öffentlich

Beschlussvorlage			
Betreff			
Auslaufen der Bestandsbetrauungen in der ÖSPV-Finanzierung/Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems			
Organisation	**Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag**	**Datum**	**lfd. Nr. BPL**
AöR	**N/VIII/2014/0507**	**27.02.2014**	**7**

Beratungsfolge	**Zuständigkeit**	**Sitzungstermin**	**Ergebnis**
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	24.03.2014	☐
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	27.03.2014	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Empfehlung	28.03.2014	☐
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	28.03.2014	☐

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen und der Verwaltungsrat der VRR AöR empfehlen der Verbandsversammlung des Zweckverbands VRR folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Verbandsversammlung stimmt der Anpassung des VRR-Finanzierungssystems gemäß dieser Drucksache (einschließlich Anlagen) zu, unter der Bedingung, dass die Abstimmung mit dem Finanzministerium NRW zu keinen Änderungen der steuerlichen Beurteilung in Bezug auf die bisherigen Abstimmungen führt.
2. Die Verbandsversammlung beschließt die in der vorliegenden Anlage 1 zu dieser Beschlussvorlage enthaltenen Änderungen der Finanzierungsrichtlinie.
3. Die Verbandsversammlung beschließt die in der vorliegenden Anlage 2 zu dieser Beschlussvorlage enthaltenen Änderungen der Zweckverbandssatzung des Zweckver-

bands VRR.

4. Die Verbandsversammlung ermächtigt die VRR AöR, zur Umsetzung der Finanzierungsrichtlinie und zur beschleunigten Abwicklung der einzelnen Verwaltungsverfahren Durchführungsbestimmungen zur Finanzierungsabwicklung zu erlassen. Die Durchführungsbestimmungen zur Finanzierungsabwicklung sind der Verbandsversammlung zur Kenntnis zu geben.
5. Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten/Kreistagen der Verbandsmitglieder, folgenden Beschluss zu fassen:
   a. Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... beschließt, dass die Aufgaben gem. § 5a der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR im Rahmen einer Mandatierung auf den Zweckverband VRR übertragen werden.
   b. Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... stellt fest, dass er als Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG NRW mit den weiteren Aufgabenträgern/zuständigen Behörden im Verbandsgebiet des Zweckverbands VRR eine Gruppe von Behörden im Sinne des Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bildet.
   c. Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... stimmt der Anpassung des VRR-Finanzierungssystems gem. der Drucksache Nr. N/VIII/2014/0507 des VRR einschließlich der Anlagen zu.
   d. Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... stimmt der Anpassung der Finanzierungsrichtlinie des VRR (insbesondere der darin aufgezeigten Aufgabenverteilung) sowie der Anpassung der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR zu.
   e. Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... beschließt, dass die Finanzierung von kommunalen Verbundverkehrsunternehmen, an denen die Stadt...../ der Kreis ..... beteiligt ist, weiterhin im Rahmen der Regelungen der § 19c der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR durchgeführt wird.
   f. Soweit erforderlich, führt die Stadt...../ der Kreis ..... (Eigentümer) einen entsprechenden gesellschaftsrechtlichen Beschluss zur Konkretisierung der Vorgaben nach § 19c der Zweckverbandssatzung des VRR herbei. Die Aufgabenträger der betroffenen Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR eingehalten werden.
   g. Der Zweckverband VRR erhält eine Mitteilung über diesen Beschluss.
6. Spätestens im letzten Sitzungsblock des Jahres 2014 wird der Vorstand der VRR AöR Empfehlungen für Betrauungen im Rahmen der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von nicht kommunalen Verkehrsunternehmen und Empfehlungen für Betrauungen im Rahmen der Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an den Randlagen des Gebiets des Zweckverbands VRR zur Beschlussfassung vorlegen.

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Vorbemerkungen

Am 3. Dezember 2009 trat die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft. Diese enthält eine Übergangsregelung in Art. 8, die bewirkt, dass die Vergaberegelungen des Art. 5 nicht anzuwenden sind, wenn zu diesem Zeitpunkt Bestandsbetrauungen existieren.

Im VRR liegen aktuell i. d. R. Bestandsbetrauungen vor, deren Laufzeit in den meisten Fällen bis Ende 2019 befristet ist. Allerdings laufen einzelne Bestandsbetrauungen früher aus (z. B. Stadt Wuppertal bereits Ende des Jahres 2016). Da das Verfahren für Anschlussregelungen in der Form der Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber unter Beachtung der Regelungen des PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhebliche Vorlaufzeiten benötigt (nach herrschender Meinung mindestens 27 Monate), besteht schon im Jahr 2014 Handlungsbedarf, um eine abgestimmte verbundweite Vorgehensweise auch bereits im Fall der Stadt Wuppertal zu gewährleisten.

Da die meisten Aufgabenträger im VRR auch gleichzeitig Eigentümer eines Verkehrsunternehmens sind, ist davon auszugehen, dass die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Option einer Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an einen internen Betreiber in den meisten Fällen angestrebt wird.

Um eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber durchführen zu können, muss das zu betrauende Verkehrsunternehmen die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen. Für die Einhaltung dieser Voraussetzungen einer Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber ist der Aufgabenträger zuständig. Zu den Voraussetzungen gehören:

- die Zuständigkeit der Behörde bzw. der Gruppe von Behörden
- die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle
- der Bezug auf das Zuständigkeitsgebiet
- das Einhalten des Wettbewerbsverbots
- das Einhalten der Selbsterbringungsquote

Die nachfolgenden Ausführungen zur Weiterentwicklung des VRR-Finanzierungssystems aufgrund des Auslaufens der Bestandsbetrauungen basieren auf folgenden Prämissen:

- Die Finanzierungsübertragung auf die VRR AöR hat weiterhin Bestand.
- Von den Aufgabenträgern werden Betrauungen im Rahmen von Direktvergaben an interne Betreiber angestrebt.
- Die heutigen Verkehrsbeziehungen/-verflechtungen sollen (weitestgehend) erhalten bleiben.

Folgende Informationen wurden bereits bekanntgemacht:
- Ausführungen in den Sachstandsberichten der Sitzungsblöcke 2013
- Informationsveranstaltung für die Verwaltungen der Aufgabenträger Anfang September 2013 (incl. Zusammenstellung der häufig gestellten Fragen)
- Bericht in der Informationsveranstaltung für den Verwaltungsrat der VRR AöR im Oktober 2013
- ausführlicher Sachstandsbericht für den Dezember-Sitzungsblock 2013 (incl. erster Entwurf der Änderung der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR; Drucksache N/VIII/2013/0482)
- Bericht und Darstellung von Alternativen in der Sondersitzung des Arbeitskreises der Aufgabenträger im VRR Ende Januar 2014
- Einbindung der Arbeitskreise der Verkehrsunternehmen

Diese Beschlussvorlage ist wie folgt aufgebaut:
- In der Beschlussvorlage selbst wird der Sachverhalt dargestellt.
- Die Anlage 1 dieser Beschlussvorlage stellt die notwendigen Anpassungen in der Finanzierungsrichtlinie des VRR dar. Die Anpassungen sind (soweit möglich und sinnvoll) in synoptischer Form aufbereitet.
- Anlage 2 enthält den Entwurf der möglichen Änderungen der nach jetzigem Stand wesentlichen Punkte der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR, wie sie im Dezember-Sitzungsblock 2014 beschlossen werden soll.

2. VRR-Modell für Betrauungen im Rahmen von Direktvergaben an einen internen Betreiber im Verbundraum VRR

Am Beispiel der Stadt Bochum werden die vielfältigen Verkehrsbeziehungen im Verbundraum Rhein-Ruhr verdeutlicht.

