

# Große Kreisstadt Görlitz



## Beschlussvorlage

STR/0223/14-19

Geschäftsbereich/Amt	01 - Büro des Oberbürgermeisters
Bezugs-Nr.	I/01/05/16
Amtsleiter/in	
Vorlagen-Datum	06.06.2016

Gremium	Termin	Beratungsstatus	Öffentlichkeitsstatus
Verwaltungsausschuss	08.06.2016	vorberatend	nichtöffentlich
beratender Ausschuss Wirtschaft und Stadtentwicklung	15.06.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Technischer Ausschuss	15.06.2016	vorberatend	nichtöffentlich
Stadtrat	23.06.2016	beschließend	öffentlich

### 1. Gegenstand:

#### Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Görlitz

- gesetzl. Grundl.: SächsGemO, Hauptsatzung, PBefG, VO (EG) 1370/2007, SächsÖPNVG

- Anlagen: Anlage1-Zeitplan  
Anlage 2 - Paragraph 3 Konsortialvertrag

### 2. Beschlussantrag:

1. Der Stadtrat stellt fest, dass gemäß Teil II. § 3 Absatz 2 Satz 4 des Konsortialvertrages eine erneute Vereinbarung über einen jährlichen Finanzierungsbeitrag durch die Stadt Görlitz ab dem Jahr 2018 aus rechtlich zwingenden Gründen nicht möglich ist, denn die Neuvergabe einer kommunalen Ausgleichsleistung im ÖPNV muss gemäß den Vorgaben des § 8a PBefG und der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Der Oberbürgermeister wird gemäß Teil II. § 3 Absatz 2 Satz 4 des Konsortialvertrages in der Fassung des zweiten Nachtrages beauftragt, dies den anderen Parteien des Konsortialvertrages unverzüglich anzuzeigen und mit diesen gemäß § 3 Absatz 2 Satz 5 des Konsortialvertrages Teil II in der Fassung des zweiten Nachtrages einvernehmlich nach einer Lösung zu suchen, welche eine Fortsetzung des Querverbundes unter Berücksichtigung der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen ermöglicht.
2. Wird eine solche Fortsetzungslösung gefunden, ist dem Stadtrat eine entsprechende Beschlussvorlage zu unterbreiten.
3. Wird eine solche Lösung bis Ende August 2016 nicht gefunden, wird der Oberbürgermeister beauftragt, den Antrag auf Rückfall gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 II. Teil des Konsortialvertrages so zu stel-

len, dass der Rückfall sämtlicher Geschäftsanteile an der VGG zum 01. Januar 2019 gemäß Teil II. § 9 des Konsortialvertrages ausgelöst wird.

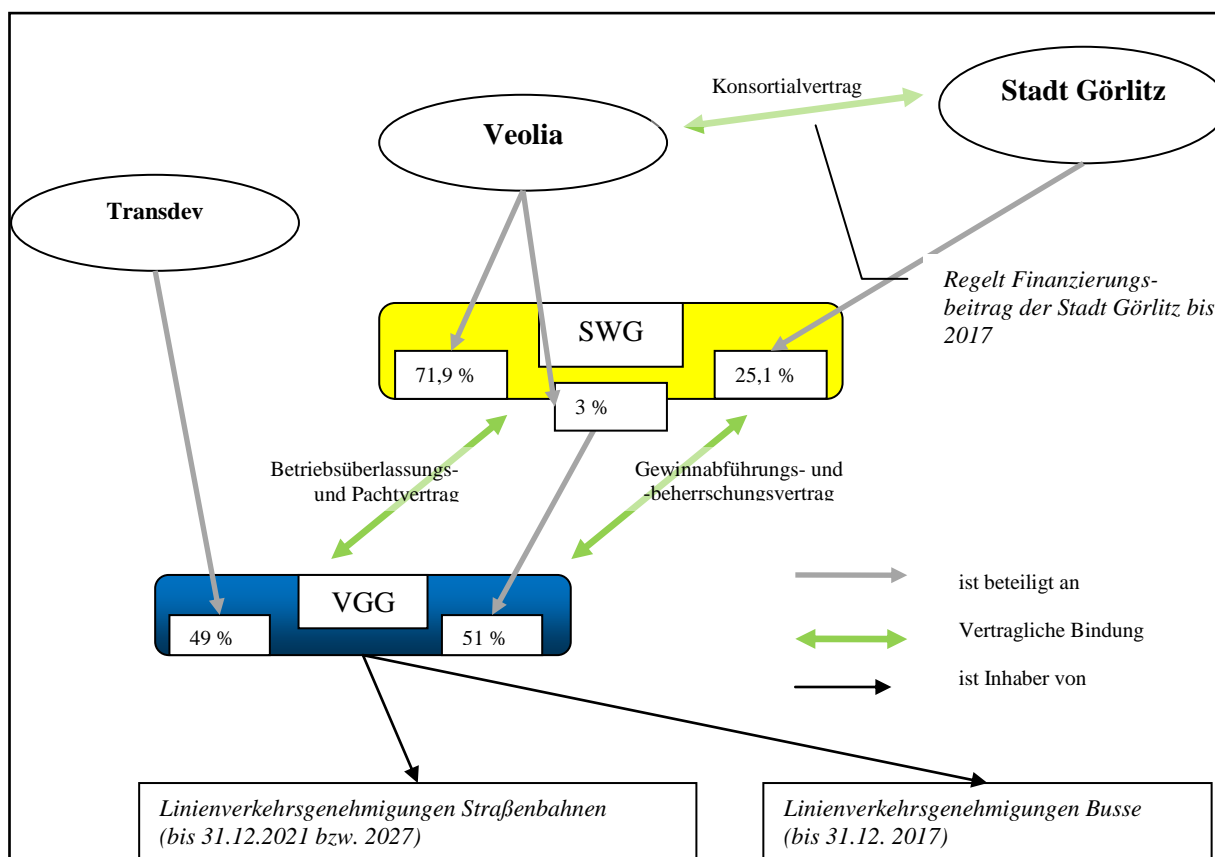
4. Im Fall der Ziffer 3 beauftragt der Stadtrat den Oberbürgermeister, die Harmonisierung aller Liniengenehmigungen beim zuständigen Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) zum Laufzeitende 31.12.2018 zu erreichen.
5. Der Stadtrat beschließt, ab dem 01. Januar 2019, zunächst befristet bis einschließlich 31. Dezember 2028, die Erbringung des ÖPNV im Stadtgebiet weiterhin mit den Verkehrsträgern Straßenbahn und Bus sicherzustellen.
6. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister bis spätestens einschließlich September 2016 das Folgende zur Beschlussfassung dem Stadtrat vorzulegen:
  - a. städtisches ÖPNV-Konzept ab 2019 als Bestandteil für den Nahverkehrsplan des ZVON, als städtischer Rahmen für die Liniengenehmigungen und als Leistungsverzeichnis, das die Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrages bildet.
  - b. im Fall der Ziffer 3:  
Gründung eines städtischen Verkehrsunternehmens in einer Rechtsform des privaten Rechts zur Erbringung des ÖPNV im Stadtgebiet.

### 3. Vortrag:

#### zu Ziffer 1)

#### A) Sachverhalt

1. Die Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH (VGG) wurde 1996 im Wege der Einzelrechtsnachfolge Rechtsnachfolgerin der Stadtwerke Görlitz AG und übernahm von Letzterer den Betrieb des schienen- und straßengebundenen ÖPNV in Görlitz. Näheres regelt der Betriebsüberlassungs- und Pachtvertrag zwischen den Stadtwerken Görlitz AG und der VGG vom 24.05.1996.
2. Die heutige Veolia Environnement Lausitz – handelnd auch durch konzernverbundene Unternehmen, darunter Connex Stadtverkehr als Rechtsvorgängerin von Transdev, - übernahm eine Mehrheitsbeteiligung an den Stadtwerken Görlitz und einen Anteil von 49 % an der VGG. Die übrigen 51 % an der VGG halten die Stadtwerke Görlitz. Dieser sog. „Stadtwerketeilprivatisierung“ und damit dem Abschluss des Konsortialvertrages ging jedoch keine öffentliche Bekanntgabe in öffentlich zugänglichen Medien voraus. Stattdessen wurden Unternehmen von einer Beratungsgesellschaft direkt aufgefordert, sich mit Angeboten zu beteiligen.
3. Zwischen der Stadt Görlitz, den Veolia Environnement-Unternehmen und Transdev besteht der bereits erwähnte Konsortialvertrag vom 14.05.2001. Dieser regelt im Teil II. die Fortführung und Entwicklung der verkehrlichen Leistung der VGG unter der unternehmerischen Führung durch Transdev. Hierzu verpflichtete sich die Stadt Görlitz zu einem jährlichen Finanzierungsbeitrag in Höhe von ursprünglich 6 Mio. DM, der zunächst für einen Zeitraum von 10 Jahren fest vereinbart wurde (Teil II. § 3 Abs. 1 und 2 des Konsortialvertrages). Am 17.01.2008 vereinbarten die Parteien des Konsortialvertrages einen Nachtrag, in welchem der Finanzierungsbeitrag der Stadt für die Jahre 2011 bis 2017 neu auf einen Betrag von 2,1 Mio. EUR festgesetzt wurde, zu erhöhen jährlich um 1,0 % des Vorjahresbetrages. Außerdem wurde das Bedienkonzept bis zum Ende des Jahres 2017 erneuert. Für die Zeit danach sehen die Regelungen eine erneute Vereinbarung eines Finanzierungsbeitrages auf Basis eines neuen Bedienkonzeptes vor, es sei denn, dies ist der Stadt aus zwingenden Gründen nicht möglich (Teil II. § 3 Absatz 2 Satz 4 des Konsortialvertrages). In jedem Fall werden die Vertragsparteien gem. Teil II. § 3 Absatz 4 des Konsortialvertrages nach einer einvernehmlichen Lösung suchen, „*welche eine Fortsetzung des Querverbundes unter Berücksichtigung der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen ermöglicht.*“



4. Kommt zwischen den Parteien eine einvernehmliche Regelung zur Fortsetzung des Querverbundes nicht zustande, findet gemäß Teil II. § 3 Abs. 3 Konsortialvertrag die Rückfallklausel des Teil II. § 9 des Konsortialvertrages Anwendung. Dieser hat zur Folge, dass die Geschäftsanteile an der VGG durch Veräußerung von Transdev und SWG an die Stadt Görlitz zurückfallen und die Verantwortung für die Erbringung von Verkehrsleistungen innerhalb der Grenzen der Stadt Görlitz auf die Stadt zurückgeht. Die Stadt Görlitz verpflichtet sich, dem bisherigen Anteilsinhaber als Kaufpreis für die Übertragung der Geschäftsanteile den Buchwert der Beteiligung zu ersetzen. Diese Übertragung der Geschäftsanteile findet nach einer Übergangsfrist von zwölf Monaten statt; mithin zum 01. Januar 2019. Während dieser Übergangsfrist – Januar bis einschließlich Dezember 2018 – sind die Parteien zur fortgesetzten Wahrnehmung ihrer Pflichten aus dem Teil II. des Konsortialvertrages verpflichtet, insbesondere hat die Stadt Görlitz Anspruch auf Beendigungsunterstützung nach Teil II. § 10 des Konsortialvertrages. Ziel der Beendigungsunterstützung ist es, bei Vertragsende eine reibungslose und termingerechte Übertragung von Vermögen und Betrieb zu gewährleisten. Die Stadt hat dabei diejenigen Kosten zu ersetzen, die in diesem Übergangsjahr aus der Verkehrsleistung der VGG tatsächlich entstehen (Teil II. § 9 Abs. 3 des Konsortialvertrages).

Das Pachtverhältnis zwischen der SWG und der VGG gemäß des Betriebsüberlassungs- und Pachtvertrag vom 24. Mai 1996 bezüglich insbesondere der Gleisanlagen soll unberührt hiervon gemäß Teil II. § 11, 12 Abs. 1 des Konsortialvertrages unbefristet fortgesetzt werden.

5. Im Übrigen regelt Teil II. des Konsortialvertrages in seinem § 17 Abs. 1, dass die Regelungen des Teil II. „mindestens“ bis zum Auslaufen der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen für den Straßenbahnverkehr im Jahr 2021 gelten. Gemäß Teil II. § 17 Abs. 2 finden bei einem

Ende (des Teils II.) des Konsortialvertrags die Regelungen über den Rückfall entsprechend Teil II. § 9 Anwendung. Zwischenzeitlich läuft die längste der Genehmigungen für den Verkehr mit Straßenbahnen Angaben gemäß im Jahr 2027 ab. Kündigungs- oder andere Endschaftsregelungen enthält der Konsortialvertrag auch im Übrigen nicht.

## B) Rechts- und Vertragslage

Der Konsortialvertrag II. Teil ist ein Vertrag mit unbestimmter Laufzeit („er soll aber mindestens bis zum Auslaufen der Genehmigung für die Straßenbahn 2021 nach Teil II. § 17 Abs. 1 des Konsortialvertrages reichen“), welcher im Falle des Scheiterns der Vereinbarung eines neuen Finanzierungsbetrages der Stadt zum Rückfall – und damit zu seiner Beendigung – führt. Teil II. § 3 Abs. 1 und 2 des Konsortialvertrages verpflichtet die Stadt Görlitz solange zur erneuten Vereinbarung eines Finanzierungsbetrages für die Zeit nach Ablauf des jeweils fest vereinbarten Finanzierungsbetrages, soweit ihr dies **nicht aus zwingenden Gründen unmöglich** ist (Teil II. § 3 Absatz 2 Satz 2 des Konsortialvertrages).

Der Stadt Görlitz ist es aufgrund der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 unmöglich, die bisherigen kommunalen Ausgleichsleistungen ohne Vergabeverfahren an die Konsortialpartner gemäß Teil II. § 3 Abs. 1 und 2 des Konsortialvertrages ab dem 01. Januar 2019 erneut zu vereinbaren. Die Vereinbarung über ein neues Bedienkonzept und einer kommunalen Ausgleichsleistung wären wesentliche Änderungen des Konsortialvertrages, die ein neues Vergabeverfahren erfordern würden.

Dieses Ergebnis lässt sich wie folgt begründen:

1. Art. 8 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 regelt, unter welchen Voraussetzungen bereits vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge nicht nach Art. 5 der VO neu vergeben werden müssen, sondern fortbestehen können. Der Konsortialvertrag wurde am 14.05.2001 abgeschlossen. Ihm ging kein wettbewerbliches Verfahren voraus, denn wettbewerblich können nach der systematischen Auslegung der VO (EG) Nr. 1370/2007 nur solche Verfahren sein, die entweder den in den EU-Vergaberichtlinien 2008/17/EG und 2005/18/EG oder dem in Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 beschriebenen Verfahren gleichkommen. Ein solches Verfahren muss nach ständiger Rechtsprechung des EuGH sowie nach Erläuterung in Art. 5 Abs. 3 Satz 2 VO (EG) –allen Betreibern **offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung** genügen. Dies war hier jedoch nicht der Fall, denn das Verfahren 2001 und auch der 2. Nachtrag im Jahr 2008 standen gerade nicht „allen Betreibern“ offen und waren daher auch nicht transparent (so auch das Gutachten von Anwaltskanzlei Meffert/Dobslaff/Wirtz vom 10.7.2015, die Stellungnahme von Anwaltskanzlei bbh vom 20.8.2015, Seite 7; anders noch das von Transdev beauftragte Gutachten von Anwaltskanzlei Zuck vom 5.5.2015, Seite 3).

Folglich handelt es sich bei dem Konsortialvertrag um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, welcher unter Art. 8 Abs. 3 Satz 1 Buchstabe d) VO (EG) Nr. 1370/2007 fällt.

Gemäß Art. 8 Abs. 3 Satz 4 VO (EG) Nr. 1370/2007 kann der Vertrag für die vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, sofern die Laufzeit begrenzt und mit den Laufzeiten gemäß Artikel 4 der VO (EG) Nr. 1370/2007 vergleichbar sind – also für Busdienste auf zehn Jahre, für schienengestützte

Verkehrsträger auf 15 Jahre, und für mehrere Verkehrsträger umfassende Dienste insgesamt auf 15 Jahre, wenn der Verkehr mit schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50 % des Werts der Verkehrsdienste ausmacht. Finanzierungsende ist unter Berücksichtigung des Übergangsjahres 2018 gemäß Teil II. § 9 Abs. 2 des Konsortialvertrages somit der 31. Dezember 2018. Auch zu diesem Zeitpunkt endet das Bedienkonzept im ÖPNV, denn gemäß Teil II. § 3 Abs. 2 des 2. Nachtrages des Konsortialvertrages heißt es, dass das Bedienkonzept nur für den Zeitraum 2011 bis 2017 gelten soll.

2. Würde mit Wirkung zum 01. Januar 2018 (das Übergangsjahr entfielen ja im Falle einer neuen Finanzierungsvereinbarung) aber eine neue Finanzierungsvereinbarung und auch ein neues Bedienkonzept zwischen den Konsortialpartnern vereinbart werden, dann wäre dies eine wesentliche Vertragsänderung, die rechtlich als Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der VO (EG) 1370/2007 angesehen werden würde.

a) Der EuGH hat in der Rechtssache „*pressetext Nachrichtenagentur*“ (EUGH, Urt. v. 19.6.2008, C-454/06, Slg. 2008 I-4401) wiederholt auf die **Wesentlichkeit der Vertragsänderung** aus Sicht der potentiellen Wettbewerber abgestellt: also die Frage erörtert, ob Änderungen am Inhalt bereits publizierter oder laufender Aufträge so wesentlich sind, dass sie die Zulassung anderer als des ursprünglich angenommenen Angebots erlaubt hätten. Danach gelten alle Änderungen, die zu einer Neuverhandlung der essentiellen Vertragsbestandteile, also insbesondere Leistungsumfang und Preis, führen, in jedem Fall als wesentlich, weil sie die Zulassung anderer als ursprünglich angenommener Angebote erlauben.

Die hier in Rede stehenden Änderungen betreffen die „*essentia negotii*“, also die wesentlichen Vertragsbestandteile:

- das ÖPNV-Konzept ab 2019 (status quo plus),
- kommunaler Ausgleichsbetrag.

Damit sind die Änderungen aus Sicht potentieller Wettbewerber wesentlich und müssen zwingend zu einer Neuvergabe des Vertrages führen.

b) Im Sinne des § 132 Absatz 2 Nr. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind Änderungen eines öffentlichen Auftrages ohne Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens auch nur dann zulässig,

*„wenn in den ursprünglichen Vergabeunterlagen klare, genaue und eindeutig formulierte Überprüfungsklauseln oder Optionen vorgesehen sind, die Angaben zu Art, Umfang und Voraussetzungen möglicher Auftragsänderungen enthalten, und sich aufgrund der Änderung der Gesamtcharakter des Auftrages nicht verändert.“*

Zunächst liegt beim Abschluss des Vertrages im Jahr 2001 und auch beim 2. Nachtrag im Jahr 2008 jeweils kein Vergabeverfahren nach den EU-Vergaberichtlinien 2008/17/EG und 2005/18/EG oder dem in Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 beschriebenen Verfahren zugrunde. Darüber hinaus sind im Teil II. des Konsortialvertrages **keine solchen klaren, genauen und eindeutig formulierten Änderungsbestimmungen für die Zeit nach dem Ende der**

**Festbetragsfinanzierung am 31.12.2017 hinsichtlich des kommunalen Finanzierungsanteiles und des Bedienkonzeptes vorgesehen.** Die Vertragsklauseln erschöpfen sich dahingehend, dass nach einer einvernehmlichen Lösung für eine Fortsetzung des Finanzierungsbetrages zwischen den Vertragsparteien gesucht werden soll. Parameter die vorab festgelegt worden sind, sind dagegen nicht im Konsortialvertrag zu finden.

**zu Ziffer 2)**

Die Stadt hat sich vertraglich gemäß Teil II. § 3 Abs. 2 Satz 5 des Konsortialvertrages in der Fassung des 2. Nachtrages nach der Anzeige über das Ende der kommunalen Finanzierung verpflichtet, einvernehmlich nach einer Lösung mit den Vertragsparteien zu suchen, welche eine Fortsetzung des Querverbundes ermöglicht.

Kommt zwischen den Parteien eine einvernehmliche Regelung zur Fortsetzung des Querverbundes nicht zustande, so kommt es zum sog. Rückfall der VGG (vgl. Teil II. § 3 Abs. 3 des Konsortialvertrages).

Aus denselben rechtlichen Erwägungen für die Anzeige nach Ziffer 1 dieses Stadtratsbeschlusses ist allerdings nach dem heutigen Kenntnisstand davon auszugehen, dass es eine einvernehmliche Fortsetzung des Konsortialvertrages nicht geben wird.

**zu Ziffer 3)**

Der Rückfallmechanismus und die Folgen des Rückfalls sind im Teil II. § 9 des Konsortialvertrages geregelt. In § 9 Absatz 1 heißt es:

*„...gelingt es den Parteien dieser Konsortialvereinbarung im Falle einer Reduzierung oder eines Ausfalls des Finanzierungsbeitrages der Stadt (vgl. § 3 Abs. 2 dieses Abschnitts II) nicht, eine einvernehmliche und wirtschaftlich tragfähige Lösung zur Fortsetzung der Kooperation in Bezug auf die VGG zu finden, so sind sie auf Antrag einer der Parteien dieser Konsortialvereinbarung verpflichtet, alle Schritte zu unternehmen, um der Stadt sämtliche Geschäftsanteile an der VGG zu übertragen (i.e. „Rückfall“).“*

Wie bereits unter Ziffer 1 des Beschlussvortrages beschrieben ist wohl eine einvernehmliche Fortsetzung des Konsortialvertrages über den Zeitraum der bisherigen kommunalen Finanzierung bis zum 31.12.2017 aus den dargelegten Gründen nicht möglich. Somit sind auf Antrag der Stadt Görlitz die übrigen Vertragspartner verpflichtet, sämtliche Geschäftsanteile der VGG der Stadt Görlitz nach Vertragsende zu übertragen. Es kommt zu diesem Rückfallmechanismus, unabhängig davon, ob die Stadt nach dem Ende des Konsortialvertrages nunmehr selbst den städtischen ÖPNV mit einem eigenem Verkehrsunternehmen betreibt oder mittels einer Ausschreibung der Verkehrsdienstleistung sich eines Dritten bedient.

Die Rückübertragung der Geschäftsanteile erfolgt gemäß Teil II. § 9 Abs. 2 des Konsortialvertrages durch Veräußerung der jeweiligen VGG-Beteiligung der SWG bzw. der Connex (jetzt: Transdev) an die Stadt. Als Kaufpreis hat die Stadt Görlitz den Anteilsinhabern den Buchwert der Beteiligung zu

ersetzen. In diesem Zusammenhang sind die bisherigen Aktien der Gattung B (Vorzugsaktien), in Aktien der Gattung A umzuwandeln und mit Geltung ab dem Zeitpunkt des Rückfalls eine Gewinnverteilung zu vereinbaren, nach welcher sämtliche Aktien entsprechend ihrem Anteil am Grundkapital der Gesellschaft zum Gewinnbezug berechtigen.

Gemäß Teil II. § 9 Abs. 3 des Konsortialvertrages sind die Parteien nach einer Übergangsfrist von zwölf Monaten zur Übertragung der VGG-Geschäftsanteile verpflichtet. Das würde also nach dem Übergangsjahr 2018 gelten. Während dieser Zeit – also vom 01. Januar bis einschließlich 31.12.2018 – gelten die Rechte und Pflichten dieser Vereinbarung weiter. Die Parteien sind verpflichtet auf eine gegenseitige Beendigungsunterstützung hinzuwirken und zum Zweck einer ordnungsgemäßen Betriebsübergabe zusammenzuarbeiten. Während des Übergangsjahres hat die Stadt Görlitz diejenigen Kosten zu ersetzen, die während dieser Übergangsfrist entstehen. Dieser Defizitausgleich für das Ausgleichsjahr 2018 hat dann den Regeln einer Ausgleichsgewährung gemäß Art. 6 Abs. 1 i. V. m. dem Anhang der (EG) VO 1370/07 zu entsprechen. Die Ausgleichsleistung darf also im Grunde den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen der VGG entspricht.

Weiterhin haben die Parteien im Teil II. § 9 Abs. 4 des Konsortialvertrages geregelt, dass im Falle eines Rückfalls nur die Verkehrsdienstleitungen von der mittelbaren Rückübertragung betroffen sind, die innerhalb der Grenzen der Stadt Görlitz erbracht werden und die, bei teilweise außerhalb des Stadtgebietes liegenden Linienabschnitten, ihren Schwerpunkt innerhalb der Stadtgrenzen haben. Hinsichtlich der davon nicht betroffenen Verkehrsleistungen ist einvernehmlich eine Regelung zu treffen.

#### **zu Ziffer 4)**

Im Vorfeld dieser Beschlussziffer haben bereits mehrere Gespräche zwischen Stadt und LASuV bezüglich der Organisation des ÖPNV 2018/2019 in der Stadt Görlitz stattgefunden. Gegenstand war das Zusammenwirken von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde beim Auslaufen der Linienbusgenehmigungen zum 31.12.2017 sowie eine Beendigung des Konsortialvertrages zum 31.12.2018. Dabei wurde der Teil II. Konsortialvertrag als „Verkehrsvertrag“ und damit Bestandteil des „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ im Sinne der VO (EG) 1370/07 angesehen. Die anderen Teile sind die jeweiligen Linienverkehrsgenehmigungen nach PBefG. Bisher sind folgende Vorabsprachen getroffen worden:

#### **A) Straßenbahn**

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Straßenbahn und den Busverkehr in Görlitz ist die Tochtergesellschaft der SWG, die Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH (VGG) mit folgenden Linien (siehe [http://www.LASuV.sachsen.de/36-Linienbestandsliste\\_030112.PDF](http://www.LASuV.sachsen.de/36-Linienbestandsliste_030112.PDF)):

- GR Linie 2 von Biesnitz/Landeskrone nach Königshufen/Am Wiesengrund über Bahnhof, Demianiplatz, A.-Bolze-Hof  
Laufzeit bis 30.11.2021
- GR Linie 3 von Weinhübel nach Königshufen/Am Marktkauf über Tierpark, Bahnhof, Demianiplatz



Laufzeit bis 17.01.2027

⇒ Vorschlag der Stadt Görlitz für eine mögliche Harmonisierungslösung: Ende der Liniengenehmigungen 2021 und 2027 aber Ende des Verkehrsvertrages mit 31.12.2018,

Widerruf der Genehmigungen nach § 25 Absatz 1 Nr. 3 PBefG gegenüber der VGG  
§ 25 PBefG

*„(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn*

*...*

*3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.“*

⇒ Antwort des LASuV: Wenn der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (Finanzierungsvereinbarung) tatsächlich am 31.12.2018 endete und dies wird dem LASuV von der Stadt Görlitz auch so mitgeteilt, dann wird die Genehmigungsbehörde die beiden Straßenbahn-Genehmigungen zum 31.12.2018 mit Bescheid gegenüber der VGG widerrufen.

## **B) Busse**

Für Linienverkehr mit Bussen nach § 42 PBefG sind folgende Linien betroffen:

- GR Stadtverkehr Görlitz, Linie A von Landeskronsdorf nach Klingewalde über Demianiplatz

Laufzeit 31.12.2017

- GR Stadtverkehr Görlitz, Linie B von Virchowstraße nach Rauschwalde über Demianiplatz  
Laufzeit 31.12.2017

- GR Stadtverkehr Görlitz, Linie C von Demianiplatz nach Demianiplatz über Königshufen  
Laufzeit 31.12.2017

- GR Stadtverkehr Görlitz, Linie E von Tauchritz nach Rauschwalde über Weinhübel  
Laufzeit 31.12.2017

- GR Stadtverkehr Görlitz, Linie F von Weinhübel nach Rauschwalde, P.-Taubadel-Str. über Klein Neundorf  
Laufzeit 31.12.2017

⇒ Vorschlag der Stadt Görlitz für eine mögliche Harmonisierungslösung: Ende Liniengenehmigungen 31.12.2017 aber Ende des Verkehrsvertrages mit 31.12.2018,

befristete Neuerteilung der Genehmigungen auf ein Jahr für Busse gemäß § 16 Abs. 2 Satz 4 PBefG gegenüber der VGG

⇒ Antwort des LASuV: Mit der Begründung des Endes der Finanzierung aus dem Konsortialvertrag Teil II Verkehrsbereich am 31.12.2018 ist eine Befristung der Liniengenehmigungen für die o.g. Buslinien unproblematisch möglich.

zu Ziffer 5)

**A) Aufgabenträgerschaft der Stadt Görlitz bis 2028**

Mit Stadtratsbeschluss STR/0148/14-19 vom 24.09.2015 hat sich die Stadt Görlitz dafür entschieden, die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV (sonst kreisliche Aufgabe) bis zunächst zum Jahr 2028 weiterhin selbst zu übernehmen. Dazu wurde mit dem Landkreis Görlitz eine Vereinbarung geschlossen, die für den Zeitraum 2018 bis 2028 der Stadt Görlitz für die Aufgabenerfüllung eine Zuwendung von jährlich 850 TEUR sichert. Im Rahmen der Beschlussfassung zur Aufgabenträgerschaft ging es allerdings noch nicht um die Frage, wie der ÖPNV künftig in der Stadt durchgeführt werden soll. Dies ist nun auch Gegenstand dieser Vorlage, wobei es insbesondere zunächst um die Festlegung der Verkehrsträger geht.

**B) ÖPNV-Konzept ab dem 01. Januar 2019**

Ausgehend vom gefassten Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Aufgabenträgerschaft erfolgte beginnend im 4. Quartal 2015 die Erarbeitung des künftigen ÖPNV-Konzeptes. Um dabei die vielfältigen Ansprüche umfänglich zu betrachten, erfolgte eine frühzeitige Beteiligung wichtiger Akteure in Form einer zweistufig angelegten Arbeitsgruppe. Im engeren Arbeitskreis, welcher mit Stadträten und Vertretern der Verwaltung besetzt war, wurden zunächst Rahmenbedingungen und Eckpunkte definiert, bevor im erweiterten Kreis zusätzlich wichtige Interessengruppen (u. a. Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, IG Verkehr, Aktionsring und IHK) in die konzeptionelle Ausgestaltung mit eingebunden waren. In vier Arbeitssitzungen wurde dabei auch intensiv über die Verkehrsträger debattiert. Anhand eines Variantenvergleichs der Verkehrsmittel wurde mittels Kennzahlen (beispielsweise Beförderungskapazität und benötigte Fahrzeuganzahl), der Kosten sowie der zu erwartenden Effekte dargelegt, dass die Beibehaltung der Verkehrsträger Straßenbahn und Bus für die Stadt Görlitz die gegenwärtig beste Variante darstellt. So zeigt sich, dass u. a. bei einer Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf einen reinen Busverkehr bei gleicher Angebotsqualität und -quantität mit einem Rückgang der Fahrgastzahlen und damit auch der Fahrgeldeinnahmen auf der einen Seite und einem Anstieg der Personalkosten (durch benötigtes Fahrpersonal für zusätzliche Busse) auf der anderen Seite zu rechnen ist. Gleichzeitig ist bei einem reinen Busverkehr (Wegfall des Schienenbonusses) eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten, welcher u. a. zu einem Anstieg des Parkdrucks im Stadtzentrum führt. Ferner sind aufzubringende Rückbaukosten und Fördermittelrückzahlungen bei einer Umstellung auf Busbetrieb einzukalkulieren. Neben den Arbeitsgruppenrunden fanden bei der Erarbeitung des ÖPNV-Konzeptes auch Abstimmungen mit der VGG und dem Landkreis Görlitz, als zuständigem Aufgabenträger für den Regionalbusverkehr, statt. Die Vorstellung des Arbeitsstandes zum ÖPNV-Konzept mit den Ergebnissen der Arbeitsgruppe erfolgte gegenüber dem Stadtrat am 17.03.2016. Der vorgelegte Konzeptentwurf basiert dabei auf dem bestehenden Angebot mit Verbesserungen insbesondere im Busbereich (Status Quo plus).

Mit der heutigen Vorlage soll festgeschrieben werden, dass die Stadt Görlitz grundsätzlich auch zukünftig auf die Verkehrsträger Straßenbahn und Bus setzt. Eine Beschlussfassung des detail-

lierten ÖPNV-Konzepts, welches als Wille der Stadt Görlitz in den übergeordneten und rechtlich bindenden Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) einfließt, ist im September 2016 vorgesehen.

In die Konzepterstellung sind auch die Erkenntnisse des Interessenbekundungs-verfahrens, welches im Jahr 2015 durchgeführt wurde, eingeflossen. Nach Auswertung kann ebenso konstatiert werden, dass anhand der dargelegten Rahmenbedingungen in der Stadt ein ÖPNV nur mit Bussen nicht oder nicht wesentlich günstiger gegenüber einem kombinierten Straßenbahn-/Busverkehr erbracht werden kann. Zudem ist ersichtlich geworden, dass potenzielle Dritte als Betreiber voraussichtlich am Markt zu finden sind.

zu Ziffer 6)

**A) Verfahrensschritte bis zur Erteilung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages an das kommunale Verkehrsunternehmen, damit am 01. Januar 2019 der Betrieb beginnen kann**

Als Anlage 1 ist zunächst eine Übersicht eines Zeit- und Ablaufplans für aufgabenträgerinitiierte Verkehrsleistungen nach VO (Nr.) 1370/2007 und § 8 a PBefG beigefügt

Ein Problemkreis ist noch der Erhalt sämtlicher Liniengenehmigungen (Bus und Straßenbahn) des kommunalen Verkehrsunternehmens zum Betriebsbeginn am 01. Januar 2019, denn das kommunale Verkehrsunternehmen wird noch vor der Verschmelzung mit der VGG am 01. Januar 2019 die entsprechenden Liniengenehmigungen beim LASuV (spätestens) am 30.6.2017 als gemeinwirtschaftliche Verkehre zum geplanten Betriebsbeginn am 01. Januar 2019 beantragen müssen. Das LASuV prüft nämlich die subjektiven und objektiven Zulassungsvoraussetzungen für die Liniengenehmigungen nach § 13 PBefG, die das kommunale Verkehrsunternehmen zu diesem Zeitpunkt aber noch nicht vollständig erfüllen wird. Sämtliche Zulässigkeitsvoraussetzungen als Altunternehmer erfüllt dagegen die VGG. Diese ist aber nicht Inhaberin des Finanzierungsvertrages mit der Stadt und kann dies auch nicht ohne ein Ausschreibungsverfahren werden.

