

Fragen aus den Fraktionen des Gemeinderates

Hinweis: Alle Fragen der Fraktionen wurden im Original übernommen.

Die Antworten der Verwaltung wurden in „fetter Schrift“ hervorgehoben.

A) Fragen Tübinger Liste

1. Laufzeit öffentlich-rechtliche Vereinbarung Kreis/Stadt

Neues Vergabeverfahren erforderlich, wenn bisherige Kündigungsregelung (Nicht-Kündigung führt zur Vertragsverlängerung um jeweils 1 Jahr) durch längerfristige feste Vertragslaufzeit (z.B. 15 Jahre) ersetzt werden soll.

Frage1:

Gibt es wettbewerbs-/vergaberechtliche Hinderungsgründe, die Vertragsverlängerungen um 1 Jahr (theoretisch) ad infinitum fortzusetzen?

Antwort:

→ **Nein, es gibt keine rechtlichen Hinderungsgründe. Der bestehende Vertrag kann ohne Veränderungen vergaberechtlich weitergeführt werden, mit der Folge, dass der bisherige Vertrag sich jeweils immer nur um ein Jahr verlängert. Erhebliche Vertragsänderungen wie z.B. längere Laufzeiten, andere Kündigungsfristen sind nach § 132 Abs. 1 Nr. 3 GWB ohne ein neues Vergabeverfahren nicht möglich (siehe Gutachten Rechtsabteilung vom 07.06.2023, Frau Kieninger)**

Keine Investitionssicherheit, da Kreis aus Rechtsgründen nicht zu sichern kann, sein Kündigungsrecht längerfristig (z.B. 15 Jahre) nicht auszuüben.

Frage2:

Welches Interesse soll Kreis an Ausübung des Kündigungsrechts haben? Besteht zwar nicht rechtlich begründete, aber faktische Investitionssicherheit?

Laufzeit ursprünglich bis 2019, seither jährliche Verlängerung:

Antwort:

→ **Der Landkreis hat kein Interesse den Vertrag mit der Stadt zu kündigen. Eine jährliche Verlängerung bietet keine rechtliche und langfristige Investitionssicherheit. Der Landkreis hat jederzeit die Möglichkeit, eine Kündigung der Vereinbarung in die Wege zu leiten. Aus diesen Gründen strebt die Stadtverwaltung eine rechtsichere und langfristige Planungs- und Investitionssicherheit an.**

→ **Eine Änderung des bestehenden Vertrages zwischen dem Landkreis Tübingen und der Universitätsstadt Tübingen mit einer Erhöhung der Entgelte und einer verlängerten**

Vertragslaufzeit ist vergaberechtlich nicht zulässig.

Einzige Möglichkeit zu einer rechtssicheren, aber nur mittelfristig und kostendeckenden Weiterführung der Müllabfuhr durch die KST, wäre die Beteiligung der Universitätsstadt Tübingen mit einem kostendeckenden Angebot in einer möglichen Ausschreibung des Landkreises Tübingen.

Die Ausschreibungen durch den Landkreis erfolgen in einem bestimmten Turnus für einen vertraglichen Bindungszeitraum von fünf Jahren (plus weitere Einzeljahre).

Frage 3:

Warum wurde nicht schon 2019 diese Diskussion aufgemacht; schon damals waren Anschaffung und Sanierung/Neubau absehbar?

Antwort:

→ Im Rahmen der Jahresabschlussgespräche im Planungsausschuss wurde in den letzten drei Jahren die wirtschaftliche Entwicklung der Müllabfuhr offen thematisiert und dargelegt. Bisher war die wirtschaftliche und strukturelle Entwicklung der Müllabfuhr in einem soliden Bereich und das Defizit bis ins Jahr 2022 im prognostizierten Rahmen. Aufgrund der anstehenden Fahrzeuginvestitionen, der Personalentwicklungen (Renteneintritte, Krankenquote) und der anstehenden Gebäudestandortplanung ist jetzt der richtige Zeitpunkt, eine Entscheidung über die Fortführung bzw. Kündigung der bestehenden vertraglichen Vereinbarung mit dem Landkreis zu führen.

