

Betreff:

**Auslaufender Konzessionsvertrag der Straßenbahnlinien
22/23 für die Straßenbahnabschnitte in Eppelheim und
Leimen - Übertragung der Aufgabenträgerschaft des
Rhein-Neckar-Kreises (RNK) auf die Stadt Heidelberg**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klima- schutz, Umwelt und Mobi- lität	22.11.2023	N	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzaus- schuss	29.11.2023	N	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	14.12.2023	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

- 1. Der Gemeinderat stimmt der Übertragung der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Neckar-Kreises auf die Stadt Heidelberg für die Linien 22 und 23 bis zum 31.03.2047 zu.*
- 2. Der Gemeinderat stimmt dem erforderlichen Abschluss der in Anlage 1 beigefügten öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit dem Rhein-Neckar-Kreis (RNK) zu. Ebenfalls stimmt er der in Anlage 02 beigefügten Grundlagen der Kostenermittlung, samt den errechneten Ausgleichssätzen zu. Er ermächtigt den Vertreter der Stadt Heidelberg, bei Bedarf redaktionelle Änderungen oder Änderungen in Folge von Vorgaben der Rechtsaufsichtsbehörde an der Vereinbarung sowie der Grundlagen zur Kostenermittlung vorzunehmen.*
- 3. Der Gemeinderat stimmt einer Erweiterung der geltenden Betrauungsvereinbarung zwischen der Stadt Heidelberg, der Heidelberger Straßen- und Bergbahngesellschaft (HSB) mbH und der Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) GmbH um den außerstädtischen Anteil der Linien 22 und 23 zu und ermächtigt die Verwaltung, diesen Beschlusspunkt umzusetzen.*

Finanzielle Auswirkungen:

Die Abrechnung erfolgt direkt zwischen rnv und Rhein-Neckar-Kreis.

Zusammenfassung der Begründung:

Für das Linienbündel Heidelberg gibt es derzeit die gültige Betrauung der rnv durch die Stadt bis 30.09.2024, welche bis zum 31.03.2047 verlängert werden wird (siehe Drucksache 0122/2019/BV). Darüber hinaus gibt es ergänzend ein weiterer öffentlicher Dienstleistungsauftrag (Konzessionsvertrag) für den Teilbereich der Straßenbahnabschnitte Eppelheim und Leimen (Linien 22 / 23) zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und der rnv mit einer Laufzeit bis 31.12.2023.

Aufgrund der veränderten Rechtslage sowohl aus Art 5 VO 1370/2007 sowie Personenbeförderungsgesetz wird vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar empfohlen, die Aufgabenträgerschaft zum nächstmöglichen Zeitpunkt in 2024 für die genannten Linien auf die Stadt Heidelberg zu übertragen. In diesem Zusammenhang ist eine Vereinbarung mit Festlegung eines dauerhaften Abrechnungsschemas abzuschließen.

Begründung:

Im Linienbündel Heidelberg sind alle Straßenbahn- und Buslinien zusammengefasst, die die rnv in Heidelberg betreibt. Zwei Buslinien (34 und 35) und zwei Straßenbahnlinien (22 und 23) führen dabei über die Stadtgrenze in das Gebiet des RNK (Eppelheim / Leimen) hinaus.

Derzeit gibt es zwei verschiedene öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA), die das Linienbündel Heidelberg betreffen: die bis 30.9.2024 gültige Betrauung durch die Stadt (Direktvergabe an internen Betreiber nach Art. 5 Absatz 2 VO 1370/2007) und den Konzessionsvertrag für die Straßenbahnabschnitte in Eppelheim und Leimen zwischen dem Kreis und der rnv (Laufzeit bis 31.12.2021, verlängert bis zum 31.12.2023). Letzterer wurde ohne Bezugnahme auf eine spezielle Vergaberegulierung 2011 per Verhandlung direkt vergeben.

Neben diesen vertraglichen Regelungen ist zu beachten, dass die rnv eine gebündelte PBefG - Genehmigung über das Gesamtlinienbündel bis zum 30.9.2024 besitzt.

Die Direktvergabe durch den Kreis war 2011 noch durch die Übergangsregelung des Art. 8 Absatz 2 VO 1370/2007 gedeckt, der die zwingende Beachtung der Vergaberegularien des Art. 5 VO 1370/2007 erst ab dem 3.12.2019 anordnet. Da der Konzessionsvertrag aus Sicht des Kreises eine Dienstleistungskonzession und kein öffentlicher Auftrag im Sinne des Kartellvergaberechts ist, waren auch die Regelungen des 4. Abschnitts des GWB und der VOL/A 2011 nicht zu beachten.

Diese Rechtslage hat sich tiefgreifend verändert:

- Ein zum 1.1.2022 zu vergebender öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) muss die Vorgaben des Art. 5 VO 1370/2007 vollständig beachten.
- Das novellierte PBefG verknüpft in recht komplexer Weise seit dem 1.1.2013 das Vergabeverfahren über öffentliche Dienstleistungsaufträge mit dem PBefG - Genehmigungsverfahren.

Der Kerngedanke des neuen PBefG lässt sich damit zusammenfassen, dass Laufzeit und Inhalt eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages stets deckungsgleich mit der PBefG - Genehmigung sein müssen.

Gleichzeitig beinhaltet das neue PBefG komplexe Regelungen zum Vorrang eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge, die jeweils detailliert Bezug auf das Vergabeverfahren für öDAs nehmen.

Vor diesem Hintergrund ist es PBefG -rechtlich spätestens mit der Neugenehmigung ab dem 1.10.2024 nicht mehr sinnvoll möglich, das Linienbündel über zwei separate öDAs zu finanzieren.

Bliebe es bei der heutigen Vertragslage, müssten separate Genehmigungen für die Straßenbahnabschnitte im Kreisgebiet einerseits und das restliche Linienbündel andererseits erteilt werden.

Das widerspricht jedoch dem Wesen der Straßenbahngenehmigung, die stets eine Einheit über den Fahrbetrieb und den Betrieb der Infrastruktur umfasst.

Um einen einheitlichen öDA für das Bündel Heidelberg zu erreichen, empfiehlt der Verkehrsverbund Rhein-Neckar daher die Aufgabenübertragung auf Heidelberg.

Dieses Modell wird bereits bei allen anderen externen Verkehren der rnv so angewandt, auch im Rhein-Neckar-Kreis (Linien 34 und 35 an Heidelberg sowie 42 und 46 an Mannheim übertragen).

Mit der Übertragung der Linien 22 und 23 wären alle gleichgelagerten Fälle im Verbundgebiet einheitlich organisiert.

Der Vorteil liegt dabei in der absoluten vergaberechtlichen Sicherheit: die Aufgabenübertragung nach dem Gesetz der kommunalen Zusammenarbeit (GKZ) ist kein vergaberechtlicher Vorgang und kann daher unbefristet abgeschlossen werden. Gleichzeitig führt sie dazu, dass die Direktvergabe durch die Stadt an die rnv mit dem geringstmöglichen rechtlichen Risiko von Auslegungsfragen der noch jungen und weitgehend richterlich ungeklärten VO 1370/2007 belastet wird.

Die wirtschaftlichen Konditionen der Vereinbarung wurden zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis, den betroffenen Kreisgemeinden, der Stadt Heidelberg (ESB) und der rnv neu verhandelt und abgestimmt.

Die bisherige Abrechnungsregelung des Altvertrages, „Rechnungsstellung der gefahrenen Kilometer ab letzte Haltestelle Heidelberg ohne Berücksichtigung der Regie- und Rucksackkosten HSB“ wurde auf Wunsch des Rhein-Neckar-Kreises und der betroffenen Kreisgemeinden angepasst, da für die Zukunft damit eine deutliche Benachteiligung gesehen wurde.

In diesem Zusammenhang wurde kritisch gesehen, dass rund 27% der seit 2011 in Rechnung gestellten km auf Heidelberger Gemarkung verliefen und dass Ziel Heidelbergs es ja sei, die Pendler aus den Umlandgemeinden zur Nutzung des ÖPNV's zu animieren.

Die Mehrbelastung der betroffenen Kommunen daraus sollte vermieden und bei einer Einsparung könne diese für einen attraktiveren ÖPNV (Taktung, Ausbau Haltestellen et cetera) der Kreisgemeinden verwendet werden.

Ein von Heidelberg zunächst ins Spiel gebrachte Abrechnungsschema „Gemarkungsgrenze zzgl. anteilige Rucksackkosten“, was einen anfänglichen Vorteil für die Umlandgemeinden von zusammen rund 210 Tausend € gebracht hätte, wurde nicht akzeptiert.

Nach umfangreichen Diskussionen und Gespräche konnte man sich auf einen abbildbaren Abrechnungsmodus einigen, der beinhaltet, dass nunmehr 50% der gefahrenen Kilometer (km) zwischen der letzten Haltestelle Heidelbergs und Gemarkung Heidelberg in Rechnung gestellt wird. Dies unter der Prämisse, dass darüber hinaus -wie bisher- keine anteiligen Regie- und Rucksackkosten der HSB in Rechnung gestellt werden.

Dies führt zu einem anfänglichen Vorteil des RNK beziehungsweise der betroffenen Kreismunicipen gegenüber dem bisherigen Abrechnungsmodus von rund 330 Tausend €. Im Gegenzug partizipieren die Vertragspartner nicht von den fallenden anteiligen Rucksackkosten während der Vertragslaufzeit, was wiederum, wenn auch zeitlich verzögert, der Stadt zugutekommt. Damit ist der Fortbetrieb der „ausbrechenden“ Linien 22/23 gesichert.

Die Abrechnung soll aus Vereinfachungsgründen weiterhin direkt zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und der rnv erfolgen.

Der Vertragsentwurf ist in Anlage 01 beigefügt und wir bitten um Zustimmung.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: + / -
(Codierung) berührt Ziel/e:

QU1	+	Begründung: Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Nutzung von umfassenden Synergien aufgrund einer gemeinsamen Linienfinanzierung Ziel/e:
M01	+	Umwelt-,stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit der Sicherung der Straßenbahnerschließung bis 2047 möglich Ziel/e:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Öffentlich-Rechtliche Vereinbarung mit dem Rhein-Neckar-Kreis (VERTRAULICH – Nur zur Beratung in den Gremien!)
02	Grundlagen der Kostenentwicklung (VERTRAULICH – Nur zur Beratung in den Gremien!)