

**Ausschussvorlage WVA/16/42**

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 30.06.2005

zu dem

**Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) – Drucks. 16/3880 – Antrag der Fraktion der SPD betreffend Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch marktorientierte Direktvergabe – Drucks. 16/3753 –**

- |    |   |       |
|----|---|-------|
| 1. | RMV-Fahrgastbeirat, 65704 Hofheim a. Ts.                        | S. 1  |
| 2. | Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V., 35390 Gießen | S. 5  |
| 3. | Pro Bahn & Bus e. V., 36341 Lauterbach                          | S. 29 |
| 4. | RMV, 65704 Hofheim a. Ts.                                       | S. 33 |
| 5. | PRO BAHN Landesverband Hessen e. V., 60049 Frankfurt am Main    | S. 52 |
| 6. | IHK Arbeitsgemeinschaft Hessen, 60284 Frankfurt am Main         | S. 57 |
| 7. | Transnet Gewerkschaft - Zentrale, 60326 Frankfurt               | S. 64 |



1

RMV | Postfach 1427 | 65704 Hofheim a. Ts.

Frau Geschäftsführerin  
des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr  
Heike Schnier  
Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

S 20.06.

### ÖPNV-Gesetz / Anhörung / RMV-Fahrgastbeirat

Sehr geehrte Frau Schnier,

der Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes wurde gebeten, an der Anhörung zum neuen ÖPNV-Gesetz teilzunehmen.

Der RMV ist ein innovativer Verkehrsverbund, der seine Leistungen stetig steigert, nicht nur im Kerngeschäft der Verkehrsleistungen und Fahrkartenangebote. Qualitätssteigerungen in der Ausstattung der Fahrzeuge und Stationen korrespondieren mit Instrumentarien zur Qualitätsmessung, die gemeinsam im Rahmen von Ausschreibungen umgesetzt werden. In der Informationsgebung wird täglich eine verbundweit abrufbare Informationsplattform mit neuen Daten und redaktionellen Inhalten fortentwickelt. Auch im Bereich der Ausgabemedien ist der RMV innovativ tätig, neben das fast schon klassische Internet treten Fahrpläne auf dem Handy, teilweise mit Ist-Daten und Push-Dienste für Störungsmeldungen zu von den Kunden voreingestellten Linien.

Keines dieser Projekte wird umgesetzt, ohne in einer sehr frühen konzeptionellen Phase von Fahrgästen auf Sinnhaftigkeit und praktische Umsetzbarkeit geprüft worden zu sein. Dazu hat der RMV ein Gremium gegründet, das sich aus Verbandsvertretern und anderen interessierten Fahrgästen zusammensetzt. Für den RMV ist dieses Gremium, der Fahrgastbeirat, eine Optimierungsinstanz, in dem dank der Unterstützung dieser 43 ehrenamtlich tätigen Frauen und Männer Konzepte in einem früheren Stadium verbessert werden können, bevor sie als fehlerhafte und am Fahrgast vorbei gedachte Projekte realisiert werden.

Nach dieser Konzeption ist der Fahrgastbeirat also keine Institution, die sich in politische Meinungsbildungsprozesse einschaltet. Und diejenigen Frauen und Männer, die vor drei Jahren ihre Mitarbeit im Fahrgastbeirat angeboten haben, haben dies seinerzeit getan, weil sie zugunsten der Fahrgäste an den Qualitätsverbesserungen im RMV mitwirken möchten. In einen politischen Prozess sich einschalten, können - sofern es ihrem Verständnis entspricht - die jeweiligen Verbände, die im Fahrgastbeirat vertreten sind.

16. Juni 2005

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
RMV UK-PeV

Telefon  
(0 61 92) 2 94-112

Telefax  
(0 61 92) 2 94-922

e-mail  
pressestelle@rmv.de

#### Rhein-Main-Verkehrs- verbund GmbH

Alte Bleiche 5  
65719 Hofheim a. Ts.

Tel.: (0 61 92) 2 94-0

Fax: (0 61 92) 2 94-900

Internet: www.rmv.de

Geschäftsführer  
Dipl.-Ing.  
Volker Sparmann

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht  
Amtsgericht Frankfurt a. M.  
HRB 34128  
Umsatzsteuer-  
identifikationsnummer  
DE 11 384 7810

Bankverbindung  
Taunus-Sparkasse  
BLZ 512 500 00  
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss  
Schiene: S2, Linie 20  
bis Bahnhof  
Hofheim am Taunus

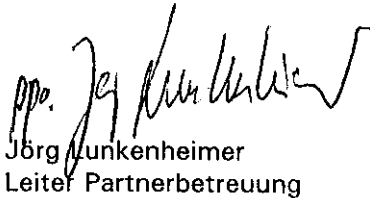


Seite 2  
zum Schreiben vom 16.06.2005

Wir gehen davon aus, dass diese Verbände im Zweifelsfall ohnehin von Ihnen, sehr geehrte Frau Geschäftsführerin, eingeladen worden sind. Zum Abgleich legen wir Ihnen eine Liste der Verbände als Anlage bei. In der Hoffnung, Ihnen damit gedient zu haben, verbleiben wir mit freundlichen Grüßen



Peter E. Vollmer  
Leiter Unternehmenskommunikation



Jörg Lunkenheimer  
Leiter Partnerbetreuung

Kopie: HMWVL: H. Ministerialdirigent Güttler und H.Ministerialrat Rausch

Institution	Abteilung	Straße	PLZ/Ort	Anrede	Telefon
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	Landesverband Hessen e. V.	Eschenheimer Anlage 15	60318 Frankfurt	Damen und Herren	069/4990090
Arbeitsgemeinschaft der Ausländerbeiräte Hessen		Kaiser-Friedrich-Ring 31	65185 Wiesbaden	Damen und Herren	0611/98 99 50
BUND Hessen e. V.		Triftsstraße 47	60528 Frankfurt	Damen und Herren	069/6773760
Der Paritätische Wohlfahrtsverband	Landesverband Hessen	Auf der Körnerwiese 5	60322 Frankfurt	Damen und Herren	
Deutscher Gewerkschaftsbund	Landesbezirk Hessen	Wilhelm-Leuschner-Straße 69-77	60329 Frankfurt	Damen und Herren	069/27 30 05-0
Deutscher Kinderschutzbund	Landesverband Hessen e. V.	Gebrüder-Lang-Straße 7	61169 Friedberg	Damen und Herren	06031/18 733
Feministische Organisation von Planerinnen und Architektinnen FOPA	Frau Susanne Feuerbach	Dannecker Straße 8	60594 Frankfurt	Frau Feuerbach	069/618184
Landesarbeitsgemeinschaft der Hessischen Frauenbeauftragten	Frau Marion Uhle-Fassing	Stadt Hattersheim Rathausstraße 10	65795 Hattersheim	Frau Uhle-Fassing	
Landesarbeitsgemeinschaft Hilfe für Behinderte		Raiffeisenstraße 15	35043 Marburg	Damen und Herren	06421/42044
Landesbehindertenrat c/o DVBS	Herrn Andreas Bethke	Frauenbergstraße 8	35039 Marburg	r Herr Bethke	
Landeschülerinnenvertretung Hessen		Postfach 100 648	35336 Gießen	Damen und Herren	0641/7 37 34
Landessenorenvertretung Hessen e. V.		Egerländer Straße 12	64342 Seeheim-Jugenheim	Damen und Herren	06146/56 36

Pro Bahn	Landesverband Hessen	Postfach 1 11 416	60049 Frankfurt am Main	Damen und Herren	06441/ 34190
Pro Bahn & Bus		Bahnhofstraße 102	36341 Lauterbach	Damen und Herren	
VCD Verkehrsclub Deutschland	Landesverband Hessen	Steinweg 21	34117 Kassel	Damen und Herren	0561/10 83 10



**Landesverband Hessischer  
Omnibusunternehmer e.V.**

Marburger Str. 44 - 35390 Gießen  
Telefon (0641) 93293-0 - Fax (0641) 93293-33

Internet: [www.lho-online.com](http://www.lho-online.com)  
e-mail: [lho-giessen@t-online.de](mailto:lho-giessen@t-online.de)

Bankkonten:  
Dresdner Bank AG, Gießen (BLZ 51380040), Nr. 910832400  
Postscheckkonto Frankfurt/Main, Nr. 34735602

Geschäftsführerin des Ausschusses  
für Wirtschaft und Verkehr  
Frau Heike Schnier  
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

S- 20.06.

17.06.05 G/P

**Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personen-  
nahverkehr (ÖPNVG) - Drucks. 16/3880 -  
Antrag der Fraktion der SPD betreffend Erhaltung des öffentlichen Personen-  
nahverkehrs durch marktorientierte Direktvergabe - Drucks. 16/3753 -**

Sehr geehrte Frau Schnier,

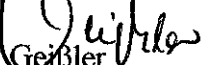
wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 24.05.05 und danken Ihnen für die Einladung  
zur Anhörung am **Donnerstag, den 30.06.2005.**

Für den LHO werden an der Anhörung teilnehmen:

der 1. Vorsitzende, Herr Dipl. Kfm. Dieter Beth  
und dessen Geschäftsführer, Herr Jörg Geißler.

Unsere Stellungnahme zum ÖPNVG sowie unsere Ausführungen zu den Fragekatalogen  
der Fraktionen haben wir in der Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
**Landesverband Hessischer  
Omnibusunternehmer LHO**

  
Geißler  
Geschäftsführer

Anlage

## Stellungnahme des LHO zum ÖPNV-Gesetz

03.12.2004

### **Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes**

für die Übermittlung der Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes danken wir Ihnen.  
Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

#### **§ 3 Ziele**

Die Zielformulierung, nach der der ÖPNV nicht wie bisher als Alternative zum MIV gesehen wird, sondern als Teil des Gesamtverkehrssystems, ist zu begrüßen.

#### **§ 4 Allgemeine Anforderungen**

Ziffer 3

Es ist nicht im Einzelnen erkennbar, was mit dem Begriff „soziale Bedeutung“ gemeint ist. Bezieht sich dies auf Tarife, Verkehrsanbindung, Fahrzeugstandards, Bedienungshäufigkeit? Eine Präzisierung im Gesetzestext wäre daher sachgerecht.

Ziffer 5

In Satz 4 ist geregelt, dass kooperationsübergreifende Tarife anzustreben sind, die landesweit gelten (Hessentarif). Wir halten die Forderung nach einem landesweiten Tarif nicht für vertretbar, wenn es sich lediglich um kooperationsübergreifende Verkehrsräume handelt. Der zweite Halbsatz sollte daher gestrichen werden.

#### **§ 7 Aufgaben der Aufgabenträgerorganisation**

Abs. 1 Ziffer 1

Die Formulierung „Mobilitätsbedürfnis“ lässt einen weiten Ermessensspielraum zu. Eine Konkretisierung wäre daher erforderlich.

Abs. 1 Ziffer 4

Ziffer 4 sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Nahverkehrsleistungen entsprechend der Gesetzesbegründung in mittelstandsfreundlich zugeschnittenen Leistungspaketen zeitlich gestaffelt vergeben werden.

Abs. 2 Ziffer 3 und 8

Die Regelung zum Einnahmeaufteilungsverfahren halten wir für unzureichend, da sie nicht im Einzelnen nachvollziehbar ist und die notwendige Transparenz fehlt. Nach unserer Auffassung ist in einem solchen Verfahren sicherzustellen, dass die Einnahmen so genau wie irgend möglich den in Anspruch genommenen Beförderungsleistungen zugeordnet werden, um den genannten Erfordernissen Rechnung zu tragen.



In der Begründung zum Gesetzestext ist ausgeführt, dass in einem nachgelagerten Schritt Fahrgeldeinnahmen auch den Verkehrsunternehmen zugeordnet werden sollen. In der Begründung wird auf einen „Satz 3“ der Ziffer 8 des Gesetzestextes verwiesen; dieser Satz 3 findet sich jedoch nicht mehr im Gesetzestext.

Da wir eine solche Zuordnung für dringend notwendig erachten, um Ansprüche aus bestehenden Verträgen sicherzustellen und um eine Transparenz zu erreichen, bitten wir, den Gesetzestext so wie in der Begründung ausgeführt zu gestalten.

### **§ 8 Erbringung von Verkehrsleistungen**

#### **Abs. 1**

Die Praxis hat gezeigt, dass immer mehr unternehmerische Aufgaben von den Aufgabenträgern wahrgenommen werden und zum Teil eine Überschneidung der Zuständigkeiten gegeben ist. Es sollte daher eine schärfere Trennung der Zuständigkeiten erfolgen und geregelt werden, dass Aufgaben, die der unternehmerischen Leistungserstellung zuzuordnen sind, nicht vom Aufgabenträger wahrgenommen werden dürfen. Der Inhalt der Gesetzesbegründung würde hiermit auch im Gesetzestext deutlich.

#### **Abs. 2**

In Abs. 2 wird die Unterstützung mittelständischer Strukturen und die Förderung einer Angebotsvielfalt formuliert. Um dies in der Praxis durchzusetzen, ist dringend eine Konkretisierung erforderlich (z.B. dahingehend, dass eine Marktanteilsbegrenzung eingeführt wird, Bietergemeinschaften zugelassen werden und dem Gewinner einer Ausschreibung vorgeschrieben wird, einen bestimmten Prozentsatz von Subunternehmern zu beschäftigen).

#### **Abs. 3**

Der Regelung ist zuzustimmen. Sie sollte jedoch dahingehend präzisiert werden, dass Aufgabenträgerorganisationen auch nicht an Verkehrsunternehmen beteiligt oder mit Verkehrsunternehmen verbunden sein dürfen; eine Umgehung des genannten Grundsatzes muss im Interesse einer im Wettbewerb erforderlichen Gleichstellung aller Unternehmen ausgeschlossen werden. Nur unter diesen Voraussetzungen ist eine klare Trennung zwischen Besteller- und Ersteller-Ebene gewährleistet.

### **§ 9 Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen (Besteller-Ersteller-Prinzip)**

Nach § 9 Abs. 1 ist der Vertrag zu befristen. Im Interesse einer Rechtssicherheit und Rechtsklarheit würde es sich empfehlen, „mit einer Laufzeit von in der Regel 8 Jahren“ hinzuzufügen.

In Ziffer 3 sollte zusätzlich zum finanziellen Ausgleich „Vereinbarung einer Preisgleitklausel“ aufgenommen werden.

Wie in der Begründung zu § 9 (S. 19, 3. Absatz) ausgeführt wird, lehnen sich die Regelinhalte an Artikel 14 EWG VO 1191/69 an. Nicht aufgenommen wurde der Text in Ziffer 14 Abs. II c der genannten Verordnung. Da diese Regelung von besonderer Bedeutung für die Unternehmen ist, bitten wir, diesen Text ergänzend aufzunehmen.

Artikel 14 Abs. II c lautet:

„Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen“.

Eine solche Regelung ist notwendig, um wirtschaftliche Härten, die nicht vorhersehbar sind (z.B. Kostenexplosionen im Treibstoffbereich), abzumildern.

#### **§ 11 Finanzierungsgrundsätze und § 12 Zuwendungen des Landes**

Die Finanzierungsregelungen sind nicht hinreichend bestimmt und transparent. So wird zwar ausgeführt, dass die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistung des Bundes und des Landes sichern, es wird jedoch weder festgelegt, wie hoch diese Leistungen sind noch nach welchen Schlüsseln sie verteilt werden.

Über die Zuwendungen des Landes sollen mehrjährige Budgetvereinbarungen abgeschlossen werden können. Über die Höhe und Art und Weise dieser Vereinbarungen wird jedoch keine Aussage getroffen. Weder für die im ÖPNV-tätigen Unternehmen noch für die Parlamentarier, noch für die Öffentlichkeit ist nachvollziehbar, mit welchen Mitteln in Zukunft zu rechnen sein wird. Eine nachvollziehbare Schlüsselbildung und Definition einer Berechnungsgrundlage, so wie sie z.B. im ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg und der hierzu erlassenen Verordnung zu entnehmen ist, ist nicht gegeben.

Wir halten es daher für dringend notwendig, im Gesetz zu regeln, in welcher Höhe Mittel für einen definierten Zeitraum zur Verfügung stehen.

Da durch die Einführung des Besteller-Ersteller-Prinzips bereits in den letzten Jahren umfangreiche Bürokratien im lokalen und regionalen Bereich aufgebaut worden sind, durch die erhebliche Regiekosten verursacht werden, muss im ÖPNV-Gesetz geregelt werden, **dass der Anteil dieser Kosten im Verhältnis zu den Aufwendungen für Verkehrsleistungen und Infrastrukturmaßnahmen nicht weiter ansteigt.**

Es muss verhindert werden, dass vermehrte Regieaufwendungen zu Lasten von Verkehrsleistungen finanziert werden.

### **§ 13 Integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung**

Im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung sollte sichergestellt werden, dass die beteiligten Verkehrsunternehmen Mitwirkungs- bzw. Anhörungsrechte bei den Planungen erhalten.

### **§ 14 Nahverkehrspläne**

In Abs. 5 ist geregelt, dass spätestens alle 5 Jahre darüber zu entscheiden ist, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist. Hier sollte ergänzt werden „oder fortzuschreiben“.

## Fragenkatalog Bündnis 90/Die Grünen

### I. Ausgestaltung des Wettbewerbs

#### Derzeitige Erlasslage

Wie die Ergebnisse der durchgeführten Ausschreibungen zeigen, ist es durch die Betätigung kommunaler Tochterunternehmen zu einer extremen Schiefelage zum Nachteil der ortsansässigen Omnibusunternehmer gekommen. Die Regelungen der bisherigen Erlasse reichen nicht aus, dies zu verhindern. Es ist daher notwendig, ein Instrumentarium zu entwickeln, um derartige Kostenunterangebote auszuschließen.

Zu einem solchen Instrumentarium muss u.a. gehören, dass zusammen mit der Abgabe des Angebots auch die Abgabe der Urkalkulation verlangt wird. Auf diese Weise ist eine Überprüfung des Angebots auf Plausibilität und Angemessenheit der Kostensätze möglich.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Hessische Gemeindeordnung, die u.a. auch das Ziel hat, private Unternehmen vor öffentlich subventioniertem Wettbewerb zu schützen, aufgedeckt und unterbunden werden. Nach § 121 der Hessischen Gemeindeordnung darf sich eine Gemeinde nur dann wirtschaftlich betätigen, wenn der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann. Wie die Beteiligung an Ausschreibungen gezeigt hat, sind genügend private Unternehmen vorhanden, die die Verkehre durchführen können, ohne dass hierdurch ein finanzielles Risiko für die öffentliche Hand entstehen würde. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob die im Wettbewerb tätigen kommunalen Tochterunternehmen so geführt werden, dass sie einen Überschuss für den Haushalt der Gemeinde abwerfen. Insbesondere ist zu beachten, dass die Erträge des Unternehmens mindestens so hoch sein müssen, dass

1. alle Aufwendungen und kalkulatorische Kosten gedeckt werden;
2. die Zuführungen zum Eigenkapital (Rücklagen) ermöglicht werden, die zur Erhaltung des Vermögens des Unternehmens sowie zu seiner technischen und wirtschaftlichen Fortentwicklung notwendig sind und
3. eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erzielt wird.

Auf Grund des Marktverhaltens kommunaler Tochterunternehmen haben wir erhebliche Zweifel, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden. Wir halten es daher für dringend erforderlich, dass Verstöße gegen diese Grundsätze in den derzeit stattfindenden Ausschreibungsverfahren verhindert werden.

Wir sind weiter der Auffassung, dass die Größe der Leistungspakete mit dem Ziel der Verkleinerung oder Aufteilung in Teillose dringend überprüft werden muss, damit auch kleinere Anbieter eine Chance haben. Wie die bisherigen Ausschreibungen gezeigt haben, konnten private mittelständische Unternehmen dort Ausschreibungen gewinnen, wo kleinere Leistungspakete angeboten worden sind (km-Leistung unter 333.000 km im Jahr: 6 Unternehmen, 35 %; km-Leistung 334.000 bis 666.000 km: 7 Unternehmen, 70 %). Insgesamt konnten in diesen Bereichen 41,2 % der Ausschreibungen gewonnen werden, während die Chancen bei größeren Losen bei 14,1 % lagen.

Wir halten es daher für dringend geboten, die Losgröße zu verringern. Die derzeit in Marburg praktizierte Ausschreibung (29 Fahrzeuge für 1 Bündel) benachteiligt in erheblicher Weise die ortsansässigen Unternehmen.

**Welche Alternativen sehen Sie zu der in Hessen zurzeit geübten Praxis?**

Eine Alternative zu dem derzeit durchgeführten Ausschreibungswettbewerb würde in einem Genehmigungswettbewerb liegen. Für die Durchführung eines erfolgreichen Genehmigungswettbewerbs sehen wir auf Grund der derzeitigen Strukturen wenig Chancen. Eine Alternative sehen wir daher nur in der Schaffung und in dem Erhalt eines **fairen** Wettbewerbs. Hierfür ist es dringend notwendig, die Rahmenbedingungen zu schaffen und ein handlungsfähiges Instrumentarium zu entwickeln.

**Wie können bei Ausschreibungen Mindeststandards hinsichtlich Qualität erreicht werden?**

Wir sind der Auffassung, dass bei den derzeitigen Ausschreibungen die Vorgaben für Qualitätsstandards bezüglich der Fahrzeuge und der Art der Leistungserbringung nicht nur ausreichen, sondern in erschöpfender und überbordender Weise beschrieben sind. Nicht ausreichend sind die Vorgaben der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Es wird zwar nach der Anwendung tarifvertraglicher Regelungen gefragt, eine konkrete Vorgabe ist jedoch auf Grund der gesetzlichen Regelungen nicht möglich.

### **Wie können Dumpinglöhne vermieden werden?**

Dumpinglöhne könnten gegebenenfalls durch konkrete Vorgaben einer Tarifierung vermieden werden. Dies ist jedoch auf Grund der derzeitigen gesetzlichen Grundlage nicht möglich. Ein gewisses Lohnniveau könnte allerdings durch eine konkrete Vorgabe von Anforderungen an das Fahrpersonal erreicht werden, da nur gut ausgebildetes und damit entsprechend bezahltes Fahrpersonal auch in Zukunft in der Lage sein wird, die geforderten Anforderungen zu erfüllen.

Ausgeschlossen werden sollten solche Angebote, die z.B. auf Grund von Arbeitnehmerüberlassungsverträgen extrem niedrige Lohnkosten kalkulieren.

### **Sehen Sie die Gefahr eines Oligopolmarktes?**

Wenn es nicht gelingt, faire Wettbewerbsbedingungen für private mittelständische Unternehmen zu schaffen, werden diese vom Markt verdrängt mit der Folge eines von kommunalen Tochterunternehmen gebildeten Oligopolmarktes.

### **Wie kann sichergestellt werden, dass mittelständische Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen haben?**

Hierzu ist zunächst auf die Ausführungen zum ersten Punkt zu verweisen. Wir sind der Auffassung, dass der Gesetzentwurf Regelungen enthalten sollte, die faire Wettbewerbsbedingungen für mittelständische Unternehmen schaffen. Hierfür ist ein Instrumentarium zum Ausschluss von Unterkostenangeboten notwendig sowie die Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der Hessischen Gemeindeordnung, die u.a. auch zum Ziel hat, private Unternehmen vor subventioniertem Wettbewerb zu schützen.

**Wie sind kommunale Betriebe auf die derzeit in Hessen geübte Ausschreibungspraxis vorbereitet?**

Wie die Ergebnisse der Ausschreibungen zeigen, verfügen die kommunalen Betriebe über ein hohes Diskriminierungspotential (Kostenverschiebung, Quersubventionierung, Verlustausgleich durch den Steuerzahler) gegenüber anderen Wettbewerbern.

**II. Verankerung von Fahrgastrechten**

Wir sind der Auffassung, dass den Fahrgastrechten durch die in den Ausschreibungsverfahren vorgesehenen umfangreichen Vorgaben und Malusregelungen, durch die vorgesehenen Befragungen und Überprüfungen hinreichend Rechnung getragen wird.

Eine Notwendigkeit für die Schaffung einer Schlichtungsstelle sehen wir nicht als gegeben an, da mit den LNG's und den Verkehrsverbänden bereits umfangreiche Bürokratien bestehen, um die im Zusammenhang hiermit entstehenden Aufgaben zu leisten.

**III. Zielbestimmungen**

Wie wir in unserer Stellungnahme ausgeführt haben, ist die Zielformulierung, nach der der ÖPNV nicht wie bisher als Alternative zum MIV gesehen wird, sondern als Teil des Gesamtverkehrssystems, zu begrüßen.

Im Hinblick auf eine Kosten/Nutzen-Bewertung halten wir auch die Sicherstellung eines ÖPNV-Grundangebotes über den Schienenverkehr nicht für notwendig. Der Bus ist in der Lage, als kostengünstige Alternative große Teile eines ÖPNV-Angebotes zu übernehmen.



# BÜNDNIS 90

Landtagsfraktion Hessen

**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:

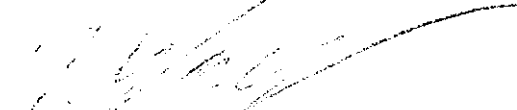
- I.     Ausgestaltung des Wettbewerbs/EU-Verordnung 1191/69
  - Wie beurteilen Sie die derzeitige hessische Erlasslage (striktter Ausschreibungswettbewerb) zu diesem Thema?
  - Welchen Alternativen sehen Sie zu der in Hessen zurzeit geübten Praxis?
  - Wie können bei Ausschreibungen Mindeststandards 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

- 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](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 1 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 [§1 (4) des geltenden Rechts]?
  - Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, das ÖPNV-Grundangebot über den Schienenverkehr sicher zu stellen, wie es in § 1 (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

## Fragen der CDU-Fraktion

### **1. Aufrechterhaltung der bisherigen Strukturen**

Gegen die Aufrechterhaltung der bisherigen Strukturen im Gesetzentwurf bestehen unsererseits keine Bedenken, da sich der Entwurf an die Regelungen in der Hessischen Gemeindeordnung anlehnt.

### **2. Besteller-Ersteller-Prinzip**

Wir befürworten die Einführung des Besteller-Ersteller-Prinzips. Da eine Trennung dieser Ebenen eine wichtige Voraussetzung für die Durchführung von Wettbewerbsverfahren darstellt, muss sichergestellt werden, dass diese Regelungen in allen Bereichen und ohne Ausnahme eingeführt werden.

### **3. Zielorientierte anstatt maßnahmeorientierte Förderung**

Wir haben keine Bedenken dagegen, dass die konsumtiven Fördermittel als zielorientierte anstatt als maßnahmebezogene Förderungen gewährt werden. Erforderlich ist jedoch eine genaue Definition des angestrebten Ziels, um eine Messbarkeit zu erreichen mit der Folge einer nachvollziehbaren objektiven Bewertung als Grundlage für die Festsetzung von Zu- und Abschlägen.

Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu den Finanzierungsregelungen.

#### **4. Infrastrukturfördermittel diskriminierungsfrei**

Wir halten es nicht nur für richtig, sondern als dringend notwendig, dass die Gewährung von Infrastrukturfördermittel an die Bedingung geknüpft wird, dass die Infrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird.

Für die in der Vergangenheit gewährten öffentlichen Zuschüsse zur Infrastruktur muss eine Existenz erhaltende , verträgliche Lösung gefunden werden.

#### **5. a) Ist die Vergabe von Verkehrsleistungen im wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vom Grundsatz her der richtige Weg?**

Gegen die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb bestehen unsererseits **grundsätzlich** keine Bedenken; Voraussetzung hierfür ist jedoch die Gewährleistung eines **fairen** Wettbewerbs, insbesondere muss die wettbewerbliche Fehlentwicklung verhindert werden, die vor allem auf die Beteiligung von Gesellschaften mit Trägerschaft der öffentlichen Hand zurückzuführen ist. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf § 121 HGO, der ein striktes Territorialprinzip für solche Betriebe vorsieht.

Weitere Ausführungen hierzu finden sich in der Antwort zum Teil b) der Frage.

#### **5 b) Welche Bedingungen sollten in den Ausschreibungen zwingend formuliert werden?**

Neben den nach den vergaberechtlichen Vorschriften vorzugebenden Bedingungen ist aus unserer Sicht notwendig, dass klare Vorgaben für einen **fairen** Wettbewerb gegeben werden. Hierzu gehören Regelungen zum Ausschluss von Unterkostenangeboten. Zu einem solchen Instrumentarium muss u.a. gehören, dass zusammen mit der Abgabe des Angebots auch die Abgabe der Urkalkulation verlangt wird. Auf diese Weise ist eine Überprüfung des Angebots auf Plausibilität und Angemessenheit der Kostensätze möglich.

Weiterhin muss die konsequente Anwendung des Hessischen Erlasses zu den Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil vom März 2004, nach dem von der öffentlichen Hand gewährte freiwillige Vorteile nicht in den Angeboten enthalten sein dürfen, gewährleistet sein.

Es muss sichergestellt werden, dass Verstöße gegen die Hessische Gemeindeordnung verhindert werden, d.h. kommunale Tochterunternehmen dürfen nicht tätig werden, wenn der Zweck ebenso gut und wirtschaftlich durch ein privates Unternehmen erfüllt werden kann. Soweit kommunale Unternehmen wirtschaftlich tätig werden, müssen die Voraussetzungen des § 121 HGO beachtet werden, d.h. ein Überschuss für den Haushalt der Gemeinde muss erwirtschaftet werden, die Erträge des Unternehmens müssen mindestens so hoch sein, dass alle kalkulatorischen Kosten gedeckt werden.

Als weitere Bedingung ist die Definition der Leistungspakete in einer Weise zu fordern, dass kleine Anbieter eine Chance haben.

Wir sind weiter der Auffassung, dass die Größe der Leistungspakete mit dem Ziel der Verkleinerung oder Aufteilung in Teillose dringend überprüft werden muss, damit auch kleinere Anbieter eine Chance haben. Wie die bisherigen Ausschreibungen gezeigt haben, konnten private mittelständische Unternehmen dort Ausschreibungen gewinnen, wo kleinere Leistungspakete angeboten worden sind (km-Leistung unter 333.000 km im Jahr: 6 Unternehmen, 35 %; km-Leistung 334.000 bis 666.000 km: 7 Unternehmen, 70 %). Insgesamt konnten in diesen Bereichen 41,2 % der Ausschreibungen gewonnen werden, während die Chancen bei größeren Losen bei 14,1 % lagen.

### 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, Verkehrsverbände, 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).

## Fragen der FDP-Fraktion

### Geeignetheit derzeit vorhandener Maßnahmen zur Unterstützung mittelständischer Unternehmen

#### 1. Themenkomplex Wettbewerb

Wie die Ergebnisse der durchgeführten Ausschreibungen zeigen, ist es durch die Betätigung kommunaler Tochterunternehmen zu einer extremen Schieflage zum Nachteil der ortsansässigen Omnibusunternehmer gekommen. Die Regelungen der bisherigen Erlasse reichen nicht aus, dies zu verhindern. Es ist daher notwendig, ein Instrumentarium zu entwickeln, um derartige Kostenunterangebote auszuschließen.

Zu einem solchen Instrumentarium muss u.a. gehören, dass zusammen mit der Abgabe des Angebots auch die Abgabe der Urkalkulation verlangt wird. Auf diese Weise ist eine Überprüfung des Angebots auf Plausibilität und Angemessenheit der Kostensätze möglich.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Hessische Gemeindeordnung, die u.a. auch das Ziel hat, private Unternehmen vor öffentlich subventioniertem Wettbewerb zu schützen, aufgedeckt und unterbunden werden. Nach § 121 der Hessischen Gemeindeordnung darf sich eine Gemeinde nur dann wirtschaftlich betätigen, wenn der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann. Wie die Beteiligung an Ausschreibungen gezeigt hat, sind genügend private Unternehmen vorhanden, die die Verkehre durchführen können, ohne dass hierdurch ein finanzielles Risiko für die öffentliche Hand entstehen würde. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob die im Wettbewerb tätigen kommunalen Tochterunternehmen so geführt werden, dass sie einen Überschuss für den Haushalt der Gemeinde abwerfen. Insbesondere ist zu beachten, dass die Erträge des Unternehmens mindestens so hoch sein müssen, dass

1. alle Aufwendungen und kalkulatorische Kosten gedeckt werden;
2. die Zuführungen zum Eigenkapital (Rücklagen) ermöglicht werden, die zur Erhaltung des Vermögens des Unternehmens sowie zu seiner technischen und wirtschaftlichen Fortentwicklung notwendig sind und
3. eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erzielt wird.

Auf Grund des Marktverhaltens kommunaler Tochterunternehmen haben wir erhebliche Zweifel, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden. Wir halten es daher für dringend erforderlich, dass Verstöße gegen diese Grundsätze in den derzeit stattfindenden Ausschreibungsverfahren verhindert werden.

Wir sind weiter der Auffassung, dass die Größe der Leistungspakete mit dem Ziel der Verkleinerung oder Aufteilung in Teillose dringend überprüft werden muss, damit auch kleinere Anbieter eine Chance haben. Wie die bisherigen Ausschreibungen gezeigt haben, konnten private mittelständische Unternehmen dort Ausschreibungen gewinnen, wo kleinere Leistungspakete angeboten worden sind (km-Leistung unter 333.000 km im Jahr: 6 Unternehmen, 35 %; km-Leistung 334.000 bis 666.000 km: 7 Unternehmen, 70 %). Insgesamt konnten in diesen Bereichen 41,2 % der Ausschreibungen gewonnen werden, während die Chancen bei größeren Losen bei 14,1 % lagen.

## **2. Wettbewerbsvorteile kommunaler Verkehrsbetriebe**

Kommunale Tochterunternehmen sind nicht konkursfähig. Defizite gleicht der Steuerzahler aus. Daraus erfolgen bessere Konditionen bei der Finanzierung. Derzeit zeigt sich, dass auf der einen Seite der eigene Markt geschützt ist, auf der anderen Seite aber zu Deckungsbeitragskosten oder Unterkosten in anderen Bereichen angeboten wird. Es besteht die Gefahr, dass freiwillig gewährte Vorteile, zu denen auch Overheadkosten gehören, nicht hinreichend berücksichtigt werden.

## **3. Verzicht auf lokale Nahverkehrspläne**

Ein Verzicht auf lokale Nahverkehrspläne und diese z.B. in den regionalen Verkehrsplänen aufgehen zu lassen, würde aus unserer Sicht das Abstimmungsverfahren erschweren und dazu führen, dass örtliche Gegebenheiten nicht hinreichend berücksichtigt werden.

## **Zum Themenkomplex: Verkehrsverbünde**

Die Frage nach den Fahrgeldeinnahmen und dem Finanzierungsbedarf muss von den zuständigen Verbänden und Lokalen Nahverkehrsgesellschaften beantwortet werden. Die Frage, ob ein Zusammenschluss von NVV und RMV sinnvoll ist, lässt sich nicht eindeutig beantworten. Es müsste zuvor untersucht werden, ob eine solche Maßnahme eine größere Kostenersparnis, eine größere Effektivität und Wirtschaftlichkeit sowie Vorteile für Fahrgäste zur Folge haben würde.



Fragen der FDP-Fraktion:

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

3. § 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?
4. 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 Verbundübergreifenden 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?

## Fragen der SPD-Fraktion

### 1. Einschätzung der Wettbewerbssituation

#### Ist in Hessen mit fairem Wettbewerb zu rechnen?

In Hessen wird seit dem Jahr 2003 Wettbewerb um Verkehrsleistungen durchgeführt. Die Wettbewerbssituation wird sich daher grundsätzlich nicht durch das neue Gesetz verändern. Künftig wird es einen fairen Wettbewerb nur dann geben, wenn die Rahmenbedingungen hierfür geschaffen werden. Eine Gesetzesänderung würde eine Chance hierfür bieten.

Aus unserer Sicht ist die Schieflage im Wettbewerb insbesondere durch Unterkostenangebote kommunaler Verkehrsunternehmen entstanden. Hierdurch werden private Unternehmen aus dem Markt gedrängt. Es ist daher erforderlich, ein Instrumentarium zu entwickeln, um diese Unterkostenangebote auszuschließen.

Zu einem solchen Instrumentarium muss u.a. gehören, dass zusammen mit der Abgabe des Angebots auch die Abgabe der Urkalkulation verlangt wird. Auf diese Weise ist eine Überprüfung des Angebots auf Plausibilität und Angemessenheit der Kostensätze möglich.

Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass Verstöße gegen die Hessische Gemeindeordnung, die u.a. auch das Ziel hat, private Unternehmen vor öffentlich subventioniertem Wettbewerb zu schützen, aufgedeckt und unterbunden werden. Nach § 121 der Hessischen Gemeindeordnung darf sich eine Gemeinde nur dann wirtschaftlich betätigen, wenn der Zweck nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen privaten Dritten erfüllt werden kann. Wie die Beteiligung an Ausschreibungen gezeigt hat, sind genügend private Unternehmen vorhanden, die die Verkehre durchführen können, ohne dass hierdurch ein finanzielles Risiko für die öffentliche Hand entstehen würde. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob die im Wettbewerb tätigen kommunalen Tochterunternehmen so geführt werden, dass sie einen Überschuss für den Haushalt der Gemeinde abwerfen. Insbesondere ist zu beachten, dass die Erträge des Unternehmens mindestens so hoch sein müssen, dass

1. alle Aufwendungen und kalkulatorische Kosten gedeckt werden;
2. die Zuführungen zum Eigenkapital (Rücklagen) ermöglicht werden, die zur Erhaltung des Vermögens des Unternehmens sowie zu seiner technischen und wirtschaftlichen Fortentwicklung notwendig sind und
3. eine marktübliche Verzinsung des Eigenkapitals erzielt wird.

Auf Grund des Marktverhaltens kommunaler Tochterunternehmen haben wir erhebliche Zweifel, dass diese Voraussetzungen erfüllt werden. Wir halten es daher für dringend erforderlich, dass Verstöße gegen diese Grundsätze in den derzeit stattfindenden Ausschreibungsverfahren verhindert werden.

Wir sind weiter der Auffassung, dass die Größe der Leistungspakete mit dem Ziel der Verkleinerung oder Aufteilung in Teillose dringend überprüft werden muss, damit auch kleinere Anbieter eine Chance haben. Wie die bisherigen Ausschreibungen gezeigt haben, konnten private mittelständische Unternehmen dort Ausschreibungen gewinnen, wo kleinere Leistungspakete angeboten worden sind (km-Leistung unter 333.000 km im Jahr: 6 Unternehmen, 35 %; km-Leistung 334.000 bis 666.000 km: 7 Unternehmen, 70 %). Insgesamt konnten in diesen Bereichen 41,2 % der Ausschreibungen gewonnen werden, während die Chancen bei größeren Losen bei 14,1 % lagen.

**2. An welcher Stelle des Gesetzentwurfes sehen Sie das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber bei Ausschreibungen verletzt?**

Eine Verletzung des Gleichbehandlungsgebotes lässt sich nicht aus einer konkreten Stelle des Gesetzentwurfs ableiten. Eine Verletzung ergibt sich daraus, dass der Wettbewerb begonnen wurde, ohne sicherzustellen, dass faire Rahmenbedingungen bestehen und eingehalten werden. Diese ergeben sich zwar aus den Vergabevorschriften, der Geringsten Kostenverordnung und der Hessischen Gemeindeordnung; diese Vorschriften werden jedoch nicht so umgesetzt, dass deren Zweck u.a. Schutz der privaten Unternehmer vor öffentlich subventionierten Angeboten erreicht wird. Es ist daher sicherzustellen, dass eine Zuschlagserteilung oder gegebenenfalls die Genehmigung für den betroffenen Verkehr versagt wird, wenn Verstöße gegen die genannten Vorschriften festgestellt werden.

**3. Sollte eine Direktvergabe auch in Hessen zugelassen werden?**

Wir sind der Auffassung, dass für eine so genannte marktorientierte Direktvergabe keine gesetzliche Regelung besteht. Sie ist darüber hinaus auch aus ordnungspolitischen Gründen abzulehnen, da sie einen geteilten Markt schafft und zur Ungleichbehandlung der potentiellen Marktteilnehmer führt.

**4. Wie werden von Ihnen die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe beurteilt?**

Die in Bayern praktizierte Direktvergabe halten wir sowohl ordnungspolitisch als auch vergaberechtlich für bedenklich, da eine diskriminierungsfreie Vergabe von Verkehrsleistungen nicht möglich ist und Marktteilnehmer einseitig bevorzugt werden können.

**5. Halten Sie eine Konkretisierung der im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsvereinbarung für notwendig?**

Eine Konkretisierung der Finanzierungsregelungen halten wir für erforderlich. Im Einzelnen verweisen wir hierzu auf die beigelegte Stellungnahme.

**6. Kann das Gesetz die in § 4 (Allg. Anforderung) selbst gesteckten Ziele überhaupt erfüllen?**

Die in § 4 formulierten „Allgemeinen Anforderungen“ geben den Aufgabenträgern einen großen Ermessensspielraum, so dass sich hieraus in der Regel kein konkreter Anspruch im Hinblick auf die Art und Weise sowie die Tiefe der Umsetzung und Erfüllung der Ziele ableiten lässt. Ob die gesteckten Ziele im Einzelnen erreicht werden, lässt sich daher nur sehr schwer vollziehen mit Ausnahme der Regelung über das Fahrpreissystem.

**7. Wie beurteilen Sie die von der Landesregierung vorgelegten Eckpunkte für den Wettbewerb**

Die Eckpunkte stammen aus dem Jahr 2002. Im derzeitigen Gesetzgebungsverfahren sollen wesentliche Programmpunkte des Papiers umgesetzt und konkretisiert werden, das beschriebene Wettbewerbskonzept befindet sich bereits in der konkreten Umsetzung.

Im Hinblick hierauf beziehen sich unsere Anmerkungen in entsprechender Weise auch auf das Eckpunktepapier zum Wettbewerb.

## 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.

- 1) • Wie wird von Ihnen die durch das neue Gesetz entstehende Wettbewerbssituation eingeschätzt? Ist künftig in Hessen mit einem „fairen“ Wettbewerb zu rechnen?
- 2) • An welcher Stelle des Gesetzentwurfes sehen Sie das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber bei Ausschreibungen verletzt?
- 3) • 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?
- 4) • Wie werden von Ihnen bzw. Ihrem Verband/Unternehmen die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe beurteilt?
- 5) • Halten Sie eine Konkretisierung der im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsvereinbarung für notwendig? In welcher Form?
- 6) • Kann das Gesetz aus Ihrer Sicht bzw. aus der Sicht Ihres Unternehmens/Verbandes seine in § 4 (Allgemeine Anforderungen) selbst gesteckten Ziele überhaupt erfüllen?
- 7) • Wie beurteilen Sie die von der Landesregierung vorgelegten Eckpunkte für den Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr in Hessen?

**Schnier, Heike (LTG)**

---

**Von:** FLang2809@t-online.de  
**Gesendet:** Sonntag, 19. Juni 2005 21:50  
**An:** Schnier, Heike (LTG)  
**Betreff:** Pro Bahn & Bus e.V. zum Entwurf des ÖPNV-Gesetzes



Arbeitspapier  
ÖPNV-Gesetz.doc ...

Sehr geehrte Frau Schnier,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme unseres Fahrgastverbandes zum Entwurf eines neuen ÖPNV-Gesetzes in Hessen. Leider war es uns nicht möglich, detailliert auf alle Fragen aller Fraktionen einzugehen.

Die Stellungnahme geht Ihnen im Format WORD für Windows zu. Zur Sicherheit sende ich Ihnen den Text aber auch per Post. Eine mündliche Stellungnahme können wir aus zeitlichen Gründen leider nicht abgeben.

Für die Einladung zur Stellungnahme danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Lang  
Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.  
Schriftführer

## **Stellungnahme des Fahrgastverbandes Pro Bahn & Bus e.V. zum neuen hessischen ÖPNV-Gesetz (Fortschreibung)**

Der Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V. nimmt zu den wesentlichen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung vom 19.05.2005 wie folgt Stellung:

### **Zweiter Teil: Ziele und allgemeine Anforderungen § 3 und 4**

Das hessische ÖPNV-Gesetz verabschiedet sich in der vorliegenden Entwurfsfassung noch weiter als bisher von konkreten Zielen. Nach wie vor gibt es keine Aussagen darüber, welche Siedlungsgrößen an den ÖPNV anzuschließen sind und wie eine Mindestbedienung auszusehen hat. Wie auch in der alten Fassung sollen *„die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung“* mit dem ÖPNV erreicht werden können. Diese Aussage lässt viele Deutungen zu, ohne konkret zu werden.

Darüber hinaus verabschiedet sich die aktuelle Fassung auch von dem Begriff der Daseinsfürsorge, wodurch letztlich fast alle Bestimmungen zu „Kann-Bestimmungen“ abgewertet werden. Lediglich den Aufgabenträgern – also den lokalen und regionalen Nahverkehrsverbänden – wird der „öffentliche Gemeinwohlauftrag“ auferlegt. Das Land selbst zieht sich also aus der Verantwortung zurück.

Im letzten Gesetz war die Förderung des Umweltverbundes und die Ausrichtung der Raum- und Landesplanung auf die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wenigstens noch ein Ziel auf dem Papier. Außerdem wurde allgemein die Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr als Ziel der Landesplanung benannt. Konkret sollte dem alten Gesetz entsprechend der Schienenverkehr Vorrang vor den übrigen Bedienungsformen genießen.

Der neue Gesetzentwurf weist dem ÖPNV eine wenig verbindliche Rolle als *„Säule eines integrierten Gesamtverkehrssystems“* zu, in dem die Verkehrsträger *„ihren Stärken entsprechend“* eingesetzt werden. An solch inhaltsleeren Formulierungen aus der Modeboutique der deutschen Sprache mangelt es dem Gesetzestext und der Gesetzesbegründung wahrlich nicht. Generell sind verbindlichere Formulierungen erforderlich. So sollte es beispielsweise im § 4 Absatz 3 heißen: *„Die verschiedenen Angebote des ÖPNV müssen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden“* statt *„(...) sollen (...)“*

Im neuen Gesetz muss der Vorrang des Schienen-Personennahverkehrs vor anderen Bedienungsformen weiterhin festgeschrieben sein. Nur so lässt sich ein qualitativ hochwertiges Netz mit kurzen Reisezeiten und hohem Reisekomfort sichern und weiterentwickeln. Die höhere Akzeptanz von Schienenangeboten bei den Kunden ist nachweisbar.

