

Künftige Organisation des ÖPNV durch den Rhein-Erft-Kreis (REK)

Diskussionspapier der SPD-Kreistagsfraktion Rhein-Erft

Derzeit unterhält der REK zur Organisation des kreisweiten ÖPNV-Angebots die Managementgesellschaft REVG, die sich vollständig in seinem Besitz befindet. Die eigentliche Fahrtleistung wird von der RVK erbracht, die wiederum zu 1/8 im Eigentum der REVG ist. Die übrigen 7/8 werden durch andere kommunale Gebietskörperschaften oder kommunale Gesellschaften im Verbundraum des Verkehrsbundes Rhein-Sieg (VRS) gehalten. Die RVK unterhält in Bergheim eine eigene Niederlassung (mit einer Zweigniederlassung in Hürth). 70 MitarbeiterInnen erbringen in 45 Solo- und Gelenkknibussen gemeinsam mit 15 Auftragsunternehmen, von denen 13 im REK ansässig sind (je eines in Köln und Jülich), insgesamt rd. 7 Mio. km jährliche Fahrtleistung. Nimmt man weitere örtliche Dienstleister, wie Werkstätten zur Wartung des Fuhrparks, hinzu, so ergeben sich etwa 350 Arbeitsplätze, die im REK bzw. im direkten Umfeld von einer Veränderung dieser Situation betroffen wären. Daneben erbringt die RVK auch für einzelne Städte im REK („Stadtbusstädte“) Fahrtleistungen. Der NVP wird durch den Kreis in Benehmen mit den „Stadtbusstädten“ Brühl, Wesseling und Hürth aufgestellt. Vorteile dieser Struktur sind vor allem die starke lokale Verankerung, gerade in Bezug auf Arbeitsplätze und die flexiblen Gestaltungs- und Anpassungsmöglichkeiten von Netz und Takt. Nachteilig ist die derzeit fehlende Einbindung der Kommunen in die Gesellschafterversammlung der REVG, die alleine vom REK besetzt wird – insbesondere durch die erfolgte Kompetenzübertragung weg vom Aufsichtsrat, in dem alle 10 Kommunen vertreten sind, hin zur Gesellschafterversammlung.

Handlungsbedarf ergibt sich nun vor allem aus der EU-Richtlinie VO 1370. Eine europaweite Ausschreibung ist demnach ab 2019 nur zu umgehen, wenn die Aufgabenträger die Fahrtleistung überwiegend selber erbringen bzw. durch Gesellschaften, die sich mehrheitlich in ihrem Eigentum befinden. Die Beteiligung mit 1/8 des Stammkapitals an der RVK reicht demnach nicht aus.

...

Hieraus ergeben sich zwei Handlungsoptionen:

1.) Der REK schreibt die Fahrleistungen zukünftig aus. Diese Ausschreibung erfolgt jeweils über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Eine eigene Managementgesellschaft oder eine Beteiligung an der RVK wäre damit nicht mehr nötig, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wären in einem Fachamt direkt in der Kreisverwaltung angesiedelt und wesentlich nur noch mit der Aufstellung des NVP beschäftigt.

2.) Der REK könnte aber auch die REVG zu einer Gesellschaft weiterentwickeln, die nicht nur Managementfunktionen übernimmt, sondern auch die Fahrleistung erbringt. Hierzu müsste z. B. die RVK Gesellschafter der REVG werden und ihre Infrastruktur einbringen. Der REK sollte weiterhin zusammen mit den Kommunen die Mehrheit an der REVG halten. Eine Variante wäre dieser Weg: REVG und RVK gründen eine gemeinsame Tochtergesellschaft, die die benötigten Fahrleistungen erbringt, so dass sich „Inhouse-Geschäfte“ ergäben.

