

Freistaates Thüringen, der schrittweise angestrebt wird. Der Investitionsplan umfasst die dargestellten notwendigen Erneuerungen.

Der Investitionsplan der Stadt Eisenach enthält die mit GVFG-Mitteln geforderte Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs, inklusive Bereitstellungsplätzen und Infrastruktur in Regie und Finanzierung der Stadt Eisenach.

Auf Grund der Kostenstruktur im ÖPNV, der einen hohen Fixkostenanteil aufweist (Infrastruktur, Fahrzeugvorhaltekosten) führen Reduzierungen des Linienverkehrs nicht gleichermaßen zu einer Kostensenkung. Vielmehr erhöhen sich durch den o.g. Fixkostenanteil die Kosten/Aufwendungen pro Kilometer. Durch eine Angebotsreduzierung ist in jedem Fall ein Einnahmerückgang zu verzeichnen.

Anlage 9: Finanzierungspläne

Anlage 10: Investitionspläne

9. Stand der europäischen Regelungen zur Vergabe der Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG

Im Wartburgkreis und der kreisfreien Stadt Eisenach sind z. Zt. die Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG (Konzessionen) für alle Linien des Stadtverkehrs Eisenach (L 1 – 15) an die KVG Eisenach mbH vergeben und haben eine Laufzeit bis zum 30.04.2011 und die Linie 15 bis zum 31.08.2011.

Die Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG für den Regionalverkehr sind im Besitz der VGW - Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH.

Dabei haben die Linien 26 bis 94 eine Laufzeit bis zum 31.05.2011 und die Linien 100 bis 135 eine Gültigkeit bis zum 31.08.2011.

Die Gemeinschaftskonzession der Linie 440 mit der MBB hat eine Laufzeit bis zum 30.11.2011.

Die Stadtlinien A und B in der Kreisstadt Bad Salzungen sind ebenfalls bis zum 31.08.2011 an die VGW vergeben.

Die künftigen rechtlichen und finanziellen Regelungen des ÖPNV im Planungszeitraum werden entsprechend durch die EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße geprägt werden.

~~Hierzu wurde mit Beschluss des EU-Ministerrates vom 18.09.2007 das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen.~~

~~Die Verordnung wird 2 Jahre nach Veröffentlichung im EU-Amtsblatt in Kraft treten, also voraussichtlich im Oktober bzw. November 2009 und ist dann unmittelbar geltendes Recht.~~

~~Auf dieser Basis ist es auch erforderlich, dass deutsche Recht, vor allem des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG anzupassen.~~

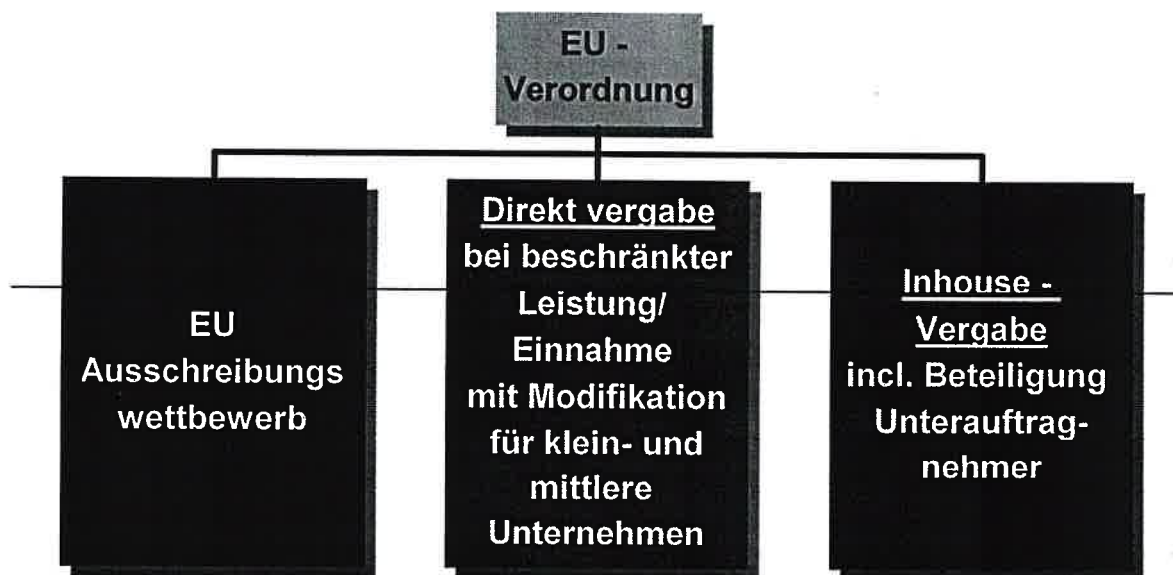
~~Übergangsregelungen beinhalten, dass bis einschließlich 2009 das PBefG in Verbindung mit den 4 Kriterien des EuGH-Urteils im allgemeinen Vergaberecht gilt.~~