Wenig verbindlich wird im Gesetzentwurf auch die soziale und umweltpolitische Rolle des ÖPNV definiert: *„Der ÖPNV hat besondere Stärken hinsichtlich seiner umweltverträglichen Beförderung vieler Menschen in einem Fahrzeug und seiner sozialen Bedeutung, insbesondere für Menschen, denen andere Beförderungen, z.B. mit dem PKW, nicht möglich sind“*. Das klingt nicht gerade nach einer zu erwartenden Angebotsoffensive.



Im Gesetzentwurf wird eine einfache, übersichtliche Gestaltung der Tarife gefordert. An den Grenzen sollen Übergangstarife zur Anwendung kommen. Das ist lobenswert. Es fragt sich aber, warum man den Gesetzentwurf nicht genutzt hat, gleich auch die momentan viel diskutierten Kundenrechte im ÖPNV festzuschreiben.

### **Dritter Teil: Aufgabenträger und Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV § 5 bis 10**

Wie nicht anders zu erwarten, ändert sich am schwierigen hessischen Finanzierungssystem für das landesweite Schienennetz nichts. Die Aufsplittung der Verantwortung auf die Landkreise, kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern hat wiederholt zu Reibungsverlusten bis hin zur Stilllegung von Bahnlinien geführt (Hungen – Wölfersheim, Herborn – Hartenrod – Niederwalgern). Zahlreiche Innovationen wurden verhindert.

Sinnvoll ist eine einheitliche finanzielle Verantwortung für das Schienennetz auf Landesebene oder zumindest auf Ebene der beiden Verkehrsverbünde RMV und NVV. Nur so lässt sich ein einheitliches Netz entwickeln. Als Vorbild dient das Modell der rheinland-pfälzischen Zweckverbände.

Den Lokalen Nahverkehrsgesellschaften sollte einheitlich die Verantwortung für den Busverkehr, also auch für den regionalen Busverkehr, zugesprochen werden. Die bisherige Unterscheidung in lokale und regionale Busverkehre hat sich aus Sicht der Fahrgäste nicht bewährt.

Pro Bahn & Bus begrüßt die Ausschreibungspraxis und die Qualitätsvorgaben, die in § 9 skizziert werden. Allerdings fehlt eine Aussage zu den Tarif- und Sozialstandards für die Beschäftigten im ÖPNV. Ausschreibungen müssen den jeweiligen Tarifvertrag berücksichtigen.

### **Vierter Teil: Finanzierung § 11 und 12**

Die ineffektive Kleinstaaterei bei der Finanzierung des regionalen Schienennetzes scheint den Verantwortlichen für den Gesetzentwurf immerhin bekannt zu sein. Nicht umsonst wird in der Gesetzesbegründung gleich mehrfach die Solidarität der lokalen Aufgabenträger angemahnt:

*„Die Aufgabenträgerschaft von Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten für den gesamten ÖPNV, also nicht nur für Busse, Straßen- und U-Bahnen, sondern auch für die Nahverkehrszüge soll weiter dadurch gestärkt werden, dass die der politischen Steuerungsfunktion dienenden Vorgaben als Pflichtvorgaben im Gesetz genannt werden.“*  
Und weiter: *„Wichtig wird es daher, dass die Aufgabenträger über ihre jeweiligen Gebietsgrenzen hinaus für das Verbundgebiet insgesamt das Erforderliche gemeinsam veranlassen, vertreten und finanzieren“*, so die Gesetzesbegründung.

Besser wäre die finanzielle Verantwortung für das Schienennetz einheitlich bei den regionalen Verbänden oder beim Land Hessen angesiedelt. So könnte auch der bestehende Qualitätsunterschied bei der Bedienungshäufigkeit zwischen Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen besser kompensiert werden, ohne die Gebietskörperschaften im Rahmen der heutigen „Partnerschaftsfinanzierung“ weiter zu belasten. Bessere Fahrpläne beispielsweise für die Vogelsbergbahn oder die Lahntalbahn wären somit eine Aufgabe des

Landes bzw. der zuständigen regionalen Verbände und würden die teils strukturschwachen Regionen nicht zusätzlich belasten.

#### **Fünfter Teil: Verkehrsplanung § 13 und 14**

Bezeichnend für die Unverbindlichkeit vieler Aussagen ist der Paragraph 13 über die integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung: *„Regionalplanung und kommunale Bauleitplanung haben die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen; die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen und Bebauungsdichten sowie Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrssystemen sind im Rahmen dieser Planungen abzuwägen.“* Das bedeutet letztlich nichts anderes, als dass der Träger der Planung frei entscheiden kann, ob ein Bahnhof, eine Bushaltestelle oder eine Straße die richtige Anbindung für die von ihm geplante Siedlung darstellt.

Die Nahverkehrspläne jeweils auf lokaler und regionaler Ebene haben sich bewährt, auch wenn die Verantwortung für die regionalen Buslinien, wie bereits erwähnt, auf die lokale Ebene verlagert werden sollte. Die Neuauflage der Nahverkehrspläne alle fünf Jahre muss verbindlich geregelt werden; die entsprechende Bestimmung in § 14 Absatz 3 reicht nicht aus.

Kontakt:

Fahrgastverband Pro Bahn & Bus e.V.  
Bahnhofstraße 102  
36341 Lauterbach

Tel/Fax 06641 62727  
info@probahn-bus.org



Geschäftsführung

4

RMV | Postfach 1427 | 65704 Hofheim a. Ts.

Hessischer Landtag  
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr  
Postfach 3240

65022 Wiesbaden

- I. Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG); – Drucks. 16/3880
- II. Antrag der Fraktion der SPD betreffend Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch marktorientierte Direktvergabe – Drucks. 16/3753

20. Juni 2005

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
RMV 150-300

Telefon  
(0 61 92) 2 94-150

Telefax  
(0 61 92) 2 94-930

eMail  
a\_wilhelm@rmv.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 30. Juni 2005, bei der wir durch unseren Geschäftsführer, Herrn Volker Sparmann, unseren Prokuristen, Herrn Hartmut Achenbach und unseren Justiziar, Herrn Arnd Wilhelm, vertreten sein werden.

Gerne machen wir auch von der Möglichkeit Gebrauch, zu dem vorgenannten Gesetzentwurf, zu dem Antrag der SPD-Fraktion und den Fragekatalogen der Fraktionen Stellung zu nehmen.

Diese gliedert sich wie folgt:

- I. Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung ..... 2
- II. Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD ..... 3
- III. Stellungnahme zu den Fragekatalogen der Fraktionen ..... 5
  - A. Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen..... 5
    - 1. Ausgestaltung des Wettbewerbs..... 5
    - 2. Verankerung von Fahrgastrechten ..... 9
    - 3. Zielbestimmung für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV ..... 10
  - B. SPD-Landtagsfraktion ..... 10
    - 1. Wettbewerbssituation ..... 10
    - 2. Gleichbehandlungsgebot ..... 11
    - 3. "marktorientierte Direktvergabe"..... 11
    - 4. "marktorientierte Direktvergabe" in Bayern ..... 11
    - 5. Konkretisierung der Finanzierungsvereinbarung ..... 11
    - 6. Zielerreichung ..... 11
    - 7. Eckpunkte für den Wettbewerb ..... 11

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Alte Bleiche 5  
65719 Hofheim a. Ts.

Telefon  
(0 61 92) 2 94-0

Telefax  
(0 61 92) 2 94-940

Geschäftsführer  
Dipl.-Ing.  
Volker Sparmann

Sitz Hofheim am Taunus

Registergericht  
Amtsgericht Frankfurt a. M.  
HRB 34128  
Umsatzsteuer-  
identifikationsnummer  
DE 11 384 7810

Bankverbindung  
Taunus-Sparkasse  
BLZ 512 500 00  
Konto 25 096 266

ÖPNV-Anschluss  
Schiene: S2, Linie 20  
bis Bahnhof  
Hofheim am Taunus



RMV - Mobilität für die  
Region Frankfurt RheinMain



Seite 2

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

<b>C. CDU-Landtagsfraktion.....</b>	<b>12</b>
1. Struktur der Aufgabenträger .....	12
2. Besteller-Ersteller-Prinzip .....	12
3. Zielorientierte Förderung.....	12
4. Diskriminierungsfreie Förderung der Infrastruktur .....	13
5. Vergabe der Verkehrsleistungen in Ausschreibungsverfahren	13
<b>D. FDP-Landtagsfraktion .....</b>	<b>14</b>
1. Themenkomplex: Wettbewerb .....	14
2. Themenkomplex: Verkehrsverbände .....	16

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

**I. Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucks.  
16/3880**

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird der schon bislang in Hessen verfolgte Wettbewerbsansatz konsequent in das neue ÖPNVG umgesetzt.

Durch die stringente Umsetzung des **Besteller-Ersteller-Prinzips** und die nachhaltige Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen werden die Voraussetzungen für einen effizienten und zukunftsfähigen ÖPNV in Hessen geschaffen.

Damit wird den Anforderungen an die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Pflichten, wie sie sich aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 24.7.2003 (C-280/00; „Altmark Trans“) und der Verordnung (EWG) 1191/69 in der Fassung von 1991 ergeben, im erforderlichen Umfang Rechnung getragen. Für alle Beteiligten in Hessen wird damit die Grundlage für eine rechtssichere Finanzierung des zukünftigen ÖPNV geschaffen. Ausdrücklich ist zu begrüßen, dass das Land Hessen auf eine marktorientierte Interpretation des EuGH-Urteils setzt. Damit wird bewusst der auf eine andere rechtliche Interpretation des EuGH-Urteils bzw. des deutschen Rechts setzenden Auffassung nicht gefolgt, die sich, unter Inkaufnahme rechtlicher Risiken, an bisherige Strukturen und Überzeugungen klammert.

Ungeachtet der rechtlichen Auseinandersetzung über die Auslegung des EuGH-Urteils vom 24.7.2003, zeigen die ersten Erfahrungen des RMV mit dem Wettbewerb im ÖPNV, dass dieser für die Zukunft das richtige Instrument darstellt. Das zum Teil erstarrte Beziehungs-, Finanzierungs- und Interessengeflecht zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den Kunden ist optimal neu auszugestalten. Der Wettbewerb löst die ungesunden und inzwischen rechtlich riskanten Verkrustungen der Vergangenheit auf. Er verlangt von Bestellern und Erstellern gleichermaßen ein Bestehen im Markt und damit das fortwährende Überprüfen, Optimieren und gegebenenfalls Korrigieren ihres Handelns sowie der Verfahrensabläufe.

Aus seiner Verantwortung für den regionalen ÖPNV, für die Bedürfnisse der Fahrgäste und die Interessen aller Gesellschafter sieht sich der Verbund verpflichtet, die Chancen des Wettbewerbs in diesem Sinne zu nutzen. Der vorliegende Gesetzentwurf schafft die Voraussetzungen dafür, dass die lokalen und regionalen Aufgabenträgerorganisationen auf dem neuen Weg erfolgreich sein können. Es liegt an ihnen, die neuen Möglichkeiten des Wettbewerbs unter Beachtung der rechtlichen Rah-

Seite 3

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

menbedingungen verantwortungsvoll zu nutzen und sich entsprechend zu positionieren.

Mit einer Weiterentwicklung des Verbundangebotes, modernen und effizienten Vertriebsstrukturen, einer marktorientierten Tarifbildung, bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten und kundenfreundlichen Informationsdiensten sollen die Attraktivität des ÖPNV erhöht und Zugangsschwellen zum System abgebaut werden.

Damit werden die Ziele des Verbundes, Kundenzufriedenheit, Effizienz und Marktreichweite im gleichen Maße positiv bedient.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

## **II. Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD – Drucks. 16/3753**

Grundsätzlich begrüßen wir, dass in dem Antrag das Instrument des Wettbewerbs in der Begründung zu den Beschlussvorschlägen als „willkommenes Instrument zur Erstellung kundengerechter Leistungen“ bezeichnet und „Transparenz und Wettbewerb“ deshalb für unabdingbar erachtet wird.

Um „bewährte Strukturen“ jedoch nicht durch einen „grenzenlosen Wettbewerb“ zu gefährden, stellen die Beschlussvorschläge dann das in Teilen der Nahverkehrsbranche diskutierte Marketingmodell einer sogenannten „marktorientierte Direktvergabe“ zur Diskussion.

Begründet wird dies mit dem vermeintlichen Erfordernis, den kleinen und mittelständischen sowie den kommunalen Verkehrsunternehmen die Zeit zu verschaffen, sich auf den Wettbewerb einzustellen.

Diesem Anliegen wurde in Hessen jedoch bereits durch ein gestuftes Wettbewerbsszenario Rechnung getragen, auf das sich die Verkehrsunternehmen bereits seit rund fünf Jahren vorbereiten konnten. Insoweit bestehende Übergangsspielräume wurden damit bereits ausgeschöpft. Das nun in den regionalen Nahverkehrsplan des RMV aufgenommene Ausschreibungskonzept im Buspersonennahverkehr sieht eine Vergabe der letzten Linienbündel erst zum Fahrplanwechsel 2009 im Dezember 2008 vor. Damit wurde den Betroffenen – Verkehrsunternehmen wie Aufgabenträgern – ausreichend Zeit gegeben, sich auf die geänderte Situation einzustellen. Grundlage dieses Wettbewerbsszenarios bildete ein auf die Genehmigungslaufzeiten der bestehenden Linienverkehrsgenehmigungen abstellendes Konzept zur Linienbündelung. Neben angemessenen Übergangsfristen im Rahmen eines geordneten Übergangs wurde damit eine Voraussetzung zur Vergabe wirtschaftlicher und diskriminierungsfreier Leistungspakete geschaffen, deren Größe auch der Interessenslage mittelständischer Verkehrsunternehmen entspricht.

Der Versuch, über eine sogenannte „marktorientierten Direktvergabe“ nun eine weitere Übergangszeit zugunsten einzelner – v.a. kommunaler – Bestandsunternehmen zu begründen, stellt demgegenüber, weder für die Aufgabenträger, noch für den hessischen Gesetzgeber, eine Option dar. Ungeachtet auch gegenteiliger Rechtsansichten aus dem Kreis der Betroffenen, gibt es aus Sicht des RMV nach gegenwärtiger Rechtslage keine echte Alternative zur Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb, die für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ein vergleichbares Maß an Rechtssicherheit bei der Finanzierung und Genehmigung der Verkehre sicherstellen könnte.

Seite 4

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Der Terminus der „marktorientierten Direktvergabe“ suggeriert, es handle sich hierbei um ein legitimes Instrument zur Vergabe von Verkehrsleistungen zu marktkonformen Bedingungen. Im Ergebnis handelt es sich hierbei wohl nur um eine kreative Wortschöpfung zur Verhinderung von Wettbewerb im ÖPNV. Eine belastbare Rechtsgrundlage, auf die man sich hierbei stützen könnte, ist nicht erkennbar.

Bei der Theorie einer „marktorientierten Direktvergabe“ ist zunächst umstritten, ob und inwieweit die Bundesrepublik Deutschland über den 1.1.1996 (Regionalisierung) hinaus, tatsächlich noch von der Möglichkeit einer Teilbereichsausnahme vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) 1191/69 in der Fassung von 1991 nach deren Art. 1 Absatz 1 Unterabsatz 2 Gebrauch gemacht hat. Ohne eine solche Teilbereichsausnahme für „eigenwirtschaftliche“ Verkehre bleibt der Weg zu einer Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Pflichten über die vom EuGH aufgestellten vier Kriterien bzw. einer sich hierauf stützenden „marktorientierten Direktvergabe“ verschlossen.

Neben dem Vorhandensein einer solchen Teilbereichsausnahme ist auch strittig, wie eine solche Bereichsausnahme den rechtsstaatlichen Anforderungen an die Rechtssicherheit und Klarheit genügen würde. Allein die Diskussion über die Existenz einer Teilbereichsausnahme, dürfte Zweifel an deren Rechtssicherheit und Rechtsklarheit als begründet erscheinen lassen.

Zudem beschränkt sich die Möglichkeit einer Bereichsausnahme vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auf Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Nahverkehr beschränkt ist. Gerade bei kommunalen Verkehrsunternehmen ist es wegen deren Konzerneinbindung fraglich, ob diese überhaupt Nutznießer einer etwaigen sich auf eine Bereichsausnahme stützenden „marktorientierten Direktvergabe“ sein könnten.

Des Weiteren ist noch nicht hinreichend geklärt, wie eine an die Instrumentalisierung der 4 Kriterien des EuGH anknüpfende Finanzierung rechtssicher umgesetzt werden kann, wenn diese nicht das Ergebnis eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens darstellt. Insofern ist insbesondere zu beachten, dass die Entscheidung des EuGH vom 23.07.2003 die Auftraggeber jedenfalls nicht von der Beachtung des Vergaberechts entbindet. In diesem Sinne hat die Vergabekammer von Baden-Württemberg (Stuttgart) am 30. Juli 2004 entschieden, dass auch die Zuschussgewährung zu eigenwirtschaftlichen Verkehren dem Vergaberecht unterfällt, soweit dies den Charakter eines gegenseitigen Geschäfts hat. Dies bestätigt die noch nicht rechtskräftige Entscheidung der Vergabekammer Baden-Württemberg (Karlsruhe) vom 14. März 2005, wonach die Bezuschussung von Busverkehren durch die öffentliche Hand im Ergebnis eine Beschaffung von Dienstleistungen darstellt und daher im Regelfall ausschreibungspflichtig ist.

„Erschwerend“ kommt hinzu, dass das Bundesverwaltungsgericht die Genehmigungsverfahren um (eigenwirtschaftliche) Linienverkehrsgenehmigungen in einer Entscheidung vom 2. Juli 2003 als Ausschreibungsverfahren im weiteren Sinne versteht und unter Bezugnahme auf die Berufsfreiheit nach Art. 12 GG einen verfassungsunmittelbaren Auskunfts- und Informationsanspruch der Verkehrsunternehmer gegen die Genehmigungsbehörden angenommen hat. Im Hinblick auf die Berufs- und Ge-

Seite 5  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

werbefreiheit der Verkehrsunternehmer ist daher zu bedenken, dass bei einer wettbewerbsfreien „marktorientierten Direktvergabe“ an ein bestimmtes Unternehmen dessen potentiellen Wettbewerbern der Zugang zu dem dann exklusiv vom begünstigten Unternehmen bedienten Markt verschlossen bliebe.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Vor diesem Hintergrund ist Streit mit potentiellen und von diesem Markt ausgeschlossenen Unternehmen vorprogrammiert, die dann gegen die exklusive Genehmigungserteilung an bestimmte Unternehmen auch Widerspruch einlegen könnten. In diesem Kontext stehen beispielsweise die beiden noch nicht rechtskräftigen Entscheidungen des Verwaltungsgerichts Stade und des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vom 16.09.2004. Auch wenn dort das Vorhandensein einer Teilbereichsausnahme vom Anwendungsbereich der VO (EWG) 1191/69 F91 bestätigt wurde (wobei keiner der Prozessbeteiligten dies in Abrede stellte), bestätigen die beiden Entscheidungen die bestehende Rechtsunsicherheit; insbesondere unter Berücksichtigung der beiden oben erwähnten Entscheidungen der Vergabekammern aus Baden-Württemberg.

Insofern offenbart sich hier die Untauglichkeit einer „marktorientierten Direktvergabe“ zur Erreichung eines weiteren Übergangszeitraums in den Wettbewerb. Denn es besteht die Gefahr, dass man durch die „markt-orientierte Direktvergabe“ einen geordneten, gestuften und rechtssicheren Ausschreibungswettbewerb durch einen unkontrollierten und vor den Gerichten und Vergabekammern auszutragenden Genehmigungswettbewerb ersetzt.

Anstelle eines Ausschreibungswettbewerbs, bei dem es die Aufgabenträger über die Ausgestaltung der Verdingungsunterlagen in der Hand haben, ihrem Sicherstellungsauftrag und den Bedürfnissen der Allgemeinheit sowie der Kunden gerecht zu werden, träte ein Genehmigungswettbewerb, bei dem weniger die Bedürfnisse der Kunden, als die Frage nach Einhaltung der 4 EuGH-Kriterien und deren Beihilfekonformität im Vordergrund stehen würde.

Unter Würdigung der zuvor dargelegten Positionen kann dem Landtag deshalb nicht empfohlen werden, dem Antrag zuzustimmen.

### **III. Stellungnahme zu den Fragekatalogen der Fraktionen**

#### **A. Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen**

##### **1. Ausgestaltung des Wettbewerbs/EU-Verordnung 1191/69**

Mit ihren Hinweisen für die Genehmigungs- und Vergabepaxis vom 12. März 2004 zieht das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die richtigen Konsequenzen aus der Entscheidung des EuGH vom 24.07.2003 (Altmark Trans) und leistet einen entscheidenden Beitrag zur Herstellung von Rechtssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Auch wenn Dritte insoweit noch andere Ansichten vertreten, dürfte Konsens darüber bestehen, dass alternative Vorgehensweisen, die das Vorhandensein einer rechtssicheren Teilbereichsausnahme vom Anwendungsbereich der VO (EWG) 1191/69 in der Fassung von 1991 annehmen, vergaberechtlichen und beihilferechtlichen Risiken ausgesetzt sind. Risiken, die letztlich auch die Gefahr bergen, dass der

Seite 6

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Nahverkehrsmarkt dann nicht mehr sukzessive in einem geordneten Verfahren in den Wettbewerb überführt werden kann, sondern auf eine Situation zusteuert, in der gewissermaßen von heute auf morgen, rechtmäßige Zustände hergestellt werden müssten. Eine Situation, auf die – zum Schaden der Kunden im ÖPNV – dann weder die Aufgabenträger, noch die Verkehrsunternehmen hinreichend vorbereitet wären.

Rechtssichere Alternativen zu einem auf die volle Anwendbarkeit der VO (EWG) 1191/69 F91 setzenden Vorgehen, sind nicht ersichtlich. Spätestens mit dem Auslaufen noch bestehender Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG ist daher regelmäßig eine Vereinbarung im Sinne des Art. 14 dieser Verordnung zu schließen. § 9 des vorliegenden Gesetzentwurfs, der ausdrücklich das „Besteller-Ersteller-Prinzip“ und den Verkehrsvertrag als zentrales Gestaltungsinstrument festschreibt, kommt eine zentrale Rolle im neuen ÖPNVG zu. Durch diese Kernregelung schafft der vorliegende Gesetzentwurf eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine zukünftige Marktordnung, wie sie sich beispielsweise auch im Eckpunktepapier der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 19.10.2004 wiederfindet:

*„Eine zukünftige Marktordnung im ÖPNV soll dazu dienen, mit den vorhandenen öffentlichen Fördermitteln ein verbessertes ÖPNV-Angebot zu erreichen.*

*Die entwickelten Vorschläge zielen auf folgende Ansätze:*

- Die Einführung eines kontrollierten Wettbewerbs zwischen den ÖPNV-Unternehmen um Verkehrsverträge mit der öffentlichen Hand. Durch den Wettbewerb sind Kostensenkungen, Qualitätssteigerungen und Produktinnovationen zu erwarten.*
- Die Neuordnung der öffentlichen ÖPNV-Finanzierung mit dem Ziel größerer Transparenz, größerer Flexibilität und damit Effektivität.*

*Eine umfassende Stärkung der kommunalen öffentlichen Aufgabenträger des ÖPNV bei der Definition des öffentlich gewünschten und zu finanzierenden ÖPNV-Angebots. Durch die Zusammenführung von Aufgabenverantwortung und öffentlichen Fördermitteln in ihrer Hand soll zum einen die demokratisch-politische Kontrolle der Ausgabensteuerung gestärkt, zum anderen ein effektiver Mitteleinsatz durch örtlich angepasste Förderstrategien ermöglicht werden.“*

Über die Ausgestaltung der im Wettbewerb zu vergebenden Verkehrsverträge haben es die Aufgabenträger bzw. deren Aufgabenträgerorganisationen in der Hand, die von ihnen gewünschte Qualität und Quantität der Verkehrsleistungen für die Fahrgäste in allen wesentlichen Belangen festzulegen und verbindlich für die Laufzeit des Verkehrsvertrages zu bestellen. In Kombination mit der Bündelung der Budgetierung und Flexibilisierung der Förderung werden die Gestaltungsmöglichkeiten der





Seite 7  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Aufgabenträger bei Erfüllung ihrer Aufgabe der Daseinsvorsorge erheblich verbessert.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

In Ermangelung einer gesetzlichen Grundlage bestehen für die Aufgabenträger/Vergabestellen keine unmittelbaren Gestaltungsmöglichkeiten, auf die Konditionen der Arbeitsverträge beim Verkehrsunternehmen einzuwirken. Das Ziel angemessener Arbeitsbedingungen, insbesondere angemessener Vergütungsregelungen, lässt sich allenfalls mittelbar über entsprechende Anreizinstrumente in den Verkehrsverträgen befördern. Schlechtleistungen in der eigentlichen Leistungserfüllung (Unpünktlichkeit, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit, etc.) können objektiv und subjektiv erfasst und sanktioniert werden. Dahinter steht der Gedanke, dass sich für einen Bieter die Investition in gutes und zuverlässiges Personal lohnen muss, da er andernfalls mit empfindlichen Maluszahlungen, einem erhöhten Krankenstand und einer größeren und damit kostenverursachenden Personalfuktuation rechnen muss. Eine sichere Gewähr für angemessene Arbeitsbedingungen und Vergütungsregelungen des Personals beim Ausschreibungsgewinner kann dies jedoch nicht darstellen.

Die schrittweise Deregulierung und Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes stellt den Übergang von einem aus lokalen Monopolen zusammengesetzten Markt zu einem Wettbewerbsmarkt dar. Die über Jahre in einem geschlossenen Markt gewachsenen Strukturen bei den Unternehmen und bei den Aufgabenträgern, werden sich daher in einem offenen Markt den neuen wettbewerbsorientierten Rahmenbedingungen zwingend anpassen müssen.

In der gegenwärtigen Umstellungsphase wird der Ausschreibungswettbewerb von vielen Marktteilnehmern, denen der Zugang zu neuen Verkehren bislang faktisch verschlossen war, auch als Chance begriffen. Dies belegen die bisherigen Ausschreibungen, die von einer regen Wettbewerbsteilnahme geprägt waren.

Neben den Chancen birgt dieser Übergang für die betroffenen Unternehmen naturgemäß auch Risiken. An erster Stelle steht dabei das Risiko, die bisher in eigener Verantwortung oder als Auftragsunternehmer für einen anderen erbrachten Verkehrsleistungen zu verlieren. Die „Gefahr“ eines Betreiberwechsels ist jedoch ein Wesenselement des Wettbewerbs und unvermeidbar. Es ist für die Marktteilnehmer auch hinnehmbar, wenn man wettbewerbliche Verfahren offen, transparent und diskriminierungsfrei gestaltet. In einem Wettbewerbsmarkt wird man daher auch nicht ausschließen können, dass einzelne Marktteilnehmer zu Lasten ihrer Wettbewerber wachsen werden, während andere, mit Verlust „ihrer“ Verkehre, schrumpfen. Ob und inwieweit die Umstellung von lokalen Monopolen letztlich zu einem regionalen Oligopol führen wird, ist offen. Dessen ungeachtet liegt der Erhalt einer möglichst breiten Anbieterstruktur, die sich insbesondere auch aus mittelständischen Unternehmen zusammensetzt, im ureigensten Interesse der Aufgabenträger,

Seite 8

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

die nicht in die Abhängigkeit einiger weniger Unternehmen kommen dürfen, die den Markt unter sich aufteilen.

Einen wesentlichen Beitrag, den die Aufgabenträger hierzu leisten, ist die Bildung entsprechend dimensionierter Linienbündel und Teilnetze, welche die Leistungsfähigkeit von mittelständischen Unternehmen – gegebenenfalls nach Bildung einer Bietergemeinschaft – nicht überschreiten. Ein Korrektiv unerwünschter Folgeerscheinungen einer Oligopolbildung liegt zudem in der Bestreitbarkeit des Marktes für Newcomer. Im Falle der Busverkehre ermöglichen die relativen Markteintrittskosten, dass ein Oligopolist den Markteintritt potentieller Wettbewerber immer dann fürchten muss, wenn er glaubt, sein Angebot mit einem „Oligopolzuschlag“ versehen zu können.

Die Ergebnisse der letztjährigen Ausschreibungsrunde im RMV zum Fahrplanjahr 2005 haben diese Vorgehensweise bestätigt. So waren in sechs von acht ausgeschriebenen Linienbündeln private Bieter erfolgreich. Diese konnten damit rund 60% der – zum Teil gemeinsam mit lokalen Partnern – ausgeschriebenen Verkehrsleistung gewinnen. Die überzogene Darstellung eines „mittelstandsfeindlichen Ausschreibungswettbewerbs“ ist damit eher einigen, die Ängste von Verkehrsunternehmen schützenden Lobbyisten, als der Realität des Ausschreibungswettbewerbs geschuldet. Gleichwohl sind berechtigte Ängste der Verkehrsunternehmen ernst zu nehmen. Die privaten mittelständischen Unternehmen sehen hier insbesondere die Gefahr, dass sie von hessenweit (und bundesweit) expandierenden Töchtern kommunaler Unternehmen aufgrund unzulässiger Wettbewerbsvorteile aus dem Markt verdrängt werden. Auf der anderen Seite sind kommunale Verkehrsunternehmen durch den Ausschreibungswettbewerb mit einer Situation konfrontiert, in der sie sich im Wettbewerb um ihre „eigenen“ Verkehre, mit ihren bisherigen Kostenstrukturen schwerlich gegen private Wettbewerber behaupten können.

Neben Strategien zur Kostensenkung, Bildung von Kooperationen (Fusionen) und gegebenenfalls einer (Teil-)Privatisierung, stellt die Ausgründung von Tochtergesellschaften eine weitere Restrukturierungsmöglichkeit dar. Soweit sich die wettbewerbliche Perspektive eines kommunalen Unternehmens nicht allein auf seinen „Heimatmarkt“ beschränken soll, auf dem dieses im günstigsten Falle, maximal seine bisherigen Verkehre gewinnen kann, bieten solche kommunalen Tochtergesellschaften den kommunalen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit außerhalb der bisherigen Grenzen seines Gesellschafters zu wachsen. Soweit das jeweilige Gemeindefirtschaftsrecht dieser wirtschaftlichen Betätigung nicht entgegensteht, treffen bei den Vergabeverfahren dann vor allem mittelständische private Unternehmen und die Tochtergesellschaften kommunaler Unternehmen aufeinander. Dies wird man jedenfalls dann nicht beanstanden können, wenn dies nicht vor dem Hintergrund eines gespaltenen Marktes erfolgt, bei dem die kommunalen Unternehmen aus einem durch eine „marktorientierte Direktvergabe“ gegen Wettbewerb geschützten Heimatmarkt heraus agie-

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Seite 9  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

ren, während die übrigen Anbieter sich bereits in einem liberalisierten Markt behaupten müssen.

In dieser Situation haben die Aufgabenträger aber besonders auf die Gewährleistung eines fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerbs zu achten. Ein Element dessen ist insbesondere auch die Weiterentwicklung des Instrumentariums zur Umsetzung der Anforderungen der Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend den Hinweisen für die Genehmigungs- und Vergabepaxis des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12. März 2004. Danach sind etwaige kalkulatorische Vorteile durch die „von der öffentlichen Hand gewährten Vorteile“, die ein Bieter in sein Angebot eingerechnet hat, in geeigneter Form bei der Wertung der Angebote zu eliminieren. Dies erfasst ausdrücklich auch Vorteile aus der Übernahme von Verlusten durch ein verbundenes Unternehmen, Betriebseinnahmen oder als verminderte Abschreibung für zur Leistungserbringung genutzte Ressourcen, die während der Laufzeit des Verkehrsvertrages erfolgswirksam werden.

Auf dieser Grundlage sind faire Wettbewerbsbedingungen bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb sichergestellt.

## 2. Verankerung von Fahrgastrechten

Das Verdienst der angesprochenen Initiativen liegt vor allem darin, die Diskussion über die Rechte der Fahrgäste bundesweit angestoßen zu haben. Darüber hinaus sollte man den dadurch in Gang gesetzten konstruktiven Prozess nicht durch eine vorläufige Normierung abschneiden, die möglicherweise der Komplexität und den Besonderheiten im Nahverkehr nicht hinreichend Rechnung trägt und dadurch zu wirtschaftlichen und verkehrlichen Fehlentwicklungen führt.

Gerade durch die Einführung von Wettbewerb und die Umstellung auf Verkehrsverträge, bieten sich ganz neue Möglichkeiten, die Interessen der Fahrgäste beispielsweise auch über die im Wettbewerb vergebenen Verkehrsverträge zu stärken. Mit unterschiedlichen Elementen können Ansprüche der Fahrgäste dann sehr viel ausgewogener, wirtschaftlicher und zielführender begründet und umgesetzt werden.

Seit Dezember 2004 sammelt der RMV beispielsweise erste Erfahrungen mit einer Mobilitätsgarantie für die Inhaber einer persönlichen Jahreskarte.

Neben anderen Institutionen und Gremien wird auch in einem Arbeitskreis der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG SPNV) intensiv an dieser Thematik gearbeitet. Erste Erkenntnisse legen es nahe, sich auf einen bundesweiten Mindeststandard zu verständigen, damit die Kunden nicht allerorten mit völlig unterschiedlichen Systemen konfrontiert werden. Darüber hinaus kann dieses System dann, aufbauend auf den ersten Erfahrungen, weiterentwickelt

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Seite 10  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

und den Bedürfnissen vor Ort angepasst werden. Es wäre bedauerlich, wenn man sich der vielfältigen Chancen, die sich hier durch die wettbewerbliche Vertragswirtschaft öffnen, infolge eines voreiligen Eingreifens des Gesetz- bzw. Verordnungsgebers begeben würde.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

### **3. Zielbestimmung für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV gegenüber dem Nahverkehr**

Durch die deutliche Stärkung der Aufgabenträger und deren weitreichenden Gestaltungsmöglichkeiten infolge der Budgetierung, Verkehrsverträge und Nahverkehrspläne haben diese es nun weitgehend selbst in der Hand ihre Anforderungen und Zielvorstellungen an den ÖPNV zu verwirklichen. Wie die Aufzählung der Aufgaben der Aufgabenträgerorganisationen in § 7 des Gesetzentwurfs zeigt ist das Spektrum der Handlungsmöglichkeiten ausgesprochen breit gefächert. Zudem sind die in § 3 genannten Ziele und in § 4 genannten Anforderungen weitreichend formuliert, so dass die „Straffung“ des Gesetzestextes nicht als Einschränkung oder gar verkehrspolitische Umkehr empfunden werden kann.

## **B. SPD-Landtagsfraktion**

### **1. Wettbewerbssituation**

Durch die Vorgaben des Vergaberechts wird ein fairer und diskriminierungsfreier Wettbewerb sichergestellt. Nach § 97 Abs. 7 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen haben die Unternehmen einen Anspruch darauf, dass die Auftraggeber die Bestimmungen über das Vergabeverfahren einhalten.

Schon bei der Vorbereitung des Vergabewettbewerbs und der Konzeption der zu vergebenden Leistungen hatte die Sicherstellung von fairen und diskriminierungsfreien Vergabeverfahren hohe Priorität. Dies fand seinen Ausdruck insbesondere in der Bildung verkehrlich, betrieblich und betriebswirtschaftlich integrierter Leistungspakete (Linienbündel im Busverkehr), die gegenwärtig in einem gestuften Verfahren sukzessive zur Ausschreibung gelangen. Einen zentralen Punkt bei der Sicherstellung eines fairen Ausschreibungswettbewerbes bildet die Vergabe von sog. „Brutto-Anreiz-Verträgen“, bei denen über die Anrechnung klassischer Fördertatbestände auf den Gesamtabrechnungsbetrag (§ 45a PBefG und §§ 145 ff. SGB IX) dem denkbaren Vorwurf des potentiell wettbewerbsverfälschenden Charakters solcher Fördertatbestände begegnet werden kann. Entsprechend § 1 Abs. 2 der Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes und der Hinweise für die Genehmigungs- und Vergabepaxis des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12. März 2004 werden zudem die sog. „unmittelbaren freiwilligen Zahlungen der öffentlichen Hand“ im Rahmen der Vergabeverfahren erfasst und im Rahmen der Angebotsbewertung neutralisiert. Dies beinhaltet ausdrücklich auch die Erträge der Unternehmen aus Tätigkeiten der öffentlichen Hand im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge oder aus

Seite 11  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

gewerblichen Tätigkeiten der öffentlichen Hand, die an den mit der Durchführung der Verkehrsleistungen befassten Unternehmensbereich abgeführt werden. Damit sind die Voraussetzungen zur Durchführung eines fairen Wettbewerbs gegeben.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

2. **Gleichbehandlungsgebot**  
Die vermutete Verletzung des Gleichbehandlungsgebots der Bewerber bei Ausschreibungen, kann dem Gesetzentwurf nicht entnommen werden.
3. **„marktorientierte Direktvergabe“**  
Entsprechend obiger Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD (s.o. unter 2.) scheidet die Zulassung einer „marktorientierten Direktvergabe“ aus vergabe- und beihilferechtlichen Gründen aus.
4. **„marktorientierte Direktvergabe“ in Bayern**  
Aus den gegen eine „marktorientierte Direktvergabe“ sprechenden Gründen, räumt der RMV der im Landkreis München vom Münchner Verkehrsverbund praktizierten Übung keinen Modellcharakter für das Bundesland Hessen ein.
5. **Konkretisierung der vorgesehenen Finanzierungsvereinbarung**  
Eine weitergehende Konkretisierung der in § 12 Abs. 4 des Gesetzentwurfs angesprochenen Finanzierungsvereinbarung wäre kontraproduktiv. Der Verweis auf die in § 3 und 4 genannten Ziele und Anforderungen ist ausreichend. Eine weitergehende Konkretisierung ginge zulasten der eigentlich beabsichtigten Flexibilisierung und des damit korrespondierenden Anreiz- und Kontrollmechanismus, der über entsprechend ausgestaltbare Zielvereinbarungen hinreichende Steuerungsmöglichkeiten eröffnet.
6. **Zielerreichung**  
Durch das Instrument der Verkehrsverträge können die Aufgabenträger nun wesentlich unmittelbarer und flexibler auf eine Erreichung der jeweils relevanten Ziele hinarbeiten. Unterstützt wird dies durch die Umstellung der maßnahmenorientierten Förderung auf eine zielorientierte Förderung.
7. **Eckpunkte für den Wettbewerb**  
Die von der Landesregierung im November 2002 vorgelegten Eckpunkte zeichneten den nun im Gesetzentwurf umgesetzten Weg vor und bilden gewissermaßen den Leitfaden der wettbewerblichen und rechtlichen Neuorientierung bei der Umstellung auf die wettbewerbliche Vertragswirtschaft im ÖPNV.

Seite 12

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

### **C. CDU-Landtagsfraktion**

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

#### **1. Struktur der Aufgabenträger**

Die bisherigen Strukturen haben sich in der Vergangenheit bewährt und sollten in dieser Form beibehalten werden. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass die Anforderungen des Wettbewerbs an die Aufgabenträger gerade im Bereich lokaler Verkehre das Bedürfnis nach intensiverer Zusammenarbeit und gegebenenfalls sogar gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung im Sinne von spürbaren Synergieeffekten deutlich fördern werden. Insofern wird der Wettbewerb auch in den angesprochenen strukturellen Fragen eine gewisse Eigendynamik entwickeln. Ein positives Beispiel zeigt hier die aktuelle Entwicklung im Bereich der Landkreise Vogelsberg, Wetterau und Gießen, die sich unter Federführung des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe Synergiepotentiale ihrer Kreisverkehrsgesellschaften erschließen. Dies zeigt, dass der Hinweis auf die Möglichkeit zur Bildung einer gemeinsamen lokalen Nahverkehrsorganisation in § 6 Abs. 1 des Gesetzentwurfs als berechtigter Appell zu verstehen ist, der in Zukunft auf freiwilliger Basis weitere Kooperationen und Fusionen nach sich ziehen wird.

#### **2. Besteller-Ersteller-Prinzip**

Zu dem im Gesetzentwurf verankerten „Besteller-Ersteller-Prinzip“ gibt es keine Alternative. Selbst, wenn man sich der Theorie einer „marktorientierten Direktvergabe“ anschließen sollte, wäre eine vergleichbare Trennung zwischen beiden Ebenen unverzichtbar. Insofern müsste man als Gegenstück des „Bestellers“ im Ausschreibungswettbewerb über eine kompetente „Betrauungsstelle“ verfügen, die sich dann an der beihilfekonformen und rechtssicheren Umsetzung der „4-EuGH-Kriterien“ zu versuchen hätte. Insofern müsste die betrauende Stelle – ohne dass es sich um einen vergabepflichtigen Vorgang handeln dürfte – statt einer „eindeutig und erschöpfenden Leistungsbeschreibung“ im Sinne des § 8 Nr. 1 Abs. 1 VOL/A zu erstellen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen identifizieren, definieren und die Parameter für die Berechnung des dafür zu gewährenden finanziellen Ausgleichs objektiv und transparent aufstellen (1. und 2. der EuGH-Kriterien). Die an das Know-how des „Betrauenden“ zu stellenden Anforderungen wären damit kaum niedriger anzusetzen, als im Falle des „Bestellers“.

#### **3. Zielorientierte Förderung**

Im Rahmen der wettbewerblichen Vertragswirtschaft im ÖPNV ist die durch Gewährung mehrjähriger Finanzierungsbudgets und Entkopplung von Förderung konkreter Maßnahmen gewonnene Flexibilisierung eine entscheidende Voraussetzung für eine verantwortungsvolle und effiziente Aufgabewahrnehmung durch die Aufgabenträger. Erst durch die gewonnene Finanzierungs- und Planungssicherheit – verbunden mit der Erfolgskontrolle über entsprechende Zielvorgaben – erlangen die Aufgabenträger den erforderlichen Handlungsspielraum, um schnell und effizient auf neue Entwicklungen und Anforderungen im

Seite 13  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Hinblick auf die Bedürfnisse der Fahrgäste, der Infrastruktur, der Qualität, etc. reagieren zu können.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

**4. Diskriminierungsfreie Förderung der Infrastruktur**

Der Wettbewerb setzt faire und diskriminierungsfreie Bedingungen für die Verkehrsunternehmen beim Zugang auf die vorhandene Infrastruktur voraus. Andernfalls hätte es der Betreiber der Infrastruktur als natürlicher Monopolist in der Hand, maßgeblichen Einfluss auf das Wettbewerbsergebnis bei den Verkehrsunternehmen auszuüben. Insofern hat die öffentliche Hand bei der Förderung von Infrastruktur, schon im eigenen Interesse, sicherzustellen, dass alle Wettbewerber zu gleichen Bedingungen in den Genuss der geförderten Infrastruktur kommen können. Nur so lässt sich gewährleisten, dass die öffentlichen Mittel – für die Infrastruktur und die auf ihr erbrachte Verkehrsdienstleistungen – optimal genutzt werden können.

**5. Vergabe der Verkehrsleistungen in Ausschreibungsverfahren**

Die Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb ist derzeit der einzige Weg für Aufgabenträger(-organisationen) die gewünschten Verkehrsleistungen rechtssicher zu finanzieren. Zudem bietet den Aufgabenträgern die Ausgestaltung der Verkehrsverträge die Möglichkeit, die geforderten Leistungen nach Qualität und Quantität festzulegen und wirtschaftlich zu beschaffen. Die im defizitären Nahverkehrsmarkt über Jahre bewahrte Fiktion eines (noch) von unternehmerischer Initiative und Risiko angetriebenen Marktes wurde schon vor geraumer Zeit von der Realität eines sich im wesentlichen durch ein immer komplexeres und wenig zielgerichtetes System öffentliche Zuschüsse gestützten Marktes abgelöst. Ein Vorteil des Wettbewerbsmarktes liegt daher darin, den Markt der Realität anzupassen und den zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten im ÖPNV erforderlichen Aufwand wieder in ein ausgewogenes und überschaubares Verhältnis zu den öffentlichen Zuschüssen zu setzen. Ein Markt, in dem die vom Aufgabenträger zu kontrollierenden Kräfte des Marktes nicht länger ausgeschaltet bleiben, sondern sich zum Nutzen des ÖPNV wieder entfalten können. Dabei hat die Kontrollfunktion der Aufgabenträger zu gewährleisten, dass das Ergebnis des Wettbewerbs dem öffentlichen Interesse und den Bedürfnissen der Kunden entspricht. Gerade deshalb ist die in § 12 Absatz 4 des Gesetzesentwurfs vorgesehene Vorgabe von Zielen, die sich an den §§ 3 und 4 ausrichten haben, richtig. Diese Zielvorgaben stellen ein wichtiges Steuerungsinstrument dar, an dem sich die Aufgabenträger – gewissermaßen als „Preis“ für die ihnen gewährten Spielräume – zukünftig werden messen lassen müssen.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Ausschreibungen können von den Aufgabenträgerorganisationen unterschiedliche Ansätze verfolgt werden. Hierbei sollte man keine künstlichen und vor allem keine voreiligen Dogmen aufstellen. In diesem Zusammenhang ist jedoch ausdrücklich vor dem gerne vorgetragenen Irrglauben zu warnen, der eigene Gestaltungsauftrag als Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation nach § 5 und § 6 des Gesetzesentwurfs könne durch entsprechende Ausgestal-

Seite 14  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Die Verdingungsunterlagen weitgehend den unternehmerischen Fähigkeiten überantwortet werden. Die Erfahrungen des RMV sprechen eher für qualifizierte und konstruktive Regelungen im Rahmen eines für die Bieter kalkulierbaren Bruttoanreizvertrages. Das Leitbild sollte das Besteller-Ersteller-Prinzip darstellen, das den Unternehmer von den nicht unternehmerisch geprägten Aufgaben der Aufgabenträger (Daseinsvorsorge) befreit, indem der Besteller seiner Aufgabe als Besteller gerecht wird und die vom Kunden gewünschte Leistung beschreibt und verantwortet. Der Verkehrsunternehmer sich als Ersteller auf die unternehmerische Leistungserstellung konzentrieren kann.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

#### **D. FDP-Landtagsfraktion**

##### **1. Themenkomplex: Wettbewerb**

a. Den mittelständischen Unternehmen bietet der Wettbewerb grundsätzlich gute Chancen, sich gegen ihre Wettbewerber zu behaupten. Regelmäßig verfügen mittelständische Unternehmen über effiziente Kostenstrukturen und ausgezeichnete Ortskenntnisse. Durch die Leistungsfähigkeit eines Unternehmens von mittlerer Größe nicht überschreitenden Zugschnitt der Linienbündel und die gestufte Vorgehensweise bei der Vergabe der Linienbündel bieten sich den mittelständischen Unternehmen gute Chancen in diesem Markt zu wachsen. Entsprechend unserer Stellungnahme zum Fragenkatalog der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, lässt sich die „Gefahr“ eines Betreiberwechsels im Rahmen eines fairen und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens jedoch nicht ausschließen. Insofern stellt der Wettbewerb die mittelständischen Unternehmen sicherlich auch vor große und aus ihrer Sicht bedrohliche Herausforderungen. Herausforderungen, die allerdings – gegebenenfalls gemeinsam – zu bewältigen sein dürften. Die letztjährige Ausschreibungsrunde des RMV hat bestätigt, dass mittelständische Unternehmen sich gemeinsam als Bietergemeinschaft im Wettbewerb durchsetzen können. Sechs der acht ausgeschriebenen Linienbündel wurden von privaten Bietern gewonnen. Allein vier davon entfielen auf eine Bietergemeinschaft aus fünf kleineren Unternehmen. Trotz eines regen Interesses an den Verdingungsunterlagen, ist aber auch festzustellen, dass gerade die kleineren privaten Unternehmen sich damit schwer tun, sich gemeinsam mit anderen Unternehmen dem Wettbewerb zu stellen. Zum Teil vermissen wir insoweit das ernsthafte Bemühen um Verkehre, die nicht unmittelbar um den eigenen Betriebshof herum ausgeschrieben werden. Insofern gilt es hier, der drohenden Gefahr einer sich im Mittelstand breit machenden Resignation vorzubeugen. Es wäre jedoch verfehlt, wenn man bei den betroffenen Unternehmen den Eindruck erwecken würde, über die Gestaltung der Ausschreibungsbedingungen könne sichergestellt werden, dass vorhandene oder unterstellte Wettbewerbsnachteile der mittelständischen Bestandsunternehmen gegenüber ihren Wettbewerbern solange egalisiert werden könnten, bis ein Betreiberwechsel und damit das eigentliche Element des Wettbe-





Seite 15  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

werbs nahezu ausgeschlossen werden kann. Grundsätzlich kann hier für einen mittelständischen Busunternehmer kein anderer Maßstab als für mittelständische Unternehmen anderer Branchen gelten, die sich in ihren jeweiligen Märkten täglich im Wettbewerb – gegebenenfalls gegen große und sehr große Wettbewerber – bewähren müssen.

