
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0465/2021)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreistag	29.11.2021	öffentlich

Rheinland-Pfalz-Index - Bereitstellung des kommunalen Anteils zum Ausgleich der außerordentlichen Personalmehrkosten beim Busfahrpersonal im VAV-Tarifvertrag

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Der Kreistag beschließt,

1. die, entsprechend der Verwaltungsvorschrift des Landes „Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP“, gemeldeten Personalmehrkosten anteilig für die Phase I (50%) (293.634,97 €)jährlich und für die Phase II (25%) (56.600,20 €) einmalig dem Unternehmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags auszugleichen. Die benötigten Finanzmittel werden vom ZV VRT über die Sonderumlage KoopV/VerkehrsV vom Landkreis Trier-Saarburg eingezogen. Verpflichtend ist eine Testierung/Bescheinigung der genannten Personalkosten durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater auf Rechnung des Unternehmens.
2. die Geschäftsstelle des ZV VRT zu beauftragen im Einverständnis mit den anderen Vertragspartnern der Verkehrsverträge entsprechende Nachträge zu einer außerordentlichen Zahlung zu den Personalmehrkosten abzuschließen.
3. dass der kommunale Anteil an den Personalmehrkosten in seiner Höhe als auch zeitlich an den vom Land gewährten Betrag gekoppelt ist.

Sachdarstellung:

Im Zuge der Tarifverhandlungen zwischen ver.di und der Vereinigung der Arbeitgeberverbände Verkehrsgewerbe Rheinland-Pfalz e. V. (VAV) konnte im August 2020 ein Streik zum Schuljahresbeginn durch die Zusage des Landes zu einer Mitfinanzierung der Personalmehrkosten auf Seiten der Verkehrsunternehmen, die den VAV als repräsentativen Tarifvertrag anwenden (im VRT alle Verkehrsunternehmen außer SWT), abgewendet werden.

Der sogenannte „Rheinland-Pfalz Index“ soll in mehreren „Phasen“ eingeführt werden. Mit Stand November 2021 sind drei Phasen definiert. Dabei ist der Begriff „Rheinland-Pfalz-Index“ (RPI) für die ersten beiden vorgesehenen Phasen nicht im Sinne einer prozentualen Veränderung eines Wertes zu verstehen. Vielmehr sind in diesen ersten beiden Phasen zum Ausgleich der VAV-Tarifabschlüsse

2020 sowie 2021 Zahlungen fester, einzeln bestimmter Beträge an Verkehrsunternehmen vorgesehen.

Der im August 2020 erzielte Abschluss im Lohntarifvertrag (Gültigkeit bis März 2021) führte zu Personalkostensteigerungen zwischen 9% und 18% bei den Verkehrsunternehmen. Im Nachgang wurde durch das Land eine hälftige Kostenübernahme für Phase I und eine 75%ige Kostenübernahme für Phase II zugesagt, die anderen Anteile sollen durch die Kommunen mitfinanziert werden.

Zwischenzeitlich wurde zwischen Land (MKUEM), Verkehrsverbänden, ver.di und VAV ein Verfahren entwickelt, das die Antragstellung und Auszahlung der Landeszuwendungen (50% der Personalmehrkosten aus Phase I sowie ca. 75% der Personalmehrkosten aus Phase II) regelt. Die Mittel des Landes sollen über die Verwaltungsvorschrift „Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP“ (folgend VV) (Anlage 1) in Form von Fördermitteln ausbezahlt werden. Die detaillierten Bestimmungen des Verfahrens und insbesondere die Berechnungsgrundlage der entstandenen Mehrkosten werden in Anlage 1 der VV erläutert. Die VV tritt (ausweislich deren Ziffer 11) am 27.08.2021 in Kraft und mit Ablauf des 30.06.2026 außer Kraft. Diese Verwaltungsvorschrift bildet auch die rechtliche Grundlage der Ausgleichsleistungen für die außerordentlichen Kosten.

Das Land Rheinland-Pfalz tritt zur Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen mit dem seinerseits vorgesehenen Anteil aus Phase I und Phase II der Kosten des RPI in Vorlage, die entsprechenden Landeszuwendungen wurden bereits in Form eines Sammelantrags durch die VRT GmbH beantragt. Antragsfrist für die Landesmittel im Jahr 2021 war der 31.10.2021.

