

- Auszug aus der Niederschrift -

Kreisausschuss –Sitzung am 29.11.2021 <i>-öffentlicher Teil-</i>	Gesetzliche Mitgliederzahl: 11 davon anwesend: 10			
<div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px;">TOP: 3.4</div> Sache / Beschluss	Abstimmungsergebnis <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><tr><td style="border-right: 1px solid black; padding: 5px;">Dafür 10</td><td style="border-right: 1px solid black; padding: 5px;">Dagegen 0</td><td style="padding: 5px;">Enthaltung 0</td></tr></table>	Dafür 10	Dagegen 0	Enthaltung 0
Dafür 10	Dagegen 0	Enthaltung 0		

Anpassung der VRN-Konzessionsverträge zum Ausgleich der pandemiebedingten Mindereinnahmen sowie Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Index

I. Pandemiebedingte Mindereinnahmen

Pandemiebedingt sind die Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV stark eingebrochen. Die Mindereinnahmen in unseren Busbündel lagen dieses Jahr monatlich zwischen 30.000 und 60.000 Euro (Rückgang zwischen 14 und 27%). In 2020 und 2021 wurden die pandemiebedingten Mindereinnahmen vollständig über den ÖPNV-Rettungsschirm von Land und Bund übernommen, sodass die kommunalen Haushalte hier keine Mehrkosten zu tragen hatten. Der Rettungsschirm ist aktuell auf den 31.12.2021 befristet. Eine Nachfolgeregelung ist bislang noch nicht in Sicht und wird – sofern es eine neue Regelung geben wird – erst im neuen Jahr verabschiedet werden.

Bei den Bruttoverträgen, wie sie der Landkreis Kusel für seine Bündel Pfälzer Bergland Nord, Pfälzer Bergland Süd sowie Kaiserslautern Nordwest abgeschlossen hat, werden die Mindereinnahmen automatisch vollständig im Rahmen einer Zuschusserhöhung abgedeckt, da bei den Bruttoverträgen der Aufgabenträger das alleinige Erlörisiko trägt. Eine Vertragsanpassung ist in diesen Verträgen daher **nicht** erforderlich.

Da der Landkreis Kusel mit einem sehr geringen Kilometeranteil aber auch an den eigenwirtschaftlichen Linienbündel Donnersbergkreis und Kaiserslautern Nord beteiligt ist und hier die jeweiligen Unternehmen das alleinige Erlörisiko tragen, sind hier die pandemiebedingten Einnahmeverluste auszugleichen, damit die Unternehmer den Verkehr weiterhin sicherstellen können. Damit bei den eigenwirtschaftlichen Bündel ein Ausgleich vorgenommen werden kann, ist hier eine Vertragsanpassung notwendig. In Anlage 1 ist hierzu ein vom VRN erarbeitetes Vertragsmuster angefügt.

Die Kosten für den Landkreis Kusel bei einer Vertragsanpassung für einen Ausgleich der Einnahmeverluste bei den beiden eigenwirtschaftlichen Bündel belaufen sich nach Prognose des VRN für das Jahr 2022 auf einen Betrag von rund 7.000,- Euro, sofern es keinen weiteren Rettungsschirm geben sollte. Gegebenenfalls ist auch im Jahr 2023 noch mit Einnahmeverlusten zu rechnen.

II. Rheinland-Pfalz-Index

- Auszug aus der Niederschrift -

In Rheinland-Pfalz wurde im Rahmen des Tariftreuegesetzes (LTTG) der vom privaten Omnibusgewerbe mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossene VAV-Tarifvertrag für den regionalen Busverkehr für repräsentativ erklärt.

Das VAV-Tarifwerk wurde vor Inkrafttreten des LTTG maßgeblich im ländlichen Raum angewandt. Im VRN-Gebiet war der VAV aber nur bei Subunternehmern von Relevanz, da die allermeisten Linien bei den Bahnbusstöchtern genehmigt waren, wobei deren mit der EVG abgeschlossene Haustarifverträge deutlich bessere Konditionen für das Fahrpersonal enthielten, insbesondere was die Arbeitszeitregelungen betrifft.

Infolge der ersten Wettbewerbsverfahren unter Anwendung des VAV als gesetzlicher Tarifvorgabe zeigte sich dann relativ schnell, dass die durch das LTTG verursachte Absenkung der Sozialstandards zu erheblichen Betriebsproblemen geführt hatte.

