

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:
RNV 2009

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Be- schlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzaus- schuss	06.05.2009	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	20.05.2009	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschluss:

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt folgenden Beschluss des Gemeinderates:

1. *Der Gemeinderat stimmt dem Gesamtprojekt „RNV 2009“ zu.*
2. *Der Gemeinderat stimmt dem Erwerb von Anteilen in Höhe von 100 € an der RNV durch die Stadt zu.*
3. *Der Gemeinderat stimmt dem Abschluss des Konsortialvertrags zwischen den Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim, sowie der Neufassung des Gesellschaftsvertrags der RNV zu. Die Verwaltung wird ermächtigt, redaktionelle Änderungen, die aus Gründen des Gemeinderechts oder aus sonstigen Rechtsgründen erforderlich sind, vorzunehmen.*
4. *Der Gemeinderat stimmt dem Abschluss der Betrauungsvereinbarung zu.*
5. *Der Gemeinderat nimmt die mit dem Projekt „RNV 2009“ zusammenhängenden Verträge zur Kenntnis und ermächtigt den Oberbürgermeister, die entsprechenden Beschlüsse gesellschaftsrechtlich umzusetzen.*
6. *Der Gemeinderat fordert die RNV auf, sich direkt und indirekt von sämtlichen Verkehrsleistungen zu trennen, die aus Wettbewerbsverfahren außerhalb des Gebiets der örtlich zuständigen Behörden resultieren.*
7. *Der Gemeinderat stimmt der Änderung des Gesellschaftsvertrages der HSB zu.*
8. *Der Gemeinderat entsendet in den Aufsichtsrat der RNV neben Herrn Oberbürgermeister Dr. Würzner und dem Geschäftsführer der HSB zwei Gemeinderatsmitglieder.*

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Gesellschaftsvertrag RNV
A 2	Betrauungsvereinbarung einschließlich Anlage „Qualität“
A 3	Konsortialvertrag
A 4	Ergänzungsvertrag Infrastrukturüberlassung
A 5	Ergänzungsvertrag Arbeitnehmerüberlassung
A 6	Verbindliche Auskunft des Finanzamtes Heidelberg
A 7	Ablauf Entscheidung Wirtschaftsplan RNV
A 8	Gesellschaftsvertrag HSB
(Anlagen 1 – 8: Vertraulich – nur zur Beratung in den Gremien!)	

Begründung:

I. 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:
QU 1	+	Ziel/e: Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Mit dem Modell „RNV 2009“ kann der Querverbund zwischen Verkehr und Versorgung weiterhin genutzt werden.
QU 8	+	Ziel/e: Kommunale Entwicklungszusammenarbeit unterstützen Begründung: Die Städte Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen beteiligen sich direkt an der RNV GmbH und intensivieren damit ihre Zusammenarbeit.
AB 1	+	Ziel/e: Vollbeschäftigung anstreben Begründung: Mit der Direktvergabe werden die Arbeitsplätze bei der HSB gesichert.
MO 1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit der Betrauung wird Umfang und Qualität des Nahverkehrs bestimmt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Bisherige Entwicklung der RNV / Änderungsbedarf

Seit 1.3.2005 erbringt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH als Tochter der kommunalen Verkehrsunternehmen in Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen sämtliche Verkehrsleistungen der Mutterunternehmen. Die Gründung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens ist ein Musterbeispiel 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 Erfolge können sich sehen lassen. So können im Vergleich zur „stand – alone – Planung“ der Altgesellschaften bis 2012 erhebliche Einsparungen im zweistelligen Millionenbereich erzielt werden. Im täglichen Betrieb kann flexibler auf die Anforderungen der Fahrgäste reagiert werden und durch den Aufbau eines gemeinsamen Leitsystems wird neben wirtschaftlichen Vorteilen die Qualität des Angebotes verbessert.

Der Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen zeigt jedoch, dass eine weitere Reduktion der Kosten und eine Steigerung der Qualität notwendig ist. Besonders wichtig ist, dass die RNV-Identität bei den Mitarbeitern deutlich gestärkt wird. Hierzu ist die Aufhebung vorhandener komplexer Doppelstrukturen sowohl auf Unternehmensebene als auch auf Betriebsrats- und Personalwirtschaftsebene erforderlich. Eine bessere Identifikation mit der RNV ist eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung und Verbesserung einer kundengerechten Qualität. Auch gegenüber den Fahrgästen ist der konsequente Außenauftritt der RNV verbesserungswürdig.

Von besonderer Tragweite sind die neuen Rahmenbedingungen durch die neue EU-Verordnung 1370/2007, die eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen, mit Ausnahme der Eisenbahnverkehre, nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässt und Anpassungen an der RNV-Struktur notwendig macht. Im Bereich der Eisenbahnverkehre lässt die EU-Verordnung auch ohne Erfüllung der im Folgenden weiter erläuterten Voraussetzungen eine Direktvergabe zu.

Um die Zukunft der RNV und damit die Arbeitsplätze dauerhaft zu sichern, wurde zusammen mit den Städten und den Gesellschaftern das Projekt „RNV 2009“ ins Leben gerufen. Wesentliche Ziele sind die Direktvergabe nach der neuen EU-Verordnung zu ermöglichen und bessere Voraussetzungen zur Steigerung der Qualität und der Effizienz bei der Verkehrsleistungserbringung zu schaffen. Hierbei sind der Querverbund sowie das kommunale Eigentum an der jeweiligen Infrastruktur zu erhalten.

Die Zielstruktur

Der wesentliche Unterschied des erarbeiteten Modells „RNV 2009“ zur derzeitigen Struktur besteht darin, dass die RNV für die vorgesehene Direktvergabe den Status eines internen Betreibers erlangt. Um dies zu erreichen, soll die RNV von den Städten künftig direkt mit der Durchführung des ÖPNV betraut werden. Die RNV wird somit selbst Konzessionsinhaber und wird unmittelbarer Vertragspartner des Fahrgastes.

Zur Inanspruchnahme der Möglichkeit der Direktvergabe ist es, außer für Eisenbahnverkehre, jedoch erforderlich, dass die Voraussetzungen einer Direktvergabe entsprechend den Vorgaben der EU-VO 1370/2007 vorliegen.

Die drei wesentlichen Voraussetzungen für eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen sind

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

Damit resultieren veränderte Rollenverteilungen und veränderte Vertragsbeziehungen zwischen Städten, RNV und Altgesellschaften.

Wesentlich ist bei den Veränderungen die Stärkung der Beziehungen zwischen den Städten und der RNV, während die Rolle der Altgesellschaften deutlich reduziert wird. Deren Funktionen begrenzen sich auf das zur Einhaltung der genannten Prämissen notwendige Maß. So verbleiben bei den Altgesellschaften lediglich die

- Personalvorhaltefunktion für das „Alt“-Personal,
- Infrastruktureigentümerfunktion und
- Finanzierungsfunktion (im Rahmen des steuerlichen Querverbundes).

Im Hinblick auf das **Kontrollkriterium** ist eine Stärkung der Kontrolle der RNV erforderlich. Diese Stärkung der Kontrolle soll insbesondere durch eine Splitterbeteiligung der Städte an der RNV gekoppelt mit erheblichen Stimmrechten der Städte erreicht werden.

1. Schaffung der Voraussetzungen für die Direktvergabe nach neuer EU-Verordnung

Die oben aufgeführten Voraussetzungen für eine Direktvergabe werden durch RNV 2009 wie folgt erfüllt:

Zu dem 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 künftig keine Verkehrsleistungen, die Gegenstand eines Wettbewerbsverfahrens außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der sie beherrschenden örtlich zuständigen Behörden (Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim) sind. Grenzüberschreitende Linienangebote in die Nachbargemeinden und Eisenbahnverkehre werden von den zuständigen Behörden auf Grundlage der EU-Verordnung separat direkt betraut. Damit ist das Gebietskriterium erfüllt.

Zu der Eigenerbringungsquote

Nach der Subunternehmerklausel ist bei einer Direktbeauftragung der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. Dies wird im Rahmen der Betrauungsvereinbarung sichergestellt, mit der die RNV selbst Konzessionsinhaber wird. Da die RNV, wie bisher, auch die Fahrleistungen erbringt, sind die Anforderungen der Eigenerbringungsquote erfüllt.

Zu dem Kontrollkriterium

Das Kontrollkriterium ergibt sich aus Art. 5 Absatz 2 der EU-VO 1370/2007. Hiernach hat die örtlich zuständige Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle auszuüben, die der Kontrolle über eine eigene Dienststelle entspricht.

Dieses Kontrollkriterium wird durch die neue Steuerungsstruktur und die damit verbundene direkte Beteiligung der Städte an der RNV (vgl. unter 4.) sichergestellt.

2. Die neue Finanzierungsstruktur

Die neue Finanzierungsstruktur ergibt sich im Wesentlichen aus der neu gefassten Betrauungsvereinbarung. Die Stadt betraut die RNV mit der Erbringung der Verkehrsleistungen in einer definierten Qualität sowie dem Betrieb der Infrastruktur. Die RNV hat der Stadt transparent und detailliert die Kosten der Verkehrsleistungen darzustellen. Heute wird die Verkehrsleistung bei den Mutterunternehmen finanziert, die wiederum über einen Subunternehmervertrag die RNV mit einem für die RNV kostendeckenden Entgelt beauftragt. Die zukünftige Finanzierung der Verkehrsleistungen der RNV soll über eine Anpassung der an die Altgesellschaften zu zahlenden Infrastrukturmiete sowie über eine Absenkung des Entgelts für die Personalüberlassung erfolgen. Damit reduzieren sich die Kosten der RNV. Hierdurch wird im Ergebnis erreicht, dass der Finanzierungsbedarf, welcher durch die über den Einnahmen liegenden Kosten der Verkehrsleistung entsteht, von den Altgesellschaften getragen wird und dort im Querverbund verrechnet werden kann. Hinzu kommen die auch bisher bei den Altgesellschaften entstehenden Kosten aus dem Tarifunterschied zwischen den bei den Altgesellschaften für das Personal entstehenden Aufwendungen und den Erlösen aus der Personalüberlassung. Sofern die Energiegewinne nicht ausreichen, um diese Kosten bei den Altgesellschaften abzudecken, sind ggf. Zahlungen seitens der Stadt an die Altgesellschaften erforderlich.

3. Erhalt des Querverbunds

Wesentliche Vorgabe im Projekt „RNV 2009“ ist, dass die Nutzung des Querverbunds auch künftig weiterhin uneingeschränkt möglich bleibt. Dies wurde durch die Einholung einer verbindlichen Auskunft der zuständigen Finanzämter abgesichert.

4. Neues Steuerungsmodell

Im Rahmen der Darstellung des Kontrollkriteriums wurde bereits auf das Erfordernis der „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ eingegangen. Die RNV ist grundsätzlich nur „Umsetzungsinstrument“ für die Entscheidungen der Städte als Aufgabenträger. Hieraus folgt, dass die wesentlichen Entscheidungen zur Angebotsausgestaltung und Qualität des Angebots bei den Städten liegen müssen. Instrument der Städte zur Vorgabe dieser Prämissen ist der Nahverkehrsplan. Weitere Vorgaben können in der Gesellschafterversammlung der RNV gemacht werden. Als Anreizmechanismus sind die variablen Gehaltskomponenten der Geschäftsführung (und der Angestellten) von der Erreichung der Qualitätsziele (und wirtschaftlicher sowie Leistungsziele) abhängig.

Schließlich werden die wesentlichen Vorgaben der Aufgabenträger für die Tätigkeit der RNV, wie beispielsweise der Nahverkehrsplan, von dem Gemeinderat beschlossen.

Durch entsprechende Regelungen im Gesellschaftsvertrag ist sichergestellt, dass wirtschaftliche Maßnahmen, die ausschließlich eine Stadt betreffen und sich wirtschaftlich ausschließlich auf eine Stadt auswirken, nur mit Zustimmung dieser Stadt beschlossen werden, sofern die Maßnahme der Zustimmung der Gesellschafterversammlung unterliegt. Hierdurch ist gesichert, dass stadtspezifische Maßnahmen der Selbstbestimmung der Stadt unterliegen. Dies betrifft insbesondere die jährlich zu treffende Entscheidung über Umfang, Qualität und Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistung im jeweiligen Stadtgebiet.

In der Gesellschafterversammlung der RNV haben die Städte der RNV auch die wesentlichen Planungsvorgaben zu machen (Finanzierungsbedarf des nächsten Jahres, Änderungen in Angebot und Qualität der Verkehrsleistungen). Die RNV hat die Vorgaben in ihrer Wirtschaftsplanung zu beachten und diesen zur Genehmigung vorzulegen. Stimmen die Städte in der Gesellschafterversammlung dem Wirtschaftsplan zu, sind die dort zum Finanzierungsbedarf vorgesehenen Zahlungsströme zwischen der RNV und den Altgesellschaften auch für die Altgesellschaften verbindlich.

Am Jahresende findet eine Endabrechnung statt. Das Jahresergebnis wird stadtbezogen in der Gesellschafterversammlung dargestellt. Das Jahresergebnis der RNV wird mit den Altgesellschaften verrechnet. Die Festlegungen der Gesellschafterversammlung sind auch hier für die Altgesellschaften verbindlich.

An die Städte 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 Städte können als Aufgabenträger zu jedem Fahrplanwechsel von der RNV mit einem angemessenen Vorlauf Leistungsanpassungen in jeder Größe verlangen. Die Auswirkungen der Leistungsanpassungen sind von der RNV darzustellen. Größere Leistungsreduktionen von mehr als 3 % führen allerdings dazu, dass entstehende Remanenzkosten von den Städten zu tragen sind.

Im Hinblick auf Entscheidungen über die bestehende städtische Verkehrsinfrastruktur bleibt grundsätzlich der derzeitige Zustand erhalten, da die Altgesellschaften weiterhin das Eigentum an der Infrastruktur halten.

5. Vereinfachung der Prozesse

Die direkte Beauftragung der RNV ermöglicht auch einen konsequenteren Außenauftritt, da die Altgesellschaften in der Öffentlichkeit nicht mehr präsent sein müssen. Gleichzeitig fließen die Verkehrseinnahmen direkt zur RNV. Damit wird die für ein Unternehmen wichtige Gesamtschau im Zusammenspiel von Kosten, Qualität und Erträgen direkt bei der RNV möglich, wodurch zusätzliche Anreize für eine marktgerechte Unternehmenspolitik geschaffen werden.

Parallel und unabhängig hiervon sind Verhandlungen aufgenommen worden zur Vereinfachung der betriebsverfassungsrechtlichen Strukturen durch Änderung des dazu bestehenden Tarifvertrags. Durch Überleitung der Personalaufgaben in eine einzige Personalabteilung könnten zahlreiche personalwirtschaftliche Prozesse vereinfacht und deutlich effizienter gestaltet werden.

6. Sicherung der Arbeitnehmerinteressen

Bei Gründung der RNV ist den Mitarbeitern der Altgesellschaften die Sicherung des Besitzstandes zugesagt worden. Diese Zusagen werden durch das Projekt „RNV 2009“ nicht berührt.

7. Umlandverkehre

Die Schienenverkehrsleistungen, die MVV OEG, RHB und HSB bisher in den angrenzenden Gebietskörperschaften erbracht haben, sollen ebenfalls ab dem 1.10.09 als Eigengeschäft der RNV im Namen und auf Rechnung der RNV erfolgen. Die bestehenden Finanzierungsregelungen mit den Nachbarkreisen sind deshalb auf die RNV überzuleiten oder es müssen neue Vereinbarungen mit der RNV abgeschlossen werden. Die entsprechenden Gespräche mit den Nachbarkreisen wurden seitens der RNV bereits aufgenommen.

Änderungen im Vertragswerk

Die dargestellte Zielstruktur erfordert zahlreiche Veränderungen im bestehenden Vertragswerk zwischen Städten, Altgesellschaften und der RNV.