Der Ausgleich der ersten beiden Phasen bezieht sich auf die Kostensteigerungen des VAV-Tarifabschlusses vom 13.08.2020 (Phase I) sowie des für November 2021 nach dem gemeinsamen Verständnis aus dem Mediationsverfahren erwarteten Abschlusses zum VAV-Lohntarifvertrag (Phase II). Phase II beinhaltet vier Einmalzahlungen an das Busfahrpersonal und soll in einer Tarifvereinbarung mit Laufzeit bis zum 31.12.2021 beschlossen werden, wenn die Landeszuwendungen ausgezahlt wurden.

Landesseitig erwartet wird nach den Beschlussfassungen der kommunalen Gremien eine Zahlung der weiteren 50% der Kosten aus Phase I und ca. 25% aus Phase II durch die Aufgabenträger der lokalen Verkehrsleistungen. Dabei handelt es sich neben den Kreisen und kreisfreien Städten – nach bisherigem Verständnis – auch um die Schienenzweckverbände als Aufgabenträger der sogenannten RegioLinien, im VRT-Verbundgebiet: der SPNV-Nord (gemäß Ziffer 4.1 der VV).

Nach Ansicht des VRT ist eine kommunale Mitfinanzierung gerechtfertigt, weil es als Gemeinschaftsaufgabe aller ÖPNV-Verantwortlichen verstanden werden muss, auch die innerbetriebliche Attraktivität des ÖPNV zu stärken. Der seit Jahren zu verzeichnende Busfahrermangel resultiert zum größten Teil aus dem bisher geringen Ansehen des Berufs, wobei die Entlohnung eine große Rolle spielt. Ein attraktiverer, verlässlicher ÖPNV benötigt motivierte Beschäftigte, die eine adäquate Entlohnung erhalten müssen.

Spätere Tarifanpassungen (Phase III) sollen über einen noch zu definierenden, künftigen „landesindividuellen Index für Personalkostensteigerungen“ abgebildet werden, welcher nach Aussage des MKUEM im Frühjahr 2022 rückwirkend ab 1.1.2022 vorliegen soll.

Hierzu wurde in einer gemeinsamen Sitzung am 8.11.2021 vom Land RLP, allen Aufgabenträgern, ver.di, der VAV, den kommunalen Spitzenverbänden sowie den rheinland-pfälzischen Verbänden vereinbart, zur Entwicklung dieses Indexes eine Arbeitsgruppe einzuberufen und die Ergebnisse in die oben genannte Runde wieder einzubringen. Sobald hier Ergebnisse vorliegen, werden die Gremien informiert.

Praktisch gibt es hinsichtlich der Antragstellung in der Formulierung der VV eine Unklarheit, da in die Anträge gemäß Ziffer 5.2 Satz 3 der Richtlinien ausschließlich von einem Wirtschaftsprüfer bzw. einer Wirtschaftsprüferin oder einem Rechnungsprüfungsamt testierte Angaben der Verkehrsunternehmen aufzunehmen sind. Abschlagszahlungen sind in den Richtlinien nicht vorgesehen. Nach Auskunft des Landes sollen diese dennoch erfolgen und in einem weiteren Schritt die Angaben der Verkehrsunternehmen testiert werden. Die Verpflichtung zur Testierung der Daten durch die Unternehmen als Grundlage einer Spitzabrechnung wurde daher mittels einer Vereinbarung zwischen den Unternehmen und der VRT GmbH geregelt. Die schriftlichen Vereinbarungen liegen dem VRT inzwischen vor.

Es werden keine Verkehrsleistungen gefördert, die ohne eine (ergänzende) Notvergabe eigenwirtschaftlich betrieben werden. Mit Auslaufen eines (ergänzenden) Notvertrages, wie bspw. für den ÖPNV-Rettungsschirm mit den Unternehmen abgeschlossen „Vereinbarung über die Gewährung von Ausgleichsleistungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung auf den Linien im Verbundgebiet des VRT“, erhalten eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen daher keine Leistungen (mehr) aus dem RPI. Die zuvor genannte Vereinbarung hat eine Gültigkeit bis zum Auslaufen des Rettungsschirms, bis dato also mit Ablauf der Phase IV des Rettungsschirms bis zum 31.12.2021.