Im Verantwortungsbereich des RMV stehen die Ausschreibungsbedingungen einem fairen Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Anbietern nicht entgegen. Auch insoweit wird ein fairer, transparenter und diskriminierungsfreier Wettbewerb sichergestellt. Im Hinblick auf den gelegentlichen Vorwurf, kommunale Verkehrsunternehmen bzw. deren Tochtergesellschaften würden in unzulässiger Form quersubventioniert, ist darauf hinzuweisen, dass diesem Vorwurf durch Umsetzung der Hinweise für die Genehmigungs- und Vergabepraxis des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12. März 2004 in den Vergabeunterlagen begegnet wird. Entsprechend der Vorgaben der Verordnung zur Anwendung von § 13a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes werden etwaige kalkulatorische Vorteile durch die „von der öffentlichen Hand gewährten Vorteile“, die ein Bieter in sein Angebot eingerechnet hat, bei der Wertung der Angebote eliminiert. Dies erfasst ausdrücklich auch Vorteile, die aus der Übernahme von Verlusten durch ein verbundenes Unternehmen, Betriebseinnahmen oder als verminderte Abschreibung für zur Leistungserbringung genutzte Ressourcen während der Vertragslaufzeit erfolgswirksam werden.

Ob und inwieweit eine Gebietskörperschaft über die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch Ausübung ihrer Bestellerfunktion hinaus, sich (auch andernorts) noch als gewerbliches Verkehrsunternehmen betätigt und an Ausschreibungen von Verkehrsleistungen beteiligt, ist eine von der jeweiligen Kommune in eigener Verantwortung zu treffende Entscheidung. Allein die Teilnahme eines kommunalen Verkehrsunternehmens am Wettbewerb im ÖPNV stellt für sich genommen jedenfalls noch keine unzulässige und unfaire Wettbewerbsteilnahme zulasten des Mittelstands dar.

- b. Kommunale Verkehrsunternehmen verfügen in der Regel als öffentliche Unternehmen und aufgrund ihrer relativen Größe gegenüber mittelständischen Verkehrsunternehmen über größenbedingte Einkaufs- und Finanzierungsvorteile.
- c. Für den Verzicht auf lokale Nahverkehrspläne sprechende Gründe sind nicht ersichtlich. Vielmehr widerspräche dies dem dezentralen Prinzip und der funktionalen Unterscheidung von lokalen und regionalen Verkehren in § 3 des Gesetzentwurfs und der hieran anknüpfenden Zuständigkeitsverteilung. Zudem wäre der Prozess der Nahverkehrsplanung in diesen Dimensionen kaum noch beherrschbar. Die lokalen Nahverkehrspläne haben u.a. die Aufgabe, der Politik vor Ort den erforderlichen Entwicklungsrahmen im ÖPNV aufzuzei-

Seite 16

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

gen und die damit verbundenen Kosten zu benennen, damit eine Prioritätenreihung der Maßnahmen auf einer einheitlichen fachlichen Grundlage möglich ist. Eine Zusammenfassung über Kreisgrenzen hinweg ist aufgrund der Finanzierungsstrukturen nicht sinnvoll. Entsprechendes gilt für die von Ort zu Ort unterschiedlichen Bedürfnisse der Bevölkerung und die strukturell unterschiedlichen Gegebenheiten. Soweit sich in benachbarten Regionen hinreichende Übereinstimmungen identifizieren lassen, wird über § 14 Absatz 1 des Gesetzentwurfs sichergestellt, dass etwaige Vorteile eines gemeinsamen (lokalen) Nahverkehrsplans genutzt werden können. Regionale Nahverkehrspläne haben die Aufgabe, die Entwicklung des übergeordneten Verkehrs zu beschreiben. Im Regelfall sind dann für die Finanzierung mehrere Aufgabenträger erforderlich. Über das in § 14 Absatz 3 vorgegebene Abstimmungserfordernis mit dem Land und den lokalen Aufgabenträgerorganisationen in Verbindung mit dem Gegenstromprinzip nach § 14 Abs. 4, wonach die lokalen Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, wird das verbindende Element der beiden Planungsebenen hinreichend sichergestellt. Die Beibehaltung der Trennung in dieser Form macht daher Sinn. Auch würde es der mit dem Gesetzentwurf verfolgten Stärkung der lokalen Aufgabenträger(-organisationen) widersprechen, wenn man ihnen das Gestaltungsinstrument der lokalen Nahverkehrsplanung aus der Hand nähme. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass man dann auch der Verwurzelung des Nahverkehrs in der Kommunalpolitik bzw. deren Identifikation mit dem ÖPNV nachhaltig Schaden zufügen könnte (vgl. hierzu auch nachfolgend II.2).

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

## 2. Themenkomplex: Verkehrsverbände

- a. Die jährlichen Fahrgeldeinnahmen werden auf die Aufgabenträgerorganisation bzw. die Lokalen Nahverkehrsorganisationen im Rahmen der Einnahmenaufteilung nach dem Grundsatz des Fremdnutzerverfahrens aufgeteilt. Das bedeutet, dass die Fahrgeldeinnahmen vor Ort verbleiben und lediglich ein Ausgleich für die Fremdnutzer und Übersteiger zu leisten sind. Der Anteil der sog. Fremdverkäufe beträgt ca. 5 %.

Der Finanzierungsbedarf der einzelnen Aufgabenträger richtet sich nach dem im Verbundvertragswerk festgeschriebenen Regularien.

Der Zuschussbedarf im Rahmen der Infrastrukturkostenhilfe zur Stützung der lokalen Verkehre sowie die Ermittlung dessen ist im Verbundvertragswerk seit 1995 festgeschrieben. Die Bezuschussung von Mehrleistungen im Regionalverkehr basiert im Rahmen des Partnerschaftsmodells auf dem Grundsatz der Finanzierung nach dem Belegenheitsprinzip und ist ebenfalls im Verbundvertragswerk verankert. Der RMV deckt aus Budgetmitteln bei regionalen Mehrleistungen 50% des Preises. Im Rahmen der Einnahmenaufteilung/Abrechnung (EAV/ABR) werden die übrigen Zuschussbeträge ermittelt. Die Regularien zur Berechnung dieser Be-

Seite 17  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

träge sind in ihrer Methodik durch den Aufsichtsrat beschlossen worden, bzw. im Verbundvertragswerk festgeschrieben. Auf den einzelnen Aufgabenträger bezogene Werte sind der EAV/ABR des jeweiligen Geschäfts-/Abrechnungsjahr zu entnehmen, die allerdings gemäß eines Beschlusses des Aufsichtsrates des RMV vertraulich zu behandeln sind.

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Durch die Bindung des RMV an die Solidarfinanzierung ist sichergestellt, dass der Verbund bzw. die Finanzierung der regionalen Verkehre generell insgesamt gesichert sind. Es ist eindeutig zu belegen, dass der SPNV im Ballungsraum den SPNV in der Region/Fläche nach dem Solidarprinzip mitfinanziert.

- b. Bereits mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs vom 21. Dezember 1993 wurden die entscheidenden Weichen für die Erfolgsgeschichte der Verbünde in Hessen gelegt. In der Begründung des damaligen Gesetzentwurfs wurde die Ausgangssituation wie folgt geschildert:

*„Die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche ist besorgniserregend. Gravierende Fahrgestrückgänge, Stilllegungen und Verkehrsausdünnungen kennzeichnen die Situation. Die steigende PKW-Dichte und der zunehmende Ausbauzustand des Straßennetzes unterstützt die Entwicklung. Indem sich diese Wirkungen wechselseitig verstärkten, entstand ein sich selbst tragender Abschwung, an dessen Ende der vollkommene Rückzug des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche steht, wenn nicht schnell und wirkungsvoll von politischer Seite Gegenmaßnahmen ergriffen werden. (Drucksache 13/4497; S. 7)“*

Als eine der Hauptursache der Mängel des Nahverkehrs in der Fläche wurde vor allem das Fehlen einer klaren Aufgabenzuweisung identifiziert. Hieran anknüpfend wurde durch die Aufgabenträgerbestimmung der Landkreise, der kreisfreien Städte und der Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern und die weiteren Regelungen des Gesetzes von 1993 erstmals die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung in einer (kommunaler) Hand vereinigt.

Die daraus erwachsene kommunale Verwurzelung des Nahverkehrs führte zu einer Identifizierung der Entscheidungsträger vor Ort mit den Belangen des ÖPNV und einer Bereitschaft sich hier politisch und finanziell zu engagieren. Dieser kommunale und dezentral geprägte Ansatz bildet den **ersten Grundpfeiler** des hessischen ÖPNV.

Bereits der damalige Gesetzentwurf der Fraktion der F.D.P. sah in § 7 (Drucksache 13/3667), aufgrund der über die Grenzen der Aufgabenträger hinausreichenden Beziehungen und Verflechtungen des Personennahverkehrs, die Abgrenzung regionaler Verkehrsräume und die Bedienung in „organisatorisch und wirtschaftlich sinnvollen Einheiten“ vor.

Seite 18

zum Schreiben vom 20. Juni 2005

Ganz in diesem Sinne wurde die Bildung von Verkehrsverbänden in das ÖPNV-Gesetz von 1993 aufgenommen. Grundlage der erforderlichen Abgrenzung der Nahverkehrsregionen bildeten die bestehenden Verkehrsverflechtungen und relevanten Pendlerbeziehungen.

Seitdem hat sich das Verkehrsverhalten der Bevölkerung nicht wesentlich geändert. Der Einzugsbereich des Oberzentrums Kassel reicht etwa bis Marburg / Fulda, südlich schließt sich der Einzugsbereich des Rhein-Main-Gebietes an. Überlappungen finden im Übergangsbereich zwischen NVV und RMV statt, der Kreis Bergstraße ist etwa gleich stark zum Raum Mannheim/ Heidelberg und zum Rhein-Main-Gebiet bzw. Darmstadt orientiert, so dass hier auch eine Zuordnung zum RMV denkbar wäre. Ein mittelhessischer Verbund ist aufgrund der starken verkehrlichen Orientierung zum Rhein-Main-Gebiet, welche die lokale Zentrumsfunktion von Gießen und Wetzlar überlagert, nicht zustande gekommen.

Die Verkehrsbeziehungen innerhalb der von den Verkehrsverbänden abgedeckten Verkehrsräume bilden den **zweiten Grundpfeiler** des hessischen ÖPNV.

Mit dem ÖPNV-Gesetz von 1993 wurde die Grundstruktur geschaffen, in die hinein die Regionalisierung des SPNV im Jahre 1996 harmonisch eingebettet werden konnte. Dabei hielt man ausdrücklich an dem Grundsatz fest, dass die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit zusammengeführt werden sollen. Hieran anknüpfend heißt es im damaligen Gesetzesentwurf wie folgt:

*„Es ist deshalb folgerichtig, auch den Schienenpersonennahverkehr als Teil des gesamten ÖPNV in die Verantwortung der Aufgabenträger zu geben, um so Synergie- und Rationalisierungseffekte besser nutzen zu können. (Drucksache: 14/425; S. 13)“*

Hauptverdienst dieser Vorgehensweise ist, dass dies die Einheit des ÖPNV gewahrt hat, statt hier eine getrennte Aufgabenzuständigkeiten für den SPNV einerseits und den straßengebundenen ÖPNV andererseits, zu begründen und damit die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zu spalten.

Die Einheit des ÖPNV bildet den **dritten Grundpfeiler** des hessischen ÖPNV.

Aus der kommunalen Verwurzelung, den verkehrlichen Verflechtungen innerhalb der Verbände und der nunmehr zehnjährigen erfolgreichen Tätigkeit der Verbände am Nahverkehrsmarkt ist bei Kunden und bei den Aufgabenträgern in Hessen zudem das Bewusstsein einer eigenen Verbundidentität gewachsen. Eine Identität, über die sich der Einzelne – Kunde oder Aufgabenträger – mit seinem Verbund – RMV oder der NVV – identifiziert. Diese Verbundidentität bildet

Rhein-Main-Verkehrs-  
verbund GmbH

Seite 19  
zum Schreiben vom 20. Juni 2005

zwischenzeitlich den **vierten Grundpfeiler** des hessischen ÖPNV.

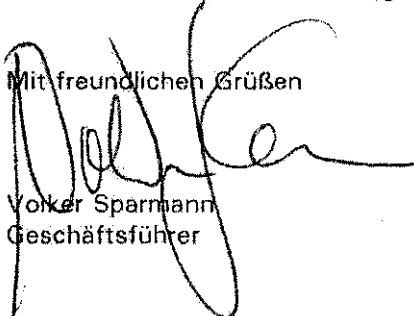
Alle der vier Grundpfeiler, die kommunale Verwurzelung, die verkehrlichen Verflechtungen, die Einheit des ÖPNV und die Verbundidentität bedingen und ergänzen sich gegenseitig.

Der Versuch einer Umsetzung des Gedankenspiels eines Zusammenschlusses der Verbünde im Bereich des SPNV würde diese vier Grundpfeiler aller Voraussicht nach nachhaltig erschüttern.

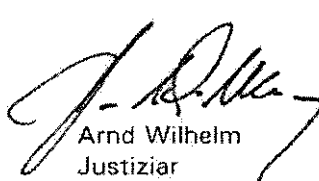
In der Wahrnehmung der Aufgabenträger (und der Kunden) würde der SPNV damit zu einer hessenweiten Aufgabe zentriert, die sich damit von der eigenen kommunalen Ebene entfernt. Die eigene Mitverantwortung im Bereich der Planung, der Organisation und Finanzierung des SPNV könnte von den Aufgabenträgern nur noch als mittelbar empfunden werden. Insofern käme es zu einem gedanklichen Bruch in der Einheit des ÖPNV. Der ÖPNV würde sich dann in einen hessenweit organisierten SPNV und einen straßengebundenen ÖPNV aufspalten. Im Hinblick auf die mangelnde Intensität der verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Verkehrsverbänden würde das gemeinsame Interesse der Aufgabenträger als Grundlage gemeinsamer Entscheidungen Schaden nehmen und letztlich die Verbundidentität spalten.

Wir hoffen, die Fragenkataloge der Fraktionen damit umfänglich beantwortet zu haben. Sollten noch Fragen offen geblieben sein, sind wir gerne bereit im Rahmen der Anhörung darauf einzugehen.

Mit freundlichen Grüßen



Volker Sparmann  
Geschäftsführer



Arnd Wilhelm  
Justiziar

**PRO BAHN**

Landesverband Hessen e.V.  
Gemeinnütziger Fahrgastverband

---



**Anhörung 30. Juni 2005  
zum Entwurf des  
Hessischen ÖPNV-Gesetzes**

# 1 Antworten zu den Fragenkatalogen der Landtagsfraktionen

Partei	Lfd. Nr.	Unser Kommentar
Bündnis 90/Grüne	I.	Siehe Antwort zu CDU 5.a) und FDP 1.
	II.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kunden Charta Nahverkehr</li> <li>• Sehr gut</li> <li>• PRO BAHN forderte ebenfalls Schlichtungsstelle Nahverkehr in Hessen</li> <li>• Gut</li> </ul>
	III.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Streichung ist unverantwortlich</li> <li>• Doch. Denn wir sollten uns alle mit dem Ende der Ölvorräte und dem Ende der automobilen Vollversorgung vertraut machen, die kurz nach dem Ziel-Zustand „staufreies Hessen“ eintreten wird. PRO BAHN möchte den Bürgern dann noch Mobilitätsalternativen zum Rad oder zu-Fuß-gehen sichern.</li> <li>• Doch. Wegen dem eben Gesagten halten wir eine nachhaltige Infrastrukturpolitik für dringend geboten.</li> <li>• Doch. Das einstmals dichte Schienennetz in Hessen wurde seit den sechziger Jahren weitgehend dezimiert. Der Vogelsberg ist weitgehend abgehängt, Nord- und Osthessen unterversorgt.</li> </ul>
CDU	1.	<p><u>Zur Struktur der ÖPNV-Aufgabenträger:</u></p> <p>Ja, es ist richtig, dass die bisherigen Strukturender ÖPNV-Aufgabenträger beibehalten werden sollen. Aber: Obwohl §4 Absatz (1) alt bzw. §5 Absatz (1) neu eindeutig die Aufgabenträgerschaft regelt, gibt es bis heute Streitigkeiten über die richtige Interpretation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kreise sagen, die Verbände seien Aufgabenträger für den SPNV, – falsch!</li> <li>• Mitarbeiter des HMWVT sagen abwechselnd beides:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kreise sind Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV (Bus und SPNV) (Herr Rausch)</li> <li>• Die Verbände sind Aufgabenträger des SPNV (Herr Biehl)</li> </ul> </li> </ul> <p>Ja was denn nun?</p> <p>Dieser seit 10 Jahren fortwährende fruchtlose Zuständigkeitsstreit verhindert notwendiges Engagement und lähmt jeden Fortschritt. Hier ist eine klare Regelung erforderlich. PRO BAHN hat immer die Zuständigkeit der Verbände für den SPNV gefordert wie auch in den Nachbarbundesländern, z.B. bei der NVBW; BEG, Zweckverbände SPNV in Rheinland-Pfalz. Allerdings haben die bürokratischen Fehlentwicklungen und ineffizienten Strukturen beim RMV dazu geführt, diese Position zugunsten der lokalen Nahverkehrsgesellschaften zu revidieren.</p> <p><u>Zur Partnerschaftsfinanzierung:</u> <b>Die Partnerschaftsfinanzierung hat sich eindeutig nicht bewährt; weil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engagement bestraft wird</li> <li>• Nichtstun belohnt wird</li> <li>• Keine kreis- oder länderübergreifende Verkehre zustande kommen.</li> </ul> <p>Wir wünschen ihr ein rasches Ende.</p>
	2.	Ja
	3.	<p>Ja.</p> <p>Allerdings sieht das novellierte Gesetz mehrjährige Budgets nur für die Verbände vor. Wie fordern mehrjährige Budgets auch für die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG). Wir kritisieren die mangelnde Transparenz der RMV-Finanzierung auch für die RMV-Gesellschafter, so dass eine wirksame Kontrolle durch die Gesellschafter nicht möglich ist. Die Öffentlichkeit hat sowieso keinerlei Einblick in das Finanzgebaren des RMV. Der Verbundbericht ist absolut nichtssagend. Ebenso fordern wir eine stärkere Zielkontrolle des RMV durch das HMWVT und stärkere finanzielle Kontrolle des RMV durch das Finanzministerium. Der RMV gibt zuviel Geld für teure/überbeuerte Großprojekte aus, aber zu wenig Geld für kleinere und schnell wirksame Projekte. Positiv herausgestellt sei hier das Vorzeigeprojekt Regiotram des NVV. Der RMV hat mit weit mehr Geld und Personal nichts Vergleichbares zuwege gebracht.</p>
	4.	Ja.

