

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategie
MOR-GB1.11

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im ÖPNV an die MVG ab 01.01.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01751

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 10.05.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Langfristige Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedien- ung im Stadtverkehr in München durch Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.
Inhalt	In der Vorlage wird die Notwendigkeit der dauerhaften Sicherung des öffentlichen Verkehrs in der Landeshauptstadt München dargestellt. Es wird das beihilferechtliche Erfordernis dargelegt, einen langfristigen öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die MVG durch die LHM zu vergeben.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungsvorschlag	1. Die Landeshauptstadt München beabsichtigt, die Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf dem Stadtgebiet der LHM sowie auf abgehenden Linien in den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB mit einer Laufzeit vom 01.01.2025 bis zum 30.06.2047 direkt an die MVG zu vergeben. Abhängig vom Ergebnis einer steuerlichen Prüfung kann sich die Laufzeit noch auf 15 Jahre verkürzen. Gegenstand der Betrauung sind die Erbringung der Beförderungsleistung mit U-Bahn, Tram und Bus sowie Bau und Betrieb der Infrastruktur für Tram und Bus und Betrieb der U-Bahn-Infrastruktur. Der ÖDLA enthält ferner die Optionen, z.B. die MVG zukünftig mit der

	<p>Erbringung von On-Demand-Verkehren und der Sicherstellung der zugehörigen Infrastruktur zu betrauen.</p> <p>2. Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt,</p> <p>a) die Absicht zur Direktvergabe nach Ziff. 1 dieses Beschlusses im Rahmen einer Vorinformation gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen und dort auf zugehörige Dokumente zu verweisen, die auf der Homepage der LHM veröffentlicht werden („Ergänzendes Dokument“ zur Vorinformation).</p> <p>b) mit den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München alle ggf. erforderlichen Verträge abzuschließen und zur Genehmigung bei der Regierung von Oberbayern vorzulegen, damit die LHM die Aufgabe und Befugnis der zuständigen Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Abschnitte außerhalb des Stadtgebiets der abgehenden Linien auf Grund öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen ausüben kann.</p> <p>3. Die Verwaltung wird beauftragt, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag, einschließlich aller hierfür erforderlicher Dokumente, zu erarbeiten und zur Beschlussfassung durch den Stadtrat der LHM einzubringen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Möglichkeiten zur Berücksichtigung verkehrswirtschaftlich sinnvoller und politisch gewollter Leistungsänderungen während seiner Laufzeit vorsehen.</p> <p>a) Das RAW wird beauftragt, mit dem MOR und in Abstimmung mit der MVG die rechtlichen und finanziellen Aspekte des ÖDLA auszuarbeiten.</p> <p>b) Das MOR wird beauftragt, in Abstimmung mit der MVG die fachlichen Aspekte des ÖDLA sowie die Rahmenbedingungen für die künftige Zusammenarbeit zwischen LHM und MVG – ggf. mit externer Unterstützung – auszuarbeiten.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Betrauung
Ortsangabe	-

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategie
MOR-GB1.11

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im ÖPNV an die MVG ab 01.01.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01751

Vorblatt zur Beschlussvorlage des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 10.05.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	1
1. Anlass und Ziele	1
2. Veröffentlichung der Direktvergabeabsicht	2
3. Verhältnis zum Nahverkehrsplan	5
4. Begründung für die Direktvergabe	6
5. Übertragung der Zuständigkeiten für abgehende Linien	7
6. Weiterer Zeitplan	8
II. Antrag des Referenten	9
III. Beschluss	10

Telefon: 233-21151
Telefax: 233-21136

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Telefon: 233-25827
Telefax: 233-989 25827

Mobilitätsreferat

Strategie
MOR-GB1.11

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im ÖPNV an die MVG ab 01.01.2025

1 Anlage

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01751

Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und Mobilitätsausschusses am 10.05.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Ziele

Mit dem vorliegenden Beschluss wird der Oberbürgermeister ermächtigt, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der ÖPNV auch in Zukunft durch ein stadteigenes Unternehmen erbracht werden kann.

