

Gründung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) für die gemeinsame Durchführung des ÖPNV in Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg durch MVV Verkehr AG, MVV OEG AG, HSB AG, VBL GmbH und RHB GmbH

Gliederung des Sachverhaltes und Übersicht der Anlagen

A	Ausgangslage	Seite 2
B	Struktur der RNV	Seite 4
I.	Ziele der Allianzbildung	Seite 4
II.	Unternehmenskonzeption	Seite 5
C	Gesellschaftsvertrag RNV und Konsortialvertrag	Seite 6
I.	Aufsichtsrat	Seite 6
II.	Gemeinsame Leitung	Seite 7
III.	Gesellschaftsanteile/Stimmverteilung	Seite 8
D	Personalbedarf der RNV und Arbeitnehmerüberlassung	Seite 8
E	Infrastruktur	Seite 10
F	Fahrzeuge	Seite 10
G	ZWM	Seite 11
H	Businessplan RNV	Seite 11
I	Rechtsprüfungen	Seite 12
J	Vorbehalt	Seite 13
K	Organisation der Nahverkehrsverwaltung	Seite 13

Anlagen:	1)	Gesellschaftsvertrag RNV
	2)	Konsortialvertrag
	3)	Aufbauorganisation RNV
	4)	Businessplan RNV

A Ausgangslage

Ausgelöst durch die Bahnreform 1994 und die damit zusammenhängende Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gibt es seit mehreren Jahren eine sehr intensive Debatte über die Liberalisierung des ÖPNV-Marktes in Deutschland. Gleichzeitig bemüht sich die Europäische Kommission um die Schaffung eines einheitlichen europäischen Ordnungsrahmens für den ÖPNV. Im Mittelpunkt der Liberalisierungsdebatte steht die Frage einer Ausschreibungspflicht für defizitäre ÖPNV-Leistungen.

Im Juli 2003 hat der Europäische Gerichtshof in einem Vorlageverfahren, dessen Ausgangsfall in Sachsen-Anhalt spielt, sehr umfassend zu beihilferechtlichen Fragen im Rahmen der ÖPNV-Finanzierung Stellung bezogen.

Insgesamt ist die Rechtslage in Deutschland aber weiterhin strittig. So hat der Europäische Gerichtshof die Frage der Geltung der Verordnung 1191/69 für den gesamten ÖPNV in Deutschland an die nationalen Gerichte zurückgegeben, ohne sie zu beantworten. Davon hängt die künftige Genehmigungsstruktur (Frage der Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehren) erheblich ab. Gleichzeitig hat die Geltung der VO 1191/69 auch wichtige Bedeutung für die Frage der Anwendbarkeit des allgemeinen Beihilferechts auf die bisherigen Finanzierungsstrukturen des ÖPNV in Deutschland. Daneben ist weiterhin ungewiss, ob und wann der Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission zur Öffnung des Nahverkehrsmarktes wieder auf die Agenda der europäischen Gremien gesetzt wird.

Das EuGH-Urteil hat für das allgemeine Beihilferecht im Bereich der Daseinsvorsorge insofern zu mehr Rechtsklarheit geführt, als der EuGH ausdrücklich öffentliche Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als beihilferechtlich irrelevant anerkannt hat, sofern folgende vier Kriterien erfüllt werden:

- Das bezuschusste Unternehmen ist mit einer klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut.
- Die Höhe des Ausgleichsanspruches wird nach transparenten und objektiven Parametern vorab vereinbart.
- Es darf keine Überkompensation stattfinden.
- Wenn keine Ausschreibung erfolgt ist, dürfen nur die „marktüblichen“ Kosten erstattet werden.

Ob und wie diese Kriterien in der Praxis auf die derzeitigen Finanzierungsstrukturen übertragbar sind, wird derzeit von den Unternehmen, Verbänden und Experten im Detail erörtert. Viele Fragen

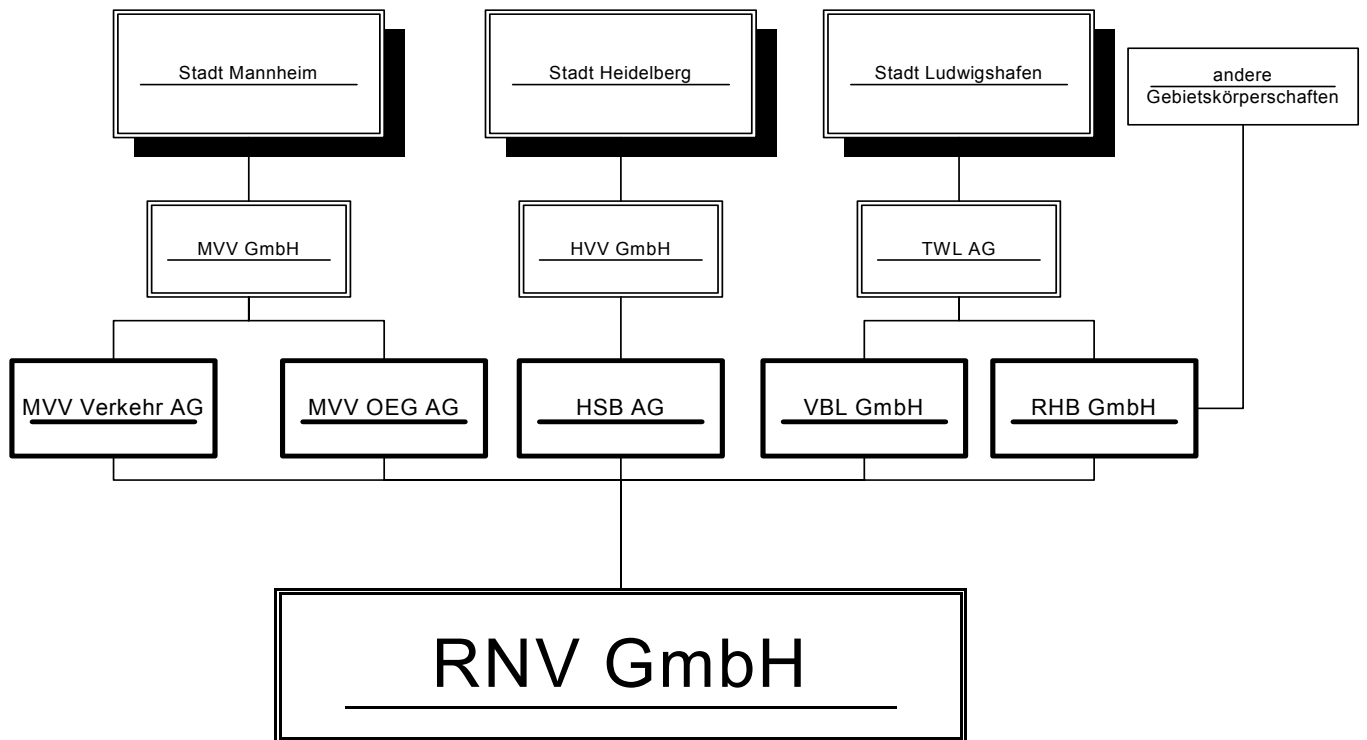
sind dabei noch offen, so dass eine abschließende Bewertung der heutigen Finanzierungsformen in den drei städtischen Konzernen noch nicht vorgenommen werden kann. Festzuhalten bleibt jedoch, dass die vorgesehene Allianzbildung nicht in die Finanzierungsstrukturen gegenüber den Mutterunternehmen eingreift, sondern diesbezüglich lediglich zu höherer Kostentransparenz führt.

Unabhängig von der Frage, wie sich der künftige Ordnungsrahmen im Öffentliche Personennahverkehr konkret gestalten wird, ist jedoch davon auszugehen, dass erhebliche Teile des Nahverkehrsmarktes weiter liberalisiert werden. Die traditionellen Finanzierungsformen für die kommunalen Verkehrsunternehmen werden dabei nicht voll umfänglich aufrecht erhalten werden können.