Wesentlich ist dabei eine Betrauungsvereinbarung jeweils zwischen der Stadt, der HSB und der RNV, eine Neufassung des Gesellschaftsvertrags und ein Konsortialvertrag zwischen den Städten. Schließlich sind in dem bisherigen Infrastrukturmietvertrag sowie im Arbeitnehmerüberlassungsvertrag einige Änderungen erforderlich.

1. Betrauungsvereinbarung Stadt/HSB/RNV

Die Stadt betraut einerseits die RNV mit der Erbringung der Verkehrsleistungen in einer definierten Qualität und dem Betrieb der Infrastruktur sowie andererseits die Altgesellschaften mit der zur Verfügungsstellung des Personals und der Verkehrsinfrastruktur sowie mit der Zahlung der Ausgleichsleistungen. Die Qualitätsdefinition lehnt sich dabei an die bisherigen Vereinbarungen zwischen den Altgesellschaften und der RNV an. Die RNV hat der Stadt transparent und detailliert die Kosten der Verkehrsleistungen darzustellen. Eine Kostenentlastung soll über eine Anpassung der Infrastrukturmiets sowie über eine Absenkung des Entgelts für die Personalüberlassung erfolgen. Hierdurch wird im Ergebnis erreicht, dass der Finanzierungsbedarf, welcher durch die über den Einnahmen liegenden Kosten der Verkehrsleistung entsteht, von den Altgesellschaften getragen wird und dort im Querverbund genutzt werden kann.

2. Gesellschaftsvertrag RNV

Die Städte sollen nach der EU-VO 1370/2007 die RNV beherrschen „wie eine eigene Dienststelle“. Deshalb wird die RNV über die Gesellschafterversammlung geführt. Um in der Gesellschafterversammlung die Städtevertreter voll zu integrieren, sollen die Städte einen Splitteranteil der RNV erwerben. Durch Regelungen im Gesellschaftsvertrag sollen die Stimmrechte abweichend von den Gesellschafteranteilen geregelt werden. Es ist vorgesehen, dass die Städte 100% der Stimmrechte erhalten. Die anderen Anteilseigner (Altgesellschaften) sollen stimmrechtslose Anteile erhalten. Jede Stadt stellt wie bisher im Aufsichtsrat der RNV vier Vertreter. Die drittelparitätische Mitbestimmung wird freiwillig bereits jetzt umgesetzt.

3. Konsortialvertrag zwischen den Städten

In dem Konsortialvertrag ist die Sphärenabgrenzung zwischen den drei Städten zu regeln. Die Städte sollen jeweils dort ausschlaggebend in der Gesellschafterversammlung der RNV ihre Stimme abgeben können, wo es um Angelegenheiten der eigenen Stadt geht. Ferner soll weiterhin das Prinzip gelten, dass keine Kostenverschiebung zwischen den Städten erfolgen darf. Die über die Einnahmen hinausgehenden Kosten für die Verkehrsleistungserbringung werden von den Altgesellschaften getragen. Die Kostenverlagerung erfolgt über eine Absenkung der Mieten für die Infrastruktur sowie des Entgelts für die Überlassung des Personals. Insofern sind die Beschlüsse der Gesellschafterversammlung der RNV für die Altgesellschaften bindend.

4. Ergänzung zum Infrastrukturvertrag

Es wird die Möglichkeit zur Absenkung des Trassennutzungsentgelts für die RNV eingeführt. Ansonsten sind prozessuale Erleichterungen im Umgang zwischen RNV und den Altgesellschaften vorgesehen. Schließlich wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die RNV als Konzessionsinhaber im Straßenbahnbereich auch für den Betrieb der Infrastruktur verantwortlich sein muss.

5. Ergänzung zum Arbeitnehmerüberlassungsvertrag

Hier wird ebenfalls eine mögliche Entgeltabsenkung geregelt.

Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Projekt RNV 2009 dient der Anpassung der Unternehmensstrukturen an die Vorgaben der zum 3.12.2009 in Kraft tretenden EU-VO 1370/07. Diese Verordnung gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten und verdrängt als höherrangiges Europarecht etwaige entgegenstehende Regelungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das PBefG muss unstreitig an die EU-VO angepasst werden. Das Novellierungsverfahren läuft derzeit. Die Tragweite der Novelle ist zwischen den Bundesländern, der Bundesregierung und den Verbänden umstritten, sodass derzeit nicht absehbar ist, ob die Anpassung des PBefG rechtzeitig erfolgen und den Anforderungen des Europarechts genügen wird. Strittig sind vor allen Dingen Fragen der Zuständigkeit im Bereich der künftigen Konzessionierung des Linienverkehrs. Allerdings könnte eine verspätete oder aus Sicht der Aufgabenträger nicht sachgerechte Novelle des Personenbeförderungsgesetzes dazu führen, dass das deutsche Recht trotz Beachtung der europäischen Vorgaben durch RNV 2009 die Direktvergabe der Liniengenehmigungen an die RNV gefährdet. Das wäre vor allem der Fall, wenn weiterhin Landesbehörden die Liniengenehmigung erteilen müssen, da diese gegenüber der RNV nicht direktvergabeberechtigt sind. Dieses Rechtsrisiko gefährdet jedoch auch die bisherige Konzernstruktur und kann nur durch eine sachgerechte Zuständigkeitsregelung im PBefG gelöst werden. Da die beihilferechtlichen Vorgaben der EU-VO ab dem 3.12.09 auf jeden Fall beachtet werden müssen, gibt es keine Alternative zur zügigen Umsetzung von RNV 2009.

zukünftige Steuerung durch Stadt Heidelberg

1. Verkehrsleistung

Bisher werden Umfang, Qualität und Kosten der Verkehrsleistung maßgeblich durch den Verkehrsleistungsvertrag zwischen HSB und RNV gestaltet.

Der Wirtschaftsplan der RNV, der die Kosten der Erbringung der Verkehrsleistung bestimmt, wird von der Gesellschafterversammlung der RNV beschlossen. Die Geschäftsführung der HSB benötigt nach § 13 Absatz 3 Ziffer 5 des Gesellschaftsvertrages zur Abstimmung in der Gesellschafterversammlung der RNV die Zustimmung des Aufsichtsrates der HSB.

Zukünftig wird die Stadt unmittelbar Gesellschafterin der RNV. Dies hat zur Folge, dass für Beschlüsse der Gesellschafterversammlung die Zuständigkeiten der Hauptsatzung analog zu beachten sind.

Für Entscheidungen, die finanzielle Auswirkungen auf die HSB/HSW und damit auf die Stadt haben, sind die Vergabezuständigkeiten einzuhalten, da die Entscheidungen mit einer Bestellung zu vergleichen sind.

Dies hat zur Folge, dass zukünftig im Vorfeld der Wirtschaftsplanaufstellung durch die RNV spätestens im März über die Vorgaben bzw. Änderungen des Leistungsangebots (im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und im Haupt- und Finanzausschuss) beraten werden müssen, damit die RNV diese Vorgaben in den Wirtschaftsplan einarbeiten kann. Dazu gehören auch Entscheidungen über Qualität, Beschaffung von Fahrzeugen etc. Über den Wirtschaftsplan wird die voraussichtliche Ausgleichszahlung festgelegt. Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Beschlusses schlagen wir vor, auch den Aufsichtsrat HSW einzubeziehen. Das bedeutet, dass spätestens in der letzten Sitzung vor der Sommerpause der Haupt- und Finanzausschuss über diesen Betrag sowie über dessen Finanzierung entscheiden muss. Ein Ablaufplan für das Verfahren in Heidelberg ist beigefügt (Anlage 7).

Im Rahmen der Beschlussfassung über den Jahresabschluss wird die endgültige Höhe der Ausgleichszahlung festgelegt. Deshalb liegt auch diese Entscheidung zukünftig in der Zuständigkeit des Haupt- und Finanzausschusses.

Soweit für Entscheidungen in der Gesellschafterversammlung der RNV zusätzliche Haushaltsmittel der Stadt benötigt werden, sind daneben die entsprechenden Zuständigkeiten nach der Hauptsatzung zu beachten.

2. Infrastruktur

Die HSB ist und bleibt das Infrastrukturunternehmen der Stadt Heidelberg. Investitionen müssen daher weiterhin im Wirtschaftsplan der HSB abgebildet werden. Damit ändern sich in dieser Hinsicht die Zuständigkeiten des Aufsichtsrates der HSW nicht.

Informationen über Baumaßnahmen erfolgen weiterhin in den Aufsichtsräten.

Auch zukünftig ist für jede Baumaßnahme eine gesonderte Beauftragung der RNV mit der Durchführung notwendig.

3. Stellungnahme der Geschäftsführungen HSW und HSB

Die Geschäftsführungen HSB und HSW weisen daraufhin, dass die HSB zukünftig kein Stimmrecht in der Gesellschafterversammlung der RNV habe, aber die finanziellen Auswirkungen der Beschlüsse in der Gesellschafterversammlung der RNV tragen müsse. Deshalb sei vor einem Vertragsabschluss eine Weisung der Stadt Heidelberg erforderlich. Dieser Forderung wurde im Beschlusstext Rechnung getragen.

Außerdem weisen die Geschäftsführungen darauf hin, dass es im Zusammenhang mit dem Abschluss des Vertragswerks einer vertraglich verbindlichen Regelung über die zukünftige Finanzierung zum Ausgleich der dauerhaft entstehenden Verluste des ÖPNV durch die Stadt Heidelberg bedürfe.

Die Verwaltung hat der Geschäftsführung der HSW vermittelt, dass eine Entscheidung über eine finanzielle Beteiligung der Stadt Heidelberg erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Prozessanalyse und des daraus resultierenden Maßnahmenplanes des Programms „Fit 2010“ getroffen werde.

4. Ansprechpartner/Koordination ÖPNV

Die RNV geht in dem Modell „RNV 2009“ davon aus, dass es für die RNV einen einheitlichen Ansprechpartner gibt.

Derzeit werden die Aufgaben für den ÖPNV an verschiedenen Stellen (z.B.: HSB, HSW, Amt für Verkehrsmanagement und Kämmerereiamt) wahrgenommen. Durch das Modell RNV 2009 verlagern sich Zuständigkeiten vom Unternehmen zur Stadt. Außerdem werden durch die neue EU-Verordnung zusätzliche Anforderungen gestellt.

Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung für die Unternehmensgruppe HSW sollte zukünftig weiterhin HSW/HSB die betriebswirtschaftlich steuernde Funktion wahrnehmen. Deshalb würde es sich anbieten, die zentrale Koordinationsstelle bei HSW/HSB anzusiedeln. Dabei ist eng mit den städtischen Ämtern zusammenzuarbeiten, Schnittstellen sind zu definieren und Abläufe sind festzulegen.

Zur Konkretisierung der Aufgaben ist eine Vereinbarung mit HSW/HSB erforderlich.

5. Änderung Gesellschaftsvertrag HSB

Da die HSB zukünftig in der Gesellschafterversammlung der RNV kein Stimmrecht ausüben kann muss der Gesellschaftsvertrag der HSB angepasst werden.

Die Informationspflicht nach § 10 Absatz 5 des Gesellschaftsvertrages über Tarif- und Preisänderungen kann sich nur noch auf die Bergbahn beziehen. Die umfangreichen Zustimmungsvorbehalte nach § 13 Absatz 3 des Gesellschaftsvertrages können weitgehend entfallen. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, ob der Aufsichtsrat der HSB weiterhin bestehen bleiben soll.

6. Vertretung der Stadt im Aufsichtsrat der RNV

Die Stadt Heidelberg wird bisher im Aufsichtsrat der RNV wie folgt vertreten:

- Oberbürgermeister Dr. Würzner
- zwei Mitglieder des Gemeinderates
- Geschäftsführung HSB

Auch zukünftig kann die Stadt Heidelberg vier Mitglieder entsenden. Wir schlagen vor, dass die Vertretung auch in Zukunft wie folgt erfolgt:

- Oberbürgermeister Dr. Würzner
- zwei Mitglieder des Gemeinderates
- Geschäftsführung HSB

gez.

Dr. Eckart Würzner