

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Stadtrat	15.04.2019	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Novellierung der Rahmenverträge mit RNV**

Vorlage Nr.: 20197184

**ANTRAG**

Der Stadtrat möge, wie folgt beschließen:

- a) Dem neu gefassten Konsortialvertrag zwischen den Städten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen wird zugestimmt.
- b) Dem Abschluss der neuen Betrauungsvereinbarung wird zugestimmt.
- c) Der Stadtrat ermächtigt den Vertreter der Stadt Ludwigshafen in den Gremien der TWL, VBL, RHB sowie der rnv die notwendigen Beschlüsse gesellschaftsrechtlich umzusetzen.
- d) Der Stadtrat ermächtigt die Verwaltung, Änderungen an der Betrauung vorzunehmen, die gegebenenfalls aus beihilfenrechtlichen, steuerlichen oder sonstigen rechtlichen Gründen erforderlich sind, sofern der wirtschaftliche Gehalt der Betrauung nicht berührt wird.

## **Sachverhalt:**

### **I. Ausgangslage**

Seit 1.3.2005 erbringt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) als gemeinsame kommunale Gesellschaft den ÖPNV im Stadtverkehr in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen. Diese Gründung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens ist ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit der Kommunen in der Metropolregion Rhein-Neckar. So war der Zusammenschluss zur rnv die konsequente Antwort auf die zunehmenden Finanzierungsprobleme des ÖPNV und des sich abzeichnenden Wettbewerbsdrucks in der Branche. Die gemeinsame Gesellschaft bietet dabei Vorteile in Bezug auf eine gemeinsame Ressourcenvorhaltung und einheitliche Systeme, z.B. bei den Straßenbahnen, den Leitsystemen, dem Vertrieb sowie durch ihr Gewicht bei der Einnahmeverteilung der Verkehrsverbundeinnahmen. Im gemeinsamen Betrieb konnte erheblich flexibler als in der Vergangenheit auf die veränderten Anforderungen der Fahrgäste reagiert werden, insbesondere gilt dies für die Herausforderungen der Digitalisierung: vom rechnergesteuerten Betriebsleitsystem mit der Ermöglichung flächendeckender Echtzeitinformationen über die Einführung des eTarifes bis hin zum Automatischen Fahrgastzählsystem hat die rnv in kürzester Zeit eine Vorreiterrolle eingenommen.

Grundlage der Zusammenarbeit der drei Städte in der rnv sind der Konsortialvertrag und darauf aufbauend die jeweiligen weitestgehend gleichen Betrauungsvereinbarungen zwischen den Städten und der rnv auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) (siehe hierzu auch die Drucksache 0350/2009/BV).

Zum 30.9.2024 laufen die aktuellen Betrauungsvereinbarungen sowie die hierauf aufbauenden Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) turnusgemäß aus. Die drei Stadträte haben daher bereits im Dezember 2017 (Siehe Vorlage vom 11.12.2017) beschlossen, die Neuvergabe der Betrauungen an die rnv für die maximal mögliche Laufzeit von 22,5 Jahren ab dem 1.10.2024 bis zum 31.03.2047 im EU-Amtsblatt gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370 i.V.m. § 8a Abs. 2 PBefG anzukündigen. Die Veröffentlichung ist im Europäischen Amtsblatt am 21.12.2017 erfolgt.

Hintergrund der frühzeitigen Vorabbekanntmachung mit angestrebter Neubetrauung ist die durch die Finanzierungsgeber geforderte Absicherung der aktuellen Bahnbeschaffung „rnv 2020“. Ebenso wird damit die dauerhafte Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze bei der rnv sowie den überlassenen Arbeitskräften der Altverkehrsunternehmen gewährleistet.

Auf den Aufruf in der Vorveröffentlichung hin wurden erwartungsgemäß keine eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträge innerhalb der hierfür vorgesehenen Dreimonatsfrist gestellt. Mit dem nun erfolgten Ablauf der Jahresfrist gem. Art. 7 Abs. 2 VO 1370 kann

daher nunmehr die Neubetrauung durch den Beschluss des Stadtrates zum Abschluss gebracht werden.

## **II. Rechtliche Grundlage der Direktvergabe an die rnv**

Zur Inanspruchnahme der Möglichkeit der Direktvergabe an die rnv ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber gem. Art 5 Abs. 2 VO 1370 vorliegen.

