

Schriftliche Zusatzinformationen zu dem Thema:

„Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007; Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Bielefeld an die moBiel GmbH nach Ablauf der bestehenden Betrauung“, DR-Nr. 9405/2014-2020

Die Vorlage Drucksachen-Nr. 9405/2014-2020 wurde in 1. Lesung im Stadtentwicklungsausschuss und im Finanz- und Personalausschuss am 29.10.19 sowie im Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss der Stadt Bielefeld am 06.11.2019 behandelt.

In der Diskussion in den Ausschüssen sind verschiedene Fragen aufgeworfen worden, deren Beantwortung nachfolgend zusammengefasst wird:

1.

Frage:

Wie soll die Kontrolle der Stadt Bielefeld über die moBiel aussehen? (Zur Sicherstellung der Direktvergabebeanforderungen ist die Kontrolle „wie über eine eigene Dienststelle“ erforderlich)

Antwort:

Die Vorgabe „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ entstammt der europäischen Rechtsprechung zu Inhousegeschäften. Das Vergaberecht sieht ein Unternehmen wie moBiel im Rahmen der Direktvergabe als sogenanntes technisches Hilfsmittel der Verwaltung an. D. h. die Stadt muss auf alle wesentlichen strategischen Ziele und auch auf einzelne strategische Managemententscheidungen einen ausschlaggebenden Einfluss ausüben können. Bei der moBiel ist dieses Kriterium als gewährleistet anzusehen, weil die Stadt durch eigene Vertreter unmittelbar in der Gesellschafterversammlung der moBiel GmbH alle zur Erfüllung des Kontrollerfordernisses wesentlichen Entscheidungen treffen kann. Zudem steht die moBiel über die BBVG mbH und die SWB GmbH in einer gesellschaftsrechtlichen Weisungskette zur Stadt. Über diese Kette könnte die Stadt auf alle Angelegenheiten der moBiel Einfluss nehmen.

2.

Frage:

Führt eine entsprechende Kontrolle evtl. dazu, dass bei der BBVG als Konzernmutter ein mitbestimmungspflichtiger Aufsichtsrat eingerichtet werden muss?

Antwort:

Die Frage der Mitbestimmung bei der BBVG war bereits Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens. Durch Beschluss vom 04.07.2013 stellte das OLG

Düsseldorf fest, dass unter den gegebenen Umständen ein solcher Aufsichtsrat bei der BBVG nicht einzurichten war. Es begründete dies damit, dass die BBVG zwar die rechtliche Möglichkeit habe, die Geschäftsführung der SWB GmbH dem Willen der Gesellschafterversammlung zu unterwerfen, von diesem Recht aber in der Praxis keinen Gebrauch mache. Die BBVG verzichte darauf, tatsächliche Leitungsmacht über wesentliche Teilbereich des operativen Geschäfts der SWB GmbH auszuüben.

Stellungnahme der Kanzlei BBG:

„Für die gebotene Kontrolle der moBiel GmbH durch die Stadt Bielefeld als zuständiger Behörde im Sinne der VO 1370/2007 haben wir zwei alternative Modelle in Erwägung gezogen. Neben der Möglichkeit der Kontrollausübung durch eine gesellschaftsrechtliche Durchgriffskette (Stadt → BBVG → SWB → moBiel GmbH) haben wir, aufbauend auf der bereits praktizierten Bevollmächtigung von Ratsmitgliedern zur Wahrnehmung von Gesellschafterrechten in mittelbaren Eigengesellschaften, ein Modell als kontrollbegründend vorgestellt, das die derzeitige Struktur und die Funktion der BBVG unberührt lässt. Es beruht darauf, dass die Stadt durch eigene Vertreter unmittelbar in der Gesellschafterversammlung der moBiel GmbH alle zur Erfüllung des Kontrollerfordernisses wesentlichen Entscheidungen trifft. Hierzu muss die Geschäftsführung der SWB die entsprechenden Vollmachten erteilen.