Auch das Thema Neubauplanung/Standortfrage für die KST wurde in den letzten Jahren in den Gremien mehrfach thematisiert. Zuletzt hat sich der Gemeinderat 2021/2022 im Zuge der Planungen zum Handwerkerpark Baugebiet Aischbach II mit dieser Frage beschäftigt. Die Bauverwaltung hatte vorgeschlagen, einen südlichen Bereich im Handwerkerpark für die Bedarfe der KST vorzusehen. Um die KST am Standort Sindelfinger Straße zu konzentrieren und den Standort Schwärzlocher Täle – wie im Zukunftsplan Weststadt vorgesehen - aufzugeben, ist zwingend ein weiteres Grundstück erforderlich – auch um die Logistik von Bau und Weiterbetrieb zu gewährleisten.

Der Oberbürgermeister und der Gemeinderat, auch die Tübinger Liste, sind diesem Vorschlag der Bauverwaltung jedoch nicht gefolgt, um (aus nachvollziehbaren Gründen) die Flächen in Aischbach II ausschließlich für Handwerksbetriebe zu nutzen. Damit konnte damals keine konkrete Planung aufgenommen werden. Darüber hinaus sind neben der Müllabfuhrfrage selbstverständlich auch noch andere Fragen zu klären sind: Welche Investition können sich KST und Stadt leisten? Wie sieht die Teamstruktur im Bereich Infrastruktur perspektivisch aus? Und wieviel Nutzung kann im Bereich Gärtnereihof Europastraße untergebracht werden?

Für die Standortfrage der KST hat die Bauverwaltung inzwischen eine andere Lösung gefunden, die vom Gemeinderat beschlossen und in den laufenden Bebauungsplan Aischbach II integriert wurde: der nördliche Bereich der Flüchtlingsunterkünfte im „Dörfle“ soll für die KST genutzt werden, der südliche Bereich soll mit einem Baustein Robustes Wohnen durch die GWG bebaut werden. Damit sind nach Ansicht von Bauverwaltung und KST jetzt ausreichend Flächen vorhanden, um wieder in die Bauplanung für die KST einzusteigen; das Projekt wurde bereits gestartet.

→ Mit dem Landkreis steht die Verwaltung seit langem im Austausch. Die gemeinsame Prüfung der rechtlichen vertraglichen Gegebenheiten sowie wirtschaftliche Berechnungen erforderte in der gesamten Komplexität viel Zeit in der Bearbeitung. Vertragliche Anpassungsspielräume in der Abrechnung sind erörtert und mit dem Ergebnis angepasst worden, dass weiterhin ein strukturelles Defizit bestehen bleibt. Weitere Anpassungen sind nicht möglich.

Frage 4:

Bisher jährliche Verlängerung, warum nun plötzlich 5 Jahre? Wer hat Zeitraum vorgeschlagen?

Antwort:

→ Mit dem Landkreis wurde in den Vertragsgesprächen eine möglichst langfristige vertragliche Bindung forciert und geprüft. Die fünf Jahre (mit Verlängerung von Einzeljahren) sind für den Landkreis die längste mögliche Laufzeit.

Die Laufzeit orientiert sich an den bereits mit den privaten Entsorgern bestehenden Verträgen sowie an den Erfahrungswerten der Müllfahrzeugnutzungen. Diesbezüglich ist die Grenze erreicht, da die Fahrzeuge erfahrungsgemäß fünf Jahre in Betrieb sind, bis die ersten größeren Reparaturen anstehen.

2. Kosten

Frage 5:

Ergibt sich der zusätzliche Personalbedarf von 4 AK nur wegen des hohen Krankenstands? Wird dieser als dauerhaft angesehen? (Anm.: 11,75% in 2021 ist bereits ein relativ hoher, 21,17% in 2022 ein außergewöhnlicher Wert.)

Antwort:

→ Ja, der Personalbedarf ergibt sich hauptsächlich auf Grund des Krankenstandes. Durch die ausgeprägte schwere körperliche Arbeit ist der Krankenstand in diesem Bereich hoch. Es ist damit zu rechnen, dass sich der Krankenstand in den nächsten Jahren auf 12-16 % einpendeln wird. Daher besteht die dringende Notwendigkeit, zukünftig mit einer größeren Personaldecke zu arbeiten, um eine Stabilität bei der Müllabfuhr zu erreichen und nicht weiterhin aus anderen KST-Bereichen Personal abziehen zu müssen.