Hieraus resultiert für die kommunalen Verkehrsunternehmen die Notwendigkeit, sich auf künftige wettbewerbliche Marktstrukturen einzustellen und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen zu erarbeiten. Es wurden bereits seit Anfang der 90er Jahre erhebliche Restrukturierungsmaßnahmen von den kommunalen Verkehrsunternehmen geschultert. Die damit erreichbaren Kostensenkungen sind jedoch nur ein erster Schritt in Richtung Wettbewerbsfähigkeit. **Um weitere Optimierungen in der Kostenstruktur für die Nahverkehrsunternehmen von Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen zu erreichen, soll im Rahmen einer kommunalen Allianzbildung zwischen den drei Oberzentren der Region Rhein-Neckar ein gemeinsames Betriebsunternehmen mit dem Namen Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (RNV) gegründet werden.**

B Struktur der RNV

Das Allianzunternehmen RNV wird als gemeinsame Tochter von HSB, MVV OEG, MVV Verkehr, RHB und VBL gebildet. Dies geschieht durch Umgründung der bereits bestehenden RNB GmbH (gegründet zur Angebotsabgabe bei der S-Bahn-Ausschreibung).



I. Ziele der Allianzbildung

Um auf die in Kapitel A genannten Herausforderungen in adäquater Weise reagieren zu können, wurden von den beteiligten Unternehmen folgende Ziele für die Allianzkonzeption definiert:

- Erschließung von **Synergiepotentialen** und **Größeneffekten**
- Erlangung einer „**kritischen Größe**“, um im Wettbewerb künftig erfolgreich zu sein
- Schaffung einer **stabilen Marktposition** und gegenseitiger **Verlässlichkeit**
- Risikosteuerung, um die Gefahr nicht abbaubarer Kosten bei einem möglichen Verlust von Verkehrsleistungen infolge von Ausschreibungen zu reduzieren

Mit der Gründung der RNV ergeben sich eine Reihe von Vorteilen:

- Durch das gemeinsame Unternehmen RNV mit einer einheitlichen Unternehmensstrategie und –struktur erhalten die drei Oberzentren der Region die Fähigkeit zum gemeinsamen unternehmerischen Handeln im ÖPNV, der die Grundlage der Mobilität im Rhein-Neckar-Dreieck bildet.
- Durch eine gemeinsame und effiziente Ablauf- und Aufbauorganisation unter einem einheitlichen Management können die Produktionskosten für den ÖPNV unter Nutzung der vorhandenen Synergiepotentiale erheblich gesenkt werden. Dies dient der Sicherstellung des Nahverkehrsangebotes in Anbetracht der angespannten Haushaltslage der drei Städte.
- Die einheitliche Gestaltung der Fahr- und Dienstplanung ohne Qualitäts- und Leistungseinschränkungen ermöglicht eine optimale regionale Zusammenarbeit im Dienste der Fahrgäste.
- Die RNV bietet eine marktgerechte Betriebsgröße, die auch Wachstumspotentiale erschließen kann. Dies ist enorm wichtig zur rechtzeitigen Erreichung der Wettbewerbsfähigkeit im Hinblick auf die absehbare Liberalisierung des ÖPNV.

II. Unternehmenskonzeption

Die RNV soll ein integrierter Mobilitätsdienstleister sein, der für seine Muttergesellschaften jeweils in Einzelverträgen fixierte Leistungen erbringt. Die RNV verfügt über alle notwendigen Funktionen hierzu. Dies sind:

- Marketing/Vertrieb
- Angebots- und Betriebsplanung
- Fahrbetrieb
- Fahrzeugservice
- Infrastrukturservice
- Querschnittsdienstleistungen

Eine detaillierte Darstellung der Aufbauorganisation der RNV findet sich in Anlage 3.

Die Liniengenehmigungen (Konzessionen) für die Verkehrsleistungen verbleiben bei den Mutterunternehmen, die deshalb auch weiterhin im Rahmen der Einnahmearteilung des Verkehrsverbundes die Fahrgelderlöse erhalten. Zwischen Mutterunternehmen und RNV werden Verkehrsleistungsverträge abgeschlossen, die sich an den Konzessionslaufzeiten orientieren und über Abbestellklauseln verfügen, um den Städten bei der Anpassung des ÖPNV-Angebotes ausreichend Flexibilität zu ge-

währleisten. Die RNV wird folglich Dienstleister für die weiterhin konzessionierten Mutterunternehmen sein. Die RNV stellt den Betriebsleiter nach BO Strab, BO Kraft und EBO.

Die verkehrsplanerische Ausgestaltung des ÖPNV erfolgt demzufolge auch in Zukunft über die Aufsichtsräte der Muttergesellschaften, die über den Umfang und die Qualität der bei der RNV im Wege des Subunternehmervertrages zu bestellenden Nahverkehrsleistungen zu entscheiden haben. Um die kommunalpolitische Verantwortung für die Ausgestaltung des ÖPNV in dieser Konstruktion aufrecht zu erhalten, müssen gegebenenfalls in den Mutterunternehmen die Geschäftsordnungen so angepasst werden, dass die inhaltlichen Rahmendaten der Verkehrsleistungsverträge zum Zuständigkeitskatalog des Aufsichtsrates zählen.

Sollte die zu erwartende Änderung des Ordnungsrahmens im ÖPNV dazu führen, dass alle bisherigen Nahverkehrsleistungen oder Teile davon von Seiten der Aufgabenträger durch Vergabeverfahren in den Wettbewerb gestellt werden müssen, soll sich dann die RNV selbst bei den Aufgabenträgern um die Betrauung mit den Verkehrsleistungen bemühen. Sukzessive würden folglich die Verkehrsleistungsverträge zwischen den Müttern und der RNV durch Verkehrsverträge zwischen den Aufgabenträgern und der RNV - so sie denn im Wettbewerb obsiegt - ersetzt.

C Gesellschaftsvertrag RNV und Konsortialvertrag

Der Gesellschafts- und der Konsortialvertrag sind als Anlagen 1 und 2 der Vorlage beigefügt.

I. Aufsichtsrat

Die RNV verfügt über einen drittelparitätisch mitbestimmten Aufsichtsrat mit 18 Mitgliedern. Nach § 9 des Konsortialvertrages besitzen die drei Mütter MVV/OEG, VBL/RHB und HSB jeweils das Vorschlagsrecht für einen Sitz. Den Städten steht das Vorschlagsrecht für jeweils drei Sitze zu.

II. Gemeinsame Leitung

Um auszuschließen, dass innerhalb der Allianz einer der Partner oder zwei gemeinsam den oder die anderen dominieren, ist für alle wesentlichen Geschäfte ein einstimmiges Handeln aller fünf Gesellschafter vorgesehen. Hierzu zählen u.a.:

1. Verabschiedung des Wirtschaftsplanes (Erfolgs-, Investitions- und Finanzplan)
2. Bestellung und Abberufung von Geschäftsführern sowie der Abschluss, die Änderung, die Kündigung und die sonstige Beendigung der Anstellungsverträge der Geschäftsführer
3. Aufnahme weiterer Gesellschafter
4. Bestimmung der Konzernziele und Festlegung der Konzernpolitik
5. Wahl der Aufsichtsratsmitglieder
6. Änderung des Gesellschaftsvertrages einschließlich Kapitalerhöhung
7. Feststellung des Jahresabschlusses, Ergebnisverwendung und Entlastung der Geschäftsführung
8. Verfügung über Geschäftsanteile oder Teile von Geschäftsanteilen
9. Verfügungen über Geschäftsanteile oder Teile von Geschäftsanteilen an Beteiligungsunternehmen

Zur Sicherstellung des einheitlichen Abstimmungsverhaltens der Gesellschafter werden den Gesellschafterversammlungen der RNV jeweils Sitzungen eines Konsortialausschusses zur Festlegung des gemeinsamen Stimmverhaltens vorgeschaltet. Dabei gelten dieselben Mehrheitserfordernisse wie bei der Gesellschafterversammlung. Die damit statuierte gemeinsame Leitung des Allianzunternehmens ermöglicht es den Mutterunternehmen, gemäß § 10 Vergabeverordnung die gemeinsame Tochter vergabefrei mit der Durchführung ihrer Verkehrsleistungen zu betrauen. Neben der gemeinsamen Leitung der RNV ist dafür ferner Voraussetzung, dass die RNV für die Dauer von drei Jahren mindestens 80 % ihres Umsatzes mit Leistungen erwirtschaftet, die sie ausschließlich für ihre Mütter erbringt.

III. Gesellschaftsanteile/Stimmverteilung

Der Gesellschaftsanteil der einzelnen Mütter an der RNV wurde durch eine Bewertung der von ihnen durch die RNV durchzuführenden Verkehrsleistungen errechnet. Dabei sind auch die Laufzeiten der für diese Verkehre bestehenden Konzessionen berücksichtigt worden. Dies ergab folgende Anteile:

Unternehmen	Stammkapitalanteil	Gesellschaftsanteil
MVV Verkehr	3.688.650 €	35,13 %
MVV OEG	1.707.300 €	16,26 %
VBL	1.927.800 €	18,36 %
RHB	254.100 €	2,42 %
HSB	2.922.150 €	27,83 %

Um der Gleichrangigkeit der Gesellschafter Rechnung zu tragen sowie die oben beschriebene gemeinsame Leitung der RNV umsetzen zu können, wurden von den Kapitalanteilen abweichende Stimmenanteile vereinbart:

Unternehmen	Stimmen	Stimmanteil
MVV Verkehr	350	35 %
MVV OEG	150	15 %
VBL	221	22 %
RHB	29	3 %
HSB	250	25 %

D Personalbedarf der RNV und Arbeitnehmerüberlassung

Ein wichtiger Schritt im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der RNV ist der optimierte Personaleinsatz in der neuen Betriebsgesellschaft. Es wurden durch entsprechende Benchmarkuntersuchungen für alle Leistungsbereiche best-practise-Organisationen ermittelt, aus der sich der entsprechende Personalbedarf für die RNV errechnet. Insgesamt benötigt die RNV zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme demnach 1.680,5 Vollzeitkräfte (VZK).

Die 1.680,5 Vollzeitkräfte verteilen sich auf die einzelnen Organisationsbereiche wie folgt:

Organisationseinheit	Anzahl Vollzeitkräfte
Querschnittsdienstleistungen	74,5
Marketing/Vertrieb	68
Angebots-/Betriebsplanung	40
Fahrbetrieb	1.111
Fahrzeugservice	227
Infrastrukturservice	160

Aufgrund weiterer Rationalisierungsmaßnahmen (z.B. Errichtung einer gemeinsamen Leitstelle sowie Abbau der für die Aufbauphase der RNV benötigten Zusatzkapazitäten) wird der Personalbedarf der RNV bis Ende 2006 auf 1.531 VZK sinken.

Zunächst wird die RNV nur sehr geringfügig eigenes Personal einstellen, das sie von den Mutterunternehmen übernimmt. Der wesentliche Teil des Personalbedarfs soll durch Überlassung der Beschäftigten der Mutterunternehmen an die RNV gedeckt werden.

Die Mutterunternehmen werden das von der RNV benötigte Personal im Wege der Arbeitnehmerüberlassung zur Verfügung stellen. Die Anzahl der von den Mutterunternehmen an die RNV zu überlassenden Beschäftigten errechnet sich entsprechend der im Wege des Subunternehmerauftrags von dem Mutterunternehmen bei der RNV bestellten Verkehrsleistung. Sollte ein Mutterunternehmen Leistungen bei der RNV abbestellen, gibt die RNV diejenigen Beschäftigten an das abbestellende Mutterunternehmen zurück, die diese Leistungen erbracht haben.

Die RNV wird einen Haustarifvertrag abschließen, der die Personalkosten auf wettbewerbsfähige Strukturen reduzieren soll. Die hieraus errechneten Personalkosten sind Grundlage für die Entgeltberechnung mit den Muttergesellschaften.

Da die überlassenen Beschäftigten weiterhin bei den Mutterunternehmen zu den dort geltenden Tarifen angestellt sind und von diesen weiter ihr Gehalt beziehen, ist mit der Allianzbildung für die überlassenen Arbeitnehmer keine finanzielle Einbuße verbunden. Die Differenz zwischen Alt- und Neutarif verbleibt als Restrukturierungsaufwand bei den jeweiligen Mutterunternehmen. Neueinstellungen werden in Zukunft nur noch bei der RNV mit den Konditionen des neuen Tarifvertrages vorgenommen.

Durch eine tarifvertragliche Regelung sollen die betriebsverfassungsrechtlichen Strukturen der RNV gegenüber der normalen gesetzlichen Regelung dahingehend verbessert werden, dass auch die an die RNV überlassenen Arbeitnehmer aktives und passives Wahlrecht für den Betriebsrat der RNV besitzen und sich die Größe des Betriebsrats der RNV aus der Gesamtzahl der bei der RNV direkt und an die RNV überlassenen Beschäftigten errechnet. Darüber hinaus verpflichten sich die Mutterunternehmen auf Dauer, aus der Überlassung der Beschäftigten an die RNV kein Recht auf betriebsbedingte Kündigungen abzuleiten.

E Infrastruktur

Das Eigentum an der Infrastruktur, also am Grundvermögen, den Schienenwegen und Haltestelleneinrichtungen, verbleibt bei den Mutterunternehmen. Das bisherige operative Geschäft der Mutterunternehmen im Bereich Planung, Bau, Instandhaltung und Betrieb der Schienen- und Haltestelleneinfrastructure wird jedoch wie der Linienbetrieb auf die RNV vertraglich übertragen. Dadurch wird auch im Bereich der Infrastrukturvorhaltung eine Struktur erreicht, die es ermöglicht, durch gemeinsame Produktionseinheiten erhebliche Synergien für die Partner im Rhein-Neckar-Raum zu erschließen.

Mit der Allianzbildung ist keine Schließung von Betriebsstätten verbunden.

F Fahrzeuge

Soweit die vorhandenen Fahrzeuge nicht im Rahmen von US-Lease-Verträgen an die Mutterunternehmen gebunden sind, werden diese ihren Fuhrpark im Wege der Sacheinlage in die RNV einbringen. Durch die in den Subunternehmerverträgen festzulegende Qualität der im jeweiligen Stadtgebiet eingesetzten Fahrzeuge ist auch nach Schaffung eines gemeinsamen Fuhrparks gewährleistet, dass die durch die Städte bzw. ihre bisherigen Verkehrsunternehmen finanzierten Fahrzeugqualitäten weiterhin in den jeweiligen Stadtgebieten den Bürgern zur Verfügung stehen.

Da die eingebrachten Sacheinlagen in ihrer monetären Bewertung nicht dem Anteilsverhältnis der Geschäftsanteile entsprechen, werden die Gesellschafter in einer vom Gesellschaftsanteil abweichenden Quote an der Kapitalrücklage beteiligt.

G ZWM

In die RNV integriert ist auch die bereits bestehende gemeinsame Fahrzeuginstandhaltungsgesellschaft ZWM. Diese wird als Eigentümerin der Betriebsanlagen der ZWM erhalten. Sie stellt ihre Anlagen jedoch der RNV zur Verfügung und überträgt ihr die Durchführung des operativen Geschäftes. Dazu überlässt sie die zur Durchführung des Wartungsbetriebes notwendigen Beschäftigten an die RNV in der gleichen Form wie die Verkehrsgesellschaften. Neueinstellungen werden künftig nur noch über die RNV zu deren Tarif vorgenommen.

H Businessplan RNV

Die oben dargestellte Unternehmenskonzeption wurde in einen Businessplan der RNV umgesetzt, der in Anlage 4 beigefügt wird. Es kommt zunächst zu einer Aufwandsteilung zwischen den Muttergesellschaften und der RNV. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Allianzbildung auf die Mutterunternehmen werden in gesonderten Vorlagen für die jeweiligen Unternehmen dargestellt, die isoliert den Beschlussgremien der jeweiligen Mutter vorgelegt werden.

Im Businessplan der RNV sind die folgenden Positionen enthalten:

- **Personalaufwand** für Fahrdienst, Instandhaltung Fahrzeuge und Strecken, Marketing/Vertrieb, Angebotsplanung sowie Querschnittsdienstleistungen, jeweils kalkuliert mit den Konditionen des noch zu verhandelnden Haustarifvertragsentwurfes der RNV (angelehnt an den Spartentarifvertrag Rheinland-Pfalz)
- **Materialaufwand** für Treibkraftversorgung, Subunternehmer sowie Instandhaltung von Fahrzeugen, Trassen und Anlagen
- **Aufwendungen** für die **Nutzung** von Trassen (Berücksichtigung geplanter Neubaustrecken), Betriebshöfen, Werkstattanlagen und Verwaltungsgebäuden
- **Investitionen** und entsprechende Abschreibungen für allianzbedingte Integrationsprojekte (z.B. gemeinsame Leitstelle) und weitere Anlagenzugänge (z.B. Fahrzeugbeschaffung)

Nicht im Businessplan der RNV enthalten sind folgende Positionen, die bei den Muttergesellschaften verbleiben:

- Aufwendungen für **Pensionsrückstellungen** und **Ruhegelder**
- **Nicht** für die RNV **betriebsnotwendige Geschäftsfelder**
- **Restrukturierungslasten** (insbesondere Personalüberhang, Tarifvertragsdifferenz)
- **Sonstiges** (bislang anfallende Innenumsätze, Sonderabschreibungen etc.)

Die bei jedem Unternehmen verbleibenden Restrukturierungslasten sind gleichbedeutend mit dem Synergie- und Einsparpotential jedes Mutterunternehmens aus der Allianzbildung. Sie ergeben sich aus der Differenz dessen, was die Mutterunternehmen an Ressourcen an die RNV geben dürfen und den Kosten, die sie heute tatsächlich verzeichnen. Diese Differenz kann mittel- bis langfristig abgebaut werden und stellt somit das Synergie- und Einsparpotential dar.

Dass diese Potentiale bei den Muttergesellschaften verbleiben und nicht etwa durch die RNV abzubauen sind, hat zwei erhebliche Vorteile:

- Die in jedem Mutterunternehmen unterschiedlich hohen Restrukturierungslasten mussten nicht als Risikobestandteil in die Unternehmensbewertung einfließen (kein Unternehmen muss des „anderen Last“ tragen).
- Da diese Lasten gleichbedeutend mit den Synergie- und Einsparpotentialen sind, werden sie eindeutig lokalisiert, d.h. sie können bei demjenigen Unternehmen erschlossen werden, wo sie tatsächlich auch anfallen.

Durch diese Konzeption kann einerseits die RNV von Anfang an als wettbewerbsfähiges Unternehmen etabliert werden, andererseits wird hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte ein Optimum an Transparenz für die Gesellschafter geschaffen.

I Rechtsprüfungen

Die Verkehrsunternehmen haben im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Allianzkonzeption umfangreiche Rechtsprüfungen zu folgenden Themengebieten durchgeführt:

- Vergaberecht
- Gesellschaftsrecht
- Beihilferecht
- Arbeitsrecht
- Kartellrecht
- Steuerrecht
- Personenbeförderungsrecht

Die Ergebnisse der Rechtsprüfungen wurden in der Allianzkonzeption, insbesondere im Konsortial- und Gesellschaftsvertrag, berücksichtigt und eingearbeitet.

J Vorbehalt

Die Genehmigungen der RNV-Konzeption durch das Bundeskartellamt ist bereits ohne Auflagen erfolgt. Die Genehmigungen diverser fachlichen Genehmigungsbehörden stehen noch aus. Die Genehmigungsverfahren sind bereits vorbereitet, können jedoch erst nach den Beschlüssen der Gremien über die endgültige Struktur der RNV abgeschlossen werden.

Sollten sich aus diesen Genehmigungsverfahren materiell bedeutsame Änderungen der Allianzstruktur ergeben, sind die betroffenen Gremien vor dem endgültigen Abschluss der Verträge nochmals einzubinden.

Die Fachbehörden haben die abzuschließenden Leistungsverträge zwischen den Mutterunternehmen und der RNV im Hinblick auf ihre Vereinbarkeit mit den technischen Regelwerken zu überprüfen. Die eigentlichen Liniengenehmigungen sind von der Allianzbildung nicht tangiert.

K Organisation der Nahverkehrsverwaltung

Die Städte nehmen im ÖPNV eine Doppelfunktion ein. Neben der unternehmerischen Funktion des ÖPNV-Betreibers, die durch die kommunalen Unternehmen wahrgenommen wird, sind sie Aufgabenträger für den ÖPNV und haben die hoheitlichen Aufgaben im ÖPNV wahrzunehmen. Der Aufgabenträger hat dabei vor allen Dingen im Bereich der Nahverkehrsplanung das öffentliche Verkehrsinteresse zu definieren. Dabei geht es unter anderem um:

- die Grobkonzeption der Nahverkehrslinien innerhalb der Stadt im Hinblick auf die Versorgungsdichte und die Verkehrsströme
- die Taktfrequenzen auf den einzelnen Linienbeziehungen
- die Qualitätsstandards in Bezug auf das Wagenmaterial
- die Vernetzung der einzelnen Verkehrslinien untereinander und mit anderen Verkehrsträgern
- die Finanzierungsform für nicht voll durch Fahrgasteinnahmen gedeckte Verkehre

Diese hoheitlichen Aufgaben werden heute traditionell weitgehend von den kommunalen Verkehrsunternehmen für die Städte miterledigt. Bei einer Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes kann diese Vermengung hoheitlicher und unternehmerischer Aufgaben im ÖPNV innerhalb der Verkehrsunternehmen nicht aufrechterhalten werden. Es ist deshalb eine Entflechtung der Aufgaben herbeizuführen, die Grundlage für ein funktionierendes Zusammenspiel von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist.

Die derzeit laufende Erstellung der Nahverkehrspläne 2004-2008 hat dem bereits Rechnung getragen. Anders als bei der Erstellung der Nahverkehrspläne 1999-2003 liegt die Projektverantwortung für die planerische Entwicklung des ÖPNV nunmehr bei den Städten, die diese Aufgabe gemeinsam mit den Landkreisen im Verkehrsverbund koordiniert bewältigen.

Auch die Konzeption der RNV ist bereits darauf ausgelegt, dass künftig die hoheitlichen Funktionen nicht mehr im Verkehrsunternehmen wahrgenommen werden. Mittelfristig müssen sich die Städte entscheiden, wie sie im Falle einer liberalisierten Nahverkehrslandschaft mit flächendeckenden Ausschreibungen dauerhaft die Wahrnehmung der hoheitlichen Nahverkehrsaufgaben organisieren wollen. Nachdem die planerischen Grundlagen bereits heute über die Zusammenarbeit im VRN vereinheitlicht sind, besteht derzeit keine Notwendigkeit, die Organisation der Personennahverkehrsverwaltung in den drei Städten einheitlich zu strukturieren. Dies kann den Gepflogenheiten und Abläufen der jeweiligen Stadtverwaltung überlassen bleiben. Dabei sind verschiedene Modelle denkbar:

- der Aufbau einer eigenen Nahverkehrsverwaltung in Form eines Nahverkehrsamtes, einer Stabsstelle oder Abteilung
- die Bildung einer vom bisherigen kommunalen Verkehrsunternehmen und der RNV völlig unabhängigen kommunalen Tochter, die als Servicegesellschaft für die Stadt die entsprechenden Aufgaben übernimmt
- die Beauftragung externer Sachverständiger, wie beispielsweise des VRN, dessen zweckverbandliche Aufgabe auch heute schon die gemeinsame Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV ist