Neben den Arbeitsbedingungen ist der VAV-Tarif auch in Sachen Entlohnung das Schlusslicht im Vergleich der Tarifverträge für Busfahrer im Südwesten. Dies hat dazu geführt, dass es immer schwerer fällt, geeignetes Fahrpersonal für die Linienbündel in Rheinland-Pfalz zu finden, da das Fachpersonal zunehmend in die Nachbarländer mit signifikant besserer Entlohnung abwandert. Dementsprechend hat ver.di eine deutliche Erhöhung des Stundenentgeltes in den Tarifverhandlungen 2020 und 2021 eingefordert. Die Arbeitgeber sind zwar grundsätzlich der Ansicht, dass dieser Nachholbedarf fachlich begründet ist, sehen sich jedoch in dem wirtschaftlichen Dilemma gefangen, dass sie die mit einem solchen Abschluss verbundenen überproportional hohen Mehrkosten über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Aufgabenträgern nicht refinanziert bekommen.

So sehen die Dienstleistungsverträge des Landkreises Kusel einen jährlichen Preisanstieg von 2,5 Prozent vor. Allein der Tarifabschluss des Jahres 2020 weist jedoch eine Personalkostensteigerung von 13 Prozent aus. Der Tarifabschluss 2021 sieht nochmals eine Personalkostensteigerung von 14 Prozent vor.

Nach langwierigen Gesprächen zwischen dem Land, der Tarifpartnern, den kommunalen Spitzenverbänden und den Verbänden hat das Land Ende August 2021 eine Förderrichtlinie veröffentlicht (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz vom 27. August 2021 „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP)“), auf deren Grundlage das Land 50 % der aus den Tarifabschlüssen der Jahre 2020 und 2021 resultierenden Personalmehrkosten bis zum Auslaufen der Dienstleistungsverträge ausgleichen wird. Das Land erwartet jedoch eine Mitfinanzierung der kommunalen Aufgabenträger über die restlichen 50 Prozent.

Der Förderantrag für den kommunalen Anteil musste zur Fristwahrung bereits bis zum 31.10.2021 gestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte jedoch noch keine verlässliche Kostenberechnung vorgelegt werden, auf deren Grundlage ein Gremienbeschluss hätte herbeigeführt werden können. Der Sammelantrag des VRN für seine Verbundmitglieder erging daher unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien.

- Auszug aus der Niederschrift -

Diese Zustimmung soll nun, da verwertbare Zahlen für die Abschlüsse 2020 und 2021 vorliegen, eingeholt werden.

Durch die Tarifierung im Jahr 2020 ist der Bruttoarbeitslohn der Busfahrer von 13,23 Euro auf 15 Euro angehoben worden. Nach dem nun unterschriftsreif vorliegenden Tarifvertrag für das Jahr 2021 soll der Stundenlohn ab dem 1.11.2021 nochmals auf 17,20 Euro angehoben werden. Zum Vergleich, in den Ländern Hessen und Baden-Württemberg liegt der Stundenlohn im Bereich von 18 bis 19 Euro.

Bei einer Zustimmung zur Anpassung der Konzessionsverträge verbunden mit einer Übernahme des 50-prozentigen kommunalen Anteils stellen sich die Mehrkosten für den Haushalt wie folgt dar:

Für das Jahr 2021 errechnet sich ein Betrag von rund 170.000 Euro und ab dem Jahr 2022 ist bis zum Auslaufen der Konzessionsverträge im Juni 2025 mit jährlichen Mehrkosten von rund 300.000 Euro zu rechnen.

In Anlage 2 ist ein vom VRN erarbeitetes Muster zur Vertragsanpassung angefügt.

Eine Bestätigung der ADD, dass die hieraus resultierenden Mehrbelastungen in den kommunalen Haushalten dem Pflichtbereich zuzuordnen sind liegt zwischenzeitlich vor.

Sollte einer Vertragsanpassung nicht zugestimmt werden, drohen weiterhin massive Streiks. Aktuell wird zum 27.11.21 ein erneuter vierwöchiger Streik angedroht. Betroffen hiervon sind dann wieder Schüler, Eltern, Berufspendler ohne eigenes Auto sowie ältere Personen, die auf einen funktionierenden ÖPNV besonders angewiesen sind.

Werden den Arbeitgebern die überproportional hohen Mehrkosten nicht ersetzt, werden diese die Verträge vorzeitig kündigen müssen was uns in die Situation von Notvergaben bringt. Diese werden erfahrungsgemäß keineswegs kostengünstiger und der 50-prozentige Landesanteil fließt in diesem Falle nicht.