Frage 6:

Können höhere Abfallmengen aufgrund steigender Einwohner-/Haushalts-/Behälterzahlen durch entsprechende Erhöhung des Maximalbetrags (gem. § 5 Abs. 7?) ganz oder teilweise aufgefangen werden?

Antwort:

→ Nein. Die Verhandlungen der letzten Jahre mit dem Landkreis haben zu dem Ergebnis geführt, dass die vorgenommenen Anpassungen unter Berücksichtigung der Müll- und Behältermengen zwar eine Erhöhung des Entgeltes bewirken konnten, jedoch keine vollständige Deckung des

Defizits der Müllabfuhr. Eine weitere Anpassung des Entgeltes ist aus Sicht des Landkreises und der KST darüber hinaus nicht mehr möglich.

Frage 7:

Ist es richtig, dass im Rahmen der vereinbarten Preisgleitklausel die Anhebung des Maximalbetrags regelmäßig geringer ausfällt als der kumulierte Anstieg der Kosten für Personal, Dieselkraftstoffe und Liefer- und Lastkraftwagen? M.a.W.: Ist ein Anstieg des städtischen Defizits quasi „preisgleitklauselimmanent“? (Beispiel: Kostenanstieg um jeweils 5% (10%) bei allen drei Faktoren führt zur Erhöhung des Maximalbetrags um 3,6% (6,85%) – richtig?)

Antwort:

→ **Ja, es ist eines unserer Hauptprobleme, dass die festgelegte Preisgleitklausel nicht den gesamten Kostenanstieg der Müllabfuhr deckt.**

Um das Beispiel aus der Frage präzisieren zu können, lautet die Berechnung wie folgt:

Entgelt neu = Entgelt alt x [(0,35 x P) + (0,20 x D) + (0,10 x L) + 0,35]

Erläuterung: P=Personalkosten, D=Dieselmkraftstoffe, L=Wiederbeschaffung von Lastkraftwagen

Geht man von einem Kostenanstieg um jeweils 5 %, aus, mit der Ausgangsbasis des Jahres 2012 und einem Maximalentgelt von 1.157.844,62 €, lautet die Berechnung wie folgt:

1.157.844,62 € x [(0,35 x 1,05) + (0,20 x 1,05) + (0,10 x 1,05) + 0,35] = 1.195.474,57

Der Maximalbetrag würde bei einer Kostensteigerung von 5 % lediglich um 3,25 % erhöht, was eine Kostenunterdeckung bedeutet.

Frage 8:

Bisher wurden von 9 Fahrzeugen + 1 Ersatzfahrzeug die fünf jüngsten Fahrzeuge angemietet. Wäre dies nicht auch für die veralteten eigenen Fahrzeuge möglich? Bzw. schon längst überfällig?

Antwort:

→ **Überfällig ist es nicht, aber jetzt erforderlich. Wenn der Gemeinderat sich für die Fortführung der Müllabfuhr entscheidet, müssen verschiedene Szenarien der Fahrzeugbeschaffung in Betracht gezogen werden. Zwei der erforderlichen Fahrzeuge können aufgrund der speziellen Anforderungen (Spezialfahrzeug Innenstadt/Altstadt, regenerativer Antrieb) nicht angemietet werden. Alle anderen Fahrzeuge könnten beschafft oder angemietet werden.**

Die Gegenüberstellung von den jährlichen Mietkosten zu der Abschreibung zeigt eine Mehrbelastung von ca. 40-45 % auf.

Bei den Mietkosten der neu anzuschaffenden Fahrzeuge muss von einer erheblichen Kostensteigerung ausgegangen werden. Die Mietkosten der zwei jüngst angemieteten Fahrzeuge sind jetzt bereits 75 % teurer als die Kosten der drei altangemieteten Fahrzeuge.

→ **Aufgrund bestehender Verträge und damit verbundener Wirtschaftlichkeit, sowie der gegebenen Funktionalität der Fahrzeuge, gab es bisher keine Notwendigkeit zum Umstieg von eigenen auf Mietfahrzeuge.**

Kann es besonders bei den „uralten“ Fahrzeugen in den sicherlich noch zu erfüllenden 1,5 bis 2 Jahre zu größeren Schäden und Ausfallzeiten kommen, die dann zusätzlich noch anfallen?