In den mit Vertretern der Verwaltung und den Geschäftsführern von BBVG, SWB und moBiel GmbH geführten Gesprächen hat sich eine klare Präferenz für dieses Modell abgezeichnet.

Würde es umgesetzt werden bliebe der mitbestimmungsrechtliche Status der BBVG erhalten.“

3.

Frage:

Hätte eine etwaige (zukünftige) Arbeitnehmermitbestimmung auf Ebene der BBVG möglicherweise Einfluss auf die Rechtssicherheit der geplanten Direktvergabe?

Antwort:

Nein. Eine etwaige Arbeitnehmermitbestimmung bei der BBVG würde in einem (neu zu bildenden) Aufsichtsrat umgesetzt. Hiervon ist die Möglichkeit der Stadt unberührt, in der Gesellschafterversammlung der moBiel alle erforderlichen Entscheidungen herbeizuführen. Auch die Weisungskette von der BBVG zur moBiel wäre weiterhin gegeben.

4.

Frage:

Führt die Verschiebung einer Entscheidung zu Konflikten mit den gesetzlichen Fristen für die Direktvergabe?

Antwort:

Durch die Verschiebung in die Dezembergremiensitzungen tritt kein Konflikt mit gesetzlichen Fristen auf. Der Zeitplan sieht vor, dass am 01.10.2021 als nächster formeller und zwingend erforderlicher Schritt die Vorabbekanntmachung veröffentlicht wird. Ab diesem Zeitpunkt laufen dann verschiedene gesetzliche Fristen, die bei der Vergabe des Auftrages einzuhalten sind.

Es ist jedoch zu beachten, dass wegen der verschiedenen einzuhaltenden Regelungen noch zahlreiche Zwischenschritte mit viel Verwaltungs- und Berateraufwand zu erbringen sind und daher ein erheblicher zeitlicher Vorlauf vor der Vorabbekanntmachung erforderlich ist. Eine erhebliche weitere Verzögerung der Entscheidung könnte sich dabei als äußerst problematisch erweisen.

5.

Frage:

Ist es sinnvoll, die verschiedenen Aufgaben zu ordnen, z. B. das gesamte Schienensystem auf die BBVG zu übertragen, bzw. Netz und Betrieb komplett zu trennen?

Antwort:

Eine Neuuzuordnung der ÖPNV-Infrastruktur ist für die Direktvergabe nicht erforderlich. Sie brächte in dem vorliegenden Verfahren weder Vor- noch Nachteile. Eine Funktionszuordnung der Betriebsanlagen der Schiene wie die zwischen BBVG und moBiel besteht zudem in vielen Städten.

6.

Frage:

Welche Vor- oder Nachteile ergeben sich durch eine Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen im Vergleich zu einer wettbewerblichen Ausschreibung?

Antwort:

Der ÖPNV kann in hochverdichteten Netzen wie in Bielefeld nicht kostendeckend betrieben werden. Denn die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten können die hohen Infrastruktur- und Betriebskosten nicht decken. Das gilt insbesondere dann, wenn gleichzeitig aus Gründen der Daseinsvorsorge das Angebot ausgeweitet und die Tarife begrenzt werden. Diese Situation ist unabhängig davon, ob der ÖPNV vom eigenen kommunalen Unternehmen oder einem privaten Unternehmen betrieben wird, das nach einer Ausschreibung der Leistungen zum Zuge gekommen ist.