Partei	Lfd. Nr.	Unser Kommentar
	5. a)	<p><b>Ja, aber nur für gemeinwirtschaftliche Linien.</b>  <b>Für eigenwirtschaftliche Linien sollte auch der Genehmigungswettbewerb wie z.B. in Bayern zugelassen werden.</b> Dieser ist mit wenig Personal (halbe Stelle pro Landkreis) zu machen.            Dadurch, daß in Hessen die Mittel nach §45 PBefG und die Mittel für Schwerbehinderte als Subventionen definiert werden (nach unserer Meinung ungerechtfertigt), sind fast alle Linien in Hessen nicht mehr eigenwirtschaftlich, sondern zuschussbedürftig = gemeinwirtschaftlich.            Für gemeinwirtschaftliche Linien gilt der Ausschreibungswettbewerb. Dessen Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Bürokratieaufwand bei den LNGs</li> <li>• Die Unternehmen sind wenig an steigenden Fahrgastzahlen</li> <li>• stattdessen umso mehr an Zuschüssen interessiert.</li> <li>• Also aus marktwirtschaftlicher Sicht eine <b>Fehlsteuerung.</b></li> </ul>
	5. b)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtenzahl</li> <li>• Platzangebot</li> <li>• Durchschnittsalter der Fahrzeuge</li> <li>• Niederfluranteil</li> <li>• Behindertengerecht</li> <li>• Pünktlichkeitsstandards</li> <li>• Sauberkeitsstandards</li> <li>• Fahrgastinformation</li> <li>• Bei Wechsel des Betreibers müssen der alte und der neue Betreiber verpflichtet werden, für eine möglichst reibungslose Übergabe zu sorgen, damit ein Chaos, z.B. durch unzureichend geschultes Personal oder fehlende Organisation verhindert wird.</li> </ul> <p>Die Beschaffung von Fahrzeugen durch die RMV-Fahrzeugmanagementgesellschaft sehen wir sehr kritisch. Zur Betriebsaufnahme der modernisierten Odenwaldbahn im Dez. 2005 rechnen wir mit gravierenden Kapazitätsengpässen infolge Fehlplanung.</p>
FDP	1.	<p>Großaufträge wie die Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar 2003 oder zukünftig der S-Bahn Rhein-Main können von mittelständischen Unternehmen nicht geschultert werden.            Mittelständische Unternehmen können insbesondere in städtischen Räumen nicht die Leistungen erbringen, wie sie einem großen Unternehmen möglich sind. Hierzu sind Investitionskapital, eine Vielzahl von Fahrzeugen und Personal sowie grundsätzlich die Präsenz vor Ort notwendig. Ferner ist es mittelständischen Unternehmen aufgrund ihrer Struktur nicht unbedingt möglich, Anschubfinanzierung im größeren Rahmen zu leisten und finanzielle Durststrecken zu überstehen, da kein finanzstarker Konzern hinter ihnen steht (wie es z.B. bei Connex oder der Verkehrsgesellschaft Untermain der Fall ist). Deshalb ist u.E. die Ablösung des derzeitigen Monopols städtischer Verkehrsbetriebe durch das Oligopol großer Unternehmen zu erwarten.            Dagegen können kleinere bis mittlere Bus- und Schienennetze von mittelständischen Unternehmen erfolgreich und effizient bedient werden. Für die Odenwaldbahn z.B. wird die Fa. Wissmüller einen Betriebshof in Michelstadt errichten.            Für einen fairen Wettbewerb mit Förderung des Mittelstandes sind bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen die Kriterien</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pünktlichkeitsstandards</li> <li>• Sauberkeitsstandards</li> <li>• Fahrgastinformation</li> <li>• Durchschnittsalter der Fahrzeuge (im SPNV)</li> <li>• Kundenorientierung</li> </ul> <p>besonders wichtig, da i.allg. kleinere Betreiber kundenorientierter sind, und im SPNV deutlich neuere Fahrzeuge als die DB verwenden.            Unnötige Auflagen, wie z.B. die farbliche Gestaltung der Fahrzeuge, sind zu vermeiden.</p>
	2.	Über gravierende Wettbewerbsverzerrungen zwischen privaten und kommunalen Unternehmen haben wir keine Kenntnisse.
	3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Übertragung der Aufgaben der LNG und insbesondere der lokalen Nahverkehrspläne an einen Verkehrsverbund hat sich <b>eindeutig nicht bewährt.</b> Negativbeispiel ist der Kreis Bergstraße und der VRN:</li> <li>• Wie 10 Jahre Erfahrung lehren, sind die Interessen der Aufgabenträger und des Verkehrsverbunds nicht identisch, häufig sogar entgegengesetzt.</li> <li>• Der Kreis kann in dieser Konstellation seine Interessen nicht wahrnehmen.</li> <li>• Der VRN liefert miserable lokale Nahverkehrspläne ab.</li> <li>• Die Kommunalpolitiker entwickeln kein Verantwortungsbewusstsein für den ÖPNV.</li> </ul>
	3.a)-f)	Auch uns interessieren diese Fragen brennend. Jedoch können wir sie nicht beantworten, da der RMV alle Zahlen unter Verschluss hält. Fragen Sie Herrn Sparmann. Der letzte RMV-Verbundbericht 2003 enthält dazu keinerlei Aussagen. Wir verweisen auf Antwort zu CDU 1, Partnerschaftsfinanzierung und CDU 3.



Partei	Lfd. Nr.	Unser Kommentar
	4.	Dem neu zu schaffenden „Hessentarif“ kommt eine zentrale Bedeutung im verbundübergreifenden Verkehr zu. Der Hessentarif wird von jedem Bahnhof/Haltestelle in Hessen ausgegeben und ist in allen Nahverkehrsangeboten in der jeweiligen Preiskategorie der Verbände gültig. In alle an Hessen angrenzende Verkehrsverbände benachbarter Bundesländer sind Übergangstarife aus dem RMV/NVV zu schaffen.
	4.1	Nach unserer Erfahrung der letzten 10 Jahre ist die Zusammenlegung von RMV und NVV nicht die zentrale Frage. Die ÖPNV-Kunden in Südhessen haben unter der miserablen Zusammenarbeit zwischen RMV (Geschäftsführer V. Sparmann) und VRN (Dr. Geschäftsführer W. Wagner bis 30.6.2005) zu leiden. Manifeste Folgen für die Fahrgäste und die Fahrgeldeinnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einstellung des Regional-Express auf der Hauptstrecke Frankfurt – Mannheim im Dez. 2002</li> <li>• Dramatischer Einbruch der Fahrgastzahlen zwischen Frankfurt und Mannheim, die Zahlen werden unter Verschluss gehalten</li> <li>• Kappung des Regional-Express Frankfurt – Hanau – Eberbach - Stuttgart im Dez. 2004 in Eberbach.</li> <li>• Dadurch wurden die Fahrgastzahlen auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn schlagartig mehr als halbiert.</li> <li>• Der Übergangstarif VRN/RMV im Odenwaldkreis hängt immer noch in der Luft.</li> </ul> Dieses Problem muß gelöst werden, jedoch nicht durch eine Zusammenlegung von RMV und VRN, denn dadurch werden die Probleme des RMV zu den innerhalb des VRN erforderlichen Abstimmungsprozessen zwischen drei Bundesländern hinzuaddiert.
	4.2	Schon der RMV ist zu groß, zu kundenfern, zu ineffizient, zu bürokratisch, zu weit weg vom Ort des Geschehens. Unserer Einschätzung nach ist der NVV wesentlich kundenorientierter.
	4.3	Wir glauben nicht an eine Einsparung durch Zusammenlegung, da <ul style="list-style-type: none"> <li>• weder der VRN noch der RMV ihre Sachaufgaben im Interesse der Kunden heute ausreichend wahrnehmen.</li> <li>• die Gefahr besteht, dass die ineffizienten Strukturen des RMV auf NVV und VRN übertragen werden</li> <li>• bei der Zusammenlegung erhebliche Kosten anfallen, z.B. durch die Neuorganisation der Verwaltungsstrukturen (und den damit verbundenen personellen und finanziellen Umstellungsaufwand), durch neue Fahrkartenautomaten u.v.m..</li> </ul>
	4.4	Schaffung eines Verbundes für den SPNV ist sinnvoll, siehe Antwort CDU 1. Die Auflösung der LNGs lehnen wir ab, da hier i.d.R. bessere Arbeit als beim RMV geleistet wurde.
SPD	1.	Wir verweisen auf die Antworten zu CDU 5.a) und FDP 1.
	2.	Keine Verletzung des Gleichbehandlungsgebots erkennbar. Entscheidend ist nicht der Gesetzestext, sondern die Praxis.
	3.	Bei kleineren Netzen (z.B. Busverkehr in Stadtteilen oder kleineren Gemeinden) könnte statt einer aufwendigen Ausschreibung ein vereinfachtes Verfahren, z.B. eine Bekanntmachung, angewendet werden. Unbedingt erforderlich sind hierbei: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transparenz der Vergabe und der Vergabegründe.</li> <li>2. Verpflichtung des Betreibers zur Einhaltung der Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtenzahl</li> <li>• Platzangebot</li> <li>• Durchschnittsalter der Fahrzeuge</li> <li>• Niederfluranteil</li> <li>• Behindertengerecht</li> <li>• Pünktlichkeitsstandards</li> <li>• Sauberkeitsstandards</li> <li>• Fahrgastinformation.</li> </ul> </li> </ol> Dies kann beispielsweise in Form einer Leistungsvereinbarung erfolgen. Die vier EuGH-Kriterien sind unzureichend, denn sie enthalten keine Verpflichtung des Betreibers zu diesen Kriterien.  Eine Direktvergabe mittlerer oder größerer Netze ist auf jeden Fall zu vermeiden, weil <ul style="list-style-type: none"> <li>• die notwendige Transparenz oft fehlt</li> <li>• immer der Verdacht von Kungelei im Raum steht</li> <li>• der Betreiber nicht gezwungen wird, kostensparend und kundenorientiert zu handeln.</li> <li>• die Einsparpotentiale für die öffentlichen Haushalte wesentlich größer sind, wenn ausgeschrieben wird und Vergleichsangebote vorliegen.</li> </ul> Eine direkte Vergabe großer Netze, wie in anderen Bundesländern an die DB, ist weder im Sinne des Landes, noch der Fahrgäste und wird daher von PRO BAHN strikt abgelehnt.
	4.	Wir verweisen auf die Antwort zu CDU 5.a)

Partei	Lfd. Nr.	Unser Kommentar
	5.	Entscheidend ist nicht der Gesetzestext, sondern die Praxis. Wir fordern weine stärkere Zielkontrolle des RMV durch das HMWVT und stärkere finanzielle Kontrolle des RMV durch das Finanzministerium.
	6.	Wahrscheinlich nicht. Die Erfahrung der vergangenen 10 Jahren hat gezeigt, dass wir den im bisherigen ÖPNV-Gesetz gesteckten Zielen nur innerhalb der Ballungsräume nähergekommen sind, außerhalb jedoch nicht in genügenden Maße.
	7.	Unsere Erfahrung der letzten 10 Jahre ist, belegt durch umfangreichen Schriftwechsel, daß Vertreter der hessischen Landesregierung es i.d.R. kategorisch ablehnen, Erfolgsmodelle aus andern Bundesländern zu analysieren und ggf. zu übernehmen. Stattdessen werden unbeirrt von Fakten Irrwege weiter beschritten, Mißerfolge (z.B. der minimale Fahrgastzuwachs des RMV im Vergleich zu Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz) schöngeredet, die offensichtlichen Erfolge anderer als nicht vergleichbar erklärt. Diese Beratungsresistenz gilt es aufzubrechen.
Allgemeine Anmerkung		Anmerkung zu §7(8) (Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die Aufgabenträger): Die Fahrgeldeinnahmen sollten nicht nur nach der Nutzung der Verkehrsleistungen, sondern auch nach der Erbringung der Leistungen verteilt werden (z.B. je zur Hälfte). Eine reine Aufteilung nach der Nutzung benachteiligt die ländlichen Gebiete mit niedrigeren Verkehrsaufkommen. Eine Erhöhung der Zahl der Fahrten – und damit eine Verbesserung des Angebotes – erreicht man nur, wenn auch die erbrachten Verkehrsleistungen honoriert werden.

**Redaktion:**

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg, e-mail: gienger@medianet-world.de  
Prof. Dr. Martin Schmidt, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt, e-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

**Vereins-Anschrift:**

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.  
Postfach 11 14 16  
60049 Frankfurt am Main  
info@hessen.pro-bahn.de

Arbeitsgemeinschaft  
Hessen

6

Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern | 60264 Frankfurt

Hessischer Landtag  
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr  
Rüdiger Hermanns  
Schlossplatz 1 - 3

65183 Wiesbaden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
Brief vom 24.05.2005Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
SPI/21-512/De/Ni/MG/Kä  
Hessisches ÖPNV\_Endfassung\_AG-BogenE-Mail  
h.debling☎ 069 2197-0  
1332Fax  
1485Frankfurt am Main  
05-06-20

**Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 19.01.1996:  
Entwurf eines Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) – Marktorientierte Direktvergabe - Anhörung der SPD Fraktion am 30.6.2005 – Drucksachen 16/3880 und 16/3753**

Sehr geehrter Herr Hermanns,

der Rechtsunterzeichner wird an der Anhörung teilnehmen.

Zu den einzelnen Punkten möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

**I. Gesetzentwurf gem. Drucksache 16/3880 vom 19.4.2005:**

Der Ansatz des neuen Gesetzesentwurfes, in Hessen mehr Effizienz im gesamten ÖPNV zu erreichen, ist zu begrüßen, insbesondere auch unter dem Aspekt der angespannten Haushaltssituation des Landes und der Kommunen. Öffentlicher Personennahverkehr ist kein Selbstzweck und muss ideologiefrei und bedarfsorientiert ausgestaltet werden, gerade vor dem Hintergrund der sicher auf Dauer angespannten Haushaltssituationen auf allen Ebenen. Dies kann nur durch einen konsequenten Ausschreibungswettbewerb erreicht werden, der sich auf die Elemente Preis und Qualität zugleich bezieht, in den Vergabeentscheidungen im Einzelfall allerdings auch die Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Aspekte erlaubt. Der vorgelegte Gesetzentwurf ist damit auf dem richtigen Weg. Dies gilt in gleichem Maße für die richtige Weichenstellung für einen diskriminierungsfreien Zugang Dritter zu ÖPNV-Infrastrukturen. Damit allerdings mittel- und langfristig auch das mittelständische Omnibusgewerbe in Hessen eine Überlebenschance hat, muss bei der Ausgestaltung und dem Vollzug darauf geachtet werden, dass der auch von den IHKs in Hessen unterstützte Weg in den Wett-

bewerb für alle Beteiligten nach gleichen Regeln bis hin zur Gestaltung der Angebotspreise nach kaufmännischen Prinzipien stattfindet.

Zu den einzelnen Paragraphen des Entwurfes zum neuen Hessischen ÖPNV-Gesetz nehmen wir wie folgt Stellung:

- § 4, Absatz 3: Natürlich ist dem öffentlichen Personennahverkehr eine „Umweltverträglichkeit“ nicht ohne weiteres abzusprechen; dies aber als besondere Stärke weiterzuentwickeln könnte nur in der Weise geschehen, dass generell auf ausgelastete Kapazitäten zu achten ist – leere Busse sind nicht umweltfreundlich.
- § 4, Absatz 5: Grundsätzlich ist den an dieser Stelle formulierten Ansprüchen an das Fahrpreissystem zuzustimmen. Fraglich ist, ob „Haustarife“, die dem Verbundtarif entgegenstehen, mit dem sehr weitgehenden „Bann“ des Widerspruchs zu öffentlichen Verkehrsinteressen zu belegen sind. Im Einzelfall möglicherweise berechnete Lösungen sollten weiter möglich sein.
- § 6, Absatz 4: Die Erklärung aller Aufgabenträgerorganisationen zu „Trägern öffentlicher Belange“ erscheint uns zu weitgehend und kompliziert unnötig Genehmigungsverfahren. Es sollte bei der heutigen Regelung bleiben, nach der die Verbünde Träger öffentlicher Belange sind und diese die Abstimmung bei regional bedeutsamen Vorhaben mit den übrigen Aufgabenträgern wahrnehmen. Dies geht im Übrigen aus § 7, Absatz 4, auch hervor.
- § 8, Absatz 2: Wir begrüßen ausdrücklich, dass hier auf die Bedeutung und die notwendige Bewahrung der mittelständischen Strukturen im ÖPNV hingewiesen und dies auch in der Begründung näher erläutert und insbesondere auch auf die Bedeutung des Zuschnitts von Ausschreibungen in mittelstandsfreundlich zugeschnittenen Leistungspaketen eingegangen wird. Zur Schaffung gleicher Wettbewerbsvoraussetzungen und damit zur Chancenwahrung auch für mittelständische Unternehmen des privaten Busgewerbes ist es von überragender Bedeutung, kostendeckende Angebote bei Ausschreibungen sicherzustellen. Denn das private Omnibusgewerbe hat in aller Regel nicht die Möglichkeit wie große und oft auch überregional agierende Anbieter, zur Sicherstellung des Markteintritts nicht kostendeckende Angebote abzugeben und diese durch andere Unternehmensbereiche kalkulatorisch auszugleichen. Wenn es jenseits betriebswirtschaftlich gerechtfertigter Kalkulationsgrundlagen und der Gestehungskosten möglich ist erfolgreich zu bieten, werden viele private Unternehmen und auch Kooperationen auf Dauer keine Chance haben. Wir begrüßen deshalb, dass in der Begründung hierzu ein klarstellender Passus eingefügt wurde. Die weitere Entwicklung des ÖPNV – Marktes hat gezeigt, dass es durchaus Tendenzen gibt, dass die am Ende ursprünglich kommunal dominierten Nahverkehrsmonopole durch private bzw. privatrechtlich organisierte Oligopole ersetzt werden könnten und damit die ursprüngliche Zielsetzung des Überganges in den Wettbewerb konterkariert würde. Hiergegen müssen im neuen hessischen ÖPNV – Gesetz Sperrmechanismen vorgesehen werden, möglicherweise notfalls durch Marktanteilsbegrenzungen.

- § 8, Absatz 3: Die Bestimmung, dass Aufgabenträgerorganisationen nicht gleichzeitig Transportunternehmer im Sinne des allgemeinen Eisenbahngesetzes oder des Personenbeförderungsgesetzes sein dürfen, ist ausdrücklich zu begrüßen. Damit erfolgt eine klare Trennung von Besteller- und Erstellerebene. Eine Präzisierung wäre jedoch wünschenswert, im Gesetz selbst oder in der Begründung, nach der klargestellt wird, dass Aufgabenträgerorganisationen auch nicht an entsprechenden Unternehmen beteiligt sein dürfen.
- § 10: Wir begrüßen ausdrücklich die Aufnahme der Bestimmung, dass bei „geförderten“ Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der diskriminierungsfreie Zugang nach dem Beispiel des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für alle ÖPNV – Unternehmen sichergestellt werden muss und insoweit das Fehlen entsprechender Regelungen im Personenbeförderungsgesetz ausgeglichen werden soll.
- §§ 11 und 12: Die Finanzierungsregeln sind nicht transparent genug. Die Aufgabenträger sollen danach zwar die finanziellen Grundlagen unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes sichern, eine Höhe oder ein Verteilungsschlüssel fehlt jedoch. Zwar sollen mehrjährige Budgetvereinbarungen getroffen werden können, über Höhe und Struktur wird jedoch keine Aussage getroffen. Damit ist für Politik und Öffentlichkeit nicht nachvollziehbar mit welchen Mitteln in Zukunft zu rechnen ist. Die Entwicklung zum Besteller-/Erstellerprinzip hat in den letzten Jahren zwangsläufig zu zusätzliche Verwaltungsstrukturen geführt und spürbare Regiekosten verursacht. Es muss klargestellt werden, dass der Anteil der Regiekosten auf ein angemessenes Verhältnis zu den Aufwendungen für Verkehrsleistungen und Infrastruktur begrenzt wird.
- § 13: Unseres Erachtens gehört eine Aussage zu Fragen der Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung nicht in ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr, wohl aber sollte sich der Anspruch einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsplanung an die Gestaltung der Nahverkehrspläne richten. Dies ist auch in § 14, Absatz 2 geschehen.
- § 14: Es ist oft zu beobachten, dass die in Nahverkehrsplänen formulierten Qualitätsstandards zu schematisch sind. So werden bspw. i.d.R. Niederflurfahrzeuge vorgegeben, obwohl andererseits aufgrund der langen Reiseweiten und -zeiten diese nicht das geeignete Fahrzeug sind, weil sie weniger Sitzplätze haben. Auch werden bspw. standardmäßig Klimaanlage vorgeschrieben, was zu erheblichen zusätzlichen Kosten führt, ohne dass in einzelnen Fällen dem ein hinreichend umfassender Einsatz entgegensteht. Wir regen also an, dass im Gesetz oder in der Begründung an geeigneter Stelle formuliert wird, dass Nahverkehrspläne auch auf besondere lokale Anforderungen abgestimmt werden sollen, bspw. in Abs. 2, 1. Satz.
- § 14 Abs. 2: Wir begrüßen, dass nun auch im ÖPNV – Gesetz hierzu das Prinzip der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verankert wird, ebenso, dass mit der Nahverkehrsplanung auch Prioritäten bei den Investitionen gesetzt werden.

- § 14, Absatz 5: Die Aussage, dass spätestens alle 5 Jahre darüber zu entscheiden sei, ob ein neuer Nahverkehrsplan aufgestellt wird, impliziert, dass auch eine Fortschreibung insgesamt unterbleiben kann. Aus unserer Sicht wäre es schon wichtig, wenn die Aufgabenträger gezwungen würden, in regelmäßigen Abständen (was auch mehr als 5 Jahre sein könnte) darzulegen, welche Prioritäten mit welchen Investitionen sie vornehmen wollen.

## II. Drucksache 16/ 3753 – Antrag der SPD-Fraktion zur „Markorientierten Direktvergabe“

Der Antrag der SPD – Fraktion schlägt das Instrument der „Markorientierten Direktvergabe“ als Vergabeinstrument im Wettbewerb vor, soweit dies nicht private Marktteilnehmer betrifft. Dabei wird allerdings kein Vorschlag unterbreitet, wie dies im vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommen werden und wie dieses Verfahren definiert werden soll.

Die Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern lehnt ein solches Verfahren ab, weil es mit dem grundsätzlichen Ziel des Wettbewerbs im ÖPNV nicht in Einklang zu bringen ist und zu Wettbewerbsnachteilen Privater führt. Nur Wettbewerb, der allen Marktteilnehmern nach gleichen Regeln den Marktzugang gewährt, kann sicherstellen, dass die öffentliche Aufgabe „Sicherstellung eines mobilitätssichernden Nahverkehrsangebotes“ so erledigt werden kann, dass ein politisch erwünschtes und definiertes Leistungsangebot Leistungen zu geringsten Belastungen für die Haushalte bzw. eine definierte Haushaltsausstattung zu „maximalem ÖPNV“ führt. Ein solches Instrument würde daher auch nicht den im Entwurf des hessischen ÖPNV-Gesetzes formulierten Zielen entsprechen.

Ein solches Verfahren ist im deutschen Vergaberecht nicht vorgesehen, diskriminiert wesentliche Teile der am Markt beteiligten und führt zu einem gespaltenen Markt. Die Zulassung dieses Zieles würde daher unmittelbar zu erheblicher Rechtsunsicherheit für alle am Markt Beteiligten führen.

## III. Ergänzende Fragen der Fraktion der Grünen gemäß Anhörschreiben vom 24.05.2005

zu I:

Hier verweisen wir auf unsere Ausführungen zu § 8 Abs. 2 des Gesetzentwurfes. Wir halten die hessische Erlasslage hierzu für ausreichend, allerdings sollte mit Blick auf die denkbare Entwicklung hin zu nicht erwünschten Oligopolen auf der Basis des § 8 Abs. 2 die Erlasslage in geeigneter Weise ergänzt werden. Diese Entwicklung lässt sich jedoch am einfachsten verhindern, in dem man die Teilhabemöglichkeiten des privaten Omnibusgewerbes durch mittelstandfreundliche Ausschreibungsverfahren absichert.

zu II:

Wir halten grundsätzlich die Wahrung der Fahrgastrechte auf der Basis des aktuellen Rechts und des Beschwerdemanagements der Verbände für ausreichend und sehen

keinen gesetzlichen Regelungsbedarf. Im Bezug auf Kundenorientierung agieren die Verkehrsunternehmen und -verbände bereits im eigenen unternehmerischen Interesse. Aus unserer Sicht ist ein Auffangsystem bei Störungen mit freiwilligen Leistungen, wie zum Beispiel Kundencharta oder Mobilitätsgarantien besser geeignet, flexibel auf die Bedürfnisse des Marktes zu reagieren, als gesetzliche Regelungen. Die Einrichtung von Schlichtungsstellen schafft Bürokratie und zusätzliche Kosten und ist aufgrund der praktizierten Kundenausrichtung der Unternehmen nicht erforderlich.

zu III:

Wir begrüßen die Befreiung des ÖPNV Gesetzes von den eher ideologisch motivierten Zielbestimmungen im alten (bzw. jetzt noch geltenden) § 1. Bei Ausbau und Finanzierung der Verkehrswege sind die Stärken der jeweiligen Systeme zu entwickeln; dem stünde ein einseitiger Programmsatz zugunsten eines Systems entgegen, zumal die Weiterentwicklung von Verkehrsmanagementsystemen auf alle zugreift und diese optimiert.

Das ÖPNV – Grundangebot sollte nicht einseitig an die Schiene gebunden werden; beide Systeme sind je nach den lokalen Gegebenheiten in der Lage, die notwendigen Leistungen zu erbringen; Maßstab sollten dabei neben der zu definierenden Qualität die Nachfragpotentiale und die Haushaltslage- bzw. Belastung sein.

#### **IV. Ergänzende Fragen der CDU-Fraktion gemäß Anhörschreiben vom 01.06.05**

zu 1:

Wir halten es für richtig, dass der vorgelegte Gesetzentwurf die bisher geltenden Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger beibehält; als gewisse Schwäche würden wir sehen, dass die Entscheidungsfindung in den Beschlussgremien für die Öffentlichkeit intransparent scheint.

zu 2:

Wir befürworten das Besteller-Erstellerprinzip (§ 9 des Entwurfs).

zu 3:

Hier verweisen wir auf unsere Ausführungen in unserer Stellungnahme zu den § 11 und 12 und die darin formulierte Kritik der schwierigen Nachvollziehbarkeit für Politik und Öffentlichkeit.

zu 4:

Wir begrüßen ausdrücklich die Aufnahme der Bestimmung, dass bei geförderten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen der diskriminierungsfreie Zugang sichergestellt werden muss (vergleiche auch unsere Ausführungen in unserer grundsätzlichen Stellungnahme zu § 10).

zu 5:

Wir halten die Vergabe von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren grundsätzlich für den richtigen Weg. Zwingend formuliert werden sollten die geforderten Qualitätsstandards, die zugleich stärker als bisher auf besondere lokale Anforderungen abgestimmt werden sollten (vergleiche unsere Ausführungen in der

Grundsatzstellungnahme zu § 14). Wir verweisen außerdem auf unsere Grundsatzausführungen zu § 8 Abs. 2, in der wir auf die Gefahr der Entwicklung von Oligopolen hingewiesen haben und die Notwendigkeit, dies durch geeignete Mechanismen möglichst in den Ausschreibungsverfahren selbst zu verhindern.

#### **V. Ergänzende Fragen der SPD-Fraktion gemäß Anhörschreiben vom 01.06.05**

Wir verweisen auf unsere Grundsatzausführungen in unserer Stellungnahme und ergänzen wie folgt:

Wir sehen den vorgelegten Gesetzentwurf durchaus als geeignet an, künftig in Hessen zu einem fairen Wettbewerb zu kommen, wenn Mechanismen vorgesehen werden, die sicherstellen, dass mittel- und langfristig Oligopolbildung vermieden wird. Im Gesetzentwurf selbst können wir zunächst keine Passage erkennen, die per se das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber verletzt. Zur Frage der marktorientierten Direktvergabe verweisen wir auf unsere Ausführungen zur Drucksache 16/3753 auf Seite 4 dieses Schreiben. Dementsprechend können die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe ebenso wenig akzeptiert werden. Zur Frage der Finanzierungsregelungen (§ 11/12) verweisen wir auf unsere Stellungnahme.

Wir sehen keine grundsätzlichen Hinderungsgründe, die in § 4 (allgemeine Anforderungen) genannten Ziele als erreichbar zu betrachten. Der Kern muss sein, dass auf Dauer nachhaltig mittelständische Strukturen im ÖPNV-Markt in Hessen gesichert werden können. Hierauf muss Augenmerk gelegt werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu § 8 Abs. 2.

Die von der Landesregierung vorgelegten „Eckpunkte für den Wettbewerb“ spiegeln die Grundelemente des vorliegenden Gesetzentwurfes wieder und sind grundsätzlich zu akzeptieren. Wichtig erscheint auch hier, dass diese fortgeschrieben werden müssen mit dem Ziel, die sich abzeichnende Gefahr der Oligopolbildung zu minimieren. Ansätze hierfür sind erkennbar in der Fortschreibung dieser „Eckpunkte“ in der Fassung 24. Mai 2004.

#### **VI. Ergänzende Fragen der FDP-Fraktion gemäß Anhörschreiben vom 01.06.05**

*Themenkomplex Wettbewerb:*

zu 1:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in unserer Grundsatzstellungnahme zu § 8 Abs. 2.

zu 2:

Zur Frage der Konkurrenz privater Verkehrsunternehmen und privatrechtlich organisierter Kommunalen ist zunächst aus unserer Sicht darauf hinzuweisen, dass immer dann, wenn - insbesondere mittelständische - private Verkehrsunternehmen so gut oder besser als kommunale Unternehmen eine Verkehrsleistung erbringen können, den privaten Verkehrsunternehmen der Vorzug zu geben ist. Bis zu dieser grundsätzlichen



Umstellung müssen die kommunalen Unternehmen als logische Konsequenz auf dem Weg in den Wettbewerb legitimerweise versuchen, nach privatwirtschaftlichen Regeln am Wettbewerb teilzunehmen. Es ist aber dringend darauf zu achten, dass bei den am Wettbewerb beteiligten Gruppen sicherzustellen ist, dass die Kalkulationsgrundlagen für die Angebote ausschließlich auf der Grundlage kaufmännischer Prinzipien ermittelt wurden.

zu 3:

Wir glauben nicht, dass lokale Nahverkehrspläne in regionale integriert werden können. Zentraler Punkt der Erstellung lokaler Nahverkehrspläne ist die politische Rückkopplung hinsichtlich der Finanzierbarkeit bzw. hinsichtlich der Bereitschaft, bestimmte Mittel zur Verfügung zu stellen. Dieses Prinzip kann bei einer Integration in die regionalen Verkehrspläne nicht gewährleistet sein.

*Themenkomplex Verkehrsverbünde:*

zu 3:

Diese Frage richtet sich an die Verbünde bzw. Verkehrsträger selbst.

zu 4:

Wir haben bereits bei der Konstruktion der hessischen Verkehrsverbünde Zweifel gehabt, ob diese, zumindest der RMV, nicht zu groß und umfangreich geraten sind. Umso weniger glauben wir, dass die Zusammenführung in einen hessischen Verbund hinsichtlich der Abstimmungs- und Finanzierungsmechanismen noch beherrschbar ist. Soweit dies nur hinsichtlich des Schienenpersonennahverkehrs gelten sollte, würde dies zu einer erheblichen Erschwerung der unverzichtbar notwendigen Abstimmung zwischen Bus und Schiene an den Schnittstellen führen. Insoweit halten wir es auch nicht für sinnvoll (zu 4.4.), und auch nicht für Ziel führend, die lokalen Verkehrsorganisationen aufzulösen und deren Aktivitäten auf die bisherigen Verbünde zu übertragen. Insoweit verweisen wir auf unsere vorstehende Antwort zum Themenkomplex Wettbewerb/ Ziffer 3.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft hessischer  
Industrie- und Handelskammern  
Büro der Arbeitsgemeinschaft

  
Astrid Bischoff  
Leiterin

Industrie- und Handelskammer  
Frankfurt am Main  
Geschäftsfeld Standortpolitik I

  
Dr. Hans-Peter Debling  
Federführer

**Karl-Heinz Zimmermann**  
**Vorstandsmitglied**



Hessischer Landtag  
Herrn  
Rüdiger Hermanns  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Wirtschaft und Verkehr  
Schlossplatz 1 – 3

65183 Wiesbaden

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Tel./Fax	E-Mail	Frankfurt/Main
			+49 69 7536 238 +49 69 7536 449	personenverkehr@transnet.org	20. Juni 2005

### **Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET**

Sehr geehrter Herr Hermanns,

anbei übersenden wir Ihnen die Stellungnahme der TRANSNET zum vorliegenden Gesetzesentwurf sowie zu denen im Landtag vertretenden Parteien übersandten Fragekatalog.

Ebenfalls überlassen wir Ihnen nachfolgende weitere Unterlagen, die im Zusammenhang mit unserer jetzigen Stellungnahme zu sehen sind.

- Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET zum Entwurf der Landesregierung vom 04.10.2004 eines Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen;
- Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET vom 16.07.2004 zu den Hinweisen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12.03.2004 zu den Konsequenzen aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 24.07.2004 in der Sache Altmark Trans (Rs C-280/00)

Weiterhin haben wir Ihnen informationshalber weitere Unterlagen der TRANSNET - die im Kontext zur angesprochenen Thematik stehen – beigefügt. Dies sind im Einzelnen:

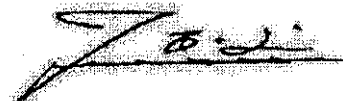
- Gemeinsames Positionspapier der TRANSNET und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) zu den Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb vom April 2002;

- Die ähnlich lautende gemeinsame Erklärung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb vom September 2004;
- Die von TRANSNET unterstützte Stellungnahme und Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 18.01.2005 zum Gesetzesantrag des Landes Nordrhein-Westfalen für einen „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Fahrgastrechte“ vom 10.11.2004

Wir werden Ihnen in Kürze mitteilen, wer für die Gewerkschaft TRANSNET an der Anhörung am 30.06.2005 teilnehmen wird.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Karl-Heinz Zimmermann

**Anlagen**



## **Einschätzungen und Forderungen der Gewerkschaft TRANSNET zum Entwurf des Hessischen ÖPNV- Gesetzes**

**Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET zum  
Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz  
über den öffentlichen Personennahverkehr in  
Hessen (ÖPNVG) vom 19. April 2005 (Drucksache  
16/3880), zum Antrag der SPD-Fraktion betreffend  
Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs  
durch marktorientierte Direktvergabe vom 8. März  
2005 (Drucksache 16/3753) und zu den Fragen der  
Fraktionen des Hessischen Landtages für die  
Anhörung am 30. Juni 2005**

### **Gewerkschaft TRANSNET**

Hauptvorstand  
Zentrale Berlin  
Chausseestraße 84  
10115 Berlin

☎ 030/424390-81  
☎ 030/424390-60

[verkehrspolitik@transnet.org](mailto:verkehrspolitik@transnet.org)  
Internet: <http://www.transnet.org>  
Stand: 20. Juni 2005

Hauptvorstand  
Branche Personenverkehr  
Weilburger Straße 24  
60326 Frankfurt/Main

☎ 069/7536-238  
☎ 069/7536-449

[personenverkehr@transnet.org](mailto:personenverkehr@transnet.org)

Servicebüro Süd-West

Güterstraße 1  
60327 Frankfurt/Main

☎ 069/97580-00  
☎ 069/97580-25

[sb.frankfurt@transnet.org](mailto:sb.frankfurt@transnet.org)

Dieser Stellungnahme sind folgende Unterlagen angehängt:

- Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET zum Entwurf der Landesregierung vom 04.10.04 eines Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen;
- Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET vom 16.07.04 zu den Hinweisen des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12.03.04 zu den Konsequenzen aus dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 24.07.03 in der Sache Altmark Trans (Rs C-280/00);
- Gemeinsames Positionspapier der TRANSNET und der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) zu den Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb vom April 2002;
- Die ähnlich lautende gemeinsame Erklärung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und der Gewerkschaft TRANSNET zu den Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb vom September 2004;
- Die von TRANSNET unterstützte Stellungnahme und Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 18.01.05 zum Gesetzesantrag des Landes Nordrhein-Westfalen für einen „Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Fahrgastrechte“ vom 10.11.04.

### **1. Generelle Einschätzung des Gesetzentwurfs**

Die Gewerkschaft TRANSNET begrüßt, dass die Hessische Landesregierung den Entwurf zur Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (im Folgenden HÖPNVGE bezeichnet) auf Vorschlag der Gewerkschaft TRANSNET an folgenden Stellen geändert hat:

- Definition einer im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichenden Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge in § 4 Absatz 1. TRANSNET schlägt hierzu weiterhin vor, wie in der ersten Stellungnahme zum HÖPNVGE dargestellt, direkt den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge in § 2 Absatz 1 aufzunehmen.
- Aufnahme der allgemeinen Anforderung nach Anschluss- und Übergangssicherheit in § 4 Absatz 2.

Im Übrigen erhält TRANSNET die Vorschläge aus seiner vorhergehenden Stellungnahme weiterhin aufrecht. Dies betrifft insbesondere folgende Sachverhalte:

- Aufrechterhaltung der Zielbestimmung und der Rolle des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr;
- Erforderliche Zweckbindung der vom Bund überwiesenen Regionalisierungsmittel und der Landesmittel für die NE-Bahnen für die Aufrechterhaltung und Verbesserung eines angemessenen Angebots im ÖPNV und insbesondere im SPNV;
- Aufrechterhaltung der Rolle des SPNV als Rückgrat des ÖPNV.

Darüber hinaus weist TRANSNET darauf hin, dass die durch das Gesetz beabsichtigte Normensetzung nach Trennung der Aufgaben der

Aufgabenträgerorganisationen und der Verkehrsunternehmen („Besteller-Ersteller-Prinzip“) sich nach Ansicht von TRANSNET nicht mit der Bereitstellung von Fahrzeugpools verträgt. Dies ist eine unternehmerische Aufgabe und deshalb werden durch eine Funktionsübernahme durch die Aufgabenträgerorganisationen unternehmerische Spielräume behindert. Weiterhin führt dies zu hohen Risiken für die Aufgabenträgerorganisationen und trägt mit dazu bei, dass der von der Landesregierung beabsichtigte Wettbewerb insbesondere über die Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten ausgetragen wird. Zu dieser Thematik wird auch in Bezug auf die Frage 2 der CDU-Fraktion und die Frage 7 der SPD-Fraktion Stellung genommen.

In Bezug auf die Setzung von Sozial- und Qualitätsstandards im Wettbewerb hat TRANSNET mit Schreiben vom 11.10.04 den Hessischen Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gebeten, eine ähnliche Erklärung wie mit dem Land Brandenburg zu den Anforderungen an den SPNV im Wettbewerb mit TRANSNET abzuschließen. Zum Bedauern von TRANSNET steht der zuständige Minister dieser Bitte jedoch bisher ablehnend gegenüber.

Dass das Anliegen der Gewerkschaft TRANSNET gerade im Land Hessen berechtigt ist, zeigen die negativen Auswirkungen des Ausschreibungswettbewerbs für Fahrgäste und Beschäftigte, die sich insbesondere durch Wettbewerbsverfahren für die Busverkehre ergeben haben. Hierbei sind insbesondere die Wettbewerbsvergaben für die Busverkehre im Raum Fulda zu nennen. Dort spielten Qualitäts- und Sozialstandards gegenüber dem Preiskriterium eine weitaus zu geringe Rolle. TRANSNET hat sich deshalb aktiv u.a. mit dem Fachverband Omnibusverkehr Hessen an öffentlichen Protesten gegen dieses Vorgehen beteiligt. Hierzu fanden insbesondere am 04.12.04 und am 04.06.05 Demonstrationen in Wiesbaden statt.

Der vorgelegte Gesetzentwurf sollte deshalb an entscheidenden Stellen nachgebessert werden. Die gesetzlichen – wie korrespondierend auch die finanziellen - Rahmenbedingungen sollten so gestaltet werden, dass ausreichend Vorsorge gegen ein drohendes Ausbreiten eines Dumpingwettbewerbs verhindert wird.

Dieser wäre für den Wirtschaftsstandort Hessen schädlich und könnte auch bedenkliche Signale für andere Bundesländer und die im Jahr 2007 anstehende Novellierung des Regionalisierungsgesetzes auf bundesdeutscher Ebene setzen. Deshalb misst TRANSNET der Verabschiedung des novellierten Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) auch eine hohe bundespolitische Bedeutung bei.

TRANSNET appelliert an die Landtagsfraktionen und die Hessische Landesregierung, den Gesetzentwurf im Sinne des Wirtschaftsstandortes, der Beschäftigten und der Fahrgäste in diesem Sinne nachzubessern. Dabei sollte auch die über die Landesgrenzen hinausragende Bedeutung dieses Gesetzes beachtet werden. Die Landesregierung sollte diese Verantwortung stärker erkennen und im Hessischen Landtag und darüber hinaus im Dialog mit den betroffenen Fahrgästen, Gewerkschaften, Unternehmen und Aufgabenträgerorganisationen eine breite politische Mehrheit für ein novelliertes HÖPNVG anstreben.

Politische Zielstellung sollte ein qualitativ hochwertiger ÖPNV und SPNV sein und nicht die flächendeckende und möglichst schnelle Durchsetzung eines Ausschreibungsregimes mit bereits sichtbaren negativen Auswirkungen auf Qualitätsleistungen sowie Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten. Diese negativen Auswirkungen sind bereits als Folge der Ausschreibungsverfahren für Busverkehre sichtbar. TRANSNET appelliert deshalb an die Landesregierung, diesen problematischen Weg nicht weiter zu verfolgen.

Bei der Beantwortung der Fragen der Landtags-Fraktionen, dabei insbesondere in der Antwort zu Frage 5.b) der CDU-Fraktion, geht diese Stellungnahme auf die notwendigen Bedingungen für Ausschreibungen ein. Ein solchermaßen gestalteter Wettbewerb unter Einhaltung der notwendigen Sozial- und Qualitätsstandards würde die politische Unterstützung der TRANSNET finden.

## **2. Beantwortung der Fragen der Landtagsfraktionen**

Im Folgenden werden die Fragen der einzelnen Landtagsfraktionen beantwortet, zu denen TRANSNET eine politische Position vertritt bzw. zu denen TRANSNET Informationen vorliegen. Die Beantwortung erfolgt in der Reihenfolge der jeweiligen Stärke der Fraktionen.

### **Zu den Fragen der CDU-Fraktion**

Frage 2: Befürworten Sie das im Gesetzentwurf verankerte Besteller-Ersteller-Prinzip?

TRANSNET befürwortet dieses Prinzip. Dieses steht jedoch nach Ansicht von TRANSNET im Widerspruch zu der bereits durchgeführten und verstärkt beabsichtigten Landesförderung von Fahrzeugpools und Werkstätten der Aufgabenträgerorganisationen, wie dies in den Eckpunkten für den Wettbewerb des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung ausgeführt ist. Auf diesen Aspekt wird in Bezug auf die Frage 7 der SPD-Fraktion eingehender Stellung genommen, da hier explizit nach der Auffassung zu den Eckpunkten gefragt ist.

Frage 3: Halten Sie es für richtig, dass die konsumtiven Fördermittel in mehrjährigen Budgets als zielorientierte, statt maßnahmenbezogene Förderung an die Aufgabenträgerorganisationen weitergegeben werden?

Im Prinzip ist dieses Prinzip zu begrüßen. Hierdurch können staatliche Gelder effizienter eingesetzt werden.

Von TRANSNET deutlich kritisiert wird jedoch in diesem Zusammenhang, dass die Zielbestimmung für den ÖPNV im Gegensatz zum bisher gültigen HÖPNVG deutlich ausgedünnt werden soll. TRANSNET hat hierzu in der letzten Stellungnahme zum HÖPNVGE Vorschläge für die Veränderung des Gesetzes in den §§ 3, 4 und 13

unterbreitet. Ähnlich wie bei der Umweltpolitik sollte es auch für den ÖPNV entsprechende Qualitätsziele geben.

Des Weiteren wird zu diesem Aspekt in der Beantwortung des Fragenkomplexes III der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nochmals eingegangen. Eine klare, auch gesetzliche, Vorrangstellung des ÖPNV und SPNV ist ein wichtiges Element, um Dumpingwettbewerb zu verhindern und verkehrliche Probleme zu lösen. In diesem Sinne sollte auch die Initiative der Landesregierung für ein staufreies Hessen ergänzt werden.

Zur Verhinderung eines solchen Dumpingwettbewerbs gehört neben der effizienten Verwendung öffentlicher Mittel jedoch auch die Bereitstellung ausreichender Mittel. Diese werden für den SPNV vom Bund im ausreichenden Maße den Bundesländern über die Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt. Nicht alle diese Gelder werden jedoch von den Bundesländern der vorgesehenen Zweckbestimmung zugeführt. Bisher fehlt die aus Sicht von TRANSNET notwendige gesetzliche Zweckbestimmung für den SPNV und die Berichtspflicht für die Verwendung dieser Gelder. TRANSNET fordert deshalb, dass eine solche gesetzliche Norm auf Bundes- und im Vorfeld auf Landesebene eingeführt wird. Die Gelder des Bundes, die der Bund den Bundesländern über die Regionalisierungsmittel insbesondere für den SPNV zur Verfügung stellt, müssen in voller Höhe ihrer gesetzlichen Zweckbestimmung zugeführt und hierüber muss Bericht geleistet werden. TRANSNET hat in diesem Zusammenhang in der letzten Stellungnahme zum HÖPNVGE einen Vorschlag für einen neuen § 11 Absatz 2 unterbreitet.

Frage 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?

Mit der Verabschiedung des 3. Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde auf Bundesebene mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates eine gesetzliche Lösung zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Die Schaffung einer zusätzlichen gesetzlichen Norm auf Landesebene ist deshalb aus Sicht von TRANSNET nicht notwendig.

Frage 5 a): Halten Sie die Vergabe von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vom Grundsatz her für den richtigen Weg?

Verkehrspolitisches Hauptziel von TRANSNET im Bereich des ÖPNV und SPNV ist die Gewährleistung eines attraktiven ÖPNV und SPNV. Hierzu kann auch der Wettbewerb eine positive Rolle spielen. Ein Dumpingwettbewerb würde jedoch zu Lasten der Beschäftigten und Fahrgäste gehen und wird deshalb von TRANSNET entschieden abgelehnt.

TRANSNET spricht sich für die Ausschöpfung der Möglichkeiten für die Vergabe von SPNV-Verkehren nach der Vergabe-Verordnung des Bundes aus. Dies bedeutet,



dass für den Zeitraum bis 2015 für den SPNV auch in Hessen marktorientierte Direktvergaben ohne wettbewerbliche Ausschreibung möglich sein müssen.

In Bezug auf den Busverkehr vertritt TRANSNET die Ansicht, dass auch hier marktorientierte Direktvergaben möglich sein sollten. In Bezug auf die eigenwirtschaftlichen Verkehre vertritt TRANSNET die Ansicht, dass diese weiterhin nur der Genehmigung unterliegen sollten. In diesem Zusammenhang wird auf die TRANSNET-Stellungnahme vom 16.07.04 zum Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12.03.04 hingewiesen. TRANSNET ist der Auffassung, dass Ausgleichsmaßnahmen für Leistungen der Verkehrsunternehmen, die vom Markt nicht vergütet werden, nicht als Beihilfen anzusehen sind, und deshalb als betriebliche Erlöse angesehen werden sollten. Dies betrifft Ausgleichsleistungen für den Transport von Schülern und Behinderten, für verbundbedingte Belastungen und für Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten.

Zum Thema marktorientierte Direktvergabe wird zudem auf die Beantwortung der Frage 3 der SPD-Fraktion verwiesen, da diese explizit dieses Thema anspricht.

Frage 5 b): Welche Bedingungen sollten in den Ausschreibungen zwingend formuliert werden?

TRANSNET hat sich bereits im April 2002 in einem gemeinsamen Positionspapier mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) detailliert zu den Anforderungen an den SPNV im Wettbewerb geäußert. Leitgedanke ist die Nutzung der zunehmenden Wettbewerbsintensität im Bereich des SPNV zur Steigerung von Qualität und Leistung. Beide Seiten haben in dem Papier anspruchsvolle Qualitätsstandards zu den Themen Sicherheit, Verkehrsversorgung / Erreichbarkeit / Behindertengerechter Zugang, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und Integration, Sauberkeit sowie Fahrgastinformation, -betreuung und Mobilitätsberatung aufgeführt. In Bezug auf die Sozialstandards spricht sich das Papier für gesetzliche Maßnahmen zur Sicherung der sozialen Bedingungen der Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel aus. Eine ähnlich lautende Erklärung wurde im September 2004 mit dem Verkehrsministerium in Brandenburg geschlossen. Der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat es zum Bedauern von TRANSNET bisher abgelehnt, eine gemeinsame Erklärung in diesem Sinne zu unterstützen.

