte ihren ÖPNV kommunal organisieren. StR Schulz stellt sich die Frage, wer die bei Modell C im Vergleich zu Modell A prognostizierte Einsparung von 560.000 € im Jahr bezahlt bzw. wofür sie der Private einspart. StR Schulz merkt an, dass sich die Berater die "Hintertür" offen halten, dass im schlechtesten Fall die Teilprivatisierung teurer ist als die Rekommunalisierung. Wenn der Bürger beim ÖPNV mehr möchte, müssten dies die Bürger immer bezahlen. StR Schulz möchte wissen, wie hoch die Kosten für Beratung, Ausschreibung und Rechtsstreite sind, die bei einem kommunalen Unternehmen nicht anfallen würden. Das letzte Wort werden aus seiner Sicht die Bürger bei einer Bürgerentscheid haben.

StR Spohn sieht eine weitreichende Entscheidung anstehen, die aufgrund der unterschiedlichen Meinungen aus seiner Sicht geradezu nach einer Bürgerentscheid ruft. Sofern die Aussage des Vorsitzenden erfolgte, dass der Sachverhalt zu komplex ist, um ihn von den Bürgern abstimmen zu lassen, wäre dies für ihn "arrogant". Dann müssten komplexe Sachverhalte den Bürgern so vermittelt werden, dass sie verständlich werden.

Der Vorsitzende stellt zur Aussage von StR Spohn klar, dass er geäußert hatte, dass die Sachverhalte so komplex sind, dass sie unmöglich in eine mit Ja oder Nein zu beantwortende Frage gefasst werden können.

StR Bruch sieht noch keine Rechtssicherheit bei der Frage des Betriebs des ÖPNV in Form eines Eigenbetriebs und erläutert dies.

EBgm Heidt verweist auf die EU-Richtlinie Nr. 1370, die nur für den ÖPNV gilt und in der alles geregelt ist.

Frau Hermesmeier, Leiterin Rechtsamt, erklärt, dass es weniger eine Frage des Eigenbetriebsrechts als des Beihilferechts ist. Das Beihilferecht gilt nicht nur für selbständige GmbHs, sondern auch für Eigenbetriebe. Entscheidend ist für die EU nicht die Rechtsform des Unternehmens, sondern die Frage, ob es sich um eine Tätigkeit handelt, die im Wettbewerb steht. Frau Hermesmeier erläutert im Anschluss detailliert, welche Konsequenzen dies im Hinblick auf die finanzielle Ausstattung eines Eigenbetriebs im Rahmen eines Betrauungsaktes hat.

Auf Anfrage von StR Schulz informiert Herr Mellenthin, Leiter Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrsbetriebe, dass im Verkehrsvertrag das Höchstalter der Fahrzeuge auf 10 Jahre festge-

legt ist. Ausnahmen gelten für Spitzenzeiten, wobei aber auch diese Fahrzeuge technisch einwandfrei sein müssen.

Der Vorsitzende erläutert anschließend die Reihenfolge der Abstimmung.

StRin Schüssler stellt den Antrag, Beschluss unter der Maßgabe zu fassen, dass Modell A zum Tragen kommt.

StR Paschen beantragt die Beschlussfassung unter die Maßgabe zu stellen, dass Modell D umgesetzt wird.

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.

Abstimmungsergebnis:

Antragsziffer 1:

Genehmigt mit	
Ja-Stimmen:	35
Nein-Stimmen:	0
Enthaltungen:	3

Antragsziffer 2 unter der Maßgabe, dass Modell A umgesetzt wird:

Abgelehnt mit	
Ja-Stimmen:	12
Nein-Stimmen:	26
Enthaltungen:	0

Antragsziffer 2:

Genehmigt mit	
Ja-Stimmen:	22
Nein-Stimmen:	16
Enthaltungen:	0

Antragsziffer 3:

Genehmigt mit	
Ja-Stimmen:	35
Nein-Stimmen:	0
Enthaltungen:	3