Mit dem LASuV als zuständige PBefG-Genehmigungsbehörde für die Liniengenehmigungen Bus und Straßenbahn wurde in o.g. Treffen dieses Thema intensiv besprochen. Es sind dabei folgende Lösungsmodelle diskutiert worden:

**1. Modell nach § 15 III PBefG**

Das kommunale Verkehrsunternehmen erhält die jeweilige Liniengenehmigung für Bus bzw. Straßenbahn unter der Bedingung nach § 15 III PBefG, dass sie mit der VGG zum 01.01.2019 verschmolzen wird.

**2. Modell Kooperationsvertrag mit der VGG**

Das kommunale Verkehrsunternehmen beschafft sich die Voraussetzungen des § 13 PBefG dadurch, dass sie mit der VGG insofern schon entsprechende (Kooperations-)-Verträge schließt, die eine erforderliche Leistungsfähigkeit sicherstellen.

### **3. Modell der juristischen Sekunde**

Die VGG erhält zum Zeitpunkt ihrer Inhousefähigkeit am 01. Januar 2019 um 0.00 Uhr und 1 Sekunde den Verkehrsvertrag nach Art. 5 II VO (EG) 1370/2007 von der Stadt Görlitz.

Die VGG erhält dann um 0.00 Uhr und 2 Sekunden die hierzu erforderlichen PBefG-Genehmigungen für die Linien mit Bus und Straßenbahn.

### **4. Modell des neuen Verkehrsunternehmens**

Das kommunale Verkehrsunternehmen wird wie ein neues Verkehrsunternehmen behandelt und muss sämtliche Voraussetzungen des § 13 PBefG erfüllen; angefangen vom Fuhrpark bis hin zum Personal zum Zeitpunkt x.

#### Ergebnis mit dem LASuV

Eine Festlegung auf ein Modell ist durch das LASuV bisher nicht erfolgt. Es wird zum Zeitpunkt der Antragsstellung entsprechend den Vorgaben des § 13 PBefG geprüft werden. Wenn der Antrag gut begründet ist, kann bspw. auch das Modell 1 (Modell nach § 15 III PBefG) erfolgreich sein. Wenn sich auch das LASuV zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festlegen will, so erscheint bei rechtzeitiger Antragsstellung nach § 15 I PBefG durch das kommunale Verkehrsunternehmen – also bereits ab 30.10.2017 – eine gemeinsame tragfähige Lösung in Sicht, denn bis zu Betriebsbeginn am 01. Januar 2019 wird genügend Zeit sein, um die Details vorzubereiten und zu klären.

### **B) Verfahrensschritte für den Beschluss über das ÖPNV-Konzept**

Es ist beabsichtigt, den Entwurf des ÖPNV-Konzeptes vom 27.06. bis 15.07.2016 im Amt für Stadtentwicklung (SB Verkehrsplanung) öffentlich auszulegen. Dabei besteht die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen schriftlich darzulegen. Ferner ist am 28.06.2016 im Großen Sitzungssaal des Rathauses eine Informationsveranstaltung geplant, die interessierten Bürgern einen Einblick in die geplanten Maßnahmen geben soll. Ggf. wird es je nach Bedarf noch weitere Veranstaltungen geben, die jedoch gegenwärtig noch nicht terminiert sind. Nach Abschluss der Auslegung folgen bis Mitte August 2016 die Prüfung der verfassten Stellungnahmen und die Abwägung, wie sie eingearbeitet werden. Danach beginnen die Vorberatungen in den Ortschaftsräten und Ausschüssen, bevor am 29.09.2016 das Konzept dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

### **C) Entscheidungsbegründung für stadteigenes Verkehrsunternehmen**

Da die Verhandlungen der Konsortialpartner auf der Suche nach einer einvernehmlichen Lösung zur Fortsetzung des Querverbundes voraussichtlich auf Grund zwingender Gründe nicht mit einer Vertragsverlängerung enden werden, stellen sich für die Stadt Görlitz, nach erfolgter Beantragung des Rückfalls gegenüber den Konsortialpartnern, grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Erfüllung aufgabenträgerinitiiert Verkehrsleistungen im ÖPNV in der Stadt Görlitz durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages dar:

1. Vergabe an einen Dritten oder
2. Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen oder an einen internen Betreiber zu vergeben.

Im Ergebnis des Vergleiches von wettbewerblicher Ausschreibung gegenüber der Eigenerbringung wird vorgeschlagen, zukünftig den ÖPNV durch einen internen Betreiber erbringen zu lassen.

Bei der Betrachtung einer Vergabe an einen Dritten ergeben sich folgende Vor- und Nachteile.

Vorteile:

- Nutzung von externem Know-how eines am Markt tätigen Unternehmens
- \* wettbewerbliches Verfahren für die Suche nach dem besten Preis

Nachteile:

- die dann städtische VGG müsste abgewickelt werden
- Leistungsverzeichnis der Ausschreibungsunterlagen ist für 10 Jahre vorab zu fixieren, so dass das geforderte Entgelt für die gemeinwirtschaftliche Beauftragung auch für 10 Jahre gefordert werden kann
- Verkehrliche und finanzielle Anpassungen innerhalb der Vertragslaufzeit sind die Parameter vorab genau zu beschreiben (vgl. § 132 GWB siehe oben zu Ziffer 1, B)
- Kein direkter Einfluss bezüglich insbesondere Verkehrsgestaltung außerhalb des Verkehrsvertrages auf den Betreiber möglich

Bei einer Vergabe der ÖPNV- Leistungen an einen internen Betreiber ergibt sich folgendes Bild:

Vorteile:

- direkter Einfluss auf Gesellschaft möglich
- direkter Einfluss auf Verkehrsgestaltung möglich (Stichwort: Barrierfreiheit)
- die dann städtische VGG kann mit dem städtischen Verkehrsunternehmen verschmolzen und muss nicht abgewickelt werden
- Flexibilität bei Finanzierung und Verkehrsleistung vertraglich möglich

Nachteil:

- organisatorische Voraussetzungen sind zu schaffen

Im Rahmen der nicht-öffentlichen Stadtratssitzung am 17.03.2016 wurde der Stadtrat über den Teilbereich II. des Konsortialvertrages (Verkehrsbereich) informiert. Dabei stand vor allem der sogenannte Rückfall im Blickpunkt. Gemäß den vertraglichen Regelungen ist die Stadt Görlitz verpflichtet, bei Auslaufen des Vertrages die VGG zurück zu erwerben. Die Beendigungsfolgen wurden sowohl am 17.03.2016 als auch in diesem Vortrag (zu 1 Buchstabe A Nr. 4 sowie zu Ziffer 3) bereits erläutert.

