
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0322/2016/2)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreistag	12.12.2016	öffentlich

Neustrukturierung des Verkehrsverbundes Region Trier - Kündigung der VRT GmbH -

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Kreistag stimmt der Kündigung des Kooperations- und Dienstleistungsvertrag für den Verkehrsverbund Region Trier und der Kündigung des Gesellschaftervertrag der Verkehrsverbund Trier GmbH (VRT GmbH) durch den ZV VRT zu.

Sachdarstellung:

Die Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT GmbH) wurde im Jahr 2000 gegründet und stellt den Nachfolger des vorherigen kleineren Verbundes Regionalverkehr im Raum Trier (RRT) dar, der nur die Stadt Trier und den Landkreis Trier-Saarburg umfasste. Der VRT ist ein so genannter Mischverbund dar, in dem die öffentlichen Aufgabenträger (Kreise und kreisfreie Stadt organisiert in ZV VRT) gemeinsam mit den die Verkehrsleistungen erbringenden Unternehmen in der VRT GmbH organisiert sind.

Als Gesellschafter der VRT GmbH fungieren der Zweckverband VRT und die VMS GmbH. Der Zweckverband besteht neben der Stadt [Trier](#) aus den vier Landkreisen des ehemaligen Regierungsbezirks Trier. Die VMS ist ein Zusammenschluss der im VRT-Gebiet agierenden Verkehrsunternehmen.

Ziel der VRT GmbH ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die Kunden so einfach und attraktiv wie möglich zu gestalten und somit möglichst viele Menschen von der regelmäßigen Nutzung des ÖPNV zu überzeugen. Die Aufgaben bestehen u.a. in der fortlaufenden Verbesserung des Leistungsangebotes, der Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifes und der Ticketsystematik sowie dem Verbundmarketing.

Seit Gründung der VRT GmbH wurde die Tarifentwicklung, also die konkreten Ticketpreise und das Ticketsortiment, maßgeblich von den Verkehrsunternehmen bestimmt. Ein

funktionsfähiges Instrument der Aufgabenträger zur Einflussnahme auf den Tarif wurde erstmalig im Jahr 2015 durch den ZV VRT initiiert. Mit dem Inkrafttreten der Satzung zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 als allgemeine Vorschrift haben nun die Aufgabenträger die Möglichkeit einen Höchsttarif festzulegen und den betroffenen Verkehrsunternehmen die daraus resultierenden Einnahmeverluste in beihilferechtlich zulässiger Weise zu kompensieren.

Aufgrund des fortschreitenden demografischen Wandels und der damit verbundenen stark rückläufigen Schülerzahlen insbesondere in den ländlichen Bereichen des VRT-Gebietes, wurden in den letzten Jahren – parallel zu den teils massiven Fahrpreiserhöhungen – regelmäßig auch die Leistungen gekürzt. In vielen Teilregionen sind inzwischen im Wesentlichen nur noch Verkehre im Angebot, die sich auf die Schulstandorte und deren Anfangs- und Endzeiten beziehen.

Für die so genannten wahlfreien Kunden (also alle diejenigen, die auf Alternativen zur ÖPNV-Nutzung, wie z.B. ein Auto, zurückgreifen können) wurde somit eine ÖPNV-Nutzung auf dem Land immer unattraktiver (wenig Angebot zu hohem Preis). Um diese Abwärtsspirale durchbrechen zu können, wurde es erforderlich, dass die öffentlichen Aufgabenträger sich auch in unserer Region über das bisherige Maß hinaus engagieren (wie es in vielen anderen Regionen Deutschlands schon seit langem üblich ist). Dies bedeutet zum einen, dass öffentliche Gelder in die Hand genommen werden müssen, um die regelmäßigen Tarifierhöhungen zumindest abmildern zu können. Zum anderen führt dies auch dazu, dass die öffentliche Hand auch verstärkt definiert, welche Verkehrsangebote sie für ihre Bürgerinnen und Bürger für notwendig bzw. sinnvoll hält und daher bereitgestellt werden sollen