~~Für die Verordnung beträgt die Übergangsfrist 10 Jahre ab Inkrafttreten.~~

~~Dabei gilt grundsätzlich die Verordnung.~~

Die EG- Verordnung 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO 1370/2007) tritt zum 03.12.2009 in Kraft. Die notwendige Anpassung des nationalen Rechtsrahmens, insbesondere des Personenbeförderungsgesetzes, erfolgte bislang nicht.

Die Verordnung sieht generell für die Aufgabenträger des Straßen-ÖPNV drei Möglichkeiten vor:



- **EU-Ausschreibungswettbewerb**

Im Ausschreibungsverfahren steht es den zuständigen Behörden nach dem Subsidiaritätsprinzip frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrecht zu erhalten und zu erhöhen.

Beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften sowie Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird.

Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollen die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.

- **Möglichkeiten der Direktvergabe**

Für einzelne Linien / Linienbündel können bis zur vorgeschriebenen Leistung Direktvergaben durch den Aufgabenträger erfolgen.

Die Verordnung sieht dabei folgende Begrenzung vor:

Möglichkeiten der Direktvergabe:

Jahresdurchschnittswert der Leistung:	weniger als 1.000.000 €
Öffentliche Personenverkehrsleistung:	„ „ 300.000 km

Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen

bei weniger als 23 Fahrzeuge

Jahresdurchschnittswert der Leistung:	weniger als 2.000.000 €
Öffentliche Personenverkehrsleistung:	„ „ 600.000 km

- **Inhouse-Vergabe Vergabe an einen internen Betreiber**

Auf der Basis der Verordnung kann ein oder mehrere Aufgabenträger den ÖPNV im Rahmen der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an einen internen Betreiber durchführen.

Dazu sind in der Verordnung klare Kriterien und Bedingungen definiert.

Gegenstand ist dabei eine gemeinwirtschaftliche Leistung im Sinne des PBefG.

Die zuständige Behörde erbringt die Leistung selbst oder beauftragt einen internen Betreiber.

Ein interner Betreiber „ist eine rechtlich getrennte Einheit ... über die die Behörde (Aufgabenträger) eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigene Dienststelle entspricht“.

Bei öffentlich privaten Partnerschaften ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Behörde zu 100 % Eigentümer ist, sofern ein beherrschender öffentlicher Einfluss besteht.

Die Form der Vergabe ist eine Betrauung des internen Betreibers mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Dabei sind folgende Mindestinhalte definiert:

- klare Leistungsbeschreibung,
- Festlegung der Parameter, an denen ggf. die Ausgleichsleistung berechnet wird,
- Art und Umfang der ggf. gewährten Ausschließlichkeit

Dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden und bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung werden die Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht überschreiten kann, der erforderlich ist, um die finanziell Netto-Auswirkung auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf

die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und einen angemessenen Gewinn berücksichtigen sollen.

Die Kriterien sind **zuvor und in transparenter Weise aufzustellen.**

Nach der Verordnung ist es möglich, **Unteraufträge zu vergeben**, wobei jedoch der betraute Betreiber verpflichtet ist, **einen bedeutenden Teil der Leistung selbst zu betreiben.**

Kommt ein Unterauftragnehmer nach Artikel 4 Abs. 7 in Frage, so ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

Weiterhin ist festgelegt, dass interne Betreiber bei Vergabe **nicht außerhalb des Zuständigkeitsgebietes der örtlichen Behörden** an organisierten gewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen dürfen.

Die Aufgabenträger Wartburgkreis und Stadt Eisenach beabsichtigen, das in ihrem Nahverkehrsraum bestehende ÖPNV-Strukturmodell, das geprägt ist vom Nebeneinander kommunaler und privater, mittelständischer Leistungserbringer und Konzessionierung der Stadt- und Regionalverkehrsleistungen an die kommunal beherrschten Verkehrsunternehmen KVG und VGW auch nach dem 03.12.2009 fortzuführen. Eine Verwirklichung von Marktmodellen gemäß Art. 5 der VO 1370/2007 soll ggf. erst erfolgen, sobald dies von Rechtswegen, aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen unabweisbar geboten erscheint, zumal Direktvergabemodelle nach der VO 1370/2007 mit einiger Wahrscheinlichkeit eine nicht unerhebliche Veränderung der bestehenden ÖPNV-Struktur erfordern könnten. Die ARGE beabsichtigt, insoweit erst zu einem späteren Zeitpunkt gesonderte Strukturüberlegungen anzustellen.

Bis dahin beabsichtigt die ARGE vor dem 03.12.2009 von der Möglichkeit zur Anwendung der Übergangsregelung gemäß Art. 8 Abs. 3 der VO 1370/2007 Gebrauch zu machen.

Sofern die Anwendung der Übergangsregelung aus den o.g. Gründen nicht bis zum Jahr 2019 möglich ist, beabsichtigen die Aufgabenträger öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Wege der Direktvergabe an einen internen Betreiber gemäß Art 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 zu vergeben

~~Auf der Basis der Verordnung sind die Aufgabenträger Wartburgkreis und Stadt Eisenach bestrebt, die Möglichkeit der Inhouse-Vergabe der ÖPNV-Leistungen zu nutzen, um damit die mit nicht unerheblichen Fördermitteln entstandene ÖPNV-Infrastruktur insgesamt, wie auch der beteiligten Unternehmen zu nutzen und weiterhin entscheidenden Einfluss auf die Gestaltung, die Qualität und Transparenz des ÖPNV im Kreis und der Stadt zu haben.~~

Zum Stadtverkehr Eisenach bestehen auf Grund der Tatsache, dass die KVG Eisenach mbH als kommunales Unternehmen des Wartburgkreises und der Stadt Eisenach die Liniengenehmigungen bis 2011 besitzt und alle Kriterien einschließlich des beherrschenden öffentlichen Einflusses über die entsprechenden Gremien, Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlungen eingehalten werden, keine Probleme mit der Betrauung der KVG als internen Betreiber mit der gemeinwirtschaftlichen Leistung des Stadtverkehrs Eisenach.

	Prognostische Entwicklung						
	Ist 2006	Ist 2007	Ist 2008	2009	2010	2011	2007-2011
1. Beförderte Personen	6.223.798	5.659.115	5.587.592	5.500.000	5.605.000	5.700.000	28.051.707
1.1. dav. Stadtverkehr	223.596	208.458	148.705	200.000	205.000	200.000	962.163
1.1.1. dav. Schüler	110.496	105.322	29.205	90.000	92.000	92.000	408.527
1.2 Regionalverkehr	6.000.202	5.450.657	5.438.887	5.300.000	5.400.000	5.500.000	27.089.544
1.2.1. dav. Schüler	4.482.066	4.086.956	4.143.073	4.000.000	4.150.000	4.300.000	20.660.029
2. Tarife							
2.1. Einzelfahrschein Stadt	1,10	1,10	1,20	1,20	1,30	1,30	118%
2.2. EUR/km Regionalverkehr	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	112%
3. Angebot							
3.1. Fahrplankilometer	6.081.430	5.974.316	5.983.499	5.880.000	5.860.000	5.840.000	29.517.815
3.1.1. Fpikm Stadtv.	135.846	133.402	131.025	130.000	130.000	130.000	654.427
3.1.2. Fpikm Reg.v.	5.925.584	5.840.914	5.832.474	5.750.000	5.750.000	5.750.000	28.923.388
3.2. Platzkilometer	327.588.912	322.879.868	322.290.996	317.780.000	317.780.000	317.780.000	1.598.510.864
3.2.1. Plkm. Stadtv.	7.607.376	7.470.512	7.337.400	7.280.000	7.280.000	7.280.000	36.647.912
3.2.2. Plkm Reg.v.	319.981.536	315.409.356	314.953.596	310.500.000	310.500.000	310.500.000	1.561.862.952
4. Erlöse							
4.1. Eigene Einnahmen	10.892.536	9.872.622	10.990.890	11.283.000	11.588.000	11.940.000	55.674.512
4.1.1. Einnahmen Stadt	4.548.066	4.352.818	4.322.591	4.835.000	4.990.000	5.040.000	23.540.409
4.1.2. Einnahmen Regionalv.	178.877	154.003	128.144	185.000	190.000	190.000	847.147
4.2 Betriebskostenzuschüsse	4.369.189	4.198.815	4.194.447	4.650.000	4.800.000	4.850.000	22.893.262
4.2.1. Land	3.752.832	3.365.032	4.593.542	4.390.000	4.438.000	4.535.000	21.321.574
4.2.1.1. Stadtverk	815.332	915.032	1.063.542	790.000	738.000	735.000	4.241.574
4.2.1.2. Regionalv.	40.176	44.857	51.498	40.000	38.000	35.000	209.355
4.2.2. Kreis	775.156	870.175	1.012.044	750.000	700.000	700.000	4.032.219
4.3. Ausgleich § 45a	2.937.500	2.450.000	3.530.000	3.600.000	3.700.000	3.800.000	17.080.000
4.4. Erstattung IX SGB	2.224.928	1.996.136	1.923.955	1.900.000	2.000.000	2.200.000	10.020.091
4.5. Sonstiges	113.815	111.555	107.296	118.000	120.000	125.000	581.851
	52.895	47.081	43.506	40.000	40.000	40.000	210.587

	Prognostische Entwicklung						
	Ist 2006	Ist 2007	Ist 2008	2009	2010	2011	2007-2011
5. Entwicklung des Aufwandes	10.692.536	9.872.622	10.990.890	11.283.000	11.588.000	11.940.000	55.674.512
5.1. Verkehrsgesellschaft	463.844	484.890	465.493	480.000	480.000	480.000	2.390.383
5.2. Erstattung an Verk.unternehmen	10.228.692	9.387.732	10.525.397	10.803.000	11.108.000	11.460.000	53.284.129
6. Entwicklung der Effektivität							
6.1. Einnahmen / Fpkm	0,75	0,73	0,72	0,82	0,85	0,86	118%
6.2. Zuschußbedarf / Fpkm	0,62	0,56	0,77	0,75	0,76	0,78	138%
6.3. Aufwand/ Fpkm	1,76	1,65	1,84	1,92	1,98	2,04	124%
davon Auszahlung an Unternehmen	1,69	1,57	1,76	1,84	1,90	1,96	125%
6.4. Kostendeckungsgrad incl. §45a + § 62	64%	65%	58%	61%	61%	62%	94%
Ansatz zur Entwicklung im Freistaat Thüringen - Vergleich Regiojobus							
	Kosten €/Farplankm		Anteil Tarifierl.an Kostendg.-%		Jähr. Zuschußbed €/Einw.		
	D, Thüringen	WAK	D. Thür	WAK	D. Thür	WAK	
Ist 2005	1,99	1,62	39,5	45,90	22,0	17,0	
2006		1,7		42,50		20,09	
Zielstellung 2011		2,06		43,08		27,12	

	Prognostische Entwicklung						
	Ist 2006	vs. Ist 2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
1. Beförderte Personen	6.223.798	5.810.000	5.550.000	5.500.000	5.605.000	5.700.000	28.165.000
1.1. dav. Stadtverkehr	223.596	210.000	200.000	200.000	205.000	200.000	1.015.000
1.1.1. dav. Schüler	110.496	100.000	95.000	90.000	92.000	92.000	469.000
1.2 Regionalverkehr	6.000.202	5.600.000	5.350.000	5.300.000	5.400.000	5.500.000	27.150.000
1.2.1. dav. Schüler	4.482.066	4.120.000	3.915.000	4.000.000	4.150.000	4.300.000	20.485.000
2. Tarife							
2.1. Einzelfahrschein Stadt	1,10	1,10	1,20	1,20	1,30	1,30	118%
2.2. EUR/km Regionalverkehr	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	112%
3. Angebot							
3.1. Fahrplankilometer	6.061.430	5.964.813	5.940.000	5.880.000	5.860.000	5.840.000	29.484.813
3.1.1. Fplkm Stadtv.	135.846	134.302	130.000	130.000	130.000	130.000	654.302
3.1.2. Fplkm Reg.v.	5.925.584	5.830.511	5.810.000	5.750.000	5.750.000	5.750.000	28.890.511
3.2. Platzkilometer	327.588.912	322.368.506	321.020.000	317.780.000	317.780.000	317.780.000	1.596.728.506
3.2.1. Plkm. Stadtv.	7.607.376	7.520.912	7.280.000	7.280.000	7.280.000	7.280.000	36.640.912
3.2.2. Plkm Reg.v.	319.981.536	314.847.594	313.740.000	310.500.000	310.500.000	310.500.000	1.560.087.594
4. Erlöse							
4.1. Eigene Einnahmen	10.692.536	9.901.000	10.930.000	11.283.000	11.588.000	11.940.000	55.642.000
4.1.1. Einnahmen Stadt	4.548.066	4.486.000	4.730.000	4.835.000	4.990.000	5.040.000	24.081.000
4.1.1. Einnahmen Stadt	178.877	180.000	185.000	185.000	190.000	190.000	930.000
4.1.2. Einnahmen Regionalv	4.369.189	4.306.000	4.545.000	4.650.000	4.800.000	4.850.000	23.151.000
4.2 Betriebskostenzuschüsse	3.752.832	3.225.000	4.040.000	4.390.000	4.438.000	4.535.000	20.628.000
4.2.1. Land	815.332	875.000	840.000	790.000	738.000	735.000	3.978.000
4.2.1.1. Stadtverk	40.176	45.000	40.000	40.000	38.000	35.000	198.000
4.2.1.2. Regionalv.	775.156	830.000	800.000	750.000	700.000	700.000	3.780.000
4.2.2. Kreis	2.937.500	2.350.000	3.200.000	3.600.000	3.700.000	3.800.000	16.650.000
4.3. Ausgleich § 45a	2.224.928	2.030.000	2.000.000	1.900.000	2.000.000	2.200.000	10.130.000
4.4. Erstattung IX SGB	113.815	115.000	120.000	118.000	120.000	125.000	598.000
4.5. Sonstiges	52.895	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	205.000

	Prognostische Entwicklung						
	Ist 2006	vs. Ist 2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
5. Entwicklung des Aufwandes	10.692.536	9.901.000	10.930.000	11.283.000	11.588.000	11.940.000	55.642.000
5.1. Verkehrsgesellschaft	463.844	480.000	480.000	480.000	480.000	480.000	2.400.000
5.2. Erstattung an Verk. Unternehmen	10.228.692	9.421.000	10.450.000	10.803.000	11.108.000	11.460.000	53.242.000
6. Entwicklung der Effektivität							Entwicklung 2011 zu 2007
6.1. Einnahmen / Fpikm	0,75	0,75	0,80	0,82	0,85	0,86	115%
6.2. Zuschußbedarf / Fpikm	0,62	0,54	0,68	0,75	0,76	0,78	144%
6.3. Aufwand/ Fpikm	1,76	1,66	1,84	1,92	1,98	2,04	123%
davon Auszahlung an Unternehmen	1,69	1,58	1,76	1,84	1,90	1,96	124%
6.4. Kostendeckungsgrad incl. §45a + § 62	64%	67%	63%	61%	61%	62%	92%
Ansatz zur Entwicklung im Freistaat Thüringen - Vergleich Regiobus							
	Kosten €/Farplankm		Anteil Tarifierl. an Kostendg-%		Jähr. Zuschußbed €/Einw.		
	D. Thüringen	WAK	D. Thür	WAK	D. Thür	WAK	
Ist 2005	1,99	1,62	39,5	45,90	22,0	17,0	
2006		1,7		42,50		20,09	
Zielstellung 2011		2,06		43,08		27,12	