Diese eigenwirtschaftlich tätigen Verkehrsunternehmen müssten daher zur Zahlung von weiteren Mitteln aus dem RPI eine neue Notvergabe erhalten. Alternativ müssten die betroffenen, eigenwirtschaftlich tätigen Verkehrsunternehmen prüfen, ob diese ohne Leistungen aus dem RPI angesichts der gestiegenen Kosten für Fahrpersonale auf Grund der VAV-Tarifabschlüsse noch in der Lage sind, die ihnen konzessionierten Verkehrsleistungen erbringen zu können. Falls dies nicht der Fall sein sollte, könnten Entbindungsanträge gestellt werden.

Bei Bruttoerträgen, wie den Linienbündeln im VRT, ist davon auszugehen, dass die Verkehrsunternehmen auch ohne einen kommunalen Beschluss einen Anspruch auf eine Anpassung der Verkehrsverträge haben (und damit mittelbar auf Zahlung oder durch Leistungsreduzierung), soweit ihnen ein Weiterbetrieb mit den neuen VAV-Tarifverträgen nicht zumutbar ist und die Störung der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB nachgewiesen ist. Eine Störung der Geschäftsgrundlage führt dabei in der Regel nicht zur Auflösung des Verkehrsvertrages, sondern zur Anpassung seines Inhalts an die veränderten Umstände in einer Form, die den berechtigten Interessen beider Parteien Rechnung trägt.

Bei bestehenden Verkehrsverträgen sind Vertragszusätze über eine außerordentliche Zahlung der Vertragspartner (kommunaler Anteil der Aufgabenträger sowie SPNV Nord) zu schließen. Darin soll geregelt sein:

- Der kommunale Anteil wird nur gewährt, soweit sich Personalmehrkosten gemäß der Berechnungsverfahren aus der Verwaltungsvorschrift incl. Anlagen „Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP“ ergeben und das Land weiterhin anteilig mitfinanziert. Ansonsten sind die Gelder durch das Unternehmen zurückzuzahlen.
- Es erfolgt eine Überkompensations-Kontrolle auf Basis einer Testierung/Bescheinigung durch einen Wirtschaftsprüfer bzw. Steuerberater des Unternehmens auf dessen Rechnung. Ansonsten sind die Gelder durch das Unternehmen zurückzuzahlen.

Inzwischen sind die von den Verkehrsunternehmen zur Berechnung der durch den VAV-Tarifabschluss entstandenen Mehrkosten geliefert worden. Eine Abschätzung der Mehrkosten aus Phase I und Phase II für die einzelnen Verträge ist damit möglich.

Insgesamt wurden von den Verkehrsunternehmen für die Phase I und II im VRT für das Jahr 2021 rund 3,405 Mio. Euro an Personalkostensteigerungen angegeben. Davon trägt das Land somit rund 1,973 €/jährlich.

Der fehlende kommunale Betrag von jährlich ca. 1,155 Mio. Euro für den Bereich des gesamten VRT aus den Personalkostensteigerungen für **Phase I** wird entsprechend der anteiligen Fahrplankilometer für die Verkehre in Aufgabenträgerschaft des ZV VRT und in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Trier-Saarburg entsprechend der öffentlichen Dienstleistungsaufträge wie folgt aufteilen:

	Kosten über Umlage des ZV VRT	Unmittelbare Kostentragung
Linienbündel/Linien		
Trierer Land (Müller Kylltal)	17.969,60 €	31.675,96 €
Röm. Weinstraße (Moselbahn)	33.438,59 €	1371,39 €
Südeifel (Tempus)	7.647,17 €	
Ruwertal (Jozi Reisen)		9.864,59 €
Hochwald (Jozi Reisen)	12.833,89 €	10.586,99 €
Saargau (Saargau Linie on Tour)		129.088,04 €

Stadtwerke Trier - Sub Müller-Kylltal	6085,70 €		
Stadtwerke Trier - Sub Schulligen	16.435,12 €		
Eigenwirtschaftliche Verkehre			
RMV - 202, 207, 210, 212, 391	16.607,95€		
Summe	111.018,01 €	182.616,97 €	293.634,97 €

