

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0120/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.01.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 30.01.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	06.02.2018	Ö
Stadtrat	Entscheidung	07.02.2018	Ö

<b>Betreff:</b> Sachstandsbericht zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Mainz und Vorbereitung der Direktvergabe der ÖPNV-Verkehrsdienstleistungen an die MM
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 23.01.2018  gez. Eder  Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 31.01.2018  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt, dass die Mainzer Mobilität (MM) auch zukünftig Verkehrsdienstleister für die kommunalen ÖPNV-Leistungen sein soll und befürwortet, dass der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Erarbeitung eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) an die MM dient.

Der **Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen vor diesem Hintergrund den Sachstand zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Mainz zur Kenntnis.

## 1. Sachverhalt

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ist in § 4 des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) verankert.

Wesentliche Bestandteile hierbei sind:

- Umweltschutz und Verkehrssicherheit
- Vorrang vor dem MIV
- Soziale Teilhabe
- Integriertes Mobilitätsmanagement

Für diese Aufgabe hat die Stadt Mainz erstmalig 1998 einen Nahverkehrsplan verabschiedet. Dieser befindet sich nun in der 3. Fortschreibung.

Aufgrund der rechtlichen Entwicklungen insbesondere auf EU-Ebene steht diese Fortschreibung gegenüber den Vorgängerplänen unter geänderten Vorzeichen. Grundsätzlich haben sich in den vergangenen Jahren ein neues Rollenverständnis und neue Aufgaben für den Aufgabenträger (= Stadt Mainz) ergeben:

Der Aufgabenträger vergibt künftig das ÖPNV-Angebot als Dienstleistung und tritt in diesem Zusammenhang in eine aktive Funktion. Bislang war die Stadt Mainz im Rahmen von Linienkonzessionsanträgen von der übergeordneten Genehmigungsbehörde (Landesbetrieb Mobilität) lediglich angehört worden.

Abweichend vom üblichen Vergaberecht ist in der einschlägigen EU-Verordnung 1370/2007 als Sonderfall geregelt, dass die Bestellung bei einem eigenen kommunalen Verkehrsunternehmen per Direktvergabe (sogen. ÖDA, öffentlicher Dienstleistungsauftrag) möglich ist. Sofern dies seitens des Aufgabenträgers angestrebt wird, kann der NVP als Steuerungsinstrument zur Vorbereitung eines vertraglich definierten Auftrags dienen.

## 2. Lösung

- Sicherstellung der MM als Verkehrsdienstleister

Der Stadtrat hat über eine Betrauungsvereinbarung, die im Jahr 2006 beschlossen und im Jahr 2009 verlängert wurde, seinen Willen erklärt, dass die damalige MVG die Verkehrsdienstleistungen im Mainzer Stadtgebiet erbringen soll. Gleichwohl war die Anwendung dieser Betrauungsvereinbarung bislang noch nicht notwendig, da die Beauftragung und Konzessionierung des Liniennetzes Ende 2013 nach dem bisherigen Rechtsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im so genannten Genehmigungswettbewerb<sup>1</sup> erfolgte. Aufgrund der geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere auf EU-Ebene, kann eine Sicherung der MM als Verkehrsdienstleister künftig jedoch nicht mehr wie bisher mit einer Betrauungsvereinbarung gewährleistet werden.

---

<sup>1</sup> Genehmigungswettbewerb bedeutet, dass sich interessierte Verkehrsunternehmen auf auslaufende Konzessionen bewerben können. Auf das zusammenhängende Liniennetz der Stadt Mainz hatte sich seinerzeit lediglich die MVG beworben.

Zunächst muss der Aufgabenträger entscheiden, ob die Vergabe der Verkehrsleistung im Zuge eines wettbewerblichen Vergabefahrens (Ausschreibung) mit einem Verkehrsunternehmen auf dem freien Markt erfolgt, oder ob eine Direktvergabe (ÖDA) an das kommunale Unternehmen MM beabsichtigt ist.

Für die Stadt Mainz wäre bei einer offenen Ausschreibung zu befürchten, dass die MM nicht den Zuschlag erhalten könnte. Im Hinblick auf die in der Vergangenheit von der MM auf hohem qualitativen Niveau erbrachten Mobilitätsdienstleistungen in Verbindung mit der Mainzelbahn und dem innovativem Fahrradverleihsystem MVG MeinRad wäre dann für Mainz befürchten, dass es in Bezug auf Mobilitätsangebot und Luftreinhaltung zu erheblichen Einbußen kommen könnte. Es könnte grundsätzlich der Fall eintreten, dass ein europaweit agierendes, auf Gewinnmaximierung ausgerichtetes Unternehmen alle Möglichkeiten ausnutzen würde, sich auf die lukrativen Linienbündel zu konzentrieren und die Stadt Ausdünnungen auf den weniger ausgelasteten Linien kompensieren müsste – was zwangsläufig einen stark erhöhten Zuschussbedarf verursachen würde. Andererseits ist es auch sehr unwahrscheinlich, dass ein ‚anderes‘ Unternehmen rein finanziell/ wirtschaftlich in der Lage wäre, nach einem Zuschlag im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung, die bisher geleisteten Investitionen der MVG bzw. MM abzugelten.

Unter der Voraussetzung, dass der Stadtrat den Entschluss von 2006 bestätigt, die MM als Verkehrsdienstleister zu erhalten, sieht die für den öffentlichen Nahverkehr auf EU-Ebene maßgebende Verordnung VO 1370 das Instrument des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) vor. Dieser ist zwischen der Stadt und dem Verkehrsunternehmen abzuschließen. Die Absicht der Direktvergabe ist in einer Vorabbekanntmachung auf EU-Ebene darzulegen.

Die Erarbeitung und Ausgestaltung des ÖDA steht jedoch erst nach Abschluss der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ab Anfang 2019 an. Hierfür wird die Verwaltung zu gegebener Zeit eine gesonderte Beschlussvorlage einbringen.

Die möglichen Laufzeiten für einen ÖDA betragen laut der EU VO 1370 für den Busverkehr 10 Jahre und für die Straßenbahn 15 Jahre. Unter bestimmten Voraussetzungen ist eine Laufzeit bis zu 22,5 Jahren möglich. Somit kann die MM für einen sehr langfristigen Zeitraum mit entsprechenden Planungssicherheiten mit den städtischen Verkehrsleistungen beauftragt werden.

Aufgrund der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und entsprechend der weitreichenden Risiken sieht die Verkehrsverwaltung den dringenden Bedarf, die Erstellung des Nahverkehrsplans, die Ausarbeitung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags sowie die Vorabbekanntmachung und die Direktvergabe von einem auf diesem Gebiet einschlägig erfahrenen Juristen begleiten zu lassen.

Die diesbezüglichen Vorarbeiten laufen aktuell.

**Die städtischen Gremien werden gebeten, den Entschluss zu bekräftigen, dass die MM weiterhin die Verkehrsdienstleistungen in Mainz erbringt. Sie beauftragen die Verkehrsverwaltung, einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorzubereiten und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit dieser Zielsetzung auszurichten.**

- Sachstand 3.Fortschreibung Nahverkehrsplan

Die Abteilung Verkehrswesen des Stadtplanungsamtes hat die gutachterliche Bearbeitung der 3. Fortschreibung des NVP an das Büro PTV aus Karlsruhe vergeben.

Zum Start der Arbeiten für die 3. Fortschreibung hatten Mitte August 2017 bereits mehrere Termine mit dem Büro PTV in Mainz unter Beteiligung der MVG stattgefunden. Hierbei wurden neben

den Grundlagenthemen Gliederung und Struktur die Schwerpunktthemen Finanzierung, rechtliche Rahmenbedingungen und Barrierefreiheit thematisiert.

Im Herbst 2017 wurden allgemeine Strukturdaten (Verkehrsbelastungen, Quelle-/Ziel-Beziehungen, Pendlerströme) in ein aktuelles Verkehrsmodell übertragen. Aktuell läuft eine Erhebung aller Haltestellen im Stadtgebiet mit besonderem Fokus auf die Barrierefreiheit. Die diesbezüglichen Ergebnisse wird die Verwaltung in einem Zwischenbericht in der Ausschussitzung am 19.04.2018 vorstellen.

Am 13.12.2017 fand das erste sogenannte Nahverkehrsforum in öffentlicher Sitzung statt. Zu diesem Forum wurden -wie auch im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz empfohlen- mögliche Planungsbeteiligte sowie weitere Institutionen und Gruppierungen eingeladen, unter anderem:

- verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher der Mainzer Stadtratsfraktionen
- Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher
- verkehrliche involvierte Behörden (Ministerium, LBM, benachbarte Gebietskörperschaften)
- Verkehrsunternehmen
- Ämter der Stadtverwaltung,
- Behinderten-, Klimaschutz-, SeniorInnenbeirat,
- Behindertenbeauftragte und weitere Träger öffentlicher Belange

Daneben stand das Forum allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern offen. Es fanden sich rund 100 Personen aus allen Bereichen zu einer konstruktiven und ergebnisreichen Diskussion zusammen. Neben Kritik und Anregungen zu Fahrplan und Linienverläufen in Mainz standen auch Verknüpfungen in den Landkreis bzw. den regionalen Schienenverkehrsangeboten im Fokus. Daneben bildeten auch Fragen zu Tarifen und Qualitätsparametern einen Schwerpunkt. Ein Überblick über die Themen und erste Einschätzungen werden aktuell in einem Protokoll zusammengefasst, das voraussichtlich ab Anfang Februar unter dem Stichwort „Nahverkehrsplan“ auf der Homepage der Stadt Mainz veröffentlicht wird.

Die Verwaltung hat diese Themen gesammelt und wird diese gemeinsam mit dem Gutachterbüro sowie den Verkehrsunternehmen bearbeiten. Auf Fachebene bzw. zu speziellen Fragestellungen sind darüber hinaus erweiterte Arbeitskreise Ende 2017 und April 2018 vorgesehen.

In einem zweiten Nahverkehrsforum (voraussichtlich April 2018) sollen die Untersuchungsergebnisse vorgestellt werden. In der sich anschließenden Diskussionsrunde besteht die Möglichkeit, weitere Anregungen und Hinweise einzubringen.

Nach der Sommerpause 2018 soll dann der Entwurf der 3. Fortschreibung in den Verkehrsausschuss eingebracht werden. Dieser wird nach Freigabe der städtischen Gremien den zu beteiligenden Institutionen zur Kenntnis und Prüfung vorgelegt. Nach Aufnahme und Bewertung von Kritik und Anregungen wird im Herbst 2018 die abschließende Fassung erarbeitet und Ende 2018 im Stadtrat zur Beschlussfassung gestellt.

**Die städtischen Gremien werden gebeten, den dargestellten Sachstand zur Kenntnis zu nehmen.**

### **3. Alternativen**

Die Fortschreibung des NVP ist eine Pflichtaufgabe nach dem rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz. Insofern gibt es hierzu keine Alternative.

Im Hinblick auf die Vergabe der Verkehrsdienstleistungen wird kein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag an die MM angestrebt. Stattdessen würden die Verkehrsdienstleistungen im Wettbewerb ausgeschrieben werden. Es bestünde dann die Gefahr, dass die MM nicht zum Zuge käme. Dies hätte massive Auswirkungen auf den Fortbestand der MM, Auswirkungen auf die bestehenden Arbeitsverhältnisse, Auswirkungen auf die komplette Betriebssubstanz der heutigen MM sowie auf das Qualitätsniveau des ÖPNV in Mainz.

#### **4. Kosten/Finanzierung**

Für die Kosten für das Gutachterbüro zur Erstellung des Nahverkehrsplans (ca. 90.000 Euro) und für die juristische Begleitung des Nahverkehrsplanes und des ÖDAs (ca. 50.000 Euro) stehen zweckgebundenen Mittelzuweisungen des Landes bereit (ÖPNV-Mittel nach NVG RLP).

#### **5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Gender-Belange werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Die Wünsche und Anregungen der Gleichstellungsstelle, die im Rahmen des ersten Nahverkehrsforums eingebracht wurden, finden Beachtung.