Weiterhin sollte eine Anpassung auch unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass hier nun eine Korrektur des seit der Neuvergabe im Jahr 2015 abgesenkten Lohnniveaus vorgenommen wird. Zuvor kam in unseren Verträgen der höhere Haustarif der Bahnbusgesellschaften zur Anwendung.

Die zuständige Sachbearbeiterin, Frau Manuela Weber, erläuterte die Resolution und die Beschlussvorlage eingehend.

Der Fraktionsvorsitzende der CDU-Fraktion, Herr Christoph Lothschütz, fragte, ob die Mindereinnahmen beim Fahrgeld in den städtischen Bereichen ebenfalls in diesem Umfang vorliegen oder nur in den ländlichen Regionen.

Frau Weber antwortete, dass die Statistik nicht zwischen den Regionen unterscheidet. Zahlen müsse jede Kommune letztlich nur die Mindereinnahmen im tatsächlichen Umfang.

- Auszug aus der Niederschrift -

Herr Helge Schwab erklärte mit Blick auf die nächste Ausschreibung, dass er die Aufgabe „ÖPNV“ künftig gerne in eigener Verantwortung organisieren würde.

Beschluss:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag:

- einer Anpassung der Konzessionsverträge, die als Muster in Anlagen 1 und 2 beige-fügt sind und
- der Resolution „Kein Zukunftsfähiger ÖPNV ohne Finanzierungskonzept“

zuzustimmen.

Kreisausschuss-Sitzung am 29.11.2021 -öffentlicher Teil-		Gesetzliche Mitgliederzahl: 11		
		davon anwesend: -		
TOP: 3.4	Sache / Beschluss	Abstimmungsergebnis		
		Dafür	Dagegen	Enthaltung

Anpassung der VRN-Konzessionsverträge zum Ausgleich der pandemiebedingten Mindereinnahmen sowie Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Index

Beschlussvorlage:

I. Pandemiebedingte Mindereinnahmen

Pandemiebedingt sind die Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV stark eingebrochen. Die Mindereinnahmen in unseren Busbündel lagen dieses Jahr monatlich zwischen 30.000 und 60.000 Euro (Rückgang zwischen 14 und 27%). In 2020 und 2021 wurden die pandemiebedingten Mindereinnahmen vollständig über den ÖPNV-Rettungsschirm von Land und Bund übernommen, sodass die kommunalen Haushalte hier keine Mehrkosten zu tragen hatten. Der Rettungsschirm ist aktuell auf den 31.12.2021 befristet. Eine Nachfolgeregelung ist bislang noch nicht in Sicht und wird – sofern es eine neue Regelung geben wird – erst im neuen Jahr verabschiedet werden.

Bei den Bruttoverträgen, wie sie der Landkreis Kusel für seine Bündel Pfälzer Bergland Nord, Pfälzer Bergland Süd sowie Kaiserslautern Nordwest abgeschlossen hat, werden die Mindereinnahmen automatisch vollständig im Rahmen einer Zuschusserhöhung abgedeckt, da bei den Bruttoverträgen der Aufgabenträger das alleinige Erlörisiko trägt. Eine Vertragsanpassung ist in diesen Verträgen daher **nicht** erforderlich.

Da der Landkreis Kusel mit einem sehr geringen Kilometeranteil aber auch an den eigenwirtschaftlichen Linienbündel Donnersbergkreis und Kaiserslautern Nord beteiligt ist und hier die jeweiligen Unternehmen das alleinige Erlörisiko tragen, sind hier die pandemiebedingten Einnahmeverluste auszugleichen, damit die Unternehmer den Verkehr weiterhin sicherstellen können. Damit bei den eigenwirtschaftlichen Bündeln ein Ausgleich vorgenommen werden kann, ist hier eine Vertragsanpassung notwendig. In Anlage 1 ist hierzu ein vom VRN erarbeitetes Vertragsmuster angefügt.

Die Kosten für den Landkreis Kusel bei einer Vertragsanpassung für einen Ausgleich der Einnahmeverluste bei den beiden eigenwirtschaftlichen Bündel belaufen sich nach Prognose des VRN für das Jahr 2022 auf einen Betrag von rund 7.000,- Euro, sofern es keinen weiteren Rettungsschirm geben sollte. Gegebenenfalls ist auch im Jahr 2023 noch mit Einnahmeverlust zu rechnen.