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) sind derzeit auf Grundlage der sog. Interimsbetreuung Stadtverkehr München mit der Sicherstellung des ÖPNV-Angebots im Stadtverkehr betraut (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02792, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 05.05.2021). Die Interimsbetreuung stellt einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) dar im Sinne der maßgeblichen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (nachfolgend „VO 1370/2007“). Die Vergabe der Interimsbetreuung war notwendig geworden, um den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (weniger Fahrgäste nach Corona und gleichzeitig stark gestiegene Kosten) Rechnung tragen zu können. Derzeit schafft die Interimsbetreuung die Voraussetzung dafür, dass SWM/MVG beihilfenrechtskonform Ausgleichsleistungen für den ÖPNV erhalten können. Die Interimsbetreuung hat nur eine begrenzte Laufzeit und endet am 31.12.2024.

Rechtzeitig vor diesem Termin ist nun eine langfristige Regelung vorzubereiten, damit ein neuer ÖDLA im Anschluss zum 01.01.2025 in Kraft treten kann. Der beabsichtigte ÖDLA, mit dem die MVG beauftragt werden soll, ist rechtlich erforderlich, damit auch in Zukunft die für die Sicherstellung des ÖPNV benötigten Ausgleichsleistungen gewährt werden dürfen. Diese Ausgleichsleistungen können aus öffentlicher Hand oder aus dem

Querverbund im SWM-Konzern kommen. Nach Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 dürfen Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV, die über einen reinen Tarifausgleich hinausgehen, nur im Rahmen eines ÖDLA gewährt werden. Der zukünftige ÖDLA wird eine rechtssichere Grundlage für sämtliche künftig für die Finanzierung des ÖPNV erforderlichen öffentlichen Mittel bilden. Er wird der LHM die Möglichkeit geben, die Anforderungen an den ÖPNV zu definieren und zukünftig bedarfsgerecht zu ändern. Damit schafft der ÖDLA die rechtlichen Voraussetzungen, um mittels eines attraktiven ÖPNV die Verkehrswende bewältigen zu können. Zugleich gibt der ÖDLA einen langfristigen, stabilen und zugleich flexiblen Rahmen für Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Die SWM wird, wie in der Vergangenheit, die Leistungserbringung für den ÖPNV auch künftig über den Querverbund mitfinanzieren. Ein Verzicht auf die Vergabe eines ÖDLA kommt nicht in Betracht, weil dann das Verkehrsangebot auf das Maß reduziert werden müsste, das ohne Ausgleichsleistungen finanziert werden kann.

Wegen des gesetzlichen Vorlaufs ist als erster Schritt des Verfahrens zur Direktvergabe eine Veröffentlichung der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt erforderlich (dazu 2.). Die Direktvergabe an die MVG wird durch die LHM (vornehmlich durch Referat für Arbeit und Wirtschaft, Mobilitätsreferat, Stadtkämmerei und Büro des Oberbürgermeisters) in Abstimmung mit SWM und MVG als zweiter Schritt vorbereitet.

2. Veröffentlichung der Direktvergabeabsicht

Um die Direktvergabe zum 01.01.2025 vornehmen zu können, ist es zunächst rechtlich erforderlich, die Direktvergabeabsicht zu beschließen. Die Absicht der LHM, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die öffentlichen Personenverkehrsdienste direkt zu vergeben, muss mindestens ein Jahr vor der Direktvergabe im EU-Amtsblatt in einer Vorinformation bekannt gemacht werden (Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007). In dieser Vorinformation sind u. a. die von der Direktvergabe betroffenen Dienstleistungen und Gebiete anzugeben.

Nach deutschem Recht hat die Vorinformation neben der Ankündigung der späteren Direktvergabe eine weitere Funktion: Wegen der Möglichkeit eigenwirtschaftlicher Anträge (dazu unten 5.) sind in der Vorinformation auch die mit dem ÖDLA verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelte und Leistungsstandards anzugeben (vgl. § 8a Abs. 2 Sätze 3 und 4 PBefG). Diese Vorgaben dienen dazu, die Mindestanforderungen an mögliche eigenwirtschaftliche Anträge zu definieren. Nur Anträge, die alle von der LHM definierten Mindestanforderungen erfüllen, sind genehmigungsfähig. Daher ist es wichtig, diese Anforderungen möglichst vollständig zu beschreiben.