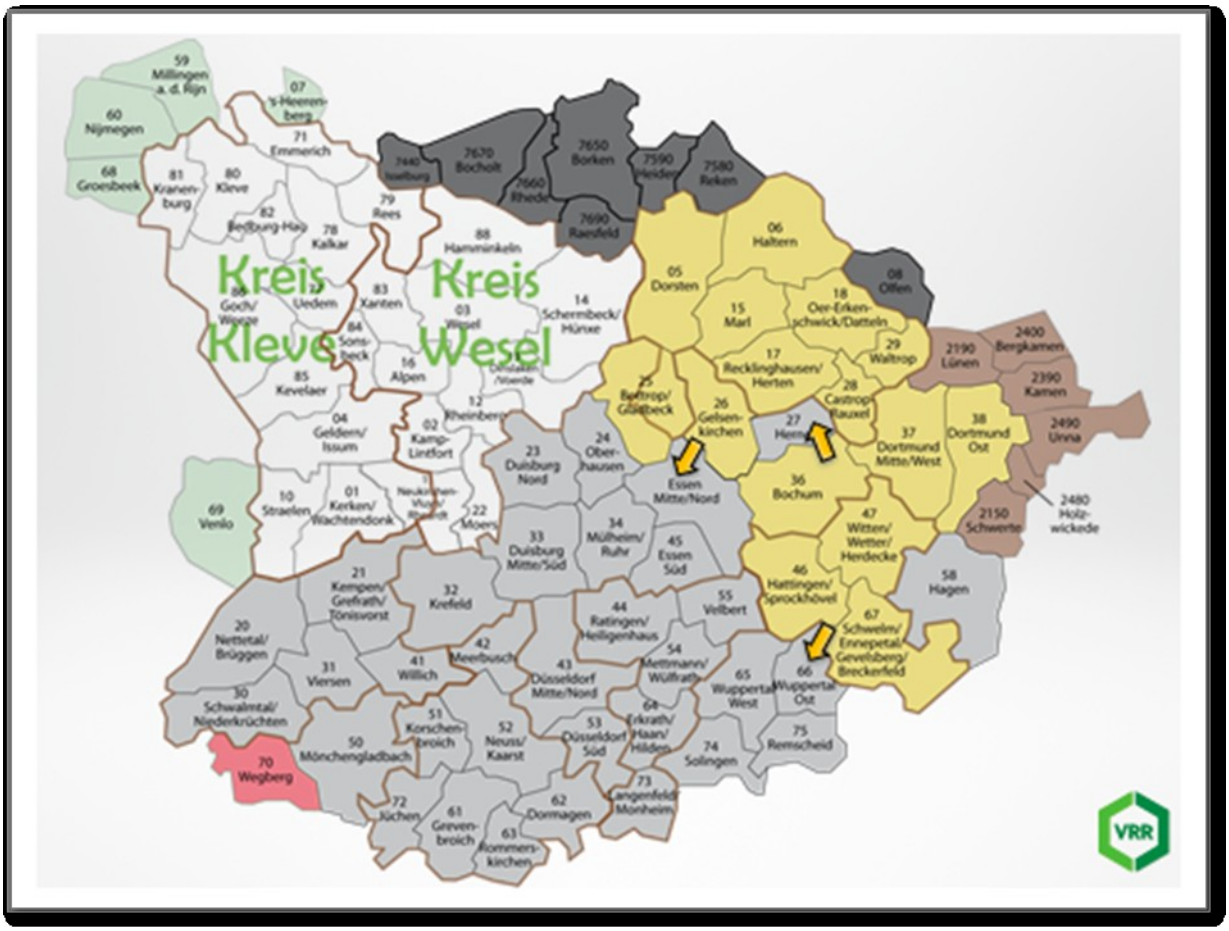

Bild 1: Verkehrsbeziehungen Stadt Bochum

Aufgrund der gemeinsamen Eigentümerschaft der Städte Bochum und Gelsenkirchen an der BOGESTRA muss die Stadt Bochum für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an die BOGESTRA als internen Betreiber mindestens eine Gruppenbildung mit der Stadt Gelsenkirchen eingehen.

Die Stadt Gelsenkirchen ist neben dem Kreis Recklinghausen und der Stadt Bottrop zusätzlich zur Eigentümerschaft der BOGESTRA an der Vestischen beteiligt. Daher erweitert sich das Gebiet der Gruppenbildung der Stadt Bochum für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an die BOGESTRA mindestens auf die Stadt Gelsenkirchen, den Kreis Recklinghausen und die Stadt Bottrop.

Im Kreis Recklinghausen (Castrop-Rauxel) unterhält die DSW21 einen Betriebshof. Wird eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an die DSW21 angestrebt, muss die Stadt Dortmund in die vorgenannte Gruppenbildung (Städte Bochum, Gelsenkirchen und Bottrop sowie Kreis Recklinghausen) einbezogen werden.

Die BOGESTRA unterhält im Ennepe-Ruhr-Kreis (Witten) einen Betriebshof. Soll dieser Be-

triebshof mit seinen verkehrlichen Verflechtungen weiterhin durch die BOGESTRA betrieben werden, muss der Ennepe-Ruhr-Kreis mindestens mit den Städten Bochum und Gelsenkirchen eine Gruppenbildung eingehen oder der aufgezeigten Gruppenbildung beitreten.

Die EVAG erbringt auf der Linie 107 Verkehrsleistungen mit der Straßenbahn auf dem Gebiet der Stadt Gelsenkirchen. Vorausgesetzt, diese Verkehrsleistung soll wie bisher durch die EVAG erbracht werden, müsste die Stadt Essen in die Gruppenbildung eingebunden werden. Auch gibt es enge verkehrliche Verflechtungen zwischen der Stadt Herne und der BOGESTRA. Auswirkungen auf Gruppenbildungen aus diesen Verflechtungen sind möglich und müssen betrachtet werden.

Ausgehend von den in den Vorbemerkungen (Punkt 1 dieser Beschlussvorlage) aufgezeigten Prämissen und wie am Beispiel der Stadt Bochum gezeigt, ist im Gebiet des Zweckverbands VRR die Bildung von Gruppenstrukturen in fast allen Fällen unausweichlich. Nur so lässt sich ein wesentliches Kriterium der Verordnung, nämlich das der Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle, erfüllen.

Auf Wunsch kann allen Aufgabenträgern eine Darstellung analog des aufgezeigten Beispiels für ihr jeweiliges Aufgabenträgergebiet und/oder das Bedienungsgebiet des eigenen Verkehrsunternehmens zur Verfügung gestellt werden.

Das Beispiel „Bochum“ lässt sich analog auf andere Aufgabenträger mit starken verkehrlichen Verflechtungen (z. B. VIA-Gruppe, Stadt Düsseldorf etc.) übertragen. In Verbindung mit den sich überschneidenden Bedienungsgebieten des jeweils eigenen Verkehrsunternehmens ergeben sich multiple Gruppenkonstellationen, die entsprechend aufwendige formale Konstruktionen (z. B. GkG, GO NRW) erforderlich machen würden.

Da im Bereich des VRR enge verkehrliche Verflechtungen bestehen, sind voraussichtlich kaum einzelne Direktbeziehungen zwischen der zuständigen Behörde und dem bedienenden Verkehrsunternehmen zu finden. Vielmehr würde eine nicht unerhebliche Anzahl von Gruppen von Behörden benötigt, um diesen Verflechtungen gerecht zu werden und eine Betrauung im Rahmen von Direktvergaben auf dem Gebiet des VRR flächendeckend durchzuführen. Mit jedem zusätzlichen Gruppenmitglied wird der Abstimmungs- und Klärungsbedarf größer. Insbesondere müssen Regelungen zwischen den Aufgabenträgern über die Finanzierung von gebietsübergreifenden ÖSPV-Leistungen getroffen werden, um eine angemessene, auskömmliche und rechtssichere Finanzierung zu gewährleisten.

An dieser Stelle setzt das VRR-Modell für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber im Verbundraum Rhein-Ruhr (im Folgenden: VRR-Modell) an.

Im Innenverhältnis bleibt es weiterhin bei der Zuständigkeit der Ausgestaltung des ÖPNV durch die Aufgabenträger. Die Aufgabenträger legen das konkrete Leistungsangebot und die entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für das jeweils eigene Gebiet fest.

Zum einen werden dabei im Innenverhältnis zwischen Verkehrsunternehmen und Eigentümer-Aufgabenträger die Einflussnahme und Kontrollrechte des Eigentümers auf gesellschaftsrechtlichem Wege über Beschlüsse und Weisungen sichergestellt. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist es ausreichend, wenn innerhalb der Gruppen von zuständigen Behörden wenigstens eine zuständige, örtliche Behörde die Kontrolle ausübt.

Der Betrauungsbeschluss des Eigentümers konkretisiert die Verpflichtungen aus der fahrplanmäßigen Verkehrsbedienung und die finanzierungsrelevanten, gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eigentümers.

Die mitbedienten Aufgabenträger können das Kontrollkriterium bei mitbedienenden Verkehrsunternehmen alleine nicht erfüllen. Daher müssen die Aufgabenträger für die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an das mitbedienende Verkehrsunternehmen im Zuge des Zusammenwirkens als Gruppe von Behörden eine Vollmacht zur Abwicklung der Betrauung an den Eigentümer-Aufgabenträger aussprechen bzw. der Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an das mitbedienende Verkehrsunternehmen durch den Eigentümer-Aufgabenträger zustimmen. Inhalt dieser Vollmacht ist, dass der Eigentümer-Aufgabenträger als Handelnder die Umsetzung des vorher mit den mitbedienten Aufgabenträgern abgestimmten konkreten Leistungsangebots und die entsprechenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauen. Der Eigentümer-Aufgabenträger spricht dann die Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen aus und nimmt dabei Bezug auf die Ratsbeschlüsse/Kreistagsbeschlüsse der mitbedienten Aufgabenträger.

Im Außenverhältnis handelt der VRR im eigenen Namen für die Finanzierung (per Delegation) und im fremden Namen für die Abwicklung der Betrauung (per Mandatierung). Im Rahmen dieser Verantwortlichkeiten und Aufgaben stellt er durch die Verpflichtung im Bescheid fest, dass eine Betrauung vorliegt. Dies ermöglicht den Erlass eines Finanzierungsbescheids. Außerdem tritt hiermit die Außenwirkung der Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an den internen Betreiber ein.

Die Eigentümer-Aufgabenträger machen wie bisher i. d. R. von der Möglichkeit der Umlagenkürzung nach § 19c Zweckverbandssatzung Gebrauch und kürzen ihren Umlagebetrag um die über gesellschaftsrechtlichen Wege sichergestellte Finanzierung ihrer Verkehrsunternehmen (z.B. über Einlagen/Querverbund). Nettozahllasten aus der Mitbedienung (Spitzenausgleich) werden auf hoheitlicher Ebene verrechnet. Wegen der anderweitigen Deckung wird nach beihilfe- und zuwendungsrechtlicher Prüfung seitens des VRR wie bisher ein negativer Finanzierungsbescheid erlassen.

Das VRR-Modell wird damit den unterschiedlichen, zu berücksichtigenden Zuständigkeiten gerecht. Diesem Sachverhalt wird dadurch Rechnung getragen, dass die bisherigen Zuständigkeiten erhalten bleiben und nur für den Bereich der Gruppenbildung eine mandatierende Aufgabenübertragung auf den VRR erfolgen soll.

Das folgende Schaubild stellt die Zusammenhänge bespielhaft bezogen auf Städte dar (für Kreise gilt Entsprechendes):

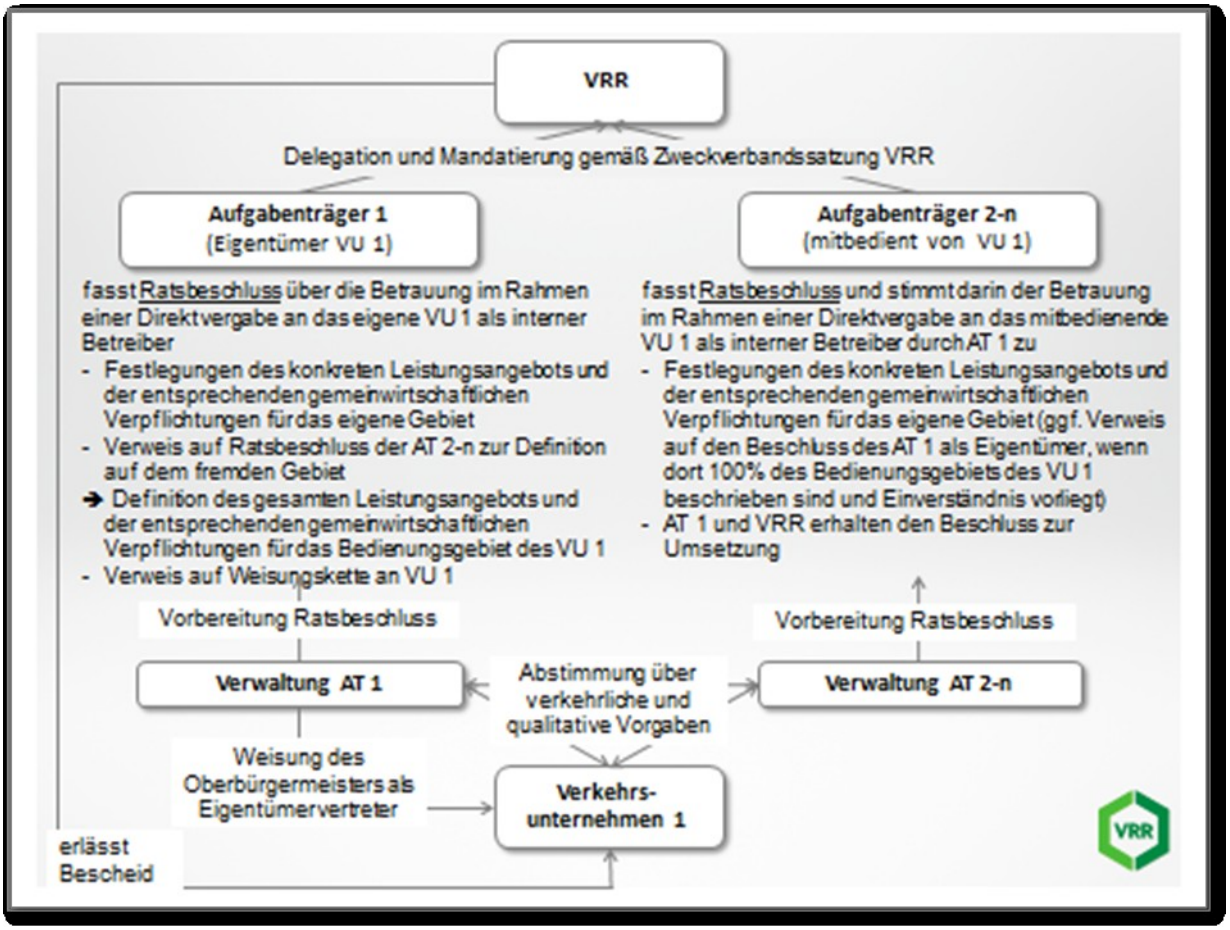

Bild 2: Zusammenhänge im VRR-Modell für Betrauungen im Rahmen von Direktvergaben an einen internen Betreiber im Verbundraum VRR

Die Grundsatzentscheidung über die generelle Ausrichtung der zukünftigen Ausgestaltung

des ÖSPV im Aufgabenträgergebiet obliegt alleine den Aufgabenträgern (erster Schritt). Die Beschlussfassung erfolgt auf Initiative der Verwaltung des Aufgabenträgers an den entsprechenden Rat / Kreistag. Diese Grundsatzentscheidung kann im Ausnahmefall auch eine Entscheidung der laufenden Verwaltung sein und muss dann nicht durch einen Beschluss des Rats / des Kreistags erfolgen. Die VRR AöR muss an diesem Schritt nicht beteiligt werden.

Im nächsten Schritt (zweiter Schritt) prüft die Verwaltung des Aufgabenträgers, ob die gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber eingehalten werden. Die VRR AöR muss an diesem Schritt nicht beteiligt werden. Trotzdem ist es ratsam, bereits in diesem Stadium einen Abgleich mit dem VRR-Finanzierungssystem vorzunehmen. Als Hilfestellung für diesen Schritt wird die VRR AöR Muster für Formulierungen und Checklisten bereitstellen.

Beim dritten Schritt setzt das VRR-Modell an. Um eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber im Rahmen einer Gruppe von Behörden durchführen zu können, müssen integrierte Personenverkehrsdienste gem. Art. 2 Bst. m Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorliegen. Dies bedeutet, dass die Beförderungsleistungen innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden müssen und dafür ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan bestehen.

Mit dem VRR besteht bereits eine Einheit, in der die Beförderungsleistungen die Vorgaben für integrierte Personenverkehrsdienste im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfüllen (= Verbündeprivileg). Durch die Gruppenbildung im VRR kann den vielfältigen Überkreuzbeziehungen zwischen den Aufgabenträgern/Anteilseignern/Unternehmen Rechnung getragen werden und die damit verbundenen Probleme, welche sich aus dem räumlichen Tätigkeitsverbot gem. Art. 5 Abs. 2 Bst. b Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergeben, gelöst werden. Gleichzeitig werden die bestehenden Strukturen des VRR den engen verkehrlichen Verflechtungen gerecht, und es entfällt eine aufwändige Gruppenbildung. Daher wird eine verbundweite einheitliche Lösung angestrebt, da diese alle Fragestellungen, die mit einer Gruppenbildung zusammenhängen, beantwortet. Innerhalb des VRR-Modells sind automatisch alle Gruppenkonstellationen abgebildet. Hierbei bleiben die bestehenden Zuständigkeiten und Aufgabenverteilungen erhalten.

Wie bereits gesagt, wird das VRR-Modell den unterschiedlichen, zu berücksichtigenden Zuständigkeiten gerecht. Gleiches gilt für die unveränderte Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten (z. B. Einlagen, steuerlicher Querverbund). Diesen Sachverhalten wird dadurch Rech-

nung getragen, dass die bisherigen Zuständigkeiten erhalten bleiben und nur für den Bereich der Gruppenbildung eine mandatierende Aufgabenübertragung auf den VRR erfolgen soll.

Die Beteiligung der VRR AöR findet sich unter Punkt 3 in den Verantwortlichkeiten und Aufgaben im VRR-Modell.

Im nächsten Schritt (vierter Schritt) stimmen sich die Aufgabenträger, soweit sie von den selben Verkehrsunternehmen bedient werden, über die Planung und Festlegung des konkreten Leistungsangebots sowie die Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots und über die Festlegung der Inhalte des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und der konkreten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ab. Die VRR AöR muss an diesem Schritt nicht beteiligt werden

Der fünfte Schritt besteht aus dem Beschluss des Rats / des Kreistags über die geplante Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen im Sinne der Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Entscheidung wird auf Basis der Vorlage für die Räte / Kreistage und der Machbarkeitsprüfung der Verwaltung des Aufgabenträgers getroffen. Außerdem muss der Rat / Kreistag beschließen, wie mit weiteren auf dem Gebiet des Aufgabenträgers erbrachten Verkehrsleistungen umgegangen werden soll. Ggf. wird hier Bezug genommen auf die Beschlüsse bzgl. einer Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe der Aufgabenträger, die Eigentümer von bedienenden Verkehrsunternehmen sind (Herstellung eines Dreiecksverhältnisses). Die VRR AöR muss an diesem Schritt nicht beteiligt werden. Als Hilfestellung werden Muster für eine Beschlussvorlage an die Hand gegeben.

Die getroffene Entscheidung bzgl. einer Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen als internen Betreiber muss gem. Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden (sechster Schritt). Hierbei sind folgende Informationen zu veröffentlichen:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde (Federführer/zuständige Vergabestelle)
- Art des geplanten Vergabeverfahrens
- die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete

Durch die mandatierende Aufgabenübertragung auf die VRR AöR werden die betroffenen Aufgabenträger und die VRR AöR gemeinschaftlich und in Abstimmung die Vorabbekannt-

machung vornehmen. Die VRR AöR wird formal in der Außenwirkung als Vergabestelle auftreten. Die Bearbeitung von Rügen und Nachprüfungsverfahren wird jeweils im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern durch die VRR AöR übernommen.

Soweit dies nicht bereits durch den Grundsatzbeschluss erfolgt ist, entscheidet der Rat / der Kreistag des Aufgabenträgers nach Ablauf der Veröffentlichungsfrist, dass die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an das eigene Verkehrsunternehmen im Sinne der Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt (siebter Schritt). Die VRR AöR muss an diesem Schritt nicht beteiligt werden. Muster werden als Hilfestellung für eine Beschlussvorlage bereitgestellt.

Zur Erhöhung der Rechtssicherheit empfiehlt die VRR AöR, die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an den internen Betreiber gem. § 101b Abs. 2 GWB im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen (achter Schritt). Somit endet die Frist zur Geltendmachung der Unwirksamkeit 30 Kalendertage nach Veröffentlichung der Bekanntmachung. Die betroffenen Aufgabenträger und die VRR AöR werden gemeinschaftlich und in Abstimmung die Veröffentlichung vornehmen. Die VRR AöR wird formal in der Außenwirkung als Vergabestelle auftreten. Die Bearbeitung von Rügen und Nachprüfungsverfahren wird jeweils im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern durch die VRR AöR übernommen.

Da die Beschlussfassung des Rats / des Kreistags eines Aufgabenträgers keine rechtsverbindliche Wirkung auf das zu betrauende Verkehrsunternehmen entfaltet, muss diese Rechtsverbindlichkeit hergestellt werden (neunter Schritt). Im VRR-Modell wird dies i. d. R. über die Eigentümerebene geschehen (= Innenverhältnis). Im Außenverhältnis handelt der VRR im eigenen Namen für die Finanzierung (per Delegation) und im fremden Namen für die Abwicklung der Betrauung (per Mandatierung). Im Rahmen dieser Verantwortlichkeiten und Aufgaben stellt er durch die Verpflichtung im Bescheid fest, dass eine Betrauung vorliegt. Dies ermöglicht den Erlass eines Finanzierungsbescheids. Außerdem tritt hiermit die Außenwirkung der Betrauung im Rahmen der Direktvergabe an den internen Betreiber ein.

Der letzte Schritt (zehnter Schritt) umfasst die Durchführung der Finanzierung. Durch die Mandatierung der VRR AöR und Nutzung von Mustern und Checklisten werden die Regularien des VRR-Finanzierungssystems übernommen. Daher ist der Ablauf der Finanzierung unverändert zum heutigen Vorgehen. Dies bedeutet:

- Die Höhe der Finanzierung wird in lokalen Anhörungsgesprächen zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen festgelegt und findet Eingang in den Verbundetat

/ die Ergebnisrechnung
- Die VRR AöR erlässt einen Finanzierungsbescheid.
- Die VRR AöR führt die hoheitliche Umlagenrechnung und den Spitzenausgleich durch.
- Die VRR AöR stellt die zulässige Höhe der Finanzierung fest.
- Die Verwendungsnachweis- und Anhangsprüfung sowie die Überkompensationskontrolle werden von der VRR AöR durchgeführt.

Das aufgezeigte VRR-Modell bezieht sich nur auf die Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an interne Betreiber. Da nicht kommunale Verkehrsunternehmen keine örtlich zuständige Behörde als Eigentümerin haben, die eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle auf sie ausübt, ist eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an sie als interner Betreiber nicht möglich.

Weiterhin erstreckt sich das VRR-Modell nur auf den Raum des Zweckverbands VRR. Da einzelne Verkehrsunternehmen im VRR nicht unerhebliche Verkehrsleistungen in zweckverbandsfremden Räumen erbringen, müssen für Aufgabenträger, die Eigentümer dieser Verkehrsunternehmen sind, Ergänzungen erarbeitet werden.

3. Verantwortlichkeiten und Aufgaben im VRR-Modell für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber im Verbundraum VRR

Damit das VRR-Modell zum Tragen kommen und die VRR AöR mit ihren Strukturen als Verbindung zwischen allen Aufgabenträgern fungieren kann, ist im Außenverhältnis eine zusätzliche Mandatierung von Aufgaben gegenüber dem VRR notwendig.

Im Unterschied zur Delegation bedeutet die Mandatierung, dass ausschließlich die Durchführung der Aufgaben auf den VRR übergeht. Die Zuständigkeit und Verantwortung für die Aufgabe bleibt bei dem jeweiligen Aufgabenträger. Die VRR AöR wird nur mit der Durchführung der Aufgaben im Sinne des jeweiligen Aufgabenträgers betraut.

Im Rahmen des VRR-Modells sind die Verantwortlichkeiten und Aufgaben zwischen den Aufgabenträgern und dem VRR wie folgt definiert:

Bei den Aufgabenträgern liegen folgende Verantwortlichkeiten:
- Planung und Festlegung des konkreten Leistungsangebots und Definition der Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots (incl. Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern)

- Festlegung der Inhalte des öffentlichen Dienstleistungsauftrags und der konkreten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (incl. Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern)
- Festlegung der Laufzeit der Direktvergabe
- Vorgabe von Sozial- und Qualitätsstandards
- Vorgabe von Subunternehmerquoten
- Sicherstellung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe
- Beschlussfassungen über Direktvergaben einschließlich der Beschlussfassung über die Vorabbekanntmachungen
- Umsetzung der Direktvergabe durch Herbeiführung und Überwachung der erforderlichen Beschlüsse und Regularien der jeweils zuständigen Organe
- Erstellung des Nahverkehrsplans

Bei der VRR AöR liegen durch die bereits bestehende Delegation heute schon folgende Verantwortlichkeiten:
- Erarbeitung der Durchführungsvorschriften zur Einnahmenaufteilung
- Finanzierungsabwicklung