Mit dem Vorhaben ab dem 01.01.2019 den ÖPNV selbst zu betreiben, muss nach Art. 7 II VO (EG) Nr. 1370/2007 bis zum 31.10.2016 im EU-Amtsblatt eine Vorabkennzeichnung erfolgen, worin die Absicht der Stadt Görlitz dargestellt wird, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an einen internen Betreiber vergeben zu wollen.

Nach herrschender Rechtsprechung muss davon ausgegangen werden, dass bereits zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung weitgehend alle tatbestandlichen Voraussetzungen (u.a. „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“) für eine Direktvergabe vorliegen müssen. Da die Stadt Görlitz zum Zeitpunkt der Vorabbekanntmachung noch nicht einmal Gesellschafter der VGG ist, wären diese Voraussetzungen somit noch nicht erfüllt. Die Stadt Görlitz plant deshalb ein eigenes Verkehrsunternehmen als internen Betreiber zu gründen, welches zum 31.10.2016 diese Voraussetzungen entsprechend erfüllt. Mit dem Rückfall der VGG an die Stadt Görlitz sollen beide Unternehmen miteinander verschmolzen werden. Mit Blick auf die Verschmelzung mit der VGG soll der interne Betreiber als Verkehrsunternehmen in der Rechtsform des privaten Rechts (GmbH) errichtet werden.

#### **D) Verfahrensschritte für Beschluss des kommunalen Verkehrsunternehmens**

Die Errichtung eines Unternehmens bedarf in Anwendung des § 28 Abs. 1 Nr. 15 SächsGemO der Zustimmung des Stadtrates. Dabei ist der Stadtrat gemäß § 95 SächsGemO umfassend über die Chancen und Risiken der unternehmerischen Betätigung sowie deren Auswirkungen auf die private Wirtschaft zu unterrichten. Die Vor- und Nachteile der jeweiligen Organisationsformen sind entsprechend abzuwägen. Da Verkehrsunternehmen weder eine Pflichtaufgabe der Gemeinde gemäß § 2 Abs. 2 SächsGemO darstellen, noch ausschließlich der Deckung des Eigenbedarfs der Gemeinde dienen, stellen diese grundsätzlich ein wirtschaftliches Unternehmen im Sinne der Gemeindeordnung dar. Demzufolge ist in Anwendung des § 94a Abs. 1 letzter Satz SächsGemO vor einer Entscheidung des Stadtrates zur Gründung eines wirtschaftlichen Unternehmens, den jeweiligen wirtschafts- und berufsständischen Kammern der betroffenen Wirtschaftskreise Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Mit der Errichtung eines wirtschaftlichen Unternehmens muss gemäß § 94a Abs. 1 SächsGemO dargelegt werden, dass mit der zu erbringenden Aufgabe ein öffentlicher Zwecks erfüllt wird, das Unternehmen in einem angemessenen Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Stadt steht und der vorgesehene Zweck kumulativ nicht besser und wirtschaftlicher durch einen privaten Dritten erbracht werden kann. Der Beschluss zur Gründung eines Verkehrsunternehmens soll dem Stadtrat spätestens bis September vorgelegt werden. Für die Errichtung eines Unternehmens des Privatrechts ist es gemäß § 96 Abs. 1 SächsGemO zudem erforderlich, dass durch die Ausgestaltung des Gesellschaftsvertrages die Erfüllung der Aufgabe sichergestellt ist, die Stadt einen angemessenen Einfluss in den Überwachungsorganen erhält und die Haftung der Stadt auf einen angemessenen Betrag begrenzt wird. In Anwendung des § 102 Abs. 1 SächsGemO bedarf die Errichtung eines Unternehmens des Privatrechts der Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde. Die Stadt geht davon aus, dass die zu gründende städtische Verkehrsgesellschaft grundsätzlich genehmigt werden kann, da entsprechende Genehmigungen für eine Vielzahl sächsischer Kommunen im Verkehrsbereich erfolgten. Erst mit erteilter Genehmigung kann die Eintragung ins Handelsregister vorgenommen werden.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen:

- ja  
 nein  
 Investitionsmaßnahmen

##### Allgemein

Gesamtertrag/Einzahlung*:		Euro
Gesamtaufwand/Auszahlung*:		Euro
Produkt/Konto :		
Erläuterungen :		

##### Finanzierung

Eigenanteil:		Euro
Ertrag/Einzahlung*:		Euro

HHJahr	Produkt/Konto	Ertrag/ Einzahlung*	Aufwand/Auszahlung*	bewilligt	Erläuterungen
--------	---------------	---------------------	---------------------	-----------	---------------

\*Zutreffendes bitte unterstreichen

##### Folgekosten pro Jahr

Haushaltsbelastung	in Euro	Anmerkung
Gesamterträge:		
Gesamtaufwendungen:		

Finanzbedarf ist	<input type="checkbox"/> gesichert	<input type="checkbox"/> nicht gesichert
------------------	------------------------------------	--

##### 5.Gefasste Beschlüsse

Beschlusnummer	Beschlussdatum	Gegenstand des Beschlusses

##### 6. Beratung und Abstimmung mit:

- 61 - Amt für Stadtentwicklung  
 20 - Amt für Stadtfinanzen  
 05 - Beteiligungsverwaltung  
 04 - Justizariat

Amtsleiter/in .....

(Unterschrift/Datum)

Beigeordneter .....

(Unterschrift/Datum)

Siegfried Deinege .....

(Unterschrift/Datum)