Da in dem elektronischen Formular für die Vorinformation nur wenig Raum für diese

Beschreibung ist, wird die Vorinformation einen Verweis auf ein sogenanntes Ergänzendes Dokument enthalten, das auf der Homepage der LHM veröffentlicht wird (vgl. § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG). Dieses Vorgehen ist üblich und wurde auch bereits bei der Vorinformation der Interimsbetrauung angewendet.

In der Vorinformation und dem Ergänzenden Dokument werden folgende Informationen veröffentlicht:

- Der ÖDLA soll eine Laufzeit bis zum 30.06.2047 haben. Die Voraussetzungen für diese Laufzeit sind erfüllt. Gemäß Art. 4 Abs. 3 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 sind die öffentlichen Dienstleistungsaufträge befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit schienengestützten Verkehrsträgern. Da der Wert des Schienenverkehrs einen weit überwiegenden Anteil am Gesamtwert des ÖDLA hat, ist eine Grundlaufzeit von 15 Jahren zulässig. Gemäß Art. 4 Abs. 4 VO (EG) Nr. 1370/2007 kann die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, falls erforderlich, unter Berücksichtigung der Amortisierungsdauer der Wirtschaftsgüter um höchstens 50 % verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden sind, die von dem Auftrag erfasst werden. Die Laufzeit kann vorliegend auf 22,5 Jahre verlängert werden, weil die MVG im ÖDLA verpflichtet wird, während der Laufzeit einen erheblichen Teil der Schienenfahrzeuge neu zu beschaffen und diese aufgrund technischer Gegebenheiten nur in München eingesetzt werden können. Für den ÖDLA wird eine Laufzeit von 22,5 Jahren angestrebt, wobei diesbezüglich noch steuerliche Fragen behandelt werden, die ggfs. auch zu einer Festlegung auf 15 Jahren führen können. Abhängig vom Ergebnis der steuerlichen Prüfung wird auch die Laufzeit in der Vorinformation veröffentlicht. Die LHM hat die Möglichkeit, den ÖDLA auch vor Ablauf der definierten Laufzeit zurückzunehmen.
- Gegenstand des ÖDLA wird der gesamte von der MVG betriebene ÖPNV auf dem Stadtgebiet München inklusive Infrastrukturvorhaltung sowie einige abgehenden Linien in den Landkreisen Dachau, Fürstentum Bruck und München sein. Mit der Einbeziehung auch der abgehenden Linien in einen gesamthaften ÖDLA wird eine erhebliche praktische Vereinfachung erzielt. Die LHM vergibt einen ÖDLA für diese Abschnitte außerhalb ihrer Gemarkung auf Grundlage einer Zuständigkeitsübertragung. Voraussetzung hierfür sind öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit den Nachbargebietskörperschaften (s. Ziff. 4.). Bei der Trambahnlinie 25 ist eine spätere Einbeziehung erforderlich.

