



Niederschrift

über die
**12. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
am 11.05.2016
in Rotenburg, Kreishaus, kleiner Sitzungssaal**

Teilnehmer:

Mitglieder des Kreistages

Abg. Doris Brandt
Abg. Kurt Buck
Abg. Reinhard Bussenius
Abg. Heinz-Friedrich Carstens
Abg. Hans-Klaus Genter-Mickley
Abg. Dr. Gabriele Hornhardt
Abg. Hans-Joachim Jaap
Abg. Hans-Jürgen Krahn
Abg. Rolf Lüdemann
Abg. Hans Murken
Abg. Bernd Petersen
Abg. Ulrich Thiart
Abg. Heinrich Willenbrock

Vertretung für Abg. Angelika Dorsch

Vertretung für Abg. Dirk Detjen

Vertretung für Abg. Ute Gudella-de Graaf

Nichtabgeordnete

Herr Dietmar Opalka

Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen mbH
(VON) bis Tagesordnungspunkt 5
Transferzentrum Elbe-Weser (TZEW)

Herr Arne Engelke Denker

Verwaltung

KVD'in Heike von Ostrowski
Erster KR Dr. Torsten Lühring
KAR'in Ulrike Ringen
Herr Stefan Raatz
Herr Gerd Hachmöller
Frau Meike Düspohl
KOI Carsten Oetjen

Tagesordnung:

a) öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Feststellung der Tagesordnung
- 3 Genehmigung der Niederschrift über die 11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 23.02.2016
- 4 Bericht des Landrates über wichtige Angelegenheiten
- 5 Vergabe der Busverkehre ab 2019 und Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes
Vorlage: 2011-16/1325
- 6 Bericht des Transferzentrums Elbe-Weser (TZEW)
Vorlage: 2011-16/1321
- 7 Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe vom 01.03.2016: E-Autos und Ladeinfrastruktur
Vorlage: 2011-16/1290
- 8 Anfragen

b) nichtöffentlicher Teil

- 9 Berichte und Anfragen

a) öffentlicher Teil

Punkt 1 der Tagesordnung: **Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit**

Vors. Krahn eröffnet die Sitzung um 14.30 Uhr, begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Punkt 2 der Tagesordnung: **Feststellung der Tagesordnung**

Es liegen keine Anträge zur Änderung oder Ergänzung der Tagesordnung vor.

Punkt 3 der Tagesordnung: **Genehmigung der Niederschrift über die 11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 23.02.2016**

Beschluss:

Die Niederschrift über die 11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr vom 23.02.2016 wird genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0
Enthaltung:	0

Punkt 4 der Tagesordnung: **Bericht des Landrates über wichtige Angelegenheiten**

Erster KR Dr. Lühring berichtet, dass der vom Landkreis angestrebte Beitritt zum Hamburger Verkehrsverbund HVV bzw. die Einführung eines HVV-Tarifs im Landkreis nunmehr kurz vor dem Abschluss befindlich sei. Ein entsprechendes, die Zustimmung der Stadt Hamburg erklärendes Schreiben durch den zuständigen Staatsrat Rieckhof liege mittlerweile vor. Insoweit sollte noch vor der Sommerpause abschließende Klarheit, auch über die Höhe der Kostenbeteiligungen, hergestellt werden können.

Erster KR Dr. Lühring berichtet weiterhin über die vom Land geplanten Änderungen im Rahmen der Qualitätssicherung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Schülerbeförderung. Das niedersächsische Verkehrsministerium wolle nunmehr die Schülerbeförderung (§ 45a Personenbeförderungsgesetz) auf kommunaler Ebene sichern und gleichzeitig mehr Mittel als bisher für diesen Zweck und den ÖPNV insgesamt bereitstellen.

Mit Beginn des Jahres 2017 würden die Ausgleichszahlungen für Rabatte im Schülerverkehr nicht mehr direkt an die beauftragten Verkehrsunternehmen, sondern den für den ÖPNV ohnehin verantwortlichen Landkreisen und kreisfreien Städten ausgezahlt und diese sollen dann mit den Verkehrsunternehmen abrechnen. Die Kommunen erlangten somit die Aufgaben- und die Ausgabenverantwortung. So seien insbesondere lokale Bedingungen besser zu berücksichtigen und je nach örtlicher Situation Verbesserungen im ÖPNV und im Schülerverkehr organisierbar.

Das Land zahle für den Schülerverkehr weiter den bisherigen Betrag von rund 90 Millionen Euro jährlich. Dieses werde aber künftig nur noch die erste Säule der Finanzierung sein und ergänzt um eine zweite Säule mit jährlich weiteren 20 Millionen Euro, die ebenfalls gesetzlich verankert werden solle. Sie sei für flexible Beförderungsangebote und weitere Maßnahmen für Mobilitätsverbesserungen vorgesehen und diene zur allgemeinen Attraktivitätsverbesserung des ÖPNV gerade im Hinblick auf die demographische Entwicklung. Die Mittelverteilung gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern erfolge nach den Faktoren Einwohner, Fläche und Demographie mit Gewichtung je zu einem Drittel. Seitens des Landes werde es keine konkreten Vorgaben zur Verwendung der zugewiesenen Mittel geben, solange sie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt würden.

Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende sollen durch die Neuerungen keinesfalls schlechter gestellt werden. Die Qualität im Schülerverkehr werde mindestens auf dem bisherigen Niveau gehalten, und, soweit möglich, verbessert. Landesweit gelte eine Mindesttrabattierung von 25 Prozent, die bisherigen Rabatte sollen weiter gewährleistet werden.

Punkt 5 der Tagesordnung: **Vergabe der Busverkehre ab 2019 und Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes** **Vorlage: 2011-16/1325**

Herr Opalka, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen mbH (VNO), stellt dem Ausschuss die Ausgangslage und die rechtlichen Gegebenheiten zur Vergabe der Busverkehre ab dem Jahr 2019 und der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes vor.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) habe für die Ausgestaltung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV-Angebotes nach dem Personenbeförderungsgesetz und der Freistellungsver-

sorgung einen Kooperationsvertrag vom 10.07.2006 mit folgenden Verkehrsunternehmen abgeschlossen:

- Dierks Reisen GmbH (Rotenburg),
- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser-GmbH (Zeven),
- KVG Stade GmbH & Co. KG (Stade),
- Omnibusbetrieb Schmätjen GbR (Bülstedt-Steinfeld),
- Autobus Stoss GmbH (Bremervörde),
- Omnibusbetriebe Andreas Wimmer (Sittensen),
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (Bremen).

Durch diesen Vertrag werde bis zum 31.07.2019 der straßengebundene ÖPNV im Landkreis sichergestellt. Er regelt im Wesentlichen das Leistungsangebot einschließlich des Schülerverkehrs, die Anwendung des einheitlichen ROW-Tarifs und die Finanzierung. Daneben existieren noch einige Einzelverträge für gemeindlich initiierte Verkehre wie z. B. die Linien 630 (Zeven – Bremen) oder 3860 (Zeven – Tostedt). Die Durchführung der Verkehre durch die oben genannten Unternehmen beruhe auf einer Vielzahl von Einzelgenehmigungen der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die nach den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplans (2013 – 2017) ebenfalls zum 31.07.2019 auslaufen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich mit Inkrafttreten der neuen ÖPNV-Verordnung VO (EG) 1370/2007 am 03.12.2009 (EU-VO1370) und der nachfolgenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 01.01.2013 erheblich geändert. Die neue Verordnung regelt, unter welchen Anforderungen und Bedingungen einem Verkehrsunternehmen ein Ausgleichsbetrag für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden könne. Sie sehe auch einen zehnjährigen Übergangszeitraum bis zum 02.12.2019 vor, so dass Verträge, die vor Inkrafttreten der VO nach einem anderen als einem wettbewerblichen Verfahren vergeben worden seien, für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben können, sofern sie begrenzt und mit den Laufzeiten der Verordnung vergleichbar seien. Von dieser Übergangsfrist habe der Landkreis Rotenburg (Wümme) Gebrauch gemacht. Eine Finanzierung des ÖPNV auf der Basis der derzeitigen Regelungen mit den Verkehrsunternehmen über 2019 hinaus sei jedoch mit rechtlichen Risiken verbunden, da die Gewährung von Zuschüssen u. a. der EU-VO1370/2007 und dem PBefG zu entsprechen habe.

Geschäftsführer Opalka erläutert weiterhin, dass die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nach dem PBefG u. a. beim Landkreis als zuständigem Aufgabenträger liege. Er habe diese im öffentlichen Interesse erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan zu definieren und zu konkretisieren. Dies betreffe vor allem Umfang und Qualität des Verkehrsangebots und hier insbesondere die Gewährleistung der Schülerbeförderung. Auch Qualitätsstandards, mögliche Mobilitätszentralen sowie flexible Bedienformen gehören ebenso dazu wie Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Ein Genehmigungsantrag, der die Anforderungen des Nahverkehrsplans nicht erfülle, könne durch die Genehmigungsbehörde LNVG abgelehnt werden. Er sei auch abzulehnen, wenn einzelne lukrative Linien aus einem Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herausgelöst würden („Rosinenpickerei“). Der Landkreis Rotenburg (Wümme) habe durch die Bildung von Teilnetzen in seinem Nahverkehrsplan hierfür Sorge getragen. In Anbetracht anstehender Überarbeitungsnotwendigkeiten im vorrangig der Schülerbeförderung dienenden Verkehrsnetz soll im künftigen Nahverkehrsplan (gültig ab 2018) die bisherige Teilnetzbildung überarbeitet werden. Dabei solle das Ziel verfolgt werden, in Anlehnung an die drei mittelzentralen Verflechtungsbereiche und damit zugleich an die Einzugsbereiche der in den Mittelzentren angesiedelten Schulen mit überörtlichem Einzugsbereich künftig drei Linienbündel zu bilden:

- Teilnetz Nord um das Mittelzentrum Bremervörde,
- Teilnetz Mitte um das Mittelzentrum Zeven,
- Teilnetz Süd um das Mittelzentrum Rotenburg (Wümme).

Mehrere Einzugsbereiche betreffende Linien würden dabei einem einzigen Teilnetz zugeordnet. So wäre z. B. eine durchgehende Linie Bremervörde – Zeven – Rotenburg mit Zuordnung zum Teilnetz Mitte möglich.