Im Rahmen einer Mandatierung würden folgende Aufgaben zur Abwicklung/Durchführung an die VRR AöR übertragen:
- Abstimmung des Inhalts der Vorabbekanntmachungen mit den betroffenen Aufgabenträgern und Veröffentlichungen der von den Aufgabenträgern beschlossenen Vorabbekanntmachungen
- Hinwirkung auf die Abstimmung der direkt zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge zwischen den jeweils betroffenen Aufgabenträgern
- Veröffentlichung der Bekanntmachung der gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge gemäß § 101b Abs. 2 Satz 2 GWB
- Veröffentlichung der Bekanntmachung der gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge gemäß § 101b Abs. 2 Satz 2 GWB bei Notmaßnahmen im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern
- Entgegennahme und Bearbeitung von Anträgen und Rügen und Durchführung von Nachprüfungsverfahren jeweils im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern

Die Regelungen für Aufgabenverteilung, Verantwortlichkeiten und Mandatierung werden in der Zweckverbandssatzung des Zweckverbands VRR geregelt. Hierfür wird der § 5a neu aufgenommen (➔ siehe Anlage 2 dieser Beschlussvorlage). In der Finanzierungsrichtlinie

des VRR sollen diese Punkte ebenfalls geregelt werden (➔ siehe Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).

4. Fazit

Die notwendigen Schritte für eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber sind beim VRR-Modell identisch mit einem Verfahren ohne Beteiligung des VRR. Das VRR-Modell stellt somit eine vereinfachte Möglichkeit (Alternative) für die Aufgabenträger dar, um Betrauungen im Rahmen von Direktvergaben an einen internen Betreiber durchzuführen. Es ermöglicht, auf eine „Kleingruppenlösung“ zu verzichten.

Beim VRR-Modell sind sämtliche Gruppenkonstellationen möglich, aber nicht zwingend erforderlich oder gar verpflichtend. In den räumlichen Grenzen des VRR-Modells bestehen keine Tätigkeitsverbote. Vielmehr ist gewährleistet, dass alle Verkehrsbeziehungen abgebildet werden.

Im VRR-Modell bleibt die bekannte Aufgabenverteilung bestehen, und das bisherige Verfahren wird beibehalten. Auch die bestehende Finanzierungssystematik bleibt erhalten. Anstelle der Bestandsbetrauung tritt lediglich der Beschluss über eine Betrauung im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber.

Aufgrund der Trennung zwischen Außen- und Innenwirkung kann - wie bisher - eine vertragsähnliche Gestaltung vermieden werden.

Es kommt zu keiner Steigerung der Personalaufwendungen bei der VRR AöR, d. h. die Abwicklung erfolgt über das bestehende Team. Ein evtl. Mehraufwand durch ggf. höhere Beratungsleistungen ist nur temporär (vgl. Verfahren Langenfeld und die konkretisierenden Betrauungsbeschlüsse).

Die VRR AöR leistet Unterstützung bei der Lösung von Fragestellungen in den Randgebieten und bei nicht kommunalen Verkehrsunternehmen.

Darüber hinaus wird die VRR AöR im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern Rügen bearbeiten und Nachprüfungsverfahren durchführen. Die VRR AöR hat bereits diverse Nachprüfungsverfahren im SPNV durchgeführt. Daher hat sie eine hohe Kompetenz in Fragestellungen zu Nachprüfungsverfahren erworben, die auch für Nachprüfungsverfahren im Rahmen von Direktvergaben an interne Betreiber von Nutzen sind.

Ein Grundsatzbeschluss zu einer verbundweiten Lösung hat keine präjudizierende Wirkung für die Zukunft, weder für eine Vergabeentscheidung noch für eine operative Abstimmung in lokalen „Untergruppen“. Vielmehr sind im VRR-Modell sämtliche Gruppenkonstellationen möglich, aber nicht zwingend oder verpflichtend.

6. klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der geografischen Geltungsbereiche (Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),

7. ggf. objektive und transparente Aufstellung von Art und Umfang eines gewährten Ausschließlichkeitsrechts (Art. 4 Abs. 1 Buchst. b ii Verordnung (EG) Nr. 1370/2007),

8. Befristung (Art. 4 Abs. 3 und 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), sowie

9. ggf. Angaben und Bedingungen zur Vergabe von Unteraufträgen (Art. 4 Abs. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Die Eigentümergebietskörperschaften leisten dem Zweckverband Amtshilfe gemäß § 5 VwVfG NRW bei der abschließenden Prüfung der Voraussetzungen der Nrn. 1, 2, 5 und 7 nach folgendem Verfahren:

- Die genannten Voraussetzungen werden von der Eigentümergebietskörperschaft rechtzeitig vor Erlass des Bescheids und während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelmäßig geprüft.
- Die Ergebnisse einer solchen Prüfung sind amtlich beglaubigen zu lassen, zu begründen und dem Zweckverband in Textform (§ 126b BGB) zu übermitteln.
- Die Eigentümergebietskörperschaft haftet gegenüber dem Zweckverband für die Ergebnisse der Prüfung.