- Im Ergänzenden Dokument wird das mindestens sicherzustellende Fahrplangebotes beschrieben. Die Anforderungen sind in Form einer sog. funktionalen Leistungsbeschreibung vorgegeben, was bedeutet, dass die wesentlichen Ziele und Anforderungen an die Ausgestaltung des Angebots beschrieben sind, aber nicht der genaue Weg der Umsetzung. Der Gegenbegriff wäre eine sogenannte konstruktive Leistungsbeschreibung, bei der alle Details vorgegeben sind. Die Vorgabe eines minutengenauen Fahrplans wäre aber nicht sinnvoll. Das Fahrplangebotes der MVG muss permanent an Nachfrage, Baustellen, geänderte Anschlüsse, Fahrzeugumläufe etc. angepasst werden. Damit auch in Zukunft eine flexible Veränderung erfolgen kann, ist eine funktionale Leistungsbeschreibung sinnvoll. Die Anforderungen wurden auf Grundlage des Status quo und des Nahverkehrsplans entwickelt.
- Zudem benennt das Ergänzende Dokument die schon von der LHM beschlossenen Ausbaupläne für die U-Bahn- und Tram-Infrastruktur. Die zukünftige Weiterentwicklung des Angebots gemäß Nahverkehrsplan (s. Ziff. 3.) erfolgt im Rahmen des ÖDLA. Der ÖDLA wird hierzu Regelungen für das sogenannte Änderungsmanagement enthalten. Diese müssen aber noch nicht in der Vorinformation beschrieben werden.
- Das Ergänzende Dokument enthält zusätzlich Optionen für die zukünftige Erweiterung des ÖPNV um heute noch nicht konkret absehbare Leistungen. Dies schafft die Voraussetzung dafür, den Umfang des im ÖDLA vorgegebenen Angebots später erweitern zu können, ohne dass eine Neuvergabe des ÖDLA erforderlich ist (vgl. § 132 GWB). Beispielsweise wird der ÖDLA eine Option enthalten, dass die LHM zukünftig die MVG mit dem Betrieb von On-Demand-Verkehren betrauen kann. Eine Verpflichtung, diese Optionen auszuüben, besteht nicht.
- Ferner enthält das Ergänzende Dokument eine ausführliche Beschreibung der einzuhaltenden Qualitätsstandards. Diese sind aus dem Nahverkehrsplan abgeleitet. Auch diese Standards können zukünftig im Rahmen des Änderungsmanagements angepasst werden. Hervorzuheben ist, dass der ÖDLA die Verpflichtungen der LHM aus dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) umsetzen wird. SWM/MVG werden die im Gesetz vorgesehenen Mindestquoten für die Beschaffung emissionsfreier und sauberer Fahrzeuge erfüllen. Der ÖDLA wird somit auch die Voraussetzungen für die Realisierung der Antriebswende im ÖPNV schaffen.

Die Direktvergabe richtet sich nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB. Die Voraussetzungen dieser Vorschriften sind erfüllt:

- Die Direktvergabe des ÖDLA richtet sich vorliegend nach § 108 GWB, also den Anforderungen an das In-House-Geschäft. Da nicht beabsichtigt ist, eine Dienstleistungskonzession zu vergeben, kommt hinsichtlich der Vergabe nicht Art. 5

Abs. 2 VO 1370/2007 zur Anwendung, sondern das allgemeine Vergaberecht (vgl. Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007; EuGH, Urt. v. 21.03.2019, verb. Rs. C-266/17 und C-267/17 – Rhein-Sieg-Kreis und Kreis Heinsberg.). Dies gilt einheitlich für den Gesamt-ÖDLA über U-Bahn, Tram und Bus (§ 111 Abs. 3 Nr. 5 GWB).

- Die LHM kann über die MVG eine Kontrolle ausüben wie über eine eigene Dienststelle (§ 108 Abs. 1 Nr. 1 GWB).
- Mehr als 80 % der Tätigkeiten der MVG dienen der Ausführung von Aufgaben, mit denen sie von der LHM betraut ist (§ 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB).
- An der MVG besteht keine private Kapitalbeteiligung (§ 108 Abs. 1 Nr. 3 GWB).
- Die MVG erbringt einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst (Art. 4 Abs. 7 Satz 2 VO 1370/2007).

3. Verhältnis zum Nahverkehrsplan

Die LHM hat mehrere Instrumente, um den ÖPNV zu gestalten:

- Der Nahverkehrsplan ist das Instrument der strategischen Langfristplanung der LHM. Er enthält Ziele und Konzeption des ÖPNV (Art. 13 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG). Diese Aspekte wurden am 19.02.2020 im Rahmen der Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan der LHM ausführlich behandelt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15439). Die Vorinformation mit dem Ergänzenden Dokument baut inhaltlich darauf auf. Der Nahverkehrsplan wird auch in Zukunft fortgeschrieben. Mit Aufstellung des Nahverkehrsplans ist nicht gesichert, dass die darin genannten Vorhaben auch gegenfinanziert sind. Zu seiner Umsetzung bedarf es daher wiederum konkreter Beschlüsse.
- Soweit die im Nahverkehrsplan genannten Vorhaben umgesetzt werden sollen, bedarf es einer Rechtsgrundlage gegenüber dem jeweiligen Verkehrsunternehmen. Diese stellt der ÖDLA dar. Während der Laufzeit des ÖDLA kann die LHM jederzeit Einfluss auf das Angebot nehmen. Sie kann (in Abhängigkeit von Bedarf und Finanzierbarkeit) z.B. Ausweitungen oder Einschränkungen des Liniennetzes, des Fahrplanangebots, der Qualitätsstandards oder der Tarife veranlassen. Ferner kann die LHM den ÖDLA an geänderte Rahmenbedingungen anpassen oder ggf. auch vorzeitig aufheben. Der ÖDLA wird hierfür ein sogenanntes Änderungsmanagement enthalten. Das Änderungsmanagement bietet somit die erforderliche Flexibilität, um geänderten Anforderungen des Nahverkehrsplans und ergänzender politischer Beschlüsse Rechnung zu tragen. Dabei wird zugleich sichergestellt, dass nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die auch finanziert sind. Nur dann kann vom Verkehrsunternehmen eine Umsetzung verlangt werden. Dies verlangt zugleich das EU-Beihilfenrecht, weil jede Ausgleichsleistung

(dazu gehört auch der Querverbund) durch einen zuvor festgelegten Parameter im ÖDLA abdeckt sein muss (Art. 4 Abs. 1 lit. b) VO 1370/2007).

Die Vorinformation und das Ergänzende Dokument hingegen beschreiben nur den Rahmen, in dem die LHM zukünftig den ÖPNV gestalten kann, legen aber nicht selbst das Angebot fest. Dass hierin auch eine Leistungsbeschreibung des Fahrplanangebots enthalten ist (s.o. Kapitel 2) ist dem Umstand geschuldet, dass für theoretisch mögliche eigenwirtschaftliche Anträge die Anforderungen beschrieben sein müssen. Das bei Inkrafttreten des späteren ÖDLA am 01.01.2025 geltende Fahrplanangebot ist nicht Bestandteil der Vorinformation und des Ergänzenden Dokuments und daher auch nicht Gegenstand dieses Beschlusses. Verkehrsplanerische Aspekte sind daher ausdrücklich nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses, in dem es um die Ankündigung der beabsichtigten Vergabe geht.

4. **Begründung für die Direktvergabe**

a) Steuerungsvorteile

Die umfassende Direktvergabe an die MVG bietet das größtmögliche Maß an Gestaltbarkeit und kommunalen Einfluss auf das gesamte Verkehrsangebot mit U-Bahn, Tram, Bus und ggf. On-Demand-Verkehren.

Die LHM ist mittelbare alleinige Gesellschafterin der MVG. Aufgrund ihrer gesellschaftsrechtlichen Stellung ist die LHM in der Lage, die MVG zu einem bestimmten Verhalten anzuhalten. Mittels des zukünftig im ÖDLA geregelten Änderungsmanagements kann auf Veränderungen des öffentlichen Verkehrsinteresses flexibel und schnell reagiert werden.

Die Geschäftsführung des Unternehmens ist zudem satzungsgemäß dem öffentlichen Auftrag verpflichtet, zum Wohle der Stadt und ihrer Einwohner*innen zu handeln.

Die Steuerungsmöglichkeiten der LHM gegenüber der MVG ermöglichen somit die Nutzung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Potenziale ohne langwierige und durch gegenläufige Interessen geprägte Abstimmungsprozesse.

b) Angebot aus einer Hand

Die durch eine Direktvergabe als Gesamtleistung gesicherten Integrations- und Steuerungsvorteile würden bei einer wettbewerblichen Vergabe verloren gehen. Ein ergebnisoffener Wettbewerb könnte dazu führen, dass der Stadtverkehr durch mehrere Betreiber durchgeführt werden müsste. Die LHM müsste dann als Auftraggeberin dafür Sorge tragen, dass eine abgestimmte und gleichermaßen qualitativ hochwertige Leistungserstellung durch die Betreiber erfolgt. Damit wäre ein spürbarer Mehraufwand gegenüber einer Leistungserbringung aus einer Hand verbunden. Sowohl ein wettbewerbliches Vergabeverfahren als solches, als auch die laufende Steuerung und Kontrolle einer Mehrzahl von Betreibern verursachen

erhebliche Transaktionskosten, die bei einer Eigenerbringung durch eine kommunale Gesellschaft mit gemeinsamer Zielausrichtung und gegenseitigem vertrauensvollen Zusammenwirken vermieden werden.

c) Wirtschaftlichkeit

Die MVG erbringt mit angemessenen operativen Kostenstrukturen ein qualitativ hochwertiges und gut nachgefragtes Verkehrsangebot.

Bei Fortbestehen des steuerlichen Querverbunds ergeben sich steuerliche Vorteile für die LHM. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Instrumente vorsehen, um dauerhaft die Wirtschaftlichkeit sicherzustellen.

d) Verkehrswende

LHM, SWM und MVG bekennen sich zur hohen Bedeutung der Verkehrswende mit dem öffentlichen Verkehr als Rückgrat und deren Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten. Nicht zuletzt durch ihre Langfristigkeit und wegen der beschriebenen Steuerungsvorteile bietet die Direktvergabe den für die Verkehrswende erforderlichen Rahmen.

5. Übertragung der Zuständigkeiten für abgehende Linien

Die MVG erbringt neben den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen auf dem Gebiet der LHM in gewissem Umfang auch gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auf gebietsübergreifenden Linien (sog. „abgehende Linien“), die die LHM mit den benachbarten Landkreisen verbinden. Umgekehrt erbringen die von den benachbarten Aufgabenträgern betrauten Verkehrsunternehmen ihrerseits gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen auf dem Stadtgebiet der LHM. Diese gewachsenen und sinnvollen Verkehrsbeziehungen sollen auch zukünftig beibehalten werden. Aus diesem Grund soll die MVG auch – wie heute schon – mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen auf den bestehenden gebietsübergreifenden Linien betraut werden. Die LHM kann nach § 108 GWB auch Verkehrsangebote außerhalb des Stadtgebiets an die MVG vergeben. Eine zahlenmäßige Beschränkung gibt es insoweit nicht, insbesondere gelten die Verkehre außerhalb der Stadt nicht als (auf 20 % limitierte) Drittsätze (§ 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB).

Damit die LHM die MVG auch auf den Linienabschnitten außerhalb Münchens betrauen kann, muss sie für diese Abschnitte sog. zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 sein. Daher ist eine Übertragung der Befugnisse von den Nachbargebietskörperschaften erforderlich. Hierzu bedarf es jeweils des Abschlusses einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung gemäß § 7 Abs. 2 Bay KommZG. Diese Vereinbarung bedarf der Genehmigung durch die Regierung von Oberbayern (Kommunalaufsicht), die anschließend eine Veröffentlichung in ihrem Amtsblatt vornimmt. Es bestehen bereits entsprechende Vereinbarungen über die aktuellen abgehenden Linien im Busverkehr mit den Landkreisen Dachau, Fürstfeldbruck und München und über die U 6 nach Garching mit dem Landkreis München.

Nach den Verträgen erfasst die Übertragung der Zuständigkeit auf die LHM das Recht,

einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag abzuschließen und die hierfür erforderliche Vorinformation auch für die Abschnitte außerhalb der eigenen Gemarkung veröffentlichen zu können. Übertragen wird damit die im EU-Recht geregelte sogenannte Interventionsbefugnis. Alle anderen Kompetenzen verbleiben bei den jeweiligen Aufgabenträgern; das betrifft insbesondere die Aufstellung des Nahverkehrsplans für das eigene Gebiet. Nach den Vereinbarungen erstatten die Nachbarlandkreise der LHM die entstehenden Aufwendungen für die Beauftragung der MVG.

Derzeit besteht noch keine Vereinbarung für die Trambahnlinie 25 nach Grünwald. Der Abschnitt auf dem Gebiet des Landkreises München ist Gegenstand eines Verkehrsvertrags zwischen Gemeinde Grünwald, Landkreis München und MVG. Nach Auslaufen dieses Verkehrsvertrags am 13.12.2025 soll nach Absicht der Beteiligten auch diese Linie in den ÖDLA integriert werden. Dafür wird der Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung und zu einem späteren Zeitpunkt vermutlich eine ergänzende Vorinformation erforderlich werden. Ferner wird eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung in Zukunft notwendig für die Verlängerung der U6 nach Martinsried. Daneben können zukünftig an den bestehenden Vereinbarungen Änderungen erforderlich werden, um geänderten Verläufen der Linien, dem Bedarf an Einführung neuer Linien oder der Einführung von On-Demand-Verkehren in den Nachbarlandkreisen Rechnung zu tragen. Der vorliegende Beschluss soll die Verwaltung auch zum Abschluss dieser zukünftigen Vereinbarungen bzw. Änderungen bestehender Vereinbarungen ermächtigen.