Geschäftsführer Opalka führt aus, dass Verkehrsleistungen vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen seien, d. h. es werde kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) erteilt. Eigenwirtschaftlich sei ein Verkehr, dessen Aufwand gedeckt sei durch Fahrgelderlöse, sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne (Buswerbung usw.) sowie gesetzliche Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre nach § 45 a PBefG und die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach Sozialgesetzbuch. Eigenwirtschaftlich könnten auch Verkehre erbracht werden, für die Ausgleichszahlungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften (aV) erbracht werden. Wolle ein Verkehrsunternehmen einen Verkehr eigenwirtschaftlich erbringen, so könne es mit seinem Genehmigungsantrag nur erfolgreich sein, wenn dieser Verkehr im Wesentlichen den Anforderungen entspreche, die der Aufgabenträger in seinem Nahverkehrsplan aufgestellt habe.

Abg.e Dr. Hornhardt fragt, durch wen die gesetzliche Ausgleichszahlung festgelegt werde. **Geschäftsführer Opalka** erläutert, dass hierfür Wirtschaftsprüfer tätig werden und den Unternehmen gegenüber dabei handelsübliche Renditen zugelassen würden.

Im Folgenden stellt **Geschäftsführer Opalka** dar, dass der Landkreis Rotenburg (Wümme) beabsichtige, wie in der Vergangenheit, Qualitäts- und Quantitätsvorgaben im ÖPNV zu erteilen, das Angebot und den Beförderungstarif zu steuern und zu finanzieren. Hierfür seien die im Folgenden skizzierten Handlungsoptionen verfügbar:

- Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen internen Betreiber („In-house-Vergabe“),
- Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach einer europaweiten Ausschreibung,
- Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen.

Geschäftsführer Opalka legt des Weiteren dar, dass der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit 5,75 % (Minderheits-) Gesellschafter der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser-GmbH (EVW) sei. Notwendige Voraussetzung für eine Direktvergabefähigkeit nach der EU-VO 1370 sei, dass der Landkreis hinsichtlich der Fragen des ÖPNV in seinem Gebiet ein Mehrheitsstimmrecht genieße, d. h. in verkehrlichen Fragen das Unternehmen so führen könne wie eine eigene Behörde. Dies sei bei der EVW nicht der Fall, könne aber sichergestellt werden hinsichtlich einer gesellschaftsrechtlichen Beteiligung des Landkreises an einem Tochterunternehmen der EVW. In Betracht komme die jetzige Omnibusbetrieb von Ahrenschildt GmbH (OvA), an der sich auch der Nachbarlandkreis Osterholz beteiligen werde, wobei dann allerdings im Zuge der Umgestaltung ein anderer Name in Anlehnung an die EVW gefunden und auch die Frage des Sitzes der Gesellschaft geklärt werden solle.

Auf dieser Basis könne die EVW-Tochter beauftragt werden, Verkehre auf Grundlage des Nahverkehrsplans durchzuführen. Würde der Landkreis die EVW-Tochter mit der landkreisweiten Durchführung der Verkehrsleistungen direkt beauftragen, wäre dies eine Kommunalisierung der damit verbundenen Aufgaben. Die anderen im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen könnten dann nur noch als Auftragsunternehmen für die EVW-Tochter fungieren. Es sei dabei zu berücksichtigen, dass die EVW-Tochter bei einer Direktvergabe den überwiegenden Teil der Leistungen selbst erbringen müsse (50 bis 67 % je nach Rechtsauffassung). Wegen der zu erwartenden gewerbepolitischen Diskussion sollte eine Direktvergabe an die EVW-Tochter jedoch nur für Bereiche erwogen werden, in denen die EVW auch jetzt schon stark vertreten sei. Damit könnten die hohen Einfluss- und Steuerungsmöglichkeiten des Landkreises gegenüber der EVW-Tochter genutzt, die Stellung des eigenen Unternehmens gestärkt und das dortige Know-How zusätzlich abgerufen werden, auch hinsichtlich einer möglicherweise künftig sinnvollen zentralen Steuerung des ÖPNV. Es biete sich daher an, die EVW-Tochter in den Teilnetzen Nord und Mitte mit einer Direktvergabe zu betrauen.

Bei der Entscheidung für eine Inhouse-Vergabe sei allgemein noch nicht verbindlich geklärt, inwieweit die Regelungen des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes zur Anwendung zu kommen haben, wonach die Einhaltung des repräsentativen Spartentarifvertrags TV-N verpflichtend sei.

Abg.e Dr. Hornhardt fragt, ob bei einer derartigen Inhouse-Vergabe aufgrund der Unklarheit bezüglich der Anwendung der vorgenannten Landesregelungen dennoch Rechtssicherheit im Hinblick auf die Vergabe als solche bestehe. **Geschäftsführer Opalka** stellt dar, dass Rechtssicherheit bestehen werde.

Geschäftsführer Opalka erläutert den Ausschussmitgliedern im Folgenden, dass die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Ausschreibung hingegen voraussetze, dass ein Aufgabenträger sehr frühzeitig seine Interessen möglichst genau bestimme, um sie in die erforderlichen Verfahrensschritte (Vorabbekanntmachung, Vergabebekanntmachung) einbringen zu können. Die gesetzlichen Fristen machten es erforderlich, dass ca. drei Jahre vor Betriebsaufnahme die entsprechenden Planungen durchzuführen seien. Aus den Planungen sei eine relativ genaue Leistungsbeschreibung zu entwickeln, die das Gerüst des Vergabeverfahrens bilde. Die damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen seien zu ermitteln, um Ausschreibungsergebnisse bewerten zu können. Ein solches behördeninitiiertes Verfahren werde also aufwändiger als bisher, verschaffe dem Aufgabenträger aber auch Möglichkeiten, seine Interessen verbindlich zu definieren und umzusetzen.