Die „Stadtbusstädte“ stehen grundsätzlich vor der gleichen Entscheidung. Es gibt eindeutige Signale, dass sie zur Gründung von Gesellschaften gemeinsam mit der RVK zur Erbringung der Fahrleistung tendieren, um eine europaweite Ausschreibung zu vermeiden. Fraglich ist, in welchem Umfang sich die Stadtbusstädte dann mit ihren neuen Gesellschaften bei interkommunalen Buslinien engagieren und den Kreis damit völlig außen vor lassen werden – insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich schon jetzt die „Stadtbusstädte“ bei der Finanzierung der Regionalbuslinien benachteiligt fühlen.

Davon ausgehend, dass es Ziel sein sollte, die Pluspunkte der bisherigen Struktur auch in einer neuen rechtskonformen Organisation wiederzufinden und die bestehenden Nachteile möglichst auszuschalten, ergibt sich folgende Bewertung:

Sicherung lokaler Arbeitsplätze, auch bei Auftragsfirmen

Dieser Vorteil kann nur garantiert werden, wenn die Fahrleistung auch zukünftig nicht europaweit ausgeschrieben wird. Man riskiert die Vergabe an auswärtige Firmen, die ortsfremde MitarbeiterInnen beschäftigten, die möglicherweise auch noch je nach Bedarf in mehreren Kreisen abwechselnd eingesetzt werden. Busfahrer ohne Ortskenntnis, die am Montag im Kreis Wesel, am Dienstag in Düsseldorf und am Mittwoch im REK fahren, entsprechen nicht unserer Vorstellung von effizientem und bürgerfreundlichem ÖPNV.

...

Jederzeit flexible Gestaltungsmöglichkeiten (Netz, Takt ...)

Die Einflussmöglichkeiten sind größer, wenn die Fahrtleistung in eigener Regie bzw. durch damit beauftragte Gesellschaften erbracht wird. Eine langfristige Vergabe an Fremdfirmen führt bei jedem noch so geringen Änderungswunsch unweigerlich zu ausufernden Verhandlungsrunden und zieht je nach Änderungsbedarf möglicherweise neue Ausschreibungen nach sich, die ja nicht zwingend das bislang auftragsnehmende Unternehmen gewinnen muss.

Stärkere Einbindung der Kommunen

Bei einer Vergabe der Fahrtleistung durch den Kreis ohne Managementgesellschaft bleibt kein Organ mehr, in dem die Kommunen direkt eingebunden sind, wie es bislang zumindest im Aufsichtsrat der REVG der Fall ist. Eine Weiterentwicklung der REVG würde die Möglichkeit eröffnen, die Kommunen auch als Gesellschafter einzubinden.

Vermeidung eines wirtschaftlichen Schadens

Die Vergabe der Fahrtleistung an Fremdfirmen ließe die RVK außen vor. Dies schadet der Gesellschaft, die sich zu 1/8 über die REVG im Besitz des REK befindet. Der Kreis würde sich somit indirekt selbst schädigen. Auch für die Mitgeschafter der RVK ergäben sich Nachteile. Die jetzige Poolung z. B. für die Beschaffung von Bussen bringt wirtschaftliche Vorteile für alle Gesellschafter. Bei einer Vergabe an Unternehmen im Wettbewerb wäre der Kreis zudem nicht mehr mittelbar (wie jetzt durch die REVG) an dem Verfahren der Einnahmeaufteilung beteiligt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass nur eine Weiterentwicklung der REVG hin zu einer Gesellschaft unter Beteiligung der RVK, die selber oder durch eine „Tochter“ die Fahrleistungen erbringt, die Sicherung lokaler Arbeitsplätze mit entsprechend qualifizierten Arbeitnehmern, flexible und unkomplizierte Anpassungsmöglichkeiten von Netz und Takt, Vermeidung eines wirtschaftlichen Schadens für den REK und eine stärkere Einbindung der Kommunen ermöglicht bzw. fortsetzt. Weiterhin vereinfacht es die Zusammenarbeit mit den „Stadtbusstädten“ und verringert somit das Risiko für den REK, Gestaltungsmöglichkeiten des ÖPNV zumindest in Teilbereichen des Kreises völlig an die Kommunen zu verlieren.

=> Ziel der SPD muss deshalb sein, die Option 2 zur Realisierung zu bringen.