II. Rheinland-Pfalz-Index

In Rheinland-Pfalz wurde im Rahmen des Tarifreuegesetzes (LTTG) der vom privaten Omnibusgewerbe mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossene VAV-Tarifvertrag für den regionalen Busverkehr für repräsentativ erklärt.

Das VAV-Tarifwerk wurde vor Inkrafttreten des LTTG maßgeblich im ländlichen Raum angewandt. Im VRN-Gebiet war der VAV aber nur bei Subunternehmern von Relevanz, da die allermeisten Linien bei den Bahnbusstöchtern genehmigt waren, wobei deren mit der EVG abgeschlossene Haustarifverträge deutlich bessere Konditionen für das Fahrpersonal enthielten, insbesondere was die Arbeitszeitregelungen betrifft.

Infolge der ersten Wettbewerbsverfahren unter Anwendung des VAV als gesetzlicher Tarifvorgabe zeigte sich dann relativ schnell, dass die durch das LTTG verursachte Absenkung der Sozialstandards zu erheblichen Betriebsproblemen geführt hatte.

Neben den Arbeitsbedingungen ist der VAV-Tarif auch in Sachen Entlohnung das Schlusslicht im Vergleich der Tarifverträge für Busfahrer im Südwesten. Dies hat dazu geführt, dass es immer schwerer fällt, geeignetes Fahrpersonal für die Linienbündel in Rheinland-Pfalz zu finden, da das Fachpersonal zunehmend in die Nachbarländer mit signifikant besserer Entlohnung abwandert. Dementsprechend hat ver.di eine deutliche Erhöhung des Stundenentgeltes in den Tarifverhandlungen 2020 und 2021 eingefordert. Die Arbeitgeber sind zwar grundsätzlich der Ansicht, dass dieser Nachholbedarf fachlich begründet ist, sehen sich jedoch in dem wirtschaftlichen Dilemma gefangen, dass sie die mit einem solchen Abschluss verbundenen überproportional hohen Mehrkosten über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Aufgabenträgern nicht refinanziert bekommen.

So sehen die Dienstleistungsverträge des Landkreises Kusel einen jährlichen Preisanstieg von 2,5 Prozent vor. Allein der Tarifabschluss des Jahres 2020 weist jedoch eine Personalkostensteigerung von 13 Prozent aus. Der Tarifabschluss 2021 sieht nochmals eine Personalkostensteigerung von 14 Prozent vor.

Nach langwierigen Gesprächen zwischen dem Land, der Tarifpartnern, den kommunalen Spitzenverbänden und den Verbänden hat das Land Ende August 2021 eine Förderrichtlinie veröffentlicht (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz vom 27. August 2021 „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP“), auf deren Grundlage das Land 50 % der aus den Tarifabschlüssen der Jahre 2020 und 2021 resultierenden Personalmehrkosten bis zum Auslaufen der Dienstleistungsverträge ausgleichen wird. Das Land erwartet jedoch eine Mitfinanzierung der kommunalen Aufgabenträger über die restlichen 50 Prozent.

Der Förderantrag für den kommunalen Anteil musste zur Fristwahrung bereits bis zum 31.10.2021 gestellt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte jedoch noch keine verlässliche Kostenberechnung vorgelegt werden, auf deren Grundlage ein Gremienbeschluss hätte herbeigeführt werden können. Der Sammelantrag des VRN für seine Verbundmitglieder erging daher unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien.

Diese Zustimmung soll nun, da verwertbare Zahlen für die Abschlüsse 2020 und 2021 vorliegen, eingeholt werden.

Durch die Tarifierpassung im Jahr 2020 ist der Bruttoarbeitslohn der Busfahrer von 13,23 Euro auf 15 Euro angehoben worden. Nach dem nun unterschriftsreif vorliegenden Tarifvertrag für das Jahr 2021 soll der Stundenlohn ab dem 1.11.2021 nochmals auf 17,20 Euro angehoben werden. Zum Vergleich, in den Ländern Hessen und Baden-Württemberg liegt der Stundenlohn im Bereich von 18 bis 19 Euro.

Bei einer Zustimmung zur Anpassung der Konzessionsverträge verbunden mit einer Übernahme des 50-prozentigen kommunalen Anteils stellen sich die Mehrkosten für den Haushalt wie folgt dar:

Für das Jahr 2021 errechnet sich ein Betrag von rund 170.000 Euro und ab dem Jahr 2022 ist bis zum Auslaufen der Konzessionsverträge im Juni 2025 mit jährlichen Mehrkosten von rund 300.000 Euro zu rechnen.

In Anlage 2 ist ein vom VRN erarbeitetes Muster zur Vertragsanpassung angefügt.