Auf die generelle Problematik, die sich in Hessen stellt, wurde in der hier vorgelegten Stellungnahme unter Punkt 1 bereits hingewiesen.

Generell mit den anderen betroffenen Gewerkschaften im DGB fordert TRANSNET die Verabschiedung eines Tariftreugesetzes. So lange dieses auf Bundesebene nicht verabschiedet wird, fordert TRANSNET die Verabschiedung derartiger Gesetze auf Landesebene. Entsprechende Landesgesetze, die für den Bereich des ÖPNV bzw. SPNV gelten, sind in den Bundesländern Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein gültig. Hilfsweise sollten die Aufgabenträgerorganisationen im Land Hessen die Einhaltung von Tarifverträgen zur Bedingung für die Teilnahme an Ausschreibungsverfahren machen. Die entsprechende politische Bereitschaft hierzu ist nach entsprechenden Gesprächen von TRANSNET z.B. im Land Rheinland-Pfalz vorhanden.

**Zu den Fragen der SPD-Fraktion und zu dem Antrag der SPD-Fraktion betreffend Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Marktorientierte Direktvergabe (Drucksache 16/3753)**

Frage 1: Wie wird von Ihnen die durch das neue Gesetz entstehende Wettbewerbssituation eingeschätzt? Ist künftig in Hessen mit einem „fairen“ Wettbewerb zu rechnen?

Wie bereits im ersten Teil dieser Stellungnahme und in der Antwort zur Frage 5 b) der CDU-Fraktion ausgeführt, bestehen von Seiten von TRANSNET erhebliche Befürchtungen, dass es in Hessen nicht zu einem „fairen“ Wettbewerb kommt. Stattdessen findet durch die entsprechenden wettbewerblichen Vergabeverfahren und -entscheidungen bei Busverkehren bereits konkret einen Dumpingwettbewerb auf Kosten der Fahrgäste und Beschäftigten statt.

Ohne die entsprechenden Textstellen zu wiederholen bzw. entsprechenden Ausführungen vorzugreifen, sieht TRANSNET insbesondere folgende problematischen Punkte im Gesetzentwurf:

- Keine Zweckbindung und Berichtspflicht für die Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel;
- Streichung der gesetzlichen Zielbestimmungen und die Rolle für den ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Dieses Thema wird detaillierter in Bezug auf den Fragenkomplex III der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beantwortet, da hier explizit dazu gefragt wurde;
- Streichung der Rolle des SPNV als Rückgrat des ÖPNV. Dies birgt die Gefahr erheblicher Qualitätseinschränkungen für die Fahrgäste mit der Folge zurückgehender Fahrgastzahlen für den ÖPNV insgesamt.

Hinzu kommt, wie bereits ausgeführt, eine fehlende gesetzliche Norm zur Einhaltung der Tarifverträge. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des von der Landesregierung anvisierten generellen Ausschreibungswettbewerbs bedenklich.

Auch für untergesetzliche Absprachen und politische Willenserklärungen zur Verhinderung eines Dumpingwettbewerbs ist die Landesregierung zum Bedauern von TRANSNET bisher nicht bereit.

Begrüßt wird jedoch ausdrücklich von TRANSNET die Änderung des Gesetzentwurfs in Bezug auf die Definition einer im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichenden Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge. Damit wird ein Vorschlag von TRANSNET von der Landesregierung aufgegriffen.

Frage 3: 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?

TRANSNET würde diesen Weg begrüßen. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme von TRANSNET vom 16.07.04 zu dem entsprechenden Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 12.03.04

verwiesen. In diesem Sinne sollte auch der Antrag der SPD-Fraktion ergänzt werden. Dies heißt konkret, dass Unternehmen, die vom Ausschreibungswettbewerb geschützt sind, von der Teilnahme am Ausschreibungswettbewerb anderer Märkte ausgeschlossen werden sollten. Der Eigentümerstatus eines Unternehmens darf bei der Marktorientierten Direktvergabe keine Rolle spielen. Schließlich sollte das Land Hessen seinen Sonderweg verlassen und eine gemeinsame Regelung mit den anderen Bundesländern anstreben. Solange sollte der gegenwärtige Ausschreibungswettbewerb auf Basis des Erlasses vom 12.03.05 ausgesetzt werden.

Frage 6: Kann das Gesetz aus Ihrer Sicht bzw. aus der Sicht Ihres Unternehmens/Verbandes seine in § 4 (Allgemeine Anforderungen) selbst gesteckten Ziele überhaupt erfüllen?

Begrüßt wird von TRANSNET, dass die Landesregierung das Thema Anschluss- und Übergangssicherheit auf Vorschlag von TRANSNET neu in den Gesetzentwurf in § 4 Absatz 1 aufgenommen hat.

Problematisch ist jedoch, dass der Gesetzentwurf die im bisher gültigen HÖPNVG aufgeführten Zielbestimmungen des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, die Bedienung des Grundangebots durch den SPNV sowie die grundsätzliche Gestaltung des ÖPNV als integraler Taktverkehr nicht mehr enthält. Zudem enthält der Gesetzentwurf oftmals keine konkreten Angaben über das Leistungsniveau. So sagt z.B. eine „regelmäßige Bedienung“, wie sie § 4 Absatz 2 enthält, noch nichts darüber aus, in welchem zeitlichen Abstand eine solche Bedienung zu erfolgen hat.

Problematisch ist zudem, dass der Gesetzentwurf keine Zweckbestimmung und Berichtspflicht über die Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel enthält. Für die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung würden somit genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Dieses gesetzliche Versäumnis ist ein generelles Problem, das auf Landes- wie auf Bundesebene möglichst zeitnah gelöst werden sollte.

Frage 7: Wie beurteilen Sie die von der Landesregierung vorgelegten Eckpunkte für den Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr in Hessen?

Von der politischen Zielstellung sollte ein qualitativ hochwertiger ÖPNV und SPNV im Vordergrund stehen. Die angesprochenen Eckpunkte legen stattdessen das politische Schwergewicht auf die Herstellung eines flächendeckenden Ausschreibungsregimes. Diesen eingeschlagenen Weg mit bereits konkreten negativen Auswirkungen sollte die Landesregierung im Dialog mit den betroffenen Fahrgästen, Gewerkschaften, Unternehmen und Aufgabenträgerorganisationen sowie den politischen Parteien korrigieren.

Im Einzelnen kritisiert TRANSNET folgende Aussagen in den Eckpunkten bzw. die praktische Politik im Verhältnis zu den Aussagen in den Eckpunkten:

- Leitbild Mittelstand: Der bereits im Busbereich stattfindende Dumpingwettbewerb ist sicherlich nicht mittelstandsförderlich. Politisch deutlich wird dies an den öffentlichen Protesten des hessischen Busgewerbes, die von TRANSNET unterstützt werden. Die Landesregierung sollte diese Proteste deshalb zum Anlass nehmen, ihren politischen Kurs zu korrigieren;
- Das Ersteller-Besteller-Prinzip im Eckpunkt 1 steht nach Ansicht von TRANSNET im Widerspruch zu den Eckpunkten 5 bis 7. Die Beschaffung des Fahrzeugparks und die Bereitstellung von Werkstätten und Abstellanlagen sollten unternehmerische Aufgaben und nicht Teil der Tätigkeit der Aufgabenträgerorganisationen sein. Hierdurch würden die unternehmerischen Freiheitsgrade eingeschränkt, was die Gefahr der Konzentration des Wettbewerbs auf die Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten erhöhen würde;
- Zum Wettbewerbskonzept im Eckpunkt 2:
  - o Die Linienbündel sollten auf die verkehrlichen Notwendigkeiten und nicht auf die Notwendigkeiten einzelner Marktakteure ausgerichtet werden. Besonders problematisch ist eine Aufteilung der Linienbündel bei S-Bahnverkehren. Eine einheitliche Betriebs- und Verkehrssteuerung ist eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung kundennaher Qualitätsleistungen.
  - o Die Zielstellung, alle Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu vergeben, sollte aufgegeben werden. Wettbewerbliche Vergaben und marktorientierte Direktvergaben sollten möglich sein.
- Zum Zeitfenster für einen Übergang in den Wettbewerb im Eckpunkt 3: Der aufgestellte Zeitplan ist willkürlich und zu kurz gewählt. § 15 Absatz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz gibt die Möglichkeit von Direktvergaben. Diese Möglichkeit sollte auch in Hessen genutzt werden.
- Zur Verankerung des Wettbewerbskonzeptes in den Verkehrsverträgen in Eckpunkt 4:
  - o Ein angemessener Preis ist auch über marktorientierte Direktvergaben möglich. Die vom EuGH aufgestellten vier Kriterien im Urteil zum Fall Altmark Trans bieten hierzu praktische Ansatzpunkte. Da die Eckpunkte zeitlich vor dem entsprechenden Urteil des EuGH verfasst wurden, sollte diese zusätzliche Erkenntnis Eingang in die praktische ÖPNV-Politik des Landes Hessen finden.
  - o Paketlösungen in Verbindung mit Infrastruktur-, Fahrzeugbeschaffungs-, Fernverkehrs- und sonstigen Projekten sollten dann abgeschlossen werden, wenn dies für das Land Hessen vorteilhaft ist. So werden z.B. auch SPNV-Verkehre von Connex und Arriva in den neuen Bundesländern auf dem Folgeteil der Strecke als Fernverkehrsleistungen auf dem Markt angeboten. Auch solche Erfolgsmodelle würde sich die Hessische Landesregierung als politische Option ansonsten aus der Hand nehmen lassen.
- Zur Beschaffung neuer Fahrzeuge in Eckpunkt 5: Zusätzlich zu den obigen Ausführungen zu Eckpunkt 1 lehnt TRANSNET die Vorgabe ausdrücklich ab, Zuschüsse für Fahrzeugbeschaffungen an Verkehrsunternehmen nicht zu leisten, wenn die Verkehre nicht im Wettbewerb vergeben wurden. Diese Vorgabe soll einen gesetzlich nicht vorgesehenen generellen Ausschreibungswettbewerb erzwingen, sie gefährdet notwendige Investitionen

und es besteht die Gefahr, dass diese Regelung sich zu Lasten der Verkehrsunternehmen, der Fahrgäste und der Verkehrsmittelproduzenten auswirkt.

### **Zu den Fragen der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zum Fragenkomplex I: Ausgestaltung des Wettbewerbs/EU-Verordnung 1191/69

TRANSNET hat sich in seiner beiliegenden Stellungnahme vom 16.07.04 ablehnend zur derzeitigen hessischen Erlasslage geäußert und Alternativen vorgeschlagen. Dies betrifft insbesondere die Möglichkeit der marktorientierten Direktvergabe. Darüber hinaus spricht sich TRANSNET in Bezug auf die SPNV-Verkehre für die Ausnutzung des gesetzlichen Spielraums der verschiedenen Vergabemöglichkeiten aus. Der Zeitraum zur Wettbewerbsvergabe von SPNV-Verkehren wird durch die Vorgaben der Hessischen Landesregierung in ihren Eckpunkten gegenüber den bundesgesetzlichen Regelungen ohne Not zusätzlich verkürzt. Abgelehnt von TRANSNET wird in diesem Zusammenhang insbesondere der Alleingang des Landes Hessen. Folge ist, wie Fälle der Wettbewerbsvergaben für Busverkehre gezeigt haben, dass in Hessen angesiedelte Unternehmen und in Hessen arbeitende Beschäftigte hierdurch Nachteile erleiden. Hierbei sind insbesondere die Busverkehre im Raum Fulda zu nennen. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auch auf die Beantwortung der Frage 3 der SPD-Fraktion.

Bezüglich der Mindeststandards bei Ausschreibungen für Fahrgäste und Beschäftigte – insbesondere zur Vermeidung von Dumpinglöhnen - wird auf das beiliegende Positionspapier der TRANSNET mit der BAG-SPNV und die beiliegende Erklärung der TRANSNET mit dem Verkehrsministerium des Landes Brandenburg verwiesen. Zielstellung dieser gemeinsamen Positionierungen ist die gleichzeitige Verbesserung von Qualität sowie Entgelt- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten bei Wettbewerbsverfahren im SPNV.

Zum Themenkomplex der Ausschreibungsbedingungen wird zudem auf die Antworten zu Frage 5 b) der CDU-Fraktion und zu Frage 1 der SPD-Fraktion verwiesen. Hierbei werden insbesondere die Themen Tariftreuegesetz und Selbstverpflichtung der Aufgabenträgerorganisationen zur Vergabe von Verkehren nur an solche Verkehrsunternehmen, die die Tarifverträge einhalten, von TRANSNET gefordert. Schließlich muss eine Zweckbestimmung und eine Berichtspflicht für die Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel erfolgen. Auf diese Thematik wurde bereits in den Antworten zu Frage 3 der CDU-Fraktion sowie zu den Fragen 1 und 6 der SPD-Fraktion eingegangen.

Die Gefahr der Bildung eines Oligopolmarktes ist trotz der mittelständischen Rhetorik in den Eckpunkten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung für den Wettbewerb im hessischen ÖPNV deutlich gegeben. Als besonders problematisch haben sich in diesem Zusammenhang bereits Wettbewerbsvergaben für Busverkehre – insbesondere im Raum Fulda - gezeigt. Bei diesen Vergaben hatten insbesondere auch mittelständische Busunternehmen keine faire Chance. TRANSNET sieht deshalb vor allem in der Verhinderung eines

Dumpingwettbewerbs eine wichtige Voraussetzung, auch mittelständischen Unternehmen eine faire Wettbewerbschance zu geben. Verwiesen wird zu dieser Thematik auch auf die Antworten zu Frage 7 der SPD-Fraktion sowie zum Themenkomplex Wettbewerb der FDP-Fraktion.

#### Zum Fragenkomplex II: Fahrgastrechte

Generell ist zu den Fragen der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu sagen, dass bereits im Zuge von Verkehrsverträgen zwischen den Aufgabenträgerorganisationen und den Verkehrsunternehmen das Thema Qualität eine wichtige Rolle spielt. TRANSNET hat hierzu eine klare Haltung. Im gemeinsamen Positionspapier mit der BAG-SPNV ist ausgeführt: „Für Wettbewerbsverfahren ist es von zentraler Bedeutung, dass die Aufgabenträger in den Verdingungsunterlagen angemessene Qualitätsstandards vorgeben und Anreize für die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung dieser Standards schaffen.“

Dies bedeutet, dass für TRANSNET in dem Verhältnis zwischen den Aufgabenträgerorganisationen und den Verkehrsunternehmen der entscheidende Ansatzpunkt für die Gewähr hoher Qualitätsleistungen liegt. Es ist bereits geübte Praxis, dass zwischen diesen Akteuren Vereinbarungen über zu erbringende Qualitätsleistungen geschlossen werden. Dies bedeutet aber auch, dass die Verkehrsunternehmen nicht zweimal bestraft werden dürfen, wenn es zu einer Abweichung von den vereinbarten Qualitätsstandards kommt, da entsprechende Pönalen bereits an die Aufgabenträgerorganisationen bezahlt werden.

Konkret zum Vorschlag des Landes NRW wird auf die beiliegende Stellungnahme und Pressemitteilung der Allianz pro Schiene verwiesen, die TRANSNET unterstützt. Die Allianz pro Schiene warnt darin vor der Verabschiedung dieses Gesetzesvorschlags. Für die Fahrgäste würde die Rechtsunsicherheit steigen, es bestünde die Gefahr steigender Kosten und erhöhter Risiken für die Verkehrsunternehmen, in die Fahrpläne müssten zum Nachteil der Fahrgäste größere zeitliche Puffer eingebaut werden und die Verabschiedung dieser Initiative würde mehr Verwirrung als Klarheit vor dem Hintergrund der angestrebten europäischen Gesetzgebung im Rahmen des sogenannten 3. Eisenbahnpakets stiften. Zudem sollten die Erkenntnisse des vom BMVBW in Auftrag gegebenen Gutachtens „Qualitätsoffensive im öffentlichen Personenverkehr – Verbraucherschutz und Kundenrechte stärken“ abgewartet werden.

Bei der Beurteilung des Vorschlags zur Einrichtung einer hessischen Schlichtungsstelle Nahverkehr sollte ebenfalls die bayerische Praxis mit Einfluss finden.

#### Zum Fragenkomplex III: Zielbestimmungen für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr

TRANSNET hat bereits in seiner Stellungnahme zum HÖPNVGE vom 04.10.04 die Streichung der Zielbestimmungen aus dem derzeit gültigen Gesetz kritisiert und die Beibehaltung dieser gesetzlichen Regelung vorgeschlagen. Gerade vor dem Hintergrund der Feinstaub-Problematik und abzusehender europäischer Regelungen

für eine Verbesserung des Lärmschutzes ist es notwendig, die gesetzlichen Zielstellungen für den ÖPNV beizubehalten.

Durch die fehlende klare gesetzliche Zielstellung sowie die fehlende Zweckbindung und Berichtspflicht zur Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel wird zudem die Gefahr des Dumpingwettbewerbs erhöht. Wie bereits mehrfach in dieser Stellungnahme erwähnt, drückt TRANSNET seinen klaren Vorbehalt gegenüber dem vom Land Hessen eingeschlagenen Weg zur Herstellung eines flächendeckenden Ausschreibungswettbewerbs aus. Der befürchtete Dumpingwettbewerb findet in Hessen bereits statt, wie die Folgen der Wettbewerbsvergaben für Busverkehre gezeigt haben.

Zu den in den Unterfragen erwähnten Zielstellungen – Entwicklung des ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr und entsprechende Vorrangstellung bei Ausbau und Finanzierung sowie Sicherstellung des ÖPNV-Grundangebots über den SPNV – hat TRANSNET bereits in seiner Stellungnahme zum HÖPNVGE vom 04.10.04 gefordert, diese gesetzlichen Zielstellungen beizubehalten.

Der vorgelegte Gesetzentwurf muss auch vor dem Hintergrund der Initiative der Hessischen Landesregierung für ein staufreies Hessen, des bereits eingeleiteten Dumpingwettbewerbs im Busbereich und der Kürzungsvorschläge der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück einseitig zu Lasten des ÖPNV und des Schienenverkehrs gesehen werden. Hier besteht die Gefahr, dass ein im Zuge der Bahnreform gebildeter parteiübergreifender Konsens zur Förderung des ÖPNV und SPNV von der Hessischen Landesregierung verlassen wird. Dies ist vor dem Hintergrund der hohen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit des erhöhten politischen Gewichts des Landes Hessen im Gefüge der Bundesrepublik Deutschland besonders problematisch.

Zusätzlich zu den explizit in der Fragestellung erwähnten herausfallenden Zielstellungen sind weitere Zielstellungen im Gesetzentwurf gegenüber dem geltenden Gesetz gestrichen worden. TRANSNET fordert die Beibehaltung dieser Zielstellungen. Es sind dies folgende Punkte:

- Nicht mehr genannt wird die Verbesserung der Umweltqualität und der Lebensbedingungen der Menschen im Gesetzestext. Zusätzlich ist in der Begründung zu § 3 von ökologischen Zielstellungen nicht mehr die Rede. Abgehoben wird lediglich auf das Gebot der Effizienz, wozu die Grundsätze Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erwähnt werden. Diese isolierte Betrachtung des ÖPNV steht nach Auffassung von TRANSNET nicht im Einklang mit der grundsätzlichen politischen Zielstellung der Europäischen Staats- und Regierungschefs nach Integration ökologischer Ziele in andere Politikbereiche und ebenso im Widerspruch mit deren Beschlüssen für ein nachhaltiges Verkehrssystem, bei dem auch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel eine wichtige Rolle spielt;
- Die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes;
- Anbindung der Wohnbereiche, Arbeits- und Erholungsbereiche an den ÖPNV.

Bei den Anforderungen in § 4 sind darüber hinaus folgende Punkte aus dem Gesetzentwurf gegenüber dem derzeit gültigen Gesetz gestrichen worden, deren Beibehaltung die Gewerkschaft TRANSNET fordert:

- Grundsätzliche Durchführung des ÖPNV als integraler Taktverkehr;
- Berücksichtigung spezieller Bedürfnisse von Frauen;
- Nutzbarkeit für Radfahrer.

## **Zu den Fragen der FDP-Fraktion**

### **1. Zum Themenkomplex Wettbewerb**

Bereits an mehreren Stellen dieser Stellungnahme ist ausgeführt worden, dass nach Ansicht von TRANSNET eine besonders problematische Situation für die mittelständischen Verkehrsunternehmen dann entsteht, wenn keine Vorkehrungen gegen Dumpingwettbewerb getroffen werden, wie die Beispiele der Wettbewerbsvergaben für Busverkehre zeigen. Zum Nachdenken sollten insbesondere die auch von TRANSNET unterstützten Proteste der hessischen Busunternehmer gegen diese Vorkommnisse anregen.

Darüber hinaus sollte auch auf die Offenlegung der jeweiligen Kostenrechnung des anbietenden Verkehrsunternehmens Wert gelegt werden, wenn die Gefahr unlauterer und zu niedriger Angebote besteht. Solche Angebote müssen von der Teilnahme an Vergabeverfahren ausgeschlossen werden. Der Zuschlag für zu niedrig kalkulierte Angebote birgt die Gefahr, dass die Aufgabenträgerorganisationen später mit Qualitätsproblemen und/oder steigenden Preisforderungen der Verkehrsunternehmen konfrontiert werden. Entsprechende Erfahrungen sind bereits in anderen EU-Ländern gemacht worden.



**kreativ  
handeln**

**2004**

**TRANSNET**

**Stellungnahme der  
Gewerkschaft TRANSNET**

zum Entwurf des Gesetzes über den  
**Öffentlichen Personennahverkehr in  
Hessen**

**(ÖPNVG)**

TRANSNET Gewerkschaft GdED  
Güterstr. 1  
60327 Frankfurt/M

Tel.:069 9758000 Fax:069 97580025

**Vorbemerkung:**

Die grundlegenden Ansprüche des o.g. Gesetzes an den ÖPNV, u.a.

- als wichtige Säule eines integrierten Verkehrssystems zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse,
- den konsequenten Ausbau an Sicherheit und Service,
- sowie die weitere Verbesserung der Verknüpfung der Netze und Verkehrssystem,

werden von der TRANSNET unterstützt und geteilt.

In diesem Sinne muss der SPNV auch weiterhin als Grundpfeiler des ÖPNV-Systems in Hessen betrachtet und auch aus ökologischen Gesichtspunkten gefördert werden. Zudem ist als Ziel eine Verbesserung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV anzustreben, um auch den künftigen Mobilitätsansprüchen genüge zu tun.

Auf dieser Grundlage sollen die einfache und leichte Benutzbarkeit, die Verlässlichkeit, sowie Sicherheit und Service, als Eckpunkte eines integrierten und leistungsfähigen Verkehrssystems weiter ausgebaut werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen bitten wir um Berücksichtigung der folgenden Änderungswünsche:

## Zu § 2 Begriffsbestimmungen

### § 2, Abs 1: Ergänzung

Absatz 1, Satz 1 sollte wie folgt ergänzt werden:

„Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist **als Aufgabe der Daseinsvorsorge** die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen im Schienenpersonennahverkehr und mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr zu befriedigen.“

Begründung:

Die klare Benennung des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge im Gesetzestext muss erhalten bleiben. Sie spiegelt nicht nur den gesetzlichen Auftrag durch das Bundesregionalisierungsgesetz wider, sondern unterstreicht den Stellenwