

Tischvorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0890/2021

Abteilung: Tiefbau

Bearbeiter/in: Manuel Kitzmann

Haushaltswirksamkeit: nein

ja, bei

Produkt: 54770

Investitionskosten: nein

ja

Betrag:

Drittmittel: nein

ja

Betrag:

Folgekosten/laufender Unterhalt: nein

ja

Betrag: siehe Anlage 2

Im laufenden Haushalt eingeplant: nein

ja

Fundstelle:

Betroffene Nachhaltigkeitsziele:



Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Stadtrat	28.10.2021	öffentlich	Beschlussfassung

Betreff: Anpassung der VRN-Konzessionsverträge zum Ausgleich der pandemiebedingten Mindereinnahmen sowie zur Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Index

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat stimmt der im Sachverhalt dargestellten Ergänzung der VRN-Konzessionsverträge zu.

Begründung:

I. Pandemie

In den Bruttoverträgen und den Direktvergaben an die eigenen kommunalen Unternehmen werden die pandemiebedingten Mindereinnahmen automatisch vollständig als Zuschusserhöhung bzw. im Rahmen eines erhöhten Defizitenausgleichs im Querverbund durch die kommunalen Haushalte abgedeckt. Aber auch in den Nettoverträgen und eigenwirtschaftlichen Bündeln können die Unternehmen den Verkehr nur fortführen, wenn ihnen die unverschuldeten Verluste in Folge der Pandemie ausgeglichen werden.

Der VRN geht davon aus, dass selbst bei optimaler Entwicklung der Pandemie die Verbundeinnahmen 2022 gegenüber dem Vorkrisenniveau geringer ausfallen werden. Doch selbst wenn irgendwann in der Zukunft wieder das Nachfrage- und Einnahmenniveau des Jahres 2019 erreicht werden sollte, bedeutet dies nicht, dass damit ertragstechnisch die Pandemie überstanden ist. Denn die Unternehmen sind bis zum Ausbruch der Pandemie berechtigterweise davon ausgegangen, dass die Fahrgeldeinnahmen durch Preisanpassung und Mengenwachstum jährlich steigen und haben dies in ihren Angeboten einkalkuliert.

In 2020 und 2021 wurden die pandemiebedingten Mindereinnahmen vollständig über den ÖPNV-Rettungsschirm von Land und Bund übernommen. Der Rettungsschirm ist jedoch aktuell auf den 31.12.2021 befristet. Eine Nachfolgerregelung ist noch nicht in Sicht und wird - sofern es überhaupt eine neue Regelung geben sollte - erst im neuen Jahr verabschiedet werden. Um auch über den Jahreswechsel hinweg das Verkehrsangebot sicherzustellen, brauchen die Verkehrsunternehmen Planungssicherheit bezüglich der Finanzierung der pandemiebedingten Mindereinnahmen. Der VRN hat deshalb die in Anlage 1 beigefügte Anpassung der Ausgleichsregelung in den VRN-Konzessionsverträgen erarbeitet.

Die tatsächlichen pandemiebedingten Mindereinnahmen des Jahres 2022 lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht exakt vorhersagen. Der VRN wird im Rahmen der monatlichen Abschlagszahlungen einen Rückgang von 21 % gegenüber den dynamisierten Einnahmen aus

dem Jahr 2019 unterstellen. Der sich unter dieser Planungsprämisse ergebende finanzielle Mehrbedarf je Linienbündel ist in Anlage 2 dargestellt. Dabei ist bisher kein neuer Rettungsschirm unterstellt worden.

II. Rheinland-Pfalz-Index

In Rheinland-Pfalz wurde im Rahmen des Tariftreuegesetzes (LTTG) der vom privaten Omnibusgewerbe mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossene VAV-Tarifvertrag für den regionalen Busverkehr für repräsentativ erklärt.

Das VAV-Tarifwerk wurde vor Inkrafttreten des LTTG maßgeblich im ländlichen Raum angewandt. Im VRN-Gebiet war der VAV aber nur bei Subunternehmern von Relevanz, da die allermeisten Linien bei den Bahnbustöchtern genehmigt waren, wobei deren mit der EVG abgeschlossene Haustarifverträge deutlich bessere Konditionen für das Fahrpersonal enthielten, insbesondere was die Arbeitszeitregelungen betrifft.

Infolge der ersten Wettbewerbsverfahren unter Anwendung des VAV als gesetzlicher Tarifvorgabe zeigte sich dann relativ schnell, dass die durch das LTTG verursachte Absenkung der Sozialstandards zu erheblichen Betriebsproblemen geführt hatte. Der VRN hat darauf reagiert, indem er in den neueren Vergaben neben der Beachtung des LTTG zusätzliche Sozialstandards abverlangt hat, die sicherstellen, dass das Fahrpersonal adäquat bezahlt und keinen unzumutbaren Arbeitsbedingungen ausgesetzt wird.

Neben den Arbeitsbedingungen ist der VAV-Tarif auch in Sachen Entlohnung das Schlusslicht im Vergleich der Tarifverträge für Busfahrer im Südwesten. Dies hat dazu geführt, dass es immer schwerer fällt, geeignetes Fahrpersonal für die Linienbündel in Rheinland-Pfalz zu finden, da das Fachpersonal zunehmend in die Nachbarländer mit signifikant besserer Entlohnung abwandert. Dementsprechend hat ver.di im vergangenen Jahr eine deutliche Erhöhung des Stundenentgeltes in den Tarifverhandlungen eingefordert. Die Arbeitgeber waren zwar grundsätzlich der Ansicht, dass dieser Nachholbedarf fachlich begründet ist, sahen sich jedoch in dem wirtschaftlichen Dilemma gefangen, dass sie die mit einem solchen Abschluss verbundenen Mehrkosten über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Aufgabenträgern nicht refinanziert bekommen. Es drohte daher zum Schuljahresbeginn Ende August 2020 ein landesweiter Streik im Busverkehr.

Der Streik wurde durch Intervention der Landesregierung verhindert. Der damals für den ÖPNV zuständige Staatssekretär kündigte an, den Aufgabenträgern im Rahmen eines „Rheinland-Pfalz-Index“ zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen, um die aus dem Tarifabschluss resultierende Zuschusserhöhung finanzieren zu können. Daraufhin wurde der Entgelttarifvertrag mit einer deutlichen Entgeltsteigerung abgeschlossen.

Das Land erwartet jedoch eine Mitfinanzierung der kommunalen Aufgabenträger. Hierüber hat der VRN die Verbandsmitglieder im März 2021 unterrichtet. Zum damaligen Zeitpunkt war jedoch noch völlig unklar, welche finanzielle Belastung aus der Thematik resultiert.

Seit einigen Monaten befinden sich nun die Tarifparteien erneut in Verhandlungen. Diese Verhandlungen sind dadurch belastet, dass die Arbeitgeber bisher den vom Land zugesagten Ausgleich für die Mehrbelastung aus dem Abschluss August 2020 noch nicht erhalten haben. Im Rahmen einer Mediation hat das Land daher erneut zugesagt, eine entsprechende Förderung zeitnah umzusetzen.

Nach langwierigen Gesprächen zwischen dem Land, der Tarifpartnern, den kommunalen Spitzenverbänden und den Verbänden hat das Land Ende August 2021 eine Förderrichtlinie veröffentlicht (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz vom 27. August 2021 „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich von außerordentlichen Mehrkosten beim Personal im Busgewerbe des ÖPNV (Richtlinien zur Förderung der Personalmehrkosten im Busgewerbe RLP)“), auf deren Grundlage das Land 50 % der aus dem Tarifabschluss August 2020 resultierenden Personalmehrkosten ausgleichen wird. Der Förderantrag muss bis 31.10.2021 gestellt werden. Adressat der Förderung sind jedoch aus rechtlichen Gründen nicht die Verkehrsunternehmen, sondern die Aufgabenträger, die im Rahmen der Förderung verpflichtet werden, die Fördermittel im Rahmen der vorhandenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge an die Unternehmen auszukehren. Diese Vertragsanpassung setzt rechtlich voraus, dass die Vertragspartner in dem

politisch unterstützten Tarifabschluss eine Störung der Geschäftsgrundlage gem. § 313 Abs. 1 BGB sehen. Daraus resultiert der faktische Zwang, nicht nur die 50 % Landesförderung durchzureichen, sondern die wirtschaftliche Wirkung des Abschlusses vollständig auszugleichen. Davon abgesehen haben die betroffenen Unternehmen bereits signalisiert, dass sie einer Vertragsanpassung nur mit 50% Ausgleich nicht zustimmen werden.

Auf dieser Basis konnte der VRN bis Anfang Oktober je Linienbündel ermitteln, welche Mehrkosten entstehen. Allerdings sah sich der Verbund nicht in der Lage, den Förderantrag zu stellen, ohne dass ihn die Verbandsmitglieder hierzu ausdrücklich ermächtigen, da die Antragstellung dazu führen wird, dass den Unternehmen ein Vollaussgleich der wirtschaftlichen Folgen des Abschlusses zusteht.

Der im Rahmen der Mediation gefundene Kompromiss zum neuen Tarifabschluss ist aus Sicht der Arbeitgeber erst unterschriftsreif, wenn der VRN für die Verbandsmitglieder den Förderantrag beim Land stellt und die Ergänzung um den kommunalen Anteil erfolgt. Die anderen rheinland-pfälzischen Verbände haben den Förderantrag bereits gestellt. Dies hat dazu geführt, dass ver.di im VRN-Gebiet zu massiven Streiks aufgerufen hat, um auch im VRN eine Antragstellung zu erzwingen.

Nach Ansicht der VRN GmbH 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.

In einem Spitzengespräch zwischen Frau Staatssekretärin Eder, dem VRN und den Verbandsmitgliedern hat man sich am 15.10.2021 darauf verständigt, dass die VRN GmbH bei allen linksrheinischen Zweckverbandsmitgliedern die Zustimmung zur Stellung des Sammelantrags im Namen seiner Mitglieder einholen soll. Allerdings erfolgt dies unter dem Vorbehalt der Zustimmung der kommunalen Gremien zur hälftigen Mitfinanzierung und einer schriftlichen Bestätigung der ADD, dass die hieraus resultierenden Mehrbelastungen in den kommunalen Haushalten dem Pflichtbereich zuzuordnen sind.

Der VRN hat die zur Umsetzung notwendige Vertragsanpassung erarbeitet. Diese ist in Anlage 1 beigefügt. In Anlage 2 sind die jährlichen Mehrkosten für den Haushalt dargestellt.

Anlagen:

Anlage 1 – Vertragsanpassung VRN

Anlage 2 – Zusammenstellung Mehrkosten