Die wesentlichen Kriterien für eine Direktvergabe sind demnach:

1. Erfüllung des Gebietskriteriums
2. Erfüllung der Eigenerbringungsquote
3. Erfüllung des Kontrollkriteriums

### 1. Gebietskriterium

Nach der Gebietsklausel hat der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber auch nur einen geringfügigen Einfluss ausübt, seine öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde auszuführen – ungeachtet abgehender Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen.

Die rnv erbringt keine Verkehrsleistungen, die Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der sie beherrschenden örtlich zuständigen Behörden (Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim) waren. Grenzüberschreitende Linienangebote in die Nachbargemeinden und die Eisenbahnverkehre der Linie 5 (ehemals OEG) und der Linie 4 (Rhein-Haardt-Bahn) werden von den zuständigen Behörden auf Grundlage der EU-Verordnung separat direkt betraut oder liegen aufgrund öffentlicher-rechtlicher Vereinbarungen mit den Nachbarkommunen qua Aufgabenübertragung ebenfalls in der Aufgabenträgerschaft der Städte. Damit ist das Gebietskriterium erfüllt.

### 2. Eigenerbringungsquote

Nach der Subunternehmerklausel ist bei einer Direktbeauftragung der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil (mindestens 50%) des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. Dies wird durch eine Verpflichtung in der Betrauungsvereinbarung sichergestellt.

### 3. Kontrollkriterium

Die drei Städte müssen die rnv wie eine eigene Dienststelle beherrschen.

Dieses Kontrollkriterium wird durch die Konsortialvereinbarung, den Gesellschaftsvertrag der rnv und die direkte Beteiligung der Städte an der rnv sichergestellt. Die rnv ist grundsätzlich nur „Umsetzungsinstrument“ für die Entscheidungen des Aufgabenträgers, also der Stadt. Hieraus folgt, dass die wesentlichen Entscheidungen zur Angebotsausgestaltung und Qualität des Angebots bei der Stadt liegen müssen. Hauptinstrumente der Stadt zur Vorgabe dieser Prämissen sind der Nahverkehrsplan und die Gremien der rnv.

In der Gesellschafterversammlung der rnv hat die Stadt der rnv die wesentlichen Planungsvorgaben zu machen (Finanzierungsbedarf des nächsten Jahres für die Betriebsausstattung zur Leistungserbringen, z.B. für Bahnen, Busse, Werkstätten und deren Ausstattung, Änderungen in Angebot und Qualität der Verkehrsleistungen). Die rnv hat die Vorgaben in ihrer Planung zu beachten und den Plan zur Genehmigung vorzulegen.

An die Stadt erfolgt sowohl das Berichtswesen der rnv über die Verkehrsleistungen (Stadt als Aufgabenträger), als auch das betriebswirtschaftliche Berichtswesen der rnv (Stadt als Anteilseigner). Die Anforderungen an die Berichte sind zwischen den Städten abzustimmen und von der rnv umzusetzen.

Die Stadt kann als Aufgabenträger von der rnv mit einem angemessenen Vorlauf Leistungsanpassungen in jeder Größe verlangen. Die Auswirkungen der Leistungsanpassungen sind von der rnv darzustellen.

### **III. Änderungen an den bisherigen Vertragstexten**

Grundsätzlich gilt, dass das gesamte rnv-Vertragswerk unverändert beibehalten werden soll, um die steuerlichen Grundlagen der rnv, zu der eine verbindliche Auskunft vorliegt, nicht zu gefährden.

Aufgrund verschiedener Veränderungen in den gesetzlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Kommunalisierung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG in BW, Neuorganisation des VRN, veränderte Anforderungen der Kreditinstitute, Tariftreuegesetze der Länder) mussten gleichwohl der Konsortialvertrag sowie die Betrauungsvereinbarung geringfügig angepasst werden. Im Folgenden werden die wesentlichen Änderungen dargestellt:

#### **1. Betrauungsvereinbarung**

Die Versorgungserträge reichen mittlerweile in allen drei Städten nicht mehr aus, um die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV vollständig auszugleichen. Außerdem sinkt kontinuierlich infolge des altersbedingten Abbaus des Altpersonals das finanzielle Volumen der Personalüberlassung, sodass nicht mehr das vollständige Defizit der Linien-

bündel über die Absenkung der Überlassungsentgelte auf die Ebene der Altverkehrsgesellschaften transferiert werden kann. Deshalb wurden die Möglichkeiten zur mittelbaren und unmittelbaren Kofinanzierung aus den städtischen Haushalten in den Betrauungsvereinbarungen präzisiert und flexibilisiert. Damit stehen den Städten und Konzerngesellschaften künftig alle beihilferechtlich zulässigen Finanzierungsoptionen gleichwertig zur Verfügung.

Die Regelungen zur Zu- und Abbestellung von Verkehrsleistungen wurden deutlich vereinfacht und an die tatsächliche Praxis angepasst. Durch den Verzicht auf bisher geregelte fixe Fristen und Zubestellvolumina werden die städtische Gestaltungsmöglichkeiten deutlich gestärkt. Der Verweis auf den jeweils gültigen Nahverkehrsplan ist dynamisch ausgestaltet. Ruftaxiverkehre wurden explizit aufgenommen.

Der Umgang sowie die Informationspflichten bei Betriebsstörungen durch die rnv wurde konkretisiert.

Die rnv wird aufgrund landesgesetzlicher Vorgaben erstmalig auf die Einhaltung der Tariftreue verpflichtet. Dies wird jedoch nur im Bereich der Subunternehmerleistungen zu Veränderungen führen, da das Tarifvertragswerk der rnv in den beiden Tariftreuegesetzen der Länder als repräsentativ eingestuft wurde und damit problemlos fortgeführt werden kann.

Aus beihilfe- und vergaberechtlichen Gründen sind alle in den jeweiligen Städten in der ÖPNV-Finanzierung beteiligten Konzerngesellschaften mit in die Betrauung aufzunehmen.

Die Vorgaben zur ordnungskonformen Abrechnung der Verkehre werden in einer neuen Anlage (Anlage 6) konkret beschrieben.

## **2. Konsortialvertrag zwischen den Gesellschaftern**

Die Laufzeit- und Kündigungsregelungen des Konsortialvertrages wurden an die sich aus der VO 1370 und dem seit 2013 novellierten PBefG ergebenden neuen zeitlichen Abläufe für die Neuvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge angepasst. Somit ist nunmehr eine Kündigung 8 Jahre vor Ablauf des Vertrages notwendig, sofern eine der drei Städte nach dem Ablauf der Betrauung aus dem gemeinsamen Unternehmen austreten möchte.

Da die Mitarbeiterzahl der rnv mittlerweile dauerhaft über 2000 Mitarbeiter liegt, musste im Aufsichtsrat die paritätische Mitbestimmung eingeführt werden. Dadurch gingen Sitze für die Vertreter der Gemeinderäte verloren und der Informationsfluss zwischen rnv und den gewählten Gremienvertretern hat gelitten. Um dem entgegenzuwirken ist im neuen Konsortialvertrag ein neuer Strategiebeirat vorgesehen. Diesem gehören je fünf Vertreter der drei Gemeinderäte, die drei Dezernenten sowie Vertreter aller beteiligten Konzerngesell-

schaften sowie die Arbeitsebenen der Verwaltung an. Im Strategiebeirat sollen alle politisch relevanten Themen der ÖPNV-Entwicklung gemeinsam besprochen und beraten werden, um sicherzustellen, dass alle Ebenen in den drei Städten im ÖPNV gemeinsam an einem Strang ziehen und die maßgeblichen politischen Akteure alle nötigen Informationen über den gemeinsamen ÖPNV-Betrieb besitzen. Ziel ist es, dass im Strategiebeirat die ÖPNV-Entscheidungsträger aus den großen Fraktionen, der Verwaltung sowie den Konzerngesellschaften gemeinsam die Nahverkehrspolitik in den drei Städten diskutieren und aufeinander abstimmen können.

Die Konkretisierung der Remanenzkosten und deren Tragung im Falle einer Nichtfortführung der Direktvergabe bzw. Reduzierung der angefragten Verkehrsleistungen erfolgt ebenfalls im Rahmen der Vertragsänderung.

Nachfolgende Anlagen wurden den Fraktionsvorsitzenden bzw. dessen Vertretern, im Beisein des RNV-Juristen, zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt.

**Anlage 1:** Konsortialvertrag

**Anlage 2:** Betrauungsvereinbarung samt zugehöriger Anlagen