Eine Bestätigung der ADD, dass die hieraus resultierenden Mehrbelastungen in den kommunalen Haushalten dem Pflichtbereich zuzuordnen sind liegt zwischenzeitlich vor.

Sollte einer Vertragsanpassung nicht zugestimmt werden, drohen weiterhin massive Streiks. Aktuell wird zum 27.11.21 ein erneuter vierwöchiger Streik angedroht. Betroffen hiervon sind dann wieder Schüler, Eltern, Berufspendler ohne eigenes Auto sowie ältere Personen, die auf einen funktionierenden ÖPNV besonders angewiesen sind.

Werden den Arbeitgebern die überproportional hohen Mehrkosten nicht ersetzt, werden diese die Verträge vorzeitig kündigen müssen was uns in die Situation von Notvergaben bringt. Diese werden erfahrungsgemäß keineswegs kostengünstiger und der 50-prozentige Landesanteil fließt in diesem Falle nicht.

Weiterhin sollte eine Anpassung auch unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, dass hier nun eine Korrektur des seit der Neuvergabe im Jahr 2015 abgesenkten Lohnniveaus vorgenommen wird. Zuvor kam in unseren Verträgen der höhere Haustarif der Bahnbusgesellschaften zur Anwendung.

Beschlussvorschlag:

Einer Anpassung der Konzessionsverträge, die als Muster in Anlagen 1 und 2 beigefügt sind, wird zugestimmt.

1. Nachtrag zur Vereinbarung über die Gewährung von Ausgleichsleistungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Konzessionsvertrag) im Linienbündel **XX**

vom **xx.xx**.2021

zwischen den Aufgabenträgern

...

- nachfolgend „Aufgabenträger“ genannt -

und

...

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt -

wird folgende Vereinbarung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Buspersonennahverkehr geschlossen.

Präambel

Die Verkehrsleistung des oben genannten Linienbündels wird seit 01.01.2017 auf Grundlage einer im eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren erteilten PBefG-Genehmigung durch das Verkehrsunternehmen betrieben. Durch die Corona-Pandemie sind die Fahrgastzahlen seit Mitte März 2020 infolge der infektionsschutzrechtlichen Maßnahmen deutlich zurückgegangen.

Dadurch sind seit Mitte März 2020 die Fahrgeldeinnahmen im gesamten VRN-Verbundtarif, dem ÜT Westpfalz / östliches Saarland und dem RNN-Übergangstarif stark rückläufig. Hiermit konnte und musste der Unternehmer bei Stellung seines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages nicht rechnen.

Bis 31.08.2020 erhielt das Unternehmen für diese Mindereinnahmen einen Ausgleich auf Grundlage der Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Land Rheinland-Pfalz (Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV im Folgenden „Landesrettungsschirm“ genannt). Aufgrund der zeitlich begrenzten Notifizierung des Landesrettungsschirms zum 31.08.2020 musste der Ausgleich ab 01.09.2020 vom Aufgabenträger unter Beachtung der Vorgaben der Verordnung 1370/2007 erfolgen. Hierzu wurde ein auf die Laufzeit des Rettungsschirmes befristeter öffentlicher Dienstleistungsauftrag abgeschlossen.

Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag zur Umsetzung der Phase 2 beschränkte bisher den Ausgleich auf die im Rahmen des Landesrettungsschirmes gewährten Mittel. Der Landesrettungsschirm läuft zum 31.12.2021 aus. Eine Nachfolgeregelung ist bisher noch nicht gesichert.

Um eine Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung ab dem 01.01.2022 ohne eine aufwändige Entbindung von der Betriebspflicht und anschließende Notvergabe gewährleisten zu können, ist es erforderlich, dass dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag mit der Laufzeit der Genehmigung synchronisiert wird, um die pandemiebedingten Einnahmeausfälle auch nach dem Auslaufen des Rettungsschirmes entsprechend ausgleichen zu können.

Darüber hinaus wurde im August 2020 zwischen den Partnern im Tarifvertrag VAV unter politischer Intervention des Landes ein Tarifabschluss vereinbart, der deutlich über die marktüblichen Personalkostensteigerungen hinausgeht. Dieser Abschluss war notwendig, weil der bisherige Tarif im Arbeitsmarkt nicht mehr wettbewerbsfähig war und eine akuter Mangel an Fahrpersonal zu ernsthaften Problemen in der Betriebsqualität des Busverkehrs geführt hat. Die damit verbundene Steigerung der Personalkosten war in dieser Dimension bei der Kalkulation des eigenwirtschaftlichen Antrages nicht absehbar und muss ebenfalls im Rahmen des entfristeten öffentlichen Dienstleistungsauftrages ausgeglichen werden.

§ 1 Entfristung

Die Laufzeit gem. § 12 Abs. 1 des Konzessionsvertrags wird auf das Enddatum der eigenwirtschaftlichen Genehmigung für das Linienbündel verlängert.

§ 2 Erhöhte Ausgleichsleistungen aufgrund der Pandemie

Die Regelung des bisherigen § 7 wird mit Wirkung zum 1.1.2022 durch folgende Ausgleichsregelung ersetzt:

(1) Zum Ausgleich der pandemiebedingten Mindereinnahmen gewähren die Aufgabenträger zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Ausgleichsleistung dem Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung in Höhe der pandemiebedingten Mindereinnahmen, sofern und soweit diese nicht durch eine Rettungsschirmregelung von einem Dritten ausgeglichen werden. Die Höhe der pandemiebedingten Mindereinnahmen wird von der Verbundgesellschaft errechnet. Hierbei wird für die Jahre 2020ff ein einkalkuliertes Poolwachstum von 1 %/a unterstellt.

(2) Sofern im Rahmen einer Rettungsschirmregelung für den vertragsgegenständlichen Verkehr den Aufgabenträgern oder den Verkehrsunternehmen von Dritter Seite ein Ausgleich der pandemiebedingten Mindereinnahmen gewährt wird, ist abweichend von Absatz 1 Satz 2 und 3 für die Berechnung der ausgleichsfähigen Mindereinnahmen die jeweilige Regelung des Rettungsschirmes maßgeblich.

(3) Der VRN prognostiziert bei der Berechnung der monatlichen Abschlagszahlungen für das Folgejahr die erwartete Höhe der Mindereinnahmen für das Gesamtjahr und rechnet diese in die Monatsabschläge mit ein. Die tatsächlichen Mindereinnahmen werden im Rahmen der Jahresschlussrechnung spitz abgerechnet.

(4) Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, den Aufgabenträgern alle für die Spitzabrechnung der Mindereinnahmen zwischen den Aufgabenträgern und dem Land im Rahmen eines Landesrettungsschirmes notwendigen Dokumente und Belege (z.B. Nachweis der Zuschreibungen des Verbundes aus der EAR, Verkaufsdaten, Testate, sonstige

Nachweise) vollständig und fristgerecht für eine Beantragung und für die Schlussrechnung bei der Bewilligungsbehörde zukommen zu lassen. Es ermächtigt den Verbund, den Aufgabenträgerⁿ unmittelbar die notwendigen Daten für die Antragstellung und Abrechnung mit dem Land zur Verfügung zu stellen.

(5) Die Regelungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden beachtet. Hierfür weist das Verkehrsunternehmen den Aufgabenträgerⁿ im Rahmen der Schlussabrechnung dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Abs. 4) nach, dass eine Überkompensation unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht gegeben ist. Soweit das Verkehrsunternehmen neben den vertragsgegenständlichen Verkehren noch weitere Tätigkeiten ausübt, weist es den Aufgabenträgerⁿ zudem nach, dass die Vorgaben an die Trennungsrechnung im Sinne von Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten sind.

(6) Ein Anreiz entsprechend Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 besteht bereits deshalb, weil die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags auf die den Aufgabenträgerⁿ über den Verbund gewährten Finanzmittel des Landes im Rahmen des Landesrettungsschirms begrenzt sind (vgl. Abs. 2).

§ 3

Erhöhte Ausgleichsleistungen aufgrund des Rheinland-Pfalz-Index

Zum Ausgleich der von der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP) erfassten nicht einkalkulierten überproportionalen Tarifabschlüsse gewähren die Aufgabenträger zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Ausgleichsleistung dem Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung, die sich nach den Richtlinien des Landes errechnet. Voraussetzung für diese zusätzliche Ausgleichsleistung ist die hälftige Mitfinanzierung des Ausgleichsbetrages durch das Land.

[Hier eingeben]

[Hier eingeben]

Anlage 1

Kirchheimbolanden, den

.....
Donnersbergkreis

Kaiserslautern, den

.....
Landkreis Kaiserslautern

Kusel, den

.....
Landkreis Kusel

Alzey, den

.....
Landkreis Alzey-Worms

Kaiserslautern, den

.....
ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd

Kirchheimbolanden, den

.....
Reisedienst Krauss & Wolff Reisen GmbH

**Vereinbarung
über die Bewältigung der Störung der Geschäftsgrundlage
im Konzessionsvertrag bezüglich dem Linienbündel X**

vom xx.xx.2021

zwischen

Aufgabenträger

alle vertreten durch die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, B 1, 3-5, 68199 Mannheim,
- nachfolgend „Verbund“ genannt -

und

Verkehrsunternehmen

- nachfolgend „Verkehrsunternehmen“ genannt -

Präambel

Die Verkehrsleistung des oben genannten Linienbündels wird auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 durch das Verkehrsunternehmen betrieben.

Im August 2020 wurde zwischen den Partnern im Tarifvertrag VAV unter politischer Intervention des Landes ein Tarifabschluss vereinbart, der deutlich über die marktüblichen Personalkostensteigerungen hinaus geht. Dieser Abschluss war notwendig, weil der bisherige Tarif im Arbeitsmarkt nicht mehr wettbewerbsfähig war und eine akuter Mangel an Fahrpersonal zu ernsthaften Problemen in der Betriebsqualität des Busverkehrs geführt hat. Die damit verbundene Steigerung der Personalkosten war in dieser Dimension bei der Kalkulation der Verträge nicht absehbar und stellt ebenfalls eine Störung der Geschäftsgrundlage dar, die landesweit im Rahmen des sogenannten Rheinland-Pfalz-Index behoben werden soll.

§ 1

Gegenstand der Vereinbarung

(1) Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Wiederherstellung des in Folge der von der Richtlinie zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP erfassten Tarifabschlüsse gestörten Geschäftsgrundlage zwischen den Vertragspartnern.

(2) Der Umfang und die Qualität der bezuschussten Verkehre wird durch diesen Nachtragsvertrag nicht verändert.

§ 2

Erhöhte Ausgleichsleistungen aufgrund des Rheinland-Pfalz-Index

Zum Ausgleich der von der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP) erfassten nicht einkalkulierten überproportionalen Tarifabschlüsse gewähren die Aufgabenträger zusätzlich zu der im Ausgangsvertrag festgelegten Ausgleichsleistung dem Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung, die sich nach den Richtlinien des Landes errechnet. Voraussetzung für diese zusätzliche Ausgleichsleistung ist die hälftige Mitfinanzierung des Ausgleichsbetrages durch das Land.

§ 3

Vertragslaufzeit/Kündigung

(1) Diese Nachtragsvereinbarung wird rückwirkend zum 01.01.2021 abgeschlossen und endet mit dem Auslaufen des Ausgangsvertrages.

(2) Die Vertragslaufzeiten und Kündigungsregelungen des Ausgangsvertrages bleiben hiervon unberührt. Dieser Nachtrag wird automatisch gegenstandslos, sofern der Ausgangsvertrag endet.

.....
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

.....
XX GmbH



Landkreistag Rheinland-Pfalz

Mainz, den 04.11.2021

Az.: 773-200 Fr/Bc

R E S O L U T I O N

Kein zukunftsfähiger ÖPNV ohne Finanzierungskonzept!

1. Die Corona-Pandemie hat zu einem massiven Fahrgasteinbruch im ÖPNV geführt. Davon hat sich der Linienverkehr mit Bussen und Bahnen bis heute noch nicht erholt. Wann das Niveau des Vorkrisenjahres 2019 wieder erreicht sein wird, ist auf längere Sicht nicht abzusehen. Für die Kreise hat dies auf absehbare Zeit erhebliche Defizite im Bereich des ÖPNV zur Folge.
2. Deutliche Mehrkosten werden darüber hinaus durch die erfolgten und die noch zu erwartenden Tarifsteigerungen im privaten Omnibusgewerbe entstehen, die die kommunalen Aufgabenträger nach den Vorstellungen des Landes komplementär zum Land zur Hälfte mitfinanzieren sollen. Diese Mehrkosten treten zu den Mehraufwendungen hinzu, die im ÖPNV durch massiv steigende Energiepreise entstehen; auch die finanziellen Auswirkungen des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge sind dabei im Auge zu behalten.
3. Bei der Schülerbeförderung geht die Schere zwischen dem tatsächlichen Ausgleichsbedarf der Kreise und den Ausgleichszuweisungen des Landes für die Schülerbeförderung nach § 15 des Landesfinanzausgleichsgesetzes Jahr für Jahr weiter auseinander. Ausgehend von einer Deckungsquote von über 90 % im Jahr 2014 ist der Deckungsgrad des Defizits mittlerweile auf einen Wert von rd. 66 % abgerutscht. Das ist für die Kreise finanziell nicht mehr verkraftbar.
4. Das neue Nahverkehrsgesetz (NVG) weist den Kommunen den ÖPNV als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit zu. Die künftig angeordnete Finanzierung des ÖPNV ist derzeit jedoch völlig intransparent. Weder das neue NVG noch die Entwürfe der Landesregierung zu einer Verbandsordnung der Zweckverbände ÖPNV beantworten die Fragen der Finanzierung und der Finanzierungsströme zu den kommunalen Aufgabenträgern, z. B. denjenigen
 - zur Kompensation der früheren Zuweisungen nach der alten Fassung des § 10 NVG
 - zur künftigen konkreten Finanzierung der lokalen Linien

