

Sitzungsniederschrift

1. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV

Sitzungsort: Stadthalle Aurich, Bürgermeister-Anklam-Platz, 26603 Aurich		
Sitzungsdatum: 07.12.2021	Sitzungsbeginn: 15:00 Uhr	Sitzungsende: 16:30 Uhr

Mitglieder / Anwesende	Fraktion / Gruppe	Funktion Anmerkung
Vorsitz		
Jacobsen, Alfred	SPD	
Mitglieder		
Bathmann, Harald	SPD	
Buss, Sarah	CDU/FDP	
Ennen, Jann	CDU/FDP	
Gossel, Arnold	CDU/FDP	
Harm-Rehrmann, Angela	SPD	
Jelken, Friedhelm	CDU/FDP	Vertretung für Harald Tammen
Krüger, Detlev	FW im Landkreis Aurich	
Ott, Gunnar	GRÜNE	
Saathoff, Georg	SPD	
Schoone, Friede	SPD	
Stange, Axel	SPD	
Stöhr, Uwe	SPD	
Tjaden, Hinrich	CDU/FDP	
Wienbeuker, Johann	FW im Landkreis Aurich	
Grundmandat		
Looden, Jan	AfD	
Seelgen, Blanka	DIE LINKE.	
Verwaltung		

Beninga, Ludwig

Kleen, Jens

Meinen, Olaf

Orlik, Holger

Smolinski, Sebastian

Toepfer, Sylvia

Nicht anwesend:

Mitglieder

Tammen, Harald

CDU/FDP

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
3. Feststellung der Tagesordnung
4. Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 08.09.2021
5. Einwohnerfragestunde
6. Ergänzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV
Vorlage: X/2021/046
7. Neugestaltung der Satzung des LK Aurich zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr
Vorlage: X/2021/062
8. Verschiedenes, Wünsche und Anregungen
9. Einwohnerfragestunde
10. Schließung der Sitzung

Öffentlicher Teil:

TOP 1 Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende Jacobsen eröffnet die erste Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV um 15.00 Uhr.

TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende Jacobsen stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

TOP 3 Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende Jacobsen stellt die Tagesordnung im Einvernehmen mit den Ausschussmitgliedern fest.

TOP 4 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 08.09.2021

Die Niederschrift der Sitzung vom 30.06.2021 wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis:

⇨ Ja-Stimmen: 2 Nein-Stimmen: 0 Enthaltungen: 14

➔ **einstimmig beschlossen**

TOP 5 Einwohnerfragestunde

Seitens der Einwohner werden keine Fragen gestellt.

TOP 6 Ergänzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV
Vorlage: X/2021/046

Der Vorsitzende Jacobsen erläutert den Vorschlag der Verwaltung, den Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV, um folgende beratende Mitglieder zu ergänzen:

- Herr Erich Wagner, DEHOGA
- Herr Helge Brötje, Gewerkschaften
- Herr Hartmut Neumann, Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg
- Herr Helge Valentin, Handwerkskammer für Ostfriesland
- Herr Jochen Edzards, Verkehrsverbund Ems-Jade, Aurich

Abg. Tjaden weist auf einen Vertreter der Landwirtschaft hin.

LR Meinen erklärt, dass die Vertreter der Landwirtschaft thematisch, dem Ausschuss für Raumordnung, Klimaschutz und Umwelt, zugeordnet seien.

Abg. Looden fragt, welche Gewerkschaft durch **Herrn Brötje** vertreten sei.

Herr Orlik, kommissarischer Leiter der Wirtschaftsförderung, antwortet, dass **Herr Brötje** den Gewerkschaftsbund VERDI vertrete.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen zum TOP 6. Der **Vorsitzende Jacobsen** verliest folgenden Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV soll um beratende Mitglieder aus den Institutionen DEHOGA, Gewerkschaft und den Kammern (IHK, HWK) und ÖPNV ergänzt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den jeweiligen Institutionen abzustimmen, welches beratende Mitglied in den Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV entsandt werden soll.

Abstimmungsergebnis:

⇒ Ja-Stimmen: 16 Nein-Stimmen: 0 Enthaltungen: 0
⇒ **einstimmig beschlossen**

TOP 7 **Neugestaltung der Satzung des LK Aurich zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr**
Vorlage: X/2021/062

Kreisrat Smolinski leitet in das Thema „Allgemeine Vorschrift“ und damit zusammenhängend die Erhöhung der Busfahrerlöhne ein. Bereits der vorherige Kreistag habe sich intensiv mit dieser Thematik beschäftigt. In der Kreistagsitzung am 15.07.2021 sei der Beschluss gefasst worden, das Unternehmen Rödl & Partner mit dem Entwurf einer neuen „Allgemeinen Vorschrift“ zu beauftragen. **Herr Niemann** von Rödl & Partner hatte in der Ausschusssitzung am 08.09.2021 bereits einen Zwischenstand präsentiert und es sei deutlich geworden, wie komplex und kompliziert die Materie sei. Die Zwischenzeit sei intensiv genutzt worden, um die „Allgemeine Vorschrift“ inhaltlich weiter zu schärfen und die dort vorgesehenen Lösungen zu verbessern. Der Inhalt sei grundsätzlich mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt und die Verwaltung habe von den Busunternehmen ein positives Signal erhalten. Mit der finalen Entwurfsfassung, so wie sie dem Ausschuss nun vorliege, habe man ein Papier entwickelt, welches einerseits den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit gebe, kostendeckende Verkehrsleistungen, bei gleichzeitiger Zahlung angemessenerer Stundenlöhne zu verbringen. Andererseits versetze die „Allgemeine Vorschrift“ den Landkreis, welcher der Aufgabenträger für den ÖPNV sei, in die Lage, zukünftig besser auf die Herausforderungen, die im Zusammenhang mit der Verkehrswende stehen, wie beispielsweise alternative Antriebsformen oder Leistungserweiterung etc., zu reagieren. **Kreisrat Smolinski** merkt an, dass **Herr Niemann** von Rödl & Partner eingeladen wurde, dem Ausschuss den aktuellen Entwurfsstand vorzustellen.

Abg. Ott fragt, in welcher Entgeltgruppe sich die Busfahrer befänden.

Kreisrat Smolinski antwortet, dass die Busfahrer in keine Entgeltgruppe eingestuft seien, da der TVÖD bei privaten Unternehmen keine Anwendung finde.

Abg. Wienbecker fragt, ob die Änderung der AV bedeute, dass es nach jahrelanger Diskussion nun möglich sei, die Löhne anzupassen.

Kreisrat Smolinski bestätigt, dass in der neuen „Allgemeinen Vorschrift“ vorgesehen sei, eine Art Strukturzulage in Höhe von zehn Prozent der Ausgleichssumme zu gewäh-



ren, um die Verkehrsunternehmen damit in die Lage zu versetzen, diese Zulage ganz gezielt für die Erhöhung der bestehenden Löhne einzusetzen.

Herr Niemann von Rödl & Partner richtet sich zunächst an die Ausschussmitglieder und fragt, wer bereits Mitglied des alten Kreistages war und wer neu hinzugekommen sei. Aufgrund der hohen Anzahl neuer Mitglieder, die seiner Präsentation in einer vergangenen Ausschusssitzung nicht beigewohnt haben, werde er in seinem Vortrag das Gesamtsystem intensiv erläutern. **Herr Niemann** trägt im Anschluss zur Neugestaltung der „Satzung des Landkreises Aurich zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr“ vor. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

Abg. Ott stellt die Zwischenfrage, was die Abkürzung AT bedeute und was mit Zubestellungen gemeint sei.

Herr Niemann erwidert, dass AT für Aufgabenträger, also die gesetzliche Begriffsbestimmung für die zuständige Behörde im Verkehrsbereich, stehe. Den Begriff der Zubestellungen erläutere er im weiteren Verlaufe seines Vortrags: Mehrausgaben von Unternehmen, die höhere Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards umsetzen wollen, sollen über das System der „Allgemeinen Vorschrift“ ausgleichsfähig sein. Über das System der „Allgemeinen Vorschrift“ werde ein Anreiz geschaffen, höherwertige Leistungen zu erbringen. Der entstehende Mehraufwand könne über die AV ausgeglichen werden. Nach dem bestehenden System und der Förderkulisse von Bund und Land könne dieser Mehraufwand nicht ausgeglichen werden. Um einen Anreiz zu setzen, gebe es eine Passage in der „Allgemeinen Vorschrift“, welche regle, dass höhere Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards von einem Unternehmen umgesetzt werden. Dazu werde ein fiktiver Tarifzuschlag in die AV überführt, der zusätzlich zu dem vorhandenen VEJ Tarif ausbezahlt werde. Dieser Zuschlag solle vom Landkreis getragen werden.

Abg. Stange bittet um eine Ergänzung in der Folie der Präsentation zu den Nachhaltigkeitszielen, da ein Wort fehle.

Herr Niemann entschuldigt sich für den Fehler und merkt an, dass das fehlende Wort „clean vehicle directive“ sei.

Abg. Seelgen fragt, ob sich die genannten zehn Prozent auf den Netto- oder Bruttobetrag der Personalkosten aufgeschlagen werden.

Herr Niemann erklärt, dass die zehn Prozent sich auf die Personalkosten beziehen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres zu erkennen waren und damit einschließlich der Personalnebenkosten, also dem Bruttobetrag.

Abg. Looden möchte wissen, ob zur „sauberen Energie“ auch synthetische Kraftstoffe gezählt werden.

Herr Niemann antwortet, dass es nach der „clean vehicle directive“ nicht darauf ankomme. Stattdessen sei wesentlich, dass keine Emission mehr freigesetzt werde. Das System der synthetischen Kraftstoffe habe in dem europäischen Kontext bisher keinen regulatorischen Niederschlag gefunden.

Abg. Gossel erklärt, dass die durchschnittlichen Kilometer-Kosten sinken würden. Die Unternehmen müssten aber so wirtschaften, dass sie unter dem K4-Wert blieben.

Herr Niemann erklärt, dass das neue Verfahren die unternehmerische Verantwortung und das unternehmerische Risiko nicht von den Unternehmen nähme.

Abg. Buss fragt, nach der zeitlichen Bindung der Regelung. Wann könne man korrigieren, wenn sich in den nächsten Jahren herausstellte, dass die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt würde.

Herr Niemann erläutert, dass es sich im Grundsatz um eigenwirtschaftlich tätige Unternehmen handele, die bestimmte Risiken zu tragen hätten. Es gebe keine festgesetzte Gültigkeit, aber einen gewissen Vertrauensschutz der Unternehmen, dass nicht im laufenden Jahr, wenn eine Investition getätigt wurde, das Verfahren umgestellt werde.



Es gebe keine klare Frist, welche regle, dass das Verfahren innerhalb eines konkreten Zeitraums geändert werde. Er erklärt, dass Zweckbindungen im Bescheid vorgeschrieben werden sollten, die an die an die Amortisierungszeiträume angepasst werden sollten. Außerdem könnte ein Antragsteller bei Ladeinfrastruktur verpflichtet werden, für den Abschreibungszeitraum das System öffentlich diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

Herr Niemann führt seinen Vortrag fort.

Abg. Buss fragt im Anschluss, wie sich der zu zahlende Ausgleich zu weiteren Förderungsmöglichkeiten (z.B. Corona- Ausgleichzahlungen) verhalte, die auf Landes- oder Bundesebene ausgezahlt werden.

Herr Niemann erklärt, dass es sich bei den vom Bund zur Verfügung gestellten Corona-Fördermaßnahmen um Schadensausgleichsmittel dafür handle, dass im System weniger Fahrgäste waren und es zu rückläufiger Nachfrage gekommen ist. Das System der Allgemeinen Vorschrift versuche die Aspekte auszugleichen, die auf das System „Höchsttarife“ zurückzuführen seien. Eine Verbindung zum Corona- Ausgleich gebe es nicht.

Abg. Tjaden kritisiert, dass der Beschluss über die vorliegende Satzung direkt in der ersten Ausschusssitzung ohne die Unterstützung der beratenden Mitglieder getroffen werden solle und dass den Ausschussmitgliedern die Unterlagen erst einen Tag vor der Sitzung zur Verfügung gestellt wurden. Seiner Fraktion sei es wichtig gewesen, die Meinung der ÖPNV- Unternehmen zu hören, weshalb vor der Sitzung mit **Herrn Buss**, dem Geschäftsführer der Kreisbahn, telefoniert wurde. Dieser habe die Beschlussvorlage ausdrücklich befürwortet. Es sei von besonderer Wichtigkeit, dass die Busfahrer angemessen bezahlt würden. Die CDU-/ FDP-Fraktion habe sich dafür entschieden, den Beschlussvorschlag der Verwaltung mitzutragen.

Abg. Gossel merkt an, dass er den Prozess für sehr komplex und schwierig halte. Bundesweit gebe es große Unterschiede bezüglich dieser Thematik.

Herr Niemann erläutert, dass das Besondere am öffentlichen Personennahverkehr sei, dass es um sehr hohe Investitionssummen gehe, sowie um Unternehmen, die sehr unterschiedlich aufgestellt seien. Letztendlich müsse eine Regelung geschaffen werden, die für alle Unternehmen gelte. Da in eine unbekannt Zukunft hineingeplant werden müsse, sei der Planungsprozess sehr komplex und schwierig.

Abg. Harms-Rehrmann merkt an, dass die SPD-Fraktion die Thematik, Busfahrer besser zu bezahlen, angestoßen habe. Sie freue sich darüber, dass dies nun auf den Weg gebracht worden sei und bedankt sich im Namen ihrer Fraktion bei der Verwaltung. Die SPD-Fraktion unterstütze die Beschlussvorlage.

Abg. Ott erklärt, dass er grundsätzlich überzeugt sei von dem Modell. Es stellt sich ihm die Frage, wie stark der Landkreis tatsächlich die Nachhaltigkeit steuern könne und ob diese Problematik bei einem Eigenbetrieb nicht besser umzusetzen wäre. **Abg. Ott** fände die Gegenüberstellung zu einem Eigenbetrieb ratsam, um die Relation abschätzen zu können, was wäre wenn der Landkreis den öffentlichen Personennahverkehr eigenbetrieblich unternehmen würde.

Herr Niemann erläutert, dass kommunale Unternehmen in der Regel nicht wirtschaftlicher seien als private Unternehmen. Kommunale Unternehmen hätten z.B. das niedersächsische Tariftreue- und Vergabegesetz und weitere Lohntariferfordernungen anzuwenden. Die vorgestellten 4,56%, welche als möglicher Unternehmergewinn ausgeglichen werden könne, sei nicht garantiert. Dieser sei nur zu erreichen, wenn das Unternehmen im Vergleich besser sei als der Durchschnitt und bilde einen Anreiz. In kommunalen Unternehmen funktioniere dieser Anreiz in der Regel nicht, da die Renditeerwartung hinter Erwartungshaltungen der Politik nämlich einer größtmöglichen gesellschaftlichen Sinnstiftung zurücktreten würde. Entsprechend würden kommunale Unternehmen ganz anders geführt werden als Wirtschaftsunternehmen. Zur Frage wo der Anreiz sei, merkt **Herr Niemann** an, dass dieser darin liege, dass die Vorgaben der



„clean vehicle directive“ verbindlich als freiwillige Selbstverpflichtung in das Modell übernommen werden.

Abg. Buss merkt an, dass sie die Frage von **Abg. Ott** anders verstanden habe: **Abg. Ott** stelle die Frage, dass wenn wir den Ausgleich des Deltas finanzieren, welcher über das unternehmerische hinausgehe, weil der übrige Teil durch die Einnahmen finanziert werde, warum man es nicht gleich insgesamt selber zahle, weil man nicht mehr bezahlen würde als wenn man nur das Delta ausgleiche. **Abg. Buss** ergänzt, dass die Antwort darauf wahrscheinlich sei, dass der Unternehmer unter anderem andere Tarife bezahle und freier wirtschaften könne, weil er das Ausschreibungsproblem nicht habe und weil er eine andere Kostenstruktur habe.

Herr Niemann weist darauf hin, dass die Möglichkeit eines Eigenbetriebes bestünde, man jedoch bedenken müsse, dass damit auch große unternehmerische Risiken verbunden seien. Ob man diese Infrastrukturthematik so vertiefend betrachtet, sei eine Entscheidung der Politik.

Abg. Bathmann interessiert sich dafür, inwieweit die Politik bei dem vorgetragenen Modell noch den Zugriff auf die Umsetzung der „clean vehicle directive“ habe und welche Steuerungsmöglichkeiten es gebe.

Herr Niemann erläutert, dass mit der Verwaltung diskutiert worden sei, ob es sinnvoll sei, das Ziel oder Leitbild zu entwickeln. Man habe jedoch beschlossen, dass dies zu diesem Zeitpunkt zu früh sei. Die Politik könne über die Satzung entscheiden, die Einzelfallentscheidungen müsse die Verwaltung dann auf Grundlage der Satzung fällen.

Abg. Wienbecker merkt an, dass die Flexibilität in dem Vertrag für ihn ein wichtiger Punkt sei. Man müsse zunächst den Beschluss fassen und die Vorschrift auf den Weg bringen um dann dynamisch situativ Anpassungen vornehmen zu können. Die Fraktion der Freien Wähler trage den Beschluss mit.

Abg. Buss stellt klar, dass sie ausdrücklich nicht so verstanden werden will, ein eigenbetriebliches Verkehrsunternehmen zu befürworten. Sie könne sich an keinen Fall erinnern, in welchem die öffentliche Hand der bessere Unternehmer gewesen wäre.

Abg. Buss schließt sich der Aussage des **Abg. Wienbecker** an und benennt die Flexibilität ebenfalls als wichtigen Faktor. Sie bezeichnet die „Allgemeine Vorschrift“ als gute Arbeitsgrundlage und unterstützt den Beschlussvorschlag.

Abg. Ott kritisiert das ein Anreizsystem keine Garantie für die tatsächliche Umsetzung besserer Standards gebe.

Landrat Meinen freut sich über die Einmütigkeit innerhalb des Ausschusses bezüglich der Thematik. Es würden mehrere Themen, Tarife der Busfahrer, alternative Antriebstechnologien und mehr Geld im System behandelt. Er begrüßt den Gedanken, die geförderte Ladeinfrastruktur auch im Hinblick auf Wasserstofftankstellen allgemein zugänglich zu machen. Verkehrsunternehmen würden unter den steigenden Dieselpreisen leiden und es gebe einen großen Bedarf an mehr Geld im System, damit die Unternehmen auf Dauer durchhalten könnten. **Landrat Meinen** bedankt sich bei **Kreisrat Smolinski, Jens Kleen** und den Kolleginnen und Kollegen aus der Verwaltung für die Arbeit an der „Allgemeinen Vorschrift“, welche mit großem Aufwand verbunden gewesen sei. Der Kreistag verfüge letztendlich über die Entscheidungskompetenz die „Allgemeine Vorschrift“ immer wieder verändern zu können. Landrat Meinen hofft auf eine große Mehrheit hinsichtlich des Beschlusses.

Der Vorsitzende Jacobsen verliest die Beschlussvorlage.

Der vorliegenden Satzung des LK Aurich zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (aV) wird zugestimmt. Die Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2022 in Kraft. Die bisherige Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2022 außer Kraft.



Abstimmungsergebnis:

⇨ Ja-Stimmen: 15 Nein-Stimmen: 0 Enthaltungen: 1

➔ **einstimmig beschlossen**

TOP 8 Verschiedenes, Wünsche und Anregungen

Es gibt keine Wortbeiträge zum TOP 8 Verschiedenes, Wünsche, Anregungen.

TOP 9 Einwohnerfragestunde

Seitens der Einwohner werden keine Fragen gestellt.

TOP 10 Schließung der Sitzung

Der Vorsitzende Jacobsen schließt die erste Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und ÖPNV um 16.30 Uhr.

gez. Jacobsen
Vorsitzender

gez. Toepfer
Protokollführerin