Ob der Landkreis bei der Durchführung einer Ausschreibung mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot rechnen könne, hänge entscheidend von der Definition und Beschreibung seiner Vorgaben ab. Je genauer Ziele und Maßnahmen definiert werden, umso effektiver könne er die zu erbringenden Leistungen kontrollieren und bewerten. Voraussetzung sei die Vorhaltung und Anwendung entsprechender Instrumentarien. Ob man allerdings im Fall von Ausschreibungen mit einer Reduzierung von Ausgleichsleistungen rechnen könne, sei aus verschiedenen bundesweiten Erfahrungen fraglich.

Mit der Durchführung von Wettbewerbsverfahren werden Erwartungen verbunden, dass Angebotspreise sinken. Dies sei insbesondere bei früheren Ausschreibungen anderer Aufgabenträger feststellbar gewesen. Gründe hierfür seien häufig gewesen, dass Wettbewerb bei Verkehrsunternehmen den Druck zur Überprüfung der Kostenstrukturen verstärkt habe, aber auch Versuche externer Unternehmen, Zugang zum ÖPNV-Markt durch strategische Angebote zu erhalten. Im Fall des Landkreises Rotenburg (Wümme) seien die wirtschaftlichen Auswirkungen von folgenden Faktoren geprägt:

- Qualität und Quantität des gewünschten Angebots,
- Zuschnitt der Vergabepakete / Losgrößen,
- Anwendung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes (NTVergG).

Hinzuweisen sei, dass bei Ausschreibung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das NTVergG zwingend Anwendung finde. Damit sei die Anwendung des Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Niedersachsen) vorgegeben. Die finanziellen Auswirkungen, die sich ergeben würden, wenn die Verkehrsunternehmen ihr Fahrpersonal nach dem Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe entlohnen würden, wären voraussichtlich erheblich. Bei Anwendung des TV-N im Vergleich mit den derzeitigen Verträgen des privaten Verkehrsgewerbes (z. B. Haustarif der KVG) müssten kostenrelevante Positionen mit berücksichtigt werden, welche sich kostensteigernd auswirkten. Im Ergebnis müsste wohl – auf Basis des heutigen Fahrplanangebotes – mit deutlichen Mehrkosten für den Aufgabenträger gerechnet werden bzw. könnten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln weniger Leistungen bestellt werden.

Darüber hinaus erläutert **Geschäftsführer Opalka**, dass eine allgemeine Vorschrift zum Inhalt habe, dass die in einem bestimmten geographischen Gebiet tätigen Personenverkehrsdienste derselben Art einen einheitlichen Tarif als Höchsttarif anwenden müssen. Der Landkreis würde gemäß den Vorschriften der EU VO 1370/2007 den Betreibern eine Ausgleichsleistung gewähren

für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückführbar seien; dabei müsste eine übermäßige Ausgleichsleistung (Verbot der Überkompensation) vermieden werden. Die allgemeine Vorschrift könne als Satzung beschlossen oder mit den Unternehmen vertraglich vereinbart werden. Die Ausgleichsparameter seien darin transparent festzulegen.

Die bewährten und für die Fahrgäste sehr günstigen ROW- und VBN-Tarife könnten in einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarife benannt werden. Der Landkreis würde das im Nahverkehrsplan beschriebene Angebot in qualitativer und quantitativer Hinsicht als Eingangsvoraussetzung zur Inanspruchnahme der Finanzierung aus der allgemeinen Vorschrift definieren. Mit der allgemeinen Vorschrift würden die Verkehrsunternehmen nicht zur Anwendung des NTVergG verpflichtet. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren komme der im Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetz verankerte repräsentative Tarifvertrag somit nicht zur Anwendung, was eine Relevanz bei den Personalkosten haben könne.

Da es sich um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt, entscheide wie oben genannt die LNVG. Es stehe allen Unternehmen offen, sich um eine Genehmigung zu bewerben.

Die Abrechnung der Ausgleichsleistungen sei höchst komplex. Die Einschaltung von Wirtschaftsprüfern mit entsprechenden Kosten würde notwendig.

Abg.e Dr. Hornhardt fragt, ob es sich bei dem Erlass einer allgemeinen Vorschrift um eine selbstständige Möglichkeit der Vergabe handele. **Geschäftsführer Opalka** erklärt, dass dieses der Fall sei.

Zusammenfassend erläutert **Geschäftsführer Opalka**, dass für den Landkreis Rotenburg (Wümme) für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV folgende Punkte von Bedeutung seien:

1. Rechtssicherheit,
2. Wirtschaftlichkeit (Angemessenheit der Ausgleichszahlungen, keine höheren Zahlungen außerhalb üblicher Kostensteigerungen, möglichst geringe Verfahrenskosten),
3. Angebotssteuerung während der Vertragslaufzeit (Leistungsänderungen müssen möglich sein).