Antwort:

- **Ja, größere Schäden und Ausfallzeiten können grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden.**
Anzumerken ist, dass die drei „uralten Fahrzeuge“ als Ersatzfahrzeuge bei Ausfällen der Mietfahrzeuge dienen, um Ausfallzeiten kompensieren zu können.
Bereits die Laufzeitabdeckung des jetzigen Vertrages bis 31.12.2024 stellt die KST vor Entscheidungsherausforderungen bei drei von fünf Mietfahrzeugen, da hier erhebliche Abnutzungserscheinung größere Reparaturen erforderlich machen.
Bei einer Vertragslaufzeit bis 31.12.2024 würde man von den größeren Reparaturen absehen, da sich die Kosten pro Fahrzeug auf 30.000-40.000 Euro belaufen würden.
Würde der Vertrag mit dem Landkreis um ein weiteres Jahr verlängert, könnten die Reparaturen nicht mehr hinausgezögert werden.

Frage 9:

Warum wurde im Zuge der Diskussion über das SaubFahrzeugBeschGesetz nicht schon letztes Jahr die Frage der Müllabfuhr im Planungsausschuss aufgeworfen?

Antwort:

- **Der Planungsausschuss wird jährlich im Rahmen der Jahresabschlüsse und der Wirtschaftspläne über die wirtschaftliche Entwicklung, sowie die anstehenden Investitionen der Müllabfuhr / dem Infrastrukturbereich informiert.**
Im Wirtschaftsplan 2023 wurde eine Verpflichtungsermächtigung i.H.v 1.900.000 Euro für den Kauf von zwei neuen Müllabfuhrfahrzeugen vorsorglich eingestellt (1.5 Mio Euro für ein Müllfahrzeug mit regenerativem Antrieb, 400.000 Euro „normales“ Müllfahrzeug).

Frage 10:

Die Beschreibung der baulichen Situation klingt unter verschiedenen Aspekten als katastrophal und schon längst sanierungsbedürftig. Ein undichtes Dach muss doch sofort repariert werden. Die Heizungsanlage ist doch nicht überraschend 40 Jahre alt. KFZ-Werkstattgruben und Fahrzeughalle sind Arbeitsplätze. Über die Sozialräume wurden keine Aussagen getroffen.

Antwort:

- **Wie bereits oben bei der Standortfrage erläutert, hat die Verwaltung dieses Thema bereits mehrfach thematisiert und auch Standortvorschläge unterbreitet. Dass es bald eine zukunftsfähige bauliche Gesamtlösung für die KST auf den richtigen Standorten braucht, ist offensichtlich und dem Gemeinderat schon lange bekannt.**

Das Fuhrparkgebäude wurde in den Sechziger Jahren errichtet. Aufgrund des Alters ist ein großer Unterhaltungsaufwand erforderlich. Um das Gebäude sowie die KFZ-Werkstatt funktionsfähig zu halten, müssen fortlaufend jährliche Unterhaltungsmaßnahmen ergriffen werden. Unter anderem wurde bereits mehrfach (bis zu jährlich) an verschiedenen Stellen das

Dach ausgebessert, Gebäudetore ausgetauscht, KFZ-Gruben teilweise erneuert, sowie die Brenner der Heizungsanlage erneuert. Die Investitionen mussten aus Sicherheitsgründen getätigt werden.

Der Sozialraum wurde letztes Jahr mit neuen Fenstern (Sicherheit), einer neuen Küche (ebenfalls Sicherheit) und neuem Mobiliar ausgestattet. Die Situation ist daher nicht „katastrophal“, aber zwingend anzugehen. Genau dafür sind die Entscheidungen zu Müllabfuhr, Standort und verfügbarem Finanzvolumen - wie bereits mehrfach dargestellt – jetzt erforderlich.

Frage 11:

Wie kann es zu solchen katastrophalen Verhältnissen kommen? Warum wurde nicht schon 2019 bei Auslaufen des „langen“ Vertrages dieses finanzielle Szenario thematisiert? Kann unter diesen Umständen überhaupt noch für weitere mindestens 1,5-2 Jahre weitergearbeitet werden, ohne doch größere Investitionen tätigen zu müssen?

Antwort:

→ An allen Gebäuden der KST wurden in den letzten Jahren Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt und werden in den nächsten Jahren immer wieder Unterhaltungsmaßnahmen erfolgen müssen; nicht nur für die nächsten 1,5 bis 2 Jahre, sondern bis zu der – sicher abschnittsweisen – Erstellung der zukünftigen Gebäudestruktur. Die Gebäude werden dabei repariert und unterhalten, aber nicht saniert, da perspektivisch – und auch abhängig von der Entscheidung Müllabfuhr – vor allem die Fahrzeughalle abgebrochen werden muss. Wie in allen Vorlagen und ausführlich im Gremium dargestellt, verhält es sich bei den Investitionen in die Müllfahrzeuge aber anders: hier ist eine Reparatur für große Teile des Fuhrparks nicht mehr sinnvoll, sondern hier werden jetzt umfangreiche Neuanschaffungen / Neuanmietungen erforderlich, um den Betrieb sicherzustellen. Genau deshalb wollen KST und Verwaltungsspitze jetzt Klarheit über die politische Haltung zur Müllabfuhr. Hieraus einen Vorwurf an Betriebsleitung und Verwaltung zu konstruieren, wie es die Frage suggeriert, ist nicht angemessen: das Thema wurde in den letzten Jahren immer wieder dargestellt, diskutiert und wird zum notwendigen Zeitpunkt zur Entscheidung vorgelegt – mit allen verfügbaren Informationen und Beratungszeit über mehrere Sitzungsrunden. Und auch daran, dass diese Entscheidung nicht einfach und vielschichtig ist, haben Verwaltung und Betriebsleitung von Beginn an keinen Zweifel gelassen.

3. Sonstiges

KST sieht im Falle Fortführung der Müllabfuhr in Eigenregie Stellennachbesetzung als schwierig an.

Frage 12:

Wie kann das sein, wenn Löhne und Arbeitsbedingungen im privaten Abfallsektor niedriger bzw. schlechter sind?

Antwort:

→ Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der KST werden nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVÖD) bezahlt. Auch wenn der öffentliche Dienst gerne mit besseren Arbeitsbedingungen in Verbindung gebracht wird, gibt es für diese Aussage bei der aktuellen Marktlage keine fundierte Grundlage.

Ob die Löhne im privaten Abfallsektor niedriger oder höher sind ist nicht präzise und detailliert zu beantworten, da es unterschiedliche Tarifsysteme sind (Stadt: TVÖD, Alba: Haustarif BW). Es sind uns jedoch Fälle bekannt in denen Mitarbeiter der KST auf Grund des höheren Gehaltes in die Privatwirtschaft gewechselt sind.

Sollte die Müllentsorgung bei der Stadt Tübingen bleiben:

Frage 13:

Kann die KST sicherstellen, dass für die nächsten Jahre ausreichend Mitarbeiter zur Verfügung stehen, um die jetzige Qualität der Entsorgung zu gewährleisten?

Antwort:

→ Aufgrund des derzeitigen – in allen städtischen Abteilungen spürbaren - Fachkräftemangels, ist das erfolgreiche Einstellen von neuen Beschäftigten nicht immer sichergestellt. Dies führt zu den bereits in Frage 5 aufgeführten Problemen: bei der Müllabfuhr fehlende Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen müssen aus anderen Bereichen der KST kurzfristig abgezogen werden, was wiederum zu Unzufriedenheit, Unruhe und Qualitätsverlust in diesen Bereichen und damit zu einer nicht weiter tragbaren Problemverlagerung führt.

Bei Nichtbesetzung der erforderlichen Stellen könnte dies zum Ruhen von Fahrzeugen führen und damit zu Müll, der nicht mehr termingerecht abgeholt werden kann.

Frage 14:

Wie viele Jahre sind sicher zu stellen um die Investitionen für die Müllentsorgung (bei der Stadt) zu rechtfertigen?

Antwort:

→ Dies lässt sich nicht konkret beziffern. Für die Fahrzeuge gilt eine kürzere Amortisationszeit, für die Gebäude eine längere. Grundsätzlich gilt aber, je länger die Vertragslaufzeit und damit die Planungssicherheit ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass keine unnötigen Verluste entstehen. Deshalb wären 10, besser 20, Jahre wünschenswert.

Frage 15:

Gibt es eine Initiative oder ein Plan von der KST wie Mitarbeiter für die Müllentsorgung zu generieren sind?

Antwort:

→ Es werden innerhalb des großen Projektes „Mitarbeiter finden und binden“ neue Möglichkeiten gesucht, mit denen das Anwerben neuer Beschäftigter attraktiver gestaltet und das Binden des vorhandenen Personals gefördert wird.

Frage 16:

Für was werden die gesparten Ausgaben dann eingesetzt? In welchen Bereichen (der KST?) sollen / können die Mitarbeiter dann eingesetzt werden? Müssen neue Stellen ausgeschrieben werden? Besteht Bedarf? Wenn ja, warum wurden bislang keine Stellen ausgeschrieben im Bereich Kommunale Müllentsorgung/Winterdienst?

Antwort:

→ Das Personal der Müllabfuhr kann in andere KST-Bereiche integriert werden, mit dem Vorteil, dass die dort aufkommenden personellen Vakanzen, welche durch hohe Krankenstände oder die beginnende Rentenwelle entstehen, aufgefangen werden können. Zusätzlich können nicht umgesetzte Aufgaben übernommen bzw. erledigt werden.

Es ist davon auszugehen, dass auf Grund des Fachkräftemangels ein Teil der Fahrer, vermutlich mindestens drei Fahrer, den monetär attraktiveren Bedingungen am Arbeitsmarkt folgen und externe Fahrtätigkeiten übernehmen. Die weiteren Fahrer können bei der KST integriert werden (Kehrmaschinen / LKW Transporte / Sonderfahrzeuge).

Ebenso ist die Integration der zwölf Lader innerhalb der KST möglich. So kann die bei der Stadtreinigung, Grünpflege und der Verkehrstechnik angespannte Personalsituation (durch Krankenstand und Vakanzen) verbessert werden. Eine Integration der Müllabfuhr-Mitarbeiter in andere KST Infrastrukturbereiche beinhaltet eine Leistungsabrechnung nach entsprechenden Personalverrechnungssätzen gegenüber der Stadt und hat Auswirkungen auf den städtischen Haushalt. Ab 2025 müsste vorerst mit einer Ersätze-Erhöhung von ca. 850.000 EURO (nach jetzigem Stand) gerechnet werden, dem gegenüber steht eine höhere Arbeitsleistung von Seiten der KST in den Bereichen Stadtreinigung und Grünpflege. Der Betrag schmilzt dann im Zuge der Renteneintritte in den Jahren ab.

→ Die KST schreibt immer alle Stellen aus. Die Stellen werden bereits vor einer bestehenden Vakanz ausgeschrieben, um somit einen reibungslosen Übergang gewährleisten zu können (ausgehend von einem erfolgreichen Stellenbesetzungsverfahren).

Im Fall der Müllabfuhr haben wir die personelle Ausgleichskompensation grundsätzlich zu Lasten anderer Bereiche durchgeführt. Was in der Organisation einfach und sehr flexibel war, jedoch jetzt an die absolute Belastungsgrenze (Krankenquote) stößt. Aus diesem Grund werden jetzt 4 neuen Stellen beantragt.

Derzeit stehen zwei Lader am Müllfahrzeug, bei Privatisierung ist davon auszugehen, dass nur ein Lader am Wagen steht.

Frage 17:

Würde das bedeuten, dass es erheblich länger dauert, bis der Müll insgesamt gesammelt ist?

Antwort:

→ Wie die privaten Unternehmen die Touren- und Personalplanungen vornehmen werden wissen wir nicht.

Frage 18:

Wie hoch ist das zu erwartende Defizit im best- und worst-case mit dem der städtische Haushalt belastet wird?

Antwort:

- Sollte die Müllabfuhr bei der Stadt bleiben ist von einem Defizit zwischen 800.000 – 900.000 Euro auszugehen (Tendenz steigend).
 - Sollte die Müllabfuhr zurück zum Landkreis, fallen kurzfristige Transformationskosten (Ersätze) in H.v. ca. 850.000 EURO an, denen jedoch Leistungen im Bereich der Innenstadtreinigung und Grünpflege gegenüberstehen. Bereits nach kurzer Zeit wird sich dieser Betrag jedoch auf Null reduzieren, da freie Stellen mit Müllmitarbeitern besetzt werden und Renteneintritte anstehen.
-

B) Fragen SPD

Frage 1:

Wie viel kostet ein Müllfahrzeug mit regenerativem Antrieb?
Muss die KST solch ein Fahrzeug unbedingt kaufen?

