

Drucksache	Nr. 01/2022 zu TOP 2
Sitzung	öffentlicher Teil
Beschlussvorlage	für die Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Region Trier (A.R.T.)
Sitzungsdatum	Dienstag, 05.04.2022
Thema	Informationen zu aktuellen Entwicklungen

Beschlussantrag

Die Verbandsversammlung nimmt die Informationen der Verbandsdirektion zur aktuellen Lage angesichts von Preissteigerungen, Pandemie und Lieferkettenstörungen zur Kenntnis.

Begründung

Inflation, Ukraine-Krise, Corona-Pandemie, Fachkräftemangel, Klimawandel!

All dies sind nicht nur Schlagwörter der aktuellen Tagespolitik, sondern Einflussfaktoren die sich auch unmittelbar auf den A.R.T. bei der Erfüllung seiner Aufgaben auswirken. Die nachfolgenden Ausführungen sollen daher die veränderten Rahmenbedingungen für die Beschäftigten und die Führungskräfte des A.R.T. kurz beleuchten:

1. Corona-Pandemie und Fachkräftemangel

Der Umgang mit der Corona-Pandemie erfordert auch im ersten Quartal 2022 weiterhin höchste Aufmerksamkeit; sowohl die der Belegschaft als auch die der Verbandsleitung. Sind in 2021 lediglich 13 Mitarbeiter des Zweckverbands an Corona erkrankt, gab es von Januar bis März 2022 bereits über 50 Fälle. Trotz dieser Entwicklung wurden bis dato in 2022 für den Kunden wahrnehmbar keine Leistungen des A.R.T. eingeschränkt. Die Ausfälle in den einzelnen Abteilungen konnten durch zusätzlichen Einsatz von Leiharbeitskräften, Überstunden oder durch organisatorische Maßnahmen aufgefangen werden.

Das zweite beherrschende Thema ist die Beschaffung von Fachpersonal. Der hier seit Jahren ansteigende Facharbeitermangel in der Region Trier schlägt über die Schwierigkeiten von Zulieferfirmen und Handwerksbetrieben bis zum A.R.T. als öffentlichen Auftraggeber durch. Der A.R.T. ist aber auch selbst davon betroffen, da insbesondere in technischen Berufen oder im Bereich der Fahrerstellen entweder keine geeigneten Personen zu finden sind oder durch hohe Fluktuation permanent Neubesetzungen erfolgen müssen. Aktuell sind 14 Stellen ausgeschrieben. Ein Betriebsleiter für die Deponien wird seit August 2021 gesucht, ein Land- und Baumaschinenmechatiker seit September 2021, der Abteilungsleiter für die Abteilung Infrastruktur seit 2019.

Durch ein erhöhtes Angebot an technischen Ausbildungsplätzen soll weiterhin verstärkt auf eigene Qualifizierung und Mitarbeiterbindung gesetzt werden. So bildet der A.R.T. zusätzlich zur Fachkraft für Abfall- und Kreislaufwirtschaft ab Sommer 2022 erstmals auch Mechatroniker im Bereich Nutzfahrzeuge aus. Im Verwaltungsbereich wird nicht nur die kaufmännische Weiterqualifizierung unterstützt, sondern angesichts des seit einiger Zeit festzustellenden Mangels an geeigneten Verwaltungsfachkräften auch zunehmend die Ausbildung zum I. und II. Verwaltungslehrgang.

Durch die Ukraine-Krise wird sich auch der Mangel an qualifizierten LKW-Fahrern weiter verschärfen. Strukturell bedingt gibt es in Deutschland aufgrund der ausgesetzten Wehrpflicht und der Novellierung der Berufskraftfahrerqualifikation schon seit Jahren weniger Personen mit LKW-Führerschein. Kurzfristig wird die Ukraine-Krise diesen Trend weiter verstärken, da osteuropäische Fahrer die aufkommende Lücke auf absehbare Zeit nicht mehr schließen können. Beim A.R.T. und seinen Tochterunternehmen sind rund 100 Lkw-Fahrer beschäftigt; bei den mit der Abfallsammlung beauftragten Nachunternehmern ungefähr noch einmal die gleiche Anzahl. Hinzu kommt beim A.R.T. die Standortproblematik. So ist einerseits durch die Grenznähe zu Luxemburg der dortige Arbeitsmarkt häufig attraktiver als die Beschäftigung bei einem öffentlich-rechtlichen Unternehmen in Deutschland, und andererseits ist in bevölkerungsarmen Gebieten, wie z.B. der Eifel, oft ein genereller Mangel an Bewerbern zu verzeichnen. Beispielsweise ist in Walsdorf bereits die Besetzung von Hofarbeiter- und Fahrerstellen mehr als problematisch; hier herrscht zudem eine hohe Fluktuation.