- zur Auskömmlichkeit der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz für Leistungsbestellungen auch vor dem Hintergrund der Energie- und Verkehrswende
 - zur längerfristigen Finanzplanung und zur Absicherung von Leistungsbestellungen mit Verpflichtungsermächtigung im Landeshaushalt
- zufriedenstellend und nachvollziehbar.

5. Noch bevor die Verbandsordnungen der Zweckverbände gemeinsam verabschiedet werden, erwarten die Kreise von der Landesregierung die Vorlage eines zukunftsfähigen Finanzierungskonzeptes für den ÖPNV, aus dem sich ergibt, wie der ÖPNV die unter Ziff. 1 bis 3 beschriebenen finanziellen Herausforderungen so bewältigen kann, dass er den Ansprüchen als elementarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und als Hoffnungsträger einer erfolgreichen Verkehrswende gerecht werden kann. Die Kreise halten zudem eine Weiterführung des am 31.12.2021 auslaufenden ÖPNV-Rettungsschirms für dringend erforderlich.



Per E-Mail

Laut Verteiler

DIE STAATSEKRETÄRIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
<http://www.mkuem.rlp.de>

Mein Aktenzeichen
MB-02 1-6-1/2021-96#1
Referat MB1

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail
Christian Heitzmann
christian.heitzmann@mkuem.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-4470
06131 16-174470

Umgang mit den Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP

Sehr geehrte Damen und Herren,

der derzeitige Tarifkonflikt im privaten Busgewerbe ist Ausdruck einer Problematik, die die Erfüllung des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge für Bürgerinnen und Bürger gefährdet. In dieser schwierigen Lage möchte das Land Rheinland-Pfalz die für den ÖPNV zuständigen kommunalen Aufgabenträger unterstützen.

Seitens der Arbeitnehmerseite wird darauf verwiesen, dass durch das derzeit vergleichsweise niedrige Lohnniveau in diesem Sektor eine Abwanderung von Fahrpersonal in andere (Bundes-)Länder oder Branchen sowie mangelnder Nachwuchs in diesem Berufsfeld droht. Somit wären dann wichtige Aufgaben wie die Schülerbeförderung künftig nicht mehr sichergestellt.

Die Arbeitgeberseite betont dagegen, dass deutlich überproportionale Lohnabschlüsse bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zum Zeitpunkt der Vergaben nicht vorhersehbar waren und folglich die Zusatzkosten die Verkehrsunternehmen in ihrem wirtschaftlichen Bestand gefährden würden.

1/2

Verkehrsanbindung

☺ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. ☺ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten

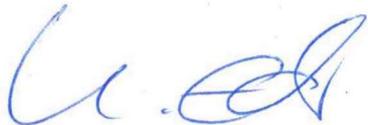
Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)

Vor dem Hintergrund dieser Situation hat sich die Landesregierung zu einem besonderen Schritt entschieden und unterstützt die Aufgabenträger des ÖPNV dabei, einen finanziellen Zuschuss zur Lösung des Konflikts zu leisten. Gemäß der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP)“ übernimmt das Land bis zu 50% der Kosten des Zuschusses, weitere 50% müssten von den jeweiligen Aufgabenträgern übernommen werden.

Die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) wird – vor dem Hintergrund der gesetzlichen Pflichtaufgabe ÖPNV - diese Ausgaben der Aufgabenträger nicht als freiwillige Leistung werten.

Wir hoffen, durch das gemeinsame Engagement des Landes und der Aufgabenträger im Sinne der Bürgerinnen und Bürger zur schnellstmöglichen Lösung des aktuellen Konflikts beizutragen.

Mit freundlichen Grüßen,



Katrin Eder