Der Landkreis habe die Wahl, mit welchem Instrument er die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Verkehrsunternehmen sicherstellen und die dafür gewährten Ausgleichszahlungen regeln wolle. Er könne für bestimmte Teilnetze eine Direktvergabe an die EVB-Tochter wählen, im vorliegenden Vorschlag für die Teilnetze Nord und Mitte. Für das Teilnetz Süd seien die Möglichkeiten von Vergabeverfahren (europaweite Ausschreibung) oder der Erlass einer allgemeinen Vorschrift verfügbar. Diese beiden Gestaltungsoptionen seien in der Synopse gegenüber gestellt. *(Anmerkung: Die Synopse ist in Gänze als Anlage zu Protokoll beigelegt.)*

Im Ergebnis sei festzustellen, dass grundsätzlich beide Verfahren für die ÖPNV-Gestaltung rechtssicher wählbar seien.

Folgendes sei stichwortartig zu berücksichtigen:

- Keines der beiden Finanzierungsinstrumente garantiere die Fortsetzung der Zusammenarbeit mit den bisherigen Verkehrsunternehmen. Die Eingangsvoraussetzungen für die Bestandsunternehmen seien wegen deren Marktkenntnis aber deutlich besser. In beiden Verfahren könne die Zusammenführung verschiedener Aktivitäten in einer zentralen ÖPNV-Steuerungsstelle sichergestellt werden.
- Zu- und Abbestellungen sind bei Ausschreibungen in einem vorgesehenen Umfang problemlos möglich, bei der allgemeinen Vorschrift als Bedingung vorzugeben.
- Jedes Finanzierungsinstrument sei aufwändig in der Umsetzung.

- Ausschreibungen führen zu Marktpreisen.
- Durch Anwendung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes entstehen bei Ausschreibungen voraussichtlich erhebliche Mehrkosten. Zurzeit laufen Bemühungen, weitere Tarifverträge als allgemein verbindlich anerkennen zu lassen.
- Beide Verfahren erfordern eine fachliche und rechtliche externe Begleitung.

In der Gesamtbewertung der dargestellten Aspekte werde der Vorschlag unterbreitet, die ÖPNV-Leistungen in den Teilnetzen Nord und Mitte direkt an die EVB-Tochter zu vergeben. Für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Teilnetz Süd sei eine allgemeine Vorschrift zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für Höchstarife zu erlassen. Dieser Weg sei aus heutiger Sicht wirtschaftlich, ermögliche planbare Konditionen, berücksichtige vorhandene Strukturen und beinhalte Steuerungsmöglichkeiten des Angebotes. Zur Festlegung des gewünschten Angebotes sei der Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) fortzuschreiben und dabei insbesondere die vorgesehenen drei Teilnetze Nord, Mitte und Süd im Detail zu definieren.

Abg.e Dr. Hornhardt bemerkt dankend, dass der Verkehrsplaner der VNO Frank Wiesner bereits die Gemeinden besucht und dortige Bedarfe erfragt habe. **Geschäftsführer Opalka** ergänzt, dass die Ergebnisse bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes beachtet würden. **Erster KR Dr. Lühring** führt aus, dass der Schwerpunkt zunächst bei der Schülerbeförderung zu sehen sei und diese das Grundgerüst bei der Überarbeitung des neu aufzustellenden Angebots darstelle, um aus diesem sinnvolle Verknüpfungen zu erstellen. Es werde mit allen Gemeinden im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes Kontakt aufgenommen; mit der heutigen Behandlung des Themas falle quasi der Startschuss unter Festlegung von Eckpunkten, die Details seien dann im Nahverkehrsplan festzulegen.

Abg. Bussenius fragt, ob es richtig sei, dass ein Landkreis aus dem Umland dreißig Prozent seiner Nahverkehrsverbindungen eingestellt habe, weil die Berechnungen mit Vergleichszahlen aus Ballungszentren durchgeführt worden seien. **Geschäftsführer Opalka** erläutert, dass natürlich Vergleichsberechnungen vorgenommen würden und bei Auftreten von Finanzierungsproblemen auch das Streichen von Linienverbindungen als Ergebnis stehen könne.

Abg. Genter-Mickley führt an, dass der Erlass einer allgemeinen Vorschrift den Bestandsunternehmen entgegen komme; **Geschäftsführer Opalka** bestätigt dieses.

Abg. Jaap lobt den vorgestellten Entwurf als gutes, neues Modell und fragt, ob das im Jahr 2017 erwartete Landesbusliniennetz Auswirkungen auf die Vergabe haben könne. **Geschäftsführer Opalka** erläutert, dass hierzu noch keine verbindliche Aussage möglich sei, da diesbezüglich auch noch keine Veröffentlichung erfolgt sei.

Abg. Thiart merkt an, dass bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes bezüglich der Bürgerbusse immer ein gewisser Unsicherheitsfaktor bei dem fortdauernden Einsatz der jeweiligen Fahrer zu sehen sei; hier seien bei Aufstellung entsprechende Überlegungen anzustellen, um auch kurzfristig mögliche Ausfälle auffangen zu können.

Vors. Krahn dankt Geschäftsführer Opalka für seinen Vortrag und verweist auf die Beschlussvorlage zu diesem Tagesordnungspunkt und fragt die Ausschussmitglieder, ob noch Klärungsbedarf bestehe, was nicht der Fall ist.

Der Ausschuss fasst darauf hin folgenden Beschluss zur Vergabe der Busverkehre ab 2019 und Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes:

1. Für die Vergabe der Busverkehre ab 01.08.2019 werden drei Teilnetze Nord, Mitte und Süd gebildet.
2. Für die Teilnetze Nord und Mitte wird eine Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen an ein Tochterunternehmen der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser-GmbH angestrebt.
3. Für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Teilnetz Süd ist eine allgemeine Vorschrift zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für Höchst-

- tarife zu erarbeiten.
4. Zur Festlegung des gewünschten Angebotes ist der Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) fortzuschreiben.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0
Enthaltung: 0

Punkt 6 der Tagesordnung: **Bericht des Transferzentrums Elbe-Weser (TZEW)**
Vorlage: 2011-16/1321

Herr Hachmöller erläutert, dass die Wirtschaftsförderung des Landkreises Rotenburg (Wümme) seit dem Jahre 1999 mit dem Transferzentrum Elbe-Weser in Sachen Technologie- und Innovationsberatung zusammenarbeite. Um einen Überblick über die Beratungen und Aktivitäten im Landkreis zu behalten, berichte der Leiter Arne Engelke-Denker regelmäßig über die Arbeit des TZEW und er begrüßt Herrn Engelke-Denker zu dessen heutigem Vortrag.

Herr Engelke-Denker berichtet dem Ausschuss über die Arbeit des TZEW; neben einem kurzen Überblick über die Entstehung des TZEW wird anhand ausgewählter Beispiele ausführlich über die Tätigkeitsbereiche des TZEW im Landkreis Rotenburg (Wümme) sowie der vom TZEW betreuten „Arbeitsgemeinschaft Technologie- und Innovationsförderung Elbe-Weser Region“ (AR-TIE) informiert.

Anmerkung: Der Vortrag Herrn Engelke Denkers ist in Gänze zu Protokoll beigefügt.

Vors. Krahn fragt bezüglich der Arbeitsweise des TZEW nach, ob auch Unternehmen auf die TZEW zukommen. **Herr Engelke-Denker** erklärt, dass die TZEW nicht nur aufsuchend tätig werde, sondern eben auch Unternehmen initiativ dort anfragten. Abg. Carstens fragt, ob sich auch Biogasanlagenbetreiber an die TZEW wenden würden, was durch **Herrn Engelke-Denker** bestätigt wird.

Vors. Krahn dankt Herrn Engelke-Denker für seinen anschaulichen und ausführlichen Vortrag.

Punkt 7 der Tagesordnung: **Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe vom 01.03.2016: E-Autos und Ladeinfrastruktur**
Vorlage: 2011-16/1290

Abg.e Dr. Hornhardt stellt den Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe vor. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) solle für ein Jahr zwei Elektroautos leasen, und zwar einen Kleinwagen und einen Mittelklassewagen zur Nutzung durch die Öffentlichkeit (maximal 52 Personen für jeweils zwei Wochen). Aufgrund der schnelllebigen Entwicklung in diesem Sektor sei einem Leasing der Vorzug einzuräumen, da bei einem Kauf absehbar sei, dass schon nach kurzer Zeit dann veraltete Fahrzeuge Eigentum des Landkreises darstellten.

Die Auswahl der Nutzer erfolge durch die Verwaltung mittels Verlosung. Bewerben können sich alle natürlichen Personen, auch Fahranfänger mit Führerschein auf Probe. 50 % des Kontingents sollen unter Bewerbern, die im Besitz der Ehrenamtskarte des Landkreises Rotenburg (Wümme) sind, ausgelost werden.

An den Standorten Kreishaus Rotenburg und Kreishaus Bremervörde sei dabei die notwendige Ladeinfrastruktur für Elektroautos mit je zwei Stellplätzen für E-Autos bereitzustellen.

Die Standorte seien dergestalt herzurichten, dass den Ladestandards möglichst vieler E-Mobilfahrzeugmarken Rechnung getragen werde. Die Ladesäulen sollen insbesondere auch den Schnellladestandard nach der CCS-Norm sicherstellen.

Frau Düspohl erläutert den Beschlussvorschlag des Landkreises. Momentan seien im Landkreis 47 Elektro-Fahrzeuge zugelassen. Für die Beschaffung der E-Fahrzeuge gebe es eine aktuelle Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Das BMVI fördere seit 2015 auf Basis der Förderrichtlinie Elektromobilität vom 09. Juni 2015 und aufbauend auf dem Förderprogramm Modellregionen Elektromobilität den Markthochlauf von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben. Bei der Beschaffung der Fahrzeuge könne daher neben dem Leasen von zwei E-Fahrzeugen für ein Jahr auch ein Kauf von drei E-Fahrzeugen in Betracht gezogen werden. Im Jahresvergleich sei ein Kauf der drei Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Fördermittel um ca. 8.600 € p.a. günstiger als das Leasing von zwei Fahrzeugen.

Anmerkung: Eine Tabelle zum Kostenvergleich Kauf/ Leasing ist zu Protokoll beigefügt.