2. Kostensteigerungen im Bereich der Verbrauchsgüter und Dienstleistungen

Die wesentlichen Aufwandspositionen des A.R.T. sind neben den Personalausgaben vor allem die Aufwendungen für die Einsammlung und Verwertung von Abfällen. Naturgemäß ist die Einsammlung von Abfällen mit einem hohen logistischen Aufwand und somit mit dem Verbrauch von Kraftstoffen verbunden. Der A.R.T. benötigt jährlich rund 1 Mio. Liter Kraftstoff, bei den Nachunternehmen wird dies in der gleichen Größenordnung der Fall sein. Der mittlere Bezugspreis des A.R.T. für Dieselmotorkraftstoff lag im Februar 2020 bei 1,19 €/l, im Februar 2021 bei 1,48 €/l und im Februar 2022 bei 1,78 €/l. Dies entspricht innerhalb von 2 Jahren einer Preissteigerung von 50 %. Vergleicht man den Wert aus Februar 2020 mit dem aktuellen Bezugspreis von brutto 2,25 €/l (Stand 24.03.2022) beträgt die Steigerung sogar 90 %.

Kraftstoffeinsätze betreffen aber nicht nur die Einsammlung sämtlicher Abfällen (Restabfall, Sperrabfall, Problemabfall, Grünschnitt usw.) sondern werden in vielfältiger Weise auch für andere Logistikleistungen benötigt, so z.B. für die Umlagerung der Deponie Saarburg, für den Umschlag und den Transport zu Verwertungsanlagen oder für die Baumaschinen auf den Deponien.

Die derzeit angebotenen Alternativen zu Diesel- oder Benzinfahrzeugen, wie beispielsweise Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb, sind in den meisten Fällen noch nicht für den jeweiligen Einsatz ausgereift; eine Wasserstoff-Tankstelle gibt es in der Region Trier noch nicht. Aber auch hier wird der A.R.T. verstärkte Anstrengungen unternehmen, um den Fuhrpark zukunftsfähig aufzustellen.

Neben der Entwicklung beim Bezug von Kraftstoffen sind auch in anderen Bereichen, insbesondere beim Einkauf von Dienstleistungen (Reparaturen, Wartungen) oder Waren (z.B. Säcke für Abfälle oder Verpackungen) nicht nur Preiserhöhungen, sondern auch Lieferschwierigkeiten angekündigt.

3. Kostensteigerungen und Lieferzeitenprobleme im Investitionsbereich

Problematisch ist die derzeitige Entwicklung für den A.R.T. auch angesichts der in den kommenden 5 Jahren geplanten Neu-Investitionen in Fuhrpark und Bauten von 60 Mio. € und weiteren 50 Mio. € Euro, die in die Sanierung von Deponien fließen sollen. Hier zeigen die laufenden Ausschreibungen, dass es neben Preissteigerungen häufig auch einen Mangel an Wettbewerb aufgrund einer zu geringen Zahl von Angeboten gibt. Insbesondere im Bausektor ist diese Situation von Bedeutung.

Im Bereich des Fuhrparks zeichnen sich Schwierigkeiten durch Störungen in Lieferketten ab. So konnte für zwei Lkw, die im Rahmen der Beseitigung von Flutschäden regelrecht kaputtgefahren wurden, bis heute kein adäquater Ersatz beschafft werden. Und Ersatzteile, wie beispielsweise Fahrzeugreifen oder Hydraulikteile, sind zurzeit nur sehr begrenzt lieferbar. Zusätzlich sind die Preise für regelmäßig zu beschaffende Container, Abfallbehälter und Säcke (vor allem Gelbe Säcke) stark angestiegen und ein Ende der Preisanstiege ist derzeit nicht abzusehen.

Setzt sich der Preisanstieg im Umfang von durchschnittlich 25 % für Material und Maschinen fort, könnte dies auch Einfluss auf die Bewertung der Rückstellungen für die Sanierung und Nachsorge von Deponien haben, die teilweise Laufzeiten von mehr als 30 Jahren haben.

4. Vertragsabwicklung und Vergaberecht

Der A.R.T. sieht sich angesichts der geschilderten Preissteigerungen, Lieferengpässe und Bauverzögerungen auch in vergaberechtlicher Hinsicht wie viele andere öffentliche Unternehmen in einer schwierigen Situation. Hierbei wird der A.R.T. seit Beginn der Ukraine-Krise mit Preiserhöhungsverlangen einiger Lieferanten und Dienstleister konfrontiert, die für den Fall der Ablehnung von Mehraufwendungen auf die Gefahr der Nichterfüllung der Verträge hinweisen. Beispielfhaft sind hier die Lieferung Gelber Säcke oder verschiedener Transportleistungen zu nennen.