6. Weiterer Zeitplan

Die Veröffentlichung der Vorinformation erfolgt im Anschluss an diesen Beschluss durch die Verwaltung in Abstimmung mit der MVG.

Nach der Veröffentlichung der Vorinformation können interessierte Verkehrsunternehmen binnen drei Monaten einen Antrag stellen, das ÖPNV-Angebot eigenwirtschaftlich zu erbringen, also ohne öffentlichen Zuschuss der LHM. Sie müssten hierfür aber zusagen, die Gesamtleistung zu erbringen, also das gesamte von der LHM vorgegebene Angebot unter Beachtung aller in der Vorinformation enthaltenen Standards. Ferner können andere Unternehmen bis sechs Monate nach der Vorinformation verlangen, von der LHM eine Begründung für die beabsichtigte Direktvergabe zu erhalten.

Vor endgültiger Vergabe des ÖDLA wird eine erneute Befassung des Stadtrates erfolgen, voraussichtlich im Juni 2024.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Das Baureferat weist jedoch darauf hin, dass die Beschlussanlage nicht geprüft werden konnte, da sie zum Zeitpunkt der Abstimmung noch nicht vollständig vorlag.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft und Verwaltungsbeirat des

Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Andreas Schuster und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Sebastian Weisenburger, haben jeweils einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referenten

1. Die Landeshauptstadt München beabsichtigt, die Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf dem Stadtgebiet der LHM sowie auf abgehenden Linien in den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB mit einer Laufzeit vom 01.01.2025 bis zum 30.06.2047 direkt an die MVG zu vergeben. Abhängig vom Ergebnis einer steuerlichen Prüfung kann sich die Laufzeit noch auf 15 Jahre verkürzen. Gegenstand der Betrauung sind die Erbringung der Beförderungsleistung mit U-Bahn, Tram und Bus sowie Bau und Betrieb der Infrastruktur für Tram und Bus und Betrieb der U-Bahn-Infrastruktur. Der ÖDLA enthält ferner die Optionen, z.B. die MVG zukünftig mit der Erbringung von On-Demand-Verkehren und der Sicherstellung der zugehörigen Infrastruktur zu betrauen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt,
 - a. die Absicht zur Direktvergabe nach Ziff. 1 dieses Beschlusses im Rahmen einer Vorinformation gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen und dort auf zugehörige Dokumente zu verweisen, die auf der Homepage der LHM veröffentlicht werden („Ergänzendes Dokument“ zur Vorinformation).
 - b. mit den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und München alle ggf. erforderlichen Verträge abzuschließen und zur Genehmigung bei der Regierung von Oberbayern vorzulegen, damit die LHM die Aufgabe und Befugnis der zuständigen Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Abschnitte außerhalb des Stadtgebiets der abgehenden Linien auf Grund öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen ausüben kann.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den öffentlichen Dienstleistungsauftrag, einschließlich aller hierfür erforderlicher Dokumente, zu erarbeiten und zur Beschlussfassung durch den Stadtrat der LHM einzubringen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird Möglichkeiten zur Berücksichtigung verkehrswirtschaftlich sinnvoller und politisch gewollter Leistungsänderungen während seiner Laufzeit vorsehen.
 - a. Das RAW wird beauftragt, mit dem MOR und in Abstimmung mit der MVG die rechtlichen und finanziellen Aspekte des ÖDLA auszuarbeiten.
 - b. Das MOR wird beauftragt, in Abstimmung mit der MVG die fachlichen Aspekte des ÖDLA sowie die Rahmenbedingungen für die künftige Zusammenarbeit zwischen LHM und MVG – ggf. mit externer Unterstützung – auszuarbeiten.

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referenten

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Clemens Baumgärtner Georg Dunkel
berufsm. StR berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW-FB5-SG1 S:\FB5\SWM\5 Betrieb\1 Eigentliches Geschäft\08 Verkehr\01 Leistungsprogramm\AG Leistungsprogramm\Folgebetrauung\2230510Ausschuss.docx zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
An das Mobilitätsreferat
An die Stadtwerke München GmbH – GM
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
Am