Antwort:

- Das Fahrzeug mit regenerativem Antrieb kostet ca. 1.5 Mio Euro. Fördermöglichkeiten sind derzeit nicht in Aussicht gestellt.
Seit 2021 ist die Kommune auf Grund des SaubFahrzeugBeschG (§ 6, Abs. 2, Nr. 2a) verpflichtet bei Neuanschaffungen über 12 t mindestens 10 % der Fahrzeuge mit regenerativen Antrieben zu beschaffen. Ab 2026 erhöht sich die Quote sogar auf mindestens 15 %. Da wir im Müllabfuhrbereich über 12 t Fahrzeuge haben, fällt die zu erfüllende Quote in diesen Bereich. Das Mieten oder Leasen solch eines Fahrzeugs nach den Maßstäben des SaubFahrzeugBeschG. ist derzeit ausgeschlossen, da es im bisherigen Marktumfeld keinen Anbieter gibt, der die erforderlichen flexiblen Vertragslaufzeiten (5 Jahre plus weitere Einzeljahre) anbietet. Hinzu kommt, dass derzeit die Ladeinfrastruktur (Wasserstoff) in Tübingen nicht vorhanden ist. Die nächste Tankmöglichkeit ist die OMV Tankstelle in Metzingen.

Frage 2:

Wie viele Stellplätze werden benötigt und könnten diese auch anderweitig bei Wegfall der Müllabfuhr genutzt werden?

Antwort:

- Es werden insgesamt 7 Stellplätze für die Müllfahrzeuge benötigt.
Bei Wegfall der Müllabfuhr könnten die im Erdgeschoss befindlichen Stellplätze KST intern, oder

auch städtisch, anderweitig genutzt werden (Lagerflächen, Abstellflächen für Geräte / Material etc.). Eine Vermietung an Dritte wird als nicht sinnvoll erachtet.

Frage 3:

Besteht ein für alle Unternehmen der Abfallwirtschaft gültiger Flächentarifvertrag oder ist in der Branche nur ein Mindestlohn tariflich garantiert.

Wie hoch ist in diesem Fall der Mindestlohn?

Antwort:

→ **Die vom Landkreis Tübingen ausgeschriebene Entsorgungsleistungen, die an private Dienstleistungsunternehmen vergeben werden, unterliegen dem Tariftreue- und Mindestlohngesetz.**

Mit dem Landestariftreue- und Mindestlohngesetz soll sichergestellt werden, dass öffentliche Aufträge des Landes Baden-Württemberg und der Kommunen sowie sonstiger öffentlicher Auftraggeber, die in Baden-Württemberg Aufträge vergeben, nur an Unternehmen vergeben werden, die ihren Beschäftigten bei der Ausführung des Auftrags ein Mindestentgelt bezahlen und sich tariftreu verhalten. Daran muss sich auch Alba halten.

→ **Der Landkreis hat am 23.05.2023 in seinem Schreiben an den DGB explizit Stellung zu Alba genommen: „Die ALBA Neckar-Alb ist zwar nicht Tarifvertragspartei. Die ALBA Neckar-Alb hat jedoch den Tarifvertrag „TV 2021“ (gültig ab 1. Mai 2021), den die ALBA Süd KG mit der Gewerkschaft ver.di abgeschlossen hat, eins-zu-eins auf die ALBA Neckar-Alb angewandt. Und der neue „TV 2023“, der ab 1. Mai 2023 gilt (Text noch in der Abstimmung), wird mit seiner Vergütungserhöhung zum 1. Mai 2023 ebenfalls eins-zu-eins auf die ALBA Neckar-Alb angewandt.“**

Frage 4:

Welche Kommunen in Baden-Württemberg haben eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Land- oder Stadt-Kreis über die Sammlung und den Abtransport von Abfällen?

Welche Bedingungen gelten in diesen Kommunen?

Entstehen diesen Kommunen zusätzliche Kosten über den Kostenersatz durch Gebühren hinaus?

Wir bitten um eine Abfrage bei mit Tübingen vergleichbaren Kommunen oder über den Verband kommunaler Unternehmen e.V. .

Antwort:

→ **In BW gibt es nach unsrer Kenntnis und nach Rücksprache mit Städtetag, Landkreistag und weiteren Einzelabfragen bei Städten und technischen Betriebshöfen keine vergleichbaren Fälle mit einer rechtssicheren Vereinbarung zwischen Landkreis und Kommune.**