Auch die Bundesregierung hat auf die Marktentwicklungen reagiert und für die Bundesbauverwaltung und den Verkehrswegebau über das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) am 25.03.2022 Praxishinweise zum Umgang mit Beschaffungsproblemen und Erleichterungen veröffentlicht, die zunächst bis zum 30.06.2022 befristet gelten. Neue Verträge sollen mit Preisgleitklauseln versehen werden, die eine bessere Anpassung an die Marktentwicklung ermöglichen. Des Weiteren gibt es Erleichterungen bzgl. der Überschreitung von Wertgrenzen oder hinsichtlich der Verlängerung von Ausführungszeiten. Im Einzelfall sollen auch in bestehenden Verträgen die Preise nachträglich angepasst werden können. Jedoch gilt auch hier weiterhin der Grundsatz, dass zunächst Verträge einzuhalten sind und Preisrisiken das beauftragte Unternehmen treffen. Dennoch wird künftig verstärkt der Einzelfall zu prüfen sein, ob das Preisrisiko abschätzbar war oder ob ggf. doch ein Wegfall der Geschäftsgrundlage vorliegen könnte und der Auftragnehmer höhere Kosten gelten machen kann. Die Nachweispflicht obliegt in diesem Fall aber dem Unternehmen.

Mit Beginn des Anstiegs der Kraftstoffpreise haben viele der vom A.R.T. beauftragten Unternehmen aus der Transportbranche oder der Entsorgungsbranche kurzfristige Preissteigerungen, z.B. in Form von Treibstoffzuschlägen, angekündigt bzw. gefordert. Diese werden gegenwärtig noch geprüft. Durch viele langfristige Verträge mit Unternehmen werden sich Preissteigerungen über Indexregelungen oft erst im Folgejahr auswirken. Kurzfristig gilt es aber dennoch, die Einstellung von Logistikleistungen durch Transportunternehmen, die möglicherweise insolvenzgefährdet sind, zu vermeiden.

5. Fazit

Zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt der A.R.T. nicht nur Kollegen, sondern auch Materialien und Dienstleistungen. Sind die Bedingungen beim Faktor Mensch durch Corona-Pandemie und Fachkräftemangel schon mehr als schwierig, zeigen die aktuellen Entwicklungen auch zusehends Probleme im Bereich des Einkaufs von Materialien und Dienstleistungen. Am Ende bedeutet dies nicht nur technische und organisatorische Herausforderungen, sondern es wird auch wirtschaftliche Auswirkungen auf das Handeln des A.R.T. geben.

Nach Erstellung des Jahresabschlusses 2021 wird im Sommer 2022 mit der Vorschaukalkulation und Wirtschaftsplanung für das Jahr 2023 begonnen. Im Zuge dessen werden sich die Auswirkungen aus den oben geschilderten Entwicklungen konkretisieren. Für das Wirtschaftsjahr 2022 rechnete der A.R.T. noch im Herbst vergangenen Jahres mit einem Jahresgewinn von rund 0,7 Mio. € bei einem Umsatzvolumen von 65 Mio. €. Dabei ist anzumerken, dass für die Teilhaushalte von ARGE Stadt Trier/LK Trier-Saarburg sowie Eifelkreis Bitburg-Prüm mit einem Defizit von 0,7 Mio. € bzw. 0,3 Mio. € geplant wurde. Des Weiteren ist anzumerken, dass durch die Abschmelzung der Eigenkapitalquote in den vergangenen Jahren, die EK-Ausstattung des Verbandes in Ansehung der inzwischen deutlich gestiegenen Bilanzsumme nicht ausreichend ist. Der letzte festgestellte Jahresabschluss des Verbandes wies ein Eigenkapital von lediglich 1,7 Mio. € (Quote 0,9 %) bei einer Bilanzsumme von

200 Mio. €aus. Insbesondere die Teilhaushalte LK Bernkastel-Wittlich und Vulkaneifel hatten noch erheblichen Nachholbedarf.

Der A.R.T. hat nun angesichts der steigenden Inflation und der Preisentwicklung in besonderen Bereichen (Energie, Treibstoffe, Bauen) geprüft, wie sich die Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung auswirken könnte. Dabei bestehen große Schwankungsbreiten, und zwar nicht nur in der Abschätzung von Energie- und Treibstoffkosten, sondern insbesondere bzgl. der Baukostenindizes und der langfristigen Zinserwartungen auf die Bewertung der Deponierückstellungen.

Neben den derzeit preisbedingt zu beobachtenden Entwicklungen ist zudem die mögliche Mehrbelastung durch Brennstoffemissionshandelsgesetzes als wirtschaftliches Risiko zu werten. Hierüber wurde ausführlich in Sitzung der Verbandsversammlung am 30.11.2021 (Drucksache Nr. 38/2021) informiert. Dabei geht es um eine zusätzliche Abgabe für die thermische Entsorgung von Abfällen, die je nach Szenario Mehrkosten von über 3 Mio. €jährlich verursachen könnte. Eine abschließende Einschätzung ist gegenwärtig noch nicht möglich, da nach Mitteilung des Verbandes kommunaler Unternehmen derzeit noch Studien zur abschließenden rechtlichen Würdigung in Bearbeitung sind.

Im Ergebnis ist angesichts der derzeit festzustellenden Preisentwicklungen von einem Gebührenmehrbedarf für die Jahre 2022/2023 auszugehen.