Bezüglich der Nutzerauswahl gelte, dass die Mitarbeiter/innen des Landkreises steuerrechtlich nicht von der Verlosung ausgeschlossen werden müssen, wenn sie als natürliche Personen, die ihren Wohnsitz im Landkreis Rotenburg (Wümme) haben, teilnehmen. Es solle überlegt werden, ob die Mitarbeiter/innen des Landkreises trotzdem ausgeschlossen werden, da der Landkreis bereits über E-Fahrzeuge verfüge und diese durch die Mitarbeiter/innen für Dienstfahrten genutzt werden können.

Gemäß dem Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe solle der Strom zur Ladung der zu beschaffenden Fahrzeuge dem Nutzer kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Es werde davon ausgegangen, dass sofort oder perspektivisch auch landkreisfremde Fahrzeuge an den Ladesäulen geladen werden sollen. **Frau Düspohl** weist darauf hin, dass der Landkreis als Betreiber einer Ladesäule als Energielieferant auftrete; in Deutschland sei jedoch nur Energieversorgungsunternehmen erlaubt, Energie zu verkaufen oder zu liefern. Daher sei der Betrieb von Ladesäulen durch den Landkreis nicht zulässig.

Die von der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe beantragte Schnellladestation nach der CCS-Norm habe eine Anschlussleistung von ca. 109 kW. **Frau Düspohl** führt aus, dass der landkreiseigene Transformator für das Kreishaus in Rotenburg (Wümme) eine Leistung von höchstens 225 kW bereitstellen könne. Für den regulären Betrieb würden gegenwärtig ca. 140-160 kW benötigt. Damit verbleibe ohne Berücksichtigung von Reserven, Spitzenlast und künftiger Ladestationen für landkreiseigene E-Autos eine Leistung von nur ca. 65 kW. Am Standort Bremervörde besitze der Landkreis keinen eigenen Trafo. Mit den derzeitigen Anschlussleistungen sei sowohl am Kreishaus Rotenburg (Wümme) als auch am Kreishaus in Bremervörde der Anschluss einer Schnellladestation nicht möglich. Die Schaffung zweier zusätzlichen Stellflächen an den Standorten Rotenburg (Wümme) und Bremervörde ausschließlich für Nutzer der Ladestation werde aufgrund der allgemeinen hohen Auslastung der dortigen Parkplätze zudem kritisch gesehen.

Um nicht Betreiber einer Ladesäule zu werden, sei für den Landkreis die Beauftragung eines externen Betreibers (Energieversorgungsunternehmen - EVU) denkbar, der auch die Erhöhung der Anschlussleistung ermögliche. Dazu seien zwei Modelle denkbar, das Contracting-Modell und das Betriebsführungs-Modell.

Frau Düspohl erklärt, dass beim Contracting-Modell ein externer Betreiber die Beschaffung der Ladesäulen und auch den Aufbau und den Betrieb für einen monatlichen Betrag übernehme. Dieser betrage ca. 1.200 € für beide CCS-Norm Ladesäulen. Einmalig komme es bei Investitionen zur Herstellung der Netzanschlüsse an den Kreishäusern zu Kosten von ca. 33.000 €. Über einen Zeitraum von fünf Jahren seien bei diesem Modell für die Ausstattung der beiden Kreishäuser mit einer Schnellladestation ca. 105.000 € zu veranschlagen.

Beim Betriebsführungs-Modell übernehme ein externer Betreiber den Betrieb für einen monatlichen Betrag. Dieser betrage ca. 190 € für beide CCS-Norm Ladesäulen. Der Landkreis würde selbstständig die Beschaffung der Ladesäulen und auch den Aufbau tätigen. Aufgrund des bereits erläuterten Förderprogramms könne für die Beschaffung der Ladesäulen eine fünfzigprozentige Förderung in Anspruch genommen werden. Wie beim Contracting-Modell würden dazu einmalig Investitionen zur Herstellung der Netzanschlüsse an den Kreishäusern von ca. 33.000 € anfallen. Über einen Zeitraum von fünf Jahren sei bei diesem Modell für die Ausstattung der beiden Kreis-

häuser mit einer Schnellladestation mit Kosten von ca. 88.000 € zu rechnen. Bei entsprechender Förderung sei das Betriebsführungs-Modell rund 17.000 € günstiger, allerdings übernehme der Landkreis entsprechende Risiken bei Schäden an den Ladesäulen.

Ladestationen gebe es bisher in Rotenburg (Wümme) insgesamt vier (Erlebnisbad Ronolulu, Waldweg, Rathausplatz, Renault ZW), davon sei keine eine Schnellladestation. In Bremervörde seien insgesamt zwei Ladestationen vorhanden. Eine davon befinde sich am EWE-Kundencenter mit einer beschleunigten Lademöglichkeit und einer normalen Ladesäule; die zweite Ladestation befinde sich im Gewerbegebiet beim Autohaus Brunkhorst auch mit einer beschleunigten Ladestation. Aufgrund der hohen Kosten für die Schnellladesäulen und die bereits vorhandenen Ladesäulen in der Nähe der anvisierten Ladestandorte werde seitens des Landkreises empfohlen, auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verzichten.

Die Ziehung der Nutzer der Elektrofahrzeuge (Gewinner der Verlosung) solle durch die Klimaschutzmanagerin des Landkreises Rotenburg (Wümme) erfolgen.

Frau Düspohl trägt, bei Festhalten der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe an deren Antrag, im Hinblick auf die zuvor genannten Rahmenbedingungen und der am 27.04.2016 vom Bund in Aussicht gestellten Förderung des Kaufs von Elektrofahrzeugen in Höhe von 4.000 € je Fahrzeug, folgenden Beschlussvorschlag vor.

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) beantragt eine Förderung des Kaufs von drei E-Fahrzeugen beim BMVI.
2. Nach Erhalt eines positiven Förderbescheides wird der Kauf von drei E-Fahrzeugen einschließlich der dazugehörigen Dienstleistungen (u. a. Einweisung in die Fahrzeuge, Reinigung der Fahrzeuge) öffentlich ausgeschrieben.
3. Sollte kein positiver Förderbescheid ergehen, wird alternativ der Kauf von zwei E-Fahrzeugen einschließlich der dazugehörigen Dienstleistungen (u.a. Einweisung in die Fahrzeuge, Reinigung der Fahrzeuge) öffentlich ausgeschrieben.
4. Die Auswahl der Nutzer erfolgt in der beantragten Form.

Abg. Lüdemann weist auf die in Brockel im Wege des Betriebsführungs-Modells bewirtschaftete Ladestation hin, bei der die EWE als externer Betreiber fungiere. Dort seien seines Wissens nach momentan aber auch nur Volkswagen-Modelle zu laden.

Abg. Willenbrock fragt, ob es neben den erwähnten noch weitere Ladestationen im Landkreis gebe. **Frau Düspohl** führt exemplarisch eine Ladestation in Tarmstedt an.

Abg. Jaap erklärt, dass er der Beschlussempfehlung des Landkreises folgen werde. **Abg. Carstens** äußert, dieses ebenfalls tun zu wollen.

Vors. Krahn richtet die Frage an die Verwaltung, ob nach entsprechender Fassung eines Beschlusses durch den Ausschuss auch noch der Kreistag einen Beschluss fassen müsse. **Erster KR Dr. Lühring** erklärt, dass das der Fall sei.

Abg. Lüdemann erhebt für die CDU-Fraktion den Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Antrag. **Vors. Krahn** erläutert, dass der Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe der weitergehende und somit über diesen zuerst abzustimmen sei.

Sodann erfolgt die Abstimmung über den folgenden Antrag der SPD-GRÜNE-WFB-Gruppe:

Beschluss:

1. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) least für ein Jahr zwei Elektroautos, nämlich einen Kleinwagen und einen Mittelklassewagen zur Nutzung durch die Öffentlichkeit (52 Personen für jeweils 2 Wochen). Die hierfür notwendigen Ausschreibungen werden von der Kreisverwaltung umgehend durchgeführt.
2. Gegenstand der Ausschreibung zu 1.) sind sämtliche Leistungen (wie zur Verfügung-Stellung der Fahrzeuge mit km-Begrenzung (1000 km), Einweisung der Nutzer, angepasste Bereifung, Versicherung, Service, Wartung etc.). Die Fahrzeuge sollen eine Mindest-Reichweite von 120 km (Kleinwagen) und 150 km (Mittelklassewagen) aufweisen.
3. Die Auswahl der Nutzer erfolgt durch die Verwaltung mittels Verlosung. Bewerben können sich alle natürlichen Personen. Dazu gehören auch Fahranfänger mit Führerschein auf Probe. 50 % des Kontingents werden unter Bewerbern, die im Besitz der Ehrenamtskarte des Landkreises Rotenburg (Wümme) sind, ausgelost.
4. Die notwendige Ladeinfrastruktur für Elektroautos an den Standorten
 - a. Kreishaus Rotenburg und
 - b. Kreishaus Bremervördemit je zwei Stellplätzen für E-Autos wird bereitgestellt. Die Standorte sind in der Form herzurichten, dass den Landesstandards möglichst vieler E-Mobil-Fahrzeugmarken Rechnung getragen wird. Die Ladesäulen sollen insbesondere auch den Schnellladestandard nach der CCS-Norm sicherstellen.
5. Das Projekt wird prominent auf der Homepage des Landkreises und über die örtliche Presse vom Landkreis beworben.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	7
Nein-Stimmen:	6
Enthaltung:	0

Punkt 8 der Tagesordnung: Anfragen

Es liegen keine Anfragen vor. **Vors. Krahn** schließt daraufhin den öffentlichen Teil um 16.16 Uhr und bedankt sich bei der Presse und den Zuhörern.

b) nichtöffentlicher Teil

Punkt 9 der Tagesordnung: **Berichte und Anfragen**

Der nichtöffentliche Teil beginnt um 16.19 Uhr.

Da keine weiteren Berichte und Anfragen für den nichtöffentlichen Teil vorliegen, schließt **Vors. Krahn** um 16.20 Uhr die Sitzung.

gez. Krahn
Vorsitzender

gez. von Ostrowski
Kreisverwaltungsdirektorin

gez. Oetjen
Protokollführer

Anlagen:
zu TOP 5: *Synopse Vergabeverfahren / allgemeine Vorschrift*
zu TOP 6: *Vortrag Herrn Arne Engelke-Denkens über das TZEW*
zu TOP 7: *Tabelle zum Vergleich jährlicher Kosten bei Kauf von 3 E-Fahrzeugen bzw. Leasing von 2 E-Fahrzeugen*