

Fragen der CDU-Landtagsfraktion

1.
Halten Sie es für richtig, dass der neue Gesetzentwurf die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger beibehält (pflichtige kommunale Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreis, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte, Verkehrsverbünde, Lokale Nahverkehrsorganisationen). Wenn nein, welche Veränderungen schlagen Sie vor?
2.
Befürworten Sie das im Gesetzentwurf verankerte Besteller-Ersteller-Prinzip?
3.
Halten Sie es für richtig, dass die konsumtiven Fördermittel in mehrjährigen Budgets als zielorientierte, statt maßnahmenbezogene Förderung an die Aufgabenträgerorganisationen weitergegeben werden?
4.
Halten Sie es für richtig, dass Infrastrukturfördermittel an die Bedingung geknüpft werden, dass die Infrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird gegen Benutzungsentgelte, die nach einheitlichen Maßstäben berechnet werden?
5.
 - a) Halten Sie die Vergabe von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vom Grundsatz her für den richtigen Weg?
 - b) Welche Bedingungen sollten in den Ausschreibungen zwingend formuliert werden (Bitte nur die wichtigsten Punkte benennen).

Fragenkatalog der SPD-Fraktion:

Vorbemerkung:

Die SPD-Fraktion geht davon aus, dass die den Anzuhörenden übermittelten Fragenkataloge nicht abschließend sind, sondern in der Anhörung zusätzliche Fragen gestellt werden können.

- Wie wird von Ihnen die durch das neue Gesetz entstehende Wettbewerbssituation eingeschätzt? Ist künftig in Hessen mit einem „fairen“ Wettbewerb zu rechnen?
- An welcher Stelle des Gesetzentwurfes sehen Sie das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber bei Ausschreibungen verletzt?
- Sollte die durch Urteil des EuGH und die gegenwärtige bundesgesetzliche Regelung in den Ländern mögliche Direktvergabe – unter Beachtung der vom EuGH vorgegebenen vier Kriterien – auch in Hessen zugelassen werden?
- Wie werden von Ihnen bzw. Ihrem Verband/Unternehmen die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe beurteilt?
- Halten Sie eine Konkretisierung der im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsvereinbarung für notwendig? In welcher Form?
- Kann das Gesetz aus Ihrer Sicht bzw. aus der Sicht Ihres Unternehmens/Verbandes seine in § 4 (Allgemeine Anforderungen) selbst gesteckten Ziele überhaupt erfüllen?
- Wie beurteilen Sie die von der Landesregierung vorgelegten Eckpunkte für den Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr in Hessen?

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Landtagsfraktion Hessen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN · Schlossplatz 1-3 · 65183 Wiesbaden

Mathias Wagner, MdL
Sprecher für Finanzen, Verkehr und
Landesentwicklung
Durchwahl: 0611/350-746
Fax: 0611/350-600
Email: buero@mathiaswagner.de
Internet: www.mathiaswagner.de

Wiesbaden, 24. Mai 2005

Anhörung des Hessischen Landtags zum Entwurf eines neuen ÖPNV-Gesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darf ich Sie bitten, in Ihren Stellungnahmen insbesondere auch auf folgende Themenkomplexe einzugehen:

- I. **Ausgestaltung des Wettbewerbs/EU-Verordnung 1191/69**
 - Wie beurteilen Sie die derzeitige hessische Erlasslage (striktter Ausschreibungswettbewerb) zu diesem Thema?
 - Welchen Alternativen sehen Sie zu der in Hessen zurzeit geübten Praxis?
 - Wie können bei Ausschreibungen Mindeststandards hinsichtlich Qualität der für die Fahrgäste erbrachten Leistung und der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten erreicht werden?
 - Wie können Dumpinglöhne vermieden werden?
 - Sehen Sie die Gefahr eines Oligopolmarktes?
 - Wie kann sichergestellt werden, dass mittelständische Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen haben? Reichen die bisherigen Regelungen dazu im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetz aus?
 - Wie sind kommunale Betriebe auf die derzeit in Hessen geübte Ausschreibungspraxis vorbereitet? Welche Folgen entstehen für die Kommunen?
- II. **Verankerung von Fahrgastrechten**
 - Welche Möglichkeiten sehen Sie, Fahrgastrechte verbindlich zu regeln?
 - Wie beurteilen Sie die landes- und bundesgesetzlichen Initiativen aus Nordrhein-Westfalen hierzu?
 - Wie ist Ihre Meinung zu einer hessischen Schlichtungsstelle Nahverkehr nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens?

...2

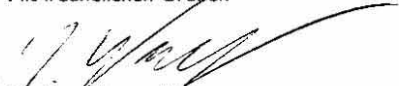
Schlossplatz 1-3 · 65183 Wiesbaden · Telefon: 0611/350-582 · Fax: 0611/350-600 · gruene@ltg.hessen.de
Bankverbindung: Nassauische Sparkasse Wiesbaden · BLZ 510 500 15 · Kontonr.: 111 145 555
Wir sind zu erreichen im Internet unter: www.gruene-hessen.de
und mit den Buslinien 1 (Haltestelle Kurhaus), 4, 12, 14 und 45 (Haltestelle Dernsches Gelände).

- Wie beurteilen Sie die Schaffung einer Kundencharta Nahverkehr analog zur Kundencharta Fernverkehr der DB AG, wie sie meine Fraktion vorgeschlagen hat (http://www.mathiaswagner.de/cms/default/dok/44/44271.gruene_wollen_verbraucherrechte_im_oepnv.htm)

- III. Zielbestimmungen für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr
- Im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetz sind nahezu alle Zielbestimmungen, die im Paragraph I des derzeit geltenden Rechts enthalten waren, gestrichen worden. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?
 - Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, dass der ÖPNV als „vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ entwickelt werden soll, wie es im derzeit geltenden Recht heißt?
 - Halten Sie es nicht mehr für erforderlich dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu geben [§ I (4) des geltenden Rechts]?
 - Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, das ÖPNV-Grundangebot über den Schienenverkehr sicher zu stellen, wie es in § I (5) des geltenden Rechts vorgesehen ist?

Für die Berücksichtigung dieser Themenkomplexe in Ihren Stellungnahmen darf ich mich schon jetzt bedanken.

Mit freundlichen Grüßen



Mathias Wagner MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Fragenkatalog der FDP an die Anzuhörenden:

Zum Themenkomplex Wettbewerb:

1. Gemäß § 8 Abs. 2 des ÖPNV Gesetzentwurfes ist im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung, die Angebotsvielfalt zu fördern. Hierzu sind die mittelständischen Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen

Wie beurteilen Sie die Geeignetheit derzeit vorhandener Maßnahmen zur Unterstützung mittelständischer Unternehmen im Zusammenhang mit Ausschreibungen?

Welche Ausschreibungsbedingungen verhindern einen fairen Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Anbietern?

Was muss veranlasst werden, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten?

2. Bei Ausschreibungen konkurrieren private Verkehrsunternehmen mit kommunalen Verkehrsbetrieben, die sich ganz oder teilweise in kommunaler Trägerschaft befinden.

Gibt es Wettbewerbsvorteile kommunaler Verkehrsbetriebe, die bei der Vergabe im Wettbewerb nicht kompensiert oder eliminiert werden?
Um welche handelt es sich dabei?

3. Welche Vor- oder Nachteile hätte es auf lokale Nahverkehrspläne zu verzichten und sie bspw. in den regionalen Verkehrsplänen aufgehen zu lassen?

Zum Themenkomplex Verkehrsverbünde:

4. § 11 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzentwurfes beinhaltet das Solidaritätsprinzip innerhalb des Verbundes. Gemäß diesen Bestimmungen werden alle Fahrgeldeinnahmen innerhalb des jeweiligen Verkehrsverbundes für alle Leistungen eingesetzt. Der nach der Aufteilung verbleibende Finanzierungsbedarf wird auf die Aufgabenträger umgelegt. Dieses Solidaritätsprinzip ist in der Vergangenheit bereits praktiziert worden.
 - a. Wie hoch waren die jährlichen Fahrgeldeinnahmen auf den Aufgabenträger bezogen?
 - b. Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf für die jeweiligen Aufgabenträger?

- c. Wie wurde der Finanzierungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern aufgeteilt?
 - d. Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf pro Fahrgast in den beiden Verbänden pro Jahr?
 - e. Wie hoch waren die Fahrgeldeinnahmen in den Verbänden pro Fahrgast und Jahr in den letzten vier Jahren?
 - f. Welche Gründe sprechen für die Festlegung nach § 11 Abs.2, wonach die Verpflichtungen aus Verträgen der Verkehrsverbände **nur** innerhalb des Verbundes solidarisch getragen werden müssen?
5. Bei Gründung der Verkehrsbetriebe war zunächst beabsichtigt, neben der Beteiligung am VRN 3 Verbände in Süd-, Mittel- und Nordhessen zu schaffen.

Im Rahmen der parlamentarischen Beratung ist es dann zur Bildung des RMV und NVV gekommen. Maßgebend für die Bildung des RMV war unter anderem die Tatsache, dass eine entsprechende Vorbereitungsgesellschaft bereits existierte. Gegenwärtig gibt es keine Verbundübergreifende Fahrscheine z. B. aus dem Gebiet des NVV in den Zuständigkeitsbereich des RMV, wenn dort eine Umsteigenotwendigkeit z. B. bei Bussen und Straßenbahnen besteht.

Im Bereich der Fahrplangestaltung sind aufwendige Abstimmungen zwischen den Verbänden erforderlich.

Die Beispielhaft genannten Gründe und die Entstehungsgeschichte beider Verbände sind u. E. bereits Anlass darüber nachzudenken, die Verbände zusammenzuschließen, zumindest im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs.

- 4.1 Welche Gründe sprechen für einen Verbund?
- 4.2 Gibt es sachliche Gründe, die **gegen** einen Verbund für ganz Hessen sprechen, wenn ja welche?
- 4.3 Wie hoch schätzen Sie das Einsparungspotential in sächlicher und personeller Hinsicht bei einem Zusammenschluss zu einem Verbund?
- 4.4 Ist es sinnvoll, zumindest einen Verbund für den Schienenpersonennahverkehr zu schaffen, die lokalen Verkehrsorganisationen aufzulösen und die Ausschreibungen der Buslinien durch die bisherigen Verbände NVV und RMV vorzunehmen zu lassen?