Hieraus ergibt sich ein Gesamtbetrag von 293.634,97 € in der Phase I

Der fehlende kommunale Betrag aus den Personalkostensteigerungen für Phase II für den Bereich des gesamten VRT von einmalig ca. 276.000,00€ für das Jahr 2021 würde entsprechend der anteiligen Fahrplankilometer für die Verkehre in Aufgabenträgerschaft des ZV VRT und in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Trier-Saarburg entsprechend der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ca. 56.600,20€ betragen und sich wie folgt aufteilen:

	Kosten über Umlage des ZV VRT	Unmittelbare Kostentragung	
Linienbündel/Linien			
Trierer Land (Müller Kylltal)	2.270,15 €	4001,72 €	
Röm. Weinstraße (Moselbahn)	5.911,39 €	242,44 €	
Südeifel (Tempus)	1.053,46 €		
Ruwertal (Jozi Reisen)		2.211,54 €	
Hochwald (Jozi Reisen)	2868,24 €	2.366,08 €	
I-Vergabe 303 (Busunternehmen Meier)			
Saargau (Saargau Linie on Tour)		13.976,38 €	
Stadtwerke Trier - Sub Müller-Kylltal	769,16 €		
Stadtwerke Trier - Sub Schulligen	805,16€		
I-Vergabe 33, 206 (Jozi Reisen)	3623,92 €	1.163,48 €	
Eigenwirtschaftliche Verkehre			
RMV - 202, 207, 210, 212, 391	15.337,09 €		
Summe	32.638,56 €	23.961,64 €	56.600,20 €

Für die Phase II ergibt sich daher ein Betrag von 56.600,20 €

Aufgrund der oben genannten Fehlbeträge, welche sich zu 50% aus den für Phase I sowie zu 25% aus Phase II übermittelten Lohnkostensteigerungen zusammensetzen, entsteht den Verkehrsunternehmen eine Finanzierungslücke, aufgrund derer die dringende Gefahr besteht, die bestehenden Konzessionen zurückzugeben bzw. die bestehenden Verkehrsverträge zu kündigen.

Infolge dessen müssten die Verkehrsleistungen im Zuge einer Notvergabe sichergestellt werden, welches einen wesentlich größeren Finanzierungsbedarf bedeuten würde. In der anschließenden regulären Vergabe der Verkehrsleistungen nach der EG VO 1370 würden die gestiegenen Personalkosten durch die Unternehmen einkalkuliert werden und müssten demnach von den Kommunen selbst getragen werden, sofern das Land nicht auch eine Mitfinanzierung für neue Verkehrsverträge vorsieht.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Geschäftsstelle des ZV VRT die oben aufgeführten benötigten Mittel über einen Zusatz zu den Verkehrsverträgen den jeweiligen Vertragspartnern auszuzahlen. Dies

wie beschrieben unter dem Rückzahlungsvorbehalt einer Testierung der Personalmehrkosten im Zuge der Spitzabrechnung.

Aufgrund der in der VV benannten „Deckelung“ des Gesamtbetrags der Zuwendungen in Rheinland-Pfalz in Höhe von 10 Mio. € sollten die kommunalen Beschlüsse zur Mitfinanzierung der Personalmehrkosten zum einen unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung des Landes Rheinland-Pfalz stehen und gleichzeitig den kommunalen Anteil prozentual an den durch das Land gezahlten Anteil koppeln.

Als Beispiel: Sollte sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf entsprechend den Berechnungen durch das Land von 3 Mio. € ergeben, aufgrund der Deckelung jedoch nur 2 Mio. € (66% der eigentlichen Summe) ausgezahlt werden, reduzieren sich die kommunalen Zuwendungen auch auf 66% der errechneten Summe.

Die Landesregierung teilt mit, dass die ADD – vor dem Hintergrund der gesetzlichen Pflichtaufgabe ÖPNV – diese Ausgaben der Aufgabenträger nicht als freiwillige Leistung werten werde.

Aufgrund der Änderung der Sitzungsabfolge, war keine Vorberatung im Kreisausschuss und im Ausschuss für den öffentlichen Personennahverkehr möglich.