Eine Ausschreibung von Verkehren im Stadtverkehr ist theoretisch möglich. Sie wäre aber mit hohem organisatorischem Aufwand verbunden. Da eine Gesamtvergabe an

einen Betreiber aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage käme, müssten Lose gebildet werden. Die Verträge mit den unterschiedlichen Betreibern müssten laufend koordiniert werden. Die Einhaltung von Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards müsste detailliert vorgegeben und aufwendig überwacht werden. Bei der Stadt wäre eine Nahverkehrsorganisation einzurichten, die in der Lage ist, diese Aufgaben zu übernehmen. Besonders komplex wäre die Vergabe im Bereich der Stadtbahn. Sofern der private Betreiber Qualitätsprobleme hat (siehe die aktuellen Probleme bei der Eurobahn) entstünden zusätzliche Probleme. Eine Ausschreibung hätte weiterhin den Verlust der steuerlichen Verrechnungsmöglichkeit im Querverbund zur Folge. Mögliche Ausschreibungsgewinne würden daher durch die steuerlichen Nachteile ganz oder teilweise wieder aufgezehrt.

Demgegenüber steht der Stadt mit der moBiel ein hochkompetenter Dienstleister zur Verfügung, der seit Jahren für ein zuverlässiges ÖPNV-Angebot mit hoher Qualität steht. Die moBiel fühlt sich den Zielen der Stadt verpflichtet. Über die Gesellschafterstellung kann die Stadt alle gewünschten Unternehmensentscheidungen herbeiführen und sich alle erforderlichen Informationen geben lassen. Ein so weitgehender Einfluss auf den ÖPNV wäre bei einem privaten Vertragspartner nicht gegeben.

7.

Frage:

Wäre ein eigenwirtschaftliches Angebot auch nur für bestimmte Linien zulässig?

Antwort:

Es ist vorgesehen, in der Vorabbekanntmachung das Stadtverkehrsnetz aus Stadtbahn- und Buslinien als sogenannte Gesamtleistung zu definieren. Ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag ist dann an die Vorgabe der Gesamtleistung gebunden. Eigenwirtschaftliche Anträge, die sich nur auf Teile des Gesamtnetzes beziehen, wären dann nicht genehmigungsfähig. Wirtschaftlich ist es schwer vorstellbar, dass ein Konkurrent die Gesamtleistung einschließlich des Schienennetzes eigenwirtschaftlich erbringen könnte.

8.

Frage:

Welche Vorteile ergeben sich durch die Ausnutzung der maximal möglichen Bindungsdauer für die Direktvergabe?

Antwort:

Mit der Ausnutzung der maximal zulässigen Laufzeit besteht die Möglichkeit, den aktuell kommunalfreundlichen Rechtsrahmen zu nutzen. Die Laufzeit sichert die umfangreichen Investitionen der moBiel in Schienenfahrzeuge. Die hiermit verbundenen langjährigen Abschreibungen erfordern eine maximale Laufzeit. Die lange Bindung für einen solchen Dienstleistungsauftrag ist nicht ungewöhnlich. In vielen Großstädten wie z.B. Köln, Stuttgart, Hannover und Düsseldorf wurden Dienstleistungsaufträge mit einer solchen Laufzeit vergeben bzw. noch angestrebt.

9.

Frage:

Wie verhält es sich mit den gesetzten Qualitätsstandards, falls sich doch ein Unternehmen für ein eigenwirtschaftliches Angebot meldet?

Antwort:

In der Vorabbekanntmachung sind Qualitätsstandards verbindlich vorgegeben. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist nur genehmigungsfähig, wenn er die Anwendung dieser Standards verbindlich vorsieht.

10.

Frage:

Sind Änderungen entsprechend dem neu zu fassenden Nahverkehrsplan im laufenden Verfahren auch nach der Vorabbekanntmachung noch möglich?

Antwort:

Ja. In der Vorabbekanntmachung werden alle Vorgaben berücksichtigt, die bis September 2021 vom Rat der Stadt beschlossen werden. Auch danach sind Änderungen möglich, denn der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Regelungen dafür vorsehen, dass die Stadt während der langen Laufzeit alle von ihr für erforderlich gehaltenen Änderungen am ÖPNV-Angebot vornehmen kann.

Haase
26/11

hm 25/11/19