Hinsichtlich der Angebotskonzeption hat das Land Rheinland-Pfalz zusammen mit dem ZV SPNV-Nord und den beiden betroffenen Verkehrsverbänden für den gesamten Norden des Bundeslandes ein neues ÖPNV-Konzept erarbeitet, das der Kreistag in der Sitzung des vom 30.05.2016 als Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV beschlossen hat. (Beschlussvorlage Nr. 0138/2016/1)

Um die hiermit verbundenen Angebotsausweitungen und Erreichbarkeitsverbesserungen für die Bevölkerung in der Region auch umsetzen zu können, ist zukünftig eine öffentliche Vorabbekanntmachung und eine evtl. notwendig werdende Ausschreibung der im Konzept bzw. den jeweiligen Nahverkehrsplänen definierten Verkehrsleistungen in Form verschiedener Linienbündel erforderlich.

Eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen durch den VRT ist nur möglich, wenn in diesem keine Verkehrsunternehmen mit organisiert sind. Es ist offensichtlich, dass im Rahmen eines fairen Wettbewerbs nicht einzelne Verkehrsunternehmen bereits bei der Erarbeitung der Aufgabenstellung mit einbezogen werden können, während anderen potenziellen Mitbewerbern ein entsprechender Zugang verwehrt wäre. Daher bedarf es einer klaren Trennung der Besteller- (Aufgabenträger) und Ersteller- (Verkehrsunternehmen) Ebene, also einer Auflösung des Mischverbundes und einer Neuorganisation des VRT. Also die Schaffung einer reinen Aufgabenträgergesellschaft.

Dies ist einhellige Überzeugung der fünf beteiligten Aufgabenträger und auch der am VRT mehrheitlich beteiligten Verkehrsunternehmen. Lediglich einige mittelständische Verkehrsunternehmen möchten die VRT GmbH in ihrer bisherigen Form fortführen.

Da auf Seiten der VMS, in der die Verkehrsunternehmen organisiert sind, das Einstimmigkeitsprinzip gilt, kommt eine einvernehmliche Anpassung der rechtlichen Grundlagen nicht in Betracht. Vielmehr ist es zur Schaffung der notwendigen neuen Verbundstrukturen erforderlich, dass die bestehenden vertraglichen Regelungen (Kooperations- und Dienstleistungsvertrag und Gesellschaftsvertrag) seitens des ZV VRT gekündigt werden. Dabei wird von der überwiegenden Mehrheit der Verkehrsunternehmen und sämtlicher Aufgabenträger weiterhin eine einvernehmliche Einigung bezüglich der neuen Regelungen angestrebt und auch für möglich erachtet. Da aber angesichts der unklaren Lage der an der VMS beteiligten Verkehrsunternehmen dies nicht als sicher gelten kann, ist zur Absicherung der Zielsetzung zum jetzigen Zeitpunkt die Kündigung der Verträge durch den ZV VRT angezeigt. Eine Kündigung zum Ende des Jahres 2016 würde gemäß geltender Kündigungsfristen zum 31.12.2018 wirksam, so dass spätestens zum 01.01.2019 ein bis dahin neu ausgearbeitetes Vertragswerk bezüglich einer neuen Aufgabenteilung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern im Verbund in Kraft treten könnte.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, dass auch der Landkreis Trier-Saarburg einer Kündigung zustimmt. Der ÖPNV-Ausschuss und der Kreisausschuss haben dem Kreistag empfohlen der Kündigung zuzustimmen.

Der ZV VRT beabsichtigt in seiner Sitzung vom 29.11.2016 einen Beschluss über die Kündigung der oben beschriebenen Verträge –vorbehaltlich der Zustimmung aller im Zweckverband organisierten Landkreise und der Stadt Trier – herbeizuführen. .

Anlagen: