

Vorlage für die Sitzung des Stadtrates am 13. Dezember 2006

Weiterführung des Betriebsführungsvertrages Bus mit der VAG

Der Betriebsführungsvertrag zwischen der VAG und der infra fürth verkehr gmbh bzw. den damaligen Stadtwerken Fürth besteht seit dem 07.12.1985. Er wurde durch zwei Nachtragsverträge zum 01.03.1996 bzw. 11.09.2000 verlängert und hat aktuell eine Laufzeit bis zum 31.08.2008, gekoppelt an die Laufzeit der Hauptkonzessionen für den Stadtverkehr Fürth. Wird der Vertrag nicht gekündigt, verlängert er sich um weitere 8 Jahre, maximal aber auf die Laufzeit der Konzessionen.

In den vergangenen Jahren wurde intensiv die Möglichkeit zur Gründung eines Joint Ventures mit einem privaten Partner untersucht. Auf Basis der Betriebsführungsabrechnung Bus des Jahres 1999 konnte eine Vergleichsrechnung durch Gegenüberstellung eines unverbindlichen Angebotes für dieses Jahr erstellt werden. Im Ergebnis zeigte sich eine Kostenersparnis von damals ca. 2 Millionen DM, die sich hauptsächlich im Personalbereich durch Anwendung eines Tarifvertrages für das private Busgewerbe und durch Zugrundelegung einer höheren Produktivität je Mitarbeiter ergab.

Bei dieser Vergleichsrechnung konnten wichtige Parameter, die dem oben genannten Einsparungsbetrag gegenzurechnen gewesen wären, nicht berücksichtigt werden. Wegbrechende Synergien und Remanenzkosten (z.B. im Bereich der Nutzung der Betriebsleitstelle oder des Betriebsfunks), die nach einer Trennung von der VAG zu Vollkosten von dieser bezogen hätten werden müssen, seien hier als Beispiele genannt, die bezüglich ihrer Höhe nicht abgeschätzt werden können.

Zudem wäre die Gründung eines Joint Ventures, das den Stadtverkehr Fürth betreiben soll, mit gewissen Risiken verbunden gewesen. Beispielhaft sei die für diesen Fall durchzuführende Ausschreibung des Stadtverkehrs Fürth zu nennen, die unter Umständen auch von einem Dritten gewonnen worden wäre.

Diese Unsicherheiten, die Bekräftigung des Aufsichtsratsvorsitzenden zur weiteren Zusammenarbeit mit der VAG, aber auch der nun zwischenzeitlich unterzeichnete neue Tarifvertrag TV-N, der einen Vergleich mit dem LBO-Tarif des privaten Gewerbes nicht zu scheuen braucht, machen eine Fortführung der Geschäftsbeziehungen zur VAG zur bestmöglichen Option. Da sich zwischenzeitlich auch abzeichnet, dass die neue EU-Verordnung als Ersatz der alten Verordnung 1191/69 großzügige Übergangsfristen von 12 Jahren nach Wirksamwerden der Verordnung zur Umsetzung in den Unternehmen erlaubt, ist es sinnvoll eine Verlängerung um weitere 8 Jahre bis 2016 zu vollziehen und diese Zeit zur Erreichung der Wettbewerbsfähigkeit des Betriebshofes Fürth zu nutzen. Die Konzessionen wären rechtzeitig vor Ablauf entsprechend zu beantragen.

Die infra fürth verkehr gmbh und die VAG Nürnberg befanden sich seit 05.07.2006 in laufenden Verhandlungen zur Verlängerung des Betriebsführungsvertrages. Auf Arbeitsebene wurden in mehreren Sitzungen Forderungen formuliert, die eine Fortführung der Zusammenarbeit unter der Voraussetzung weiterer Kosteneinsparungen und der Umsetzung des neuen Tarifvertrages bis 2016 möglich machen. Im Einzelnen lauten diese:

- Kosteneinsparungen, die sich aus den Verhandlungen zu diesem ab 01.09.2008 wirkenden Nachtrag ergeben, sollen zwingend bereits zum 01.01.2007 in Kraft treten.
- Entfall der Position Centerleiter aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese dem Overhead zurechenbar ist.
- Entfall der Position Taxisammler aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese Position nicht mehr zeitgemäß ist und den Arbeitnehmern die Benutzung des eigenen PKW zugemutet werden kann.
- Reduzierung des Standards im Bereich der Fahrpersonalausrüstung. Hierdurch wäre eine Kostensenkung in diesem Bereich möglich.
- Entfall der Position Werbung/Reklame aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese Leistung bereits überwiegend von infra selbst wahrgenommen wird.
- Entfall der Verwaltungskostenpauschale für das Handling der im Anmietverkehr eingesetzten Privatunternehmen.
- Garantie für eine in der Abrechnung anzusetzende durchschnittliche krankheitsbedingte Produktivität.

Die genannten Forderungen waren Gegenstand eines Gesprächs zwischen den Vorständen der VAG und der Geschäftsführung der infra fürth verkehr gmbh.

Durch die altersbedingte Fluktuation im Betriebshof Fürth ergeben sich zusätzliche Einsparungen durch die Anwendung des neuen Tarifvertrages TV-N.

Nachdem dies als Anreiz für eine Weiterführung der Zusammenarbeit, unter Berücksichtigung der Gesamtkonzernlage infra und vor dem Hintergrund der leeren Kassen der Stadt Fürth als nicht ausreichend erschien, wurde eine weitergehende Forderung in die Diskussion eingebracht:

- Schnellstmögliche Ausstattung des Betriebshofs Fürth mit TV-N-Personal unter Berücksichtigung der Fluktuation der Betriebshöfe Fürth **und** Nürnberg/Schweinau zur Schaffung eines wettbewerbsfähigen und **produktiveren Modellbetriebshofes**. Geschätzt ergäben sich aus dieser Forderung Einsparungen in Höhe von **rd. 300.000 €**.

Diese Einsparung wäre ebenfalls kumulativ, d.h. bis zum vollständigen Ersatz des Altpersonals, würde sich diese Summe jährlich um den gleichen Betrag erhöhen. Im Endzustand ab ca. 2012 könnte mit einer Ersparnis von dann jährlich rd. **1.500.000 €** gegenüber dem Basisjahr 2006 gerechnet werden. In diese Betrachtung ist die um etwa 150 Stunden pro Mannjahr höhere Produktivität im Vergleich zu heute noch nicht einbezogen, die erwarten ließe, dass die Gesamtkopfzahl der benötigten Fahrer zurückgehen und damit weitere Kostenentlastungen umgesetzt werden könnten. Altersteilzeitmodelle und andere personalpolitische Maßnahmen könnten diesen Prozess entsprechend beschleunigen.

Folgende Forderungen konnten im Rahmen der Verhandlungen am 03.11.2006 durchgesetzt werden:

- Gewährung der umzusetzenden Forderungen bereits **ab dem 01.01.2007 (bis einschließlich August 2008)**, verbunden mit einer zusätzlichen Kosteneinsparung von

rd. 136.000 €

Ab dem 01.09.2008 ergeben sich nachhaltig folgende, vertraglich vereinbarte jährliche Einsparungen:

- Entfall der Position Centerleiter aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese dem Overhead zurechenbar ist:
rd. 31.700 €
- Entfall der Position Werbung/Reklame aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese Leistung bereits überwiegend von infra selbst wahrgenommen wird:
rd. 19.000 €
- Entfall der Verwaltungskostenpauschale für das Handling der im Anmietverkehr eingesetzten Privatunternehmen:
rd. 30.800 €

Durch die altersbedingte Fluktuation im Betriebshof Fürth ergeben sich zusätzliche Einsparungen durch die Anwendung des **neuen Tarifvertrages**, die sich für 2007 auf

rd. 150.000 €

belaufen. Bis 2016 würden 45 Neupersonale eingestellt sein und ab diesem Jahr eine nachhaltige Kostenersparnis von **rd. 1.014.000 €** erzielen.

Einem **Altersteilzeitmodell** bzw. einer Vorruhestandsregelung wurde auf Anregung der infra fürth verkehr gmbh ebenfalls von den Vorständen zugestimmt. In Abhängigkeit von der Attraktivität dieses Modell ist zu erwarten, dass mit weiteren, über die oben genannten Einsparungen hinausgehenden Personalkostenreduzierungen zu rechnen ist, wenn Altpersonal durch neues TV-N Personal ersetzt wird. Für jeden durch neu eingestelltes Fahrpersonal ersetzten Altfahrer ergibt sich eine jährliche Ersparnis von

rd. 13.000 €.

Auf Grund der Überalterung des Personals im Betriebshof Fürth liegt das theoretische Potenzial für diese Maßnahme nach Aussage der VAG bei ca. 60 (!) Mitarbeitern. Selbstverständlich sind dabei die oben bereits erwähnten 45 Personale enthalten, die ohnehin bis 2016 ausscheiden würden. Durch das vorzeitige Ausscheiden der Mitarbeiter ist aber mit nicht unerheblichen zusätzlichen Einsparungen zu rechnen.

Da noch keine detaillierten Berechnungen der VAG vorliegen und zudem natürlich die genaue Zahl der unterschriftswilligen Mitarbeiter nicht prognostiziert werden kann, ist eine Nennung des sich hiermit abzeichnenden Einsparpotenzials im Moment nicht möglich.

In einigen Punkten besteht noch **Abstimmungsbedarf mit dem VAG Betriebsrat**, so dass weitere Einsparungsergebnisse aus folgenden zur Diskussion gestellten Forderungen zu erwarten sind:

- Entfall der Position Taxisammler aus der Betriebsführungsabrechnung Bus, da diese Position nicht mehr zeitgemäß ist und den Arbeitnehmern die Benutzung

des eigenen PKW zugemutet werden kann:

max. rd. 15.800 €

- Reduzierung des Standards im Bereich der Fahrpersonalausrüstung. Hierdurch wäre eine Kostensenkung in diesem Bereich möglich:

max. rd. 25.600 €

Bei beiden angesprochenen Punkten sind Kosteneinsparungen zu erwarten, in ihrer Höhe aber noch nicht darstellbar.

Weitere Punkte waren für die Vorstände der VAG **nicht verhandelbar**. Es handelt sich dabei um folgende Forderungen:

- Schnellstmögliche Ausstattung des Betriebshofs Fürth mit TV-N-Personal unter Berücksichtigung der Fluktuation der Betriebshöfe Fürth **und** Nürnberg/Schweinau zur Schaffung eines wettbewerbsfähigen und **produktiveren Modellbetriebshofes**.

Begründung: Diese Maßnahme wäre, neben den durchaus auch positiven Auswirkungen auf die Nürnberger Betriebshöfe, mit Kosten für die VAG verbunden. Eine schnelle Umsetzung durch Reduzierung des Anmietanteils in Nürnberg ist nicht möglich. Die VAG würde zwar gerne aus Qualitätsgründen dem Fürther Beispiel folgen und den Anteil privater Unternehmen senken, fürchtet dann aber eine wiedererstarke Mitbestimmung.

- **Garantie für** eine in der Abrechnung anzusetzende **durchschnittliche krankheitsbedingte Produktivität**.

Begründung: Auch diese Maßnahme würde zu einer Entlastung Fürths auf Kosten des Nürnberger Haushaltes führen. Die Forderung ist deshalb nicht verhandelbar.

Anmerkung: Zur Steigerung der Produktivität ist die VAG auf Anregung der infra fürth verkehr gmbh bereit, ein auf bekannten Motivationsansätzen basierendes Pilotprojekt am Betriebshof Fürth zu initiieren. Aus anderen Verkehrsbetrieben gewonnene Erfahrungen zeigen, dass sich die hierfür notwendigen Investitionen nach kurzer Zeit amortisieren. In der Gesamtbetrachtung führen derartige Projekte zu einer Kostenersparnis und zufriedeneren und motivierteren Mitarbeitern. Zu diesem Thema wird sich in Kürze eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der VAG und der infra fürth verkehr gmbh bilden.

Kumuliert ergeben sich aus dem 3. Nachtrag Einsparungen von rd. 2.000.000 € bis 2016. Hierbei **nicht berücksichtigt** sind die Kostensenkungspotenziale aus **Altersteilzeit/Vorruhestand** sowie aus den Positionen **Taxisammler** und **Dienstkleidung**. Ebenso unberücksichtigt, weil aktuell nicht kalkulierbar, blieb die Einsparung von Fahrpersonalen durch die sich aus dem neuen Tarifvertrag TV-N ergebende **höhere Produktivität**.

Darüber hinaus wurde die Forderung nach Entfall der Sozialplankosten ab 2012 gewährt und entsprechend im 3. Nachtrag zum Betriebsführungsvertrag berücksichtigt. Bis 2012 besteht für den Fall einer Kündigung durch die infra fürth verkehr gmbh eine Staffelung der zu tragenden Sozialplankosten. Ebenfalls vereinbart wurde ein Sonderkündigungsrecht für 2014, falls die Stadt Fürth als Aufgabenträger eine Ausschreibung des Stadtverkehrs beabsichtigen sollte. Für den unwahrscheinlichen

Fall, dass der EU-Rechtsrahmen eine Fortführung des Vertrages unmöglich werden lässt, ist ebenfalls eine Kündigungsmöglichkeit berücksichtigt.

Generell besteht eine gewisse Unsicherheit, dass der abzuschließende Nachtrag, soweit dieser als wesentliche Vertragsänderung zu deuten ist, einem Vertragsneuabschluss gleichkommt und deshalb ein Ausschreibungsverfahren benötigt hätte. Ähnliche Bedenken bestehen bezüglich einer Weiterführung des Vertrages bis 2016 ohne vereinbarte Endschaft zum 31.12.2016. Allerdings besteht Einvernehmen darüber, dass eine unbefristete Vertragsverlängerung, soweit dies kartellrechtlich vertretbar ist, den Vertragsparteien im gemeinsamen Interesse die optimalen Grundlagen für den Übergang in den Wettbewerb gemäß dem derzeit bekannten Entwurf der EUVO bietet.

Beide eben aufgeworfenen Fragen wurden in einer gemeinsamen Stellungnahme der Juristen beider Häuser überprüft und eine Risikobewertung vorgenommen. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass man sich mit dem Abschluss des 3. Nachtrages in einer gewissen Grauzone bewegt und eine 100%-ige Rechtssicherheit nicht gegeben sein kann. Generell vertreten die Juristen die Auffassung, dass das Risiko einer Anfechtung als geringfügig einzustufen ist. Von Vorteil ist, dass der Verordnungsentwurf erstens noch nicht in Kraft getreten ist und zweitens nach Inkrafttreten großzügige Übergangszeiträume für bereits bestehende Verträge sieht. Wichtig erscheint auch, dass mit dem geplanten 3. Nachtrag deutlich signalisiert wird, dass bis Ablauf der Verlängerung ein EU-konformer Weg zur weiteren Durchführung des Stadtverkehrs in Fürth gefunden werden muss und entsprechende Bemühungen erkennbar sind, die dann geltenden Normen zwingend einzuhalten.

Nachdem der nun neu eingeführte Tarifvertrag TV-N auch die Basis der Kalkulation der Fa. Connex (jetzt: Veolia Verkehr) bildete und zudem bei einer Kündigung des Betriebsführungsvertrages mit der VAG ein Verlust von Synergien und die Schaffung von Remanenzkosten zu erwarten ist, kann von der Umsetzung eines Joint Ventures mit diesem Unternehmen auf Grund der geschilderten Sachlage nur abgeraten werden.

Auf Grundlage der mit der VAG erzielten Verhandlungsergebnisse wird empfohlen, der Unterzeichnung des 3. Nachtrages und damit einer Verlängerung des Betriebsführungsvertrages bis zum 31.08.2016 zuzustimmen.

Begleitend wird die Aufhebung der Beschlüsse des Aufsichtsrats vom 21.04.2005 sowie des Stadtrates vom 27.07.2005 zur Gründung eines Joint Ventures mit der Fa. Connex (jetzt: Veolia Verkehr) empfohlen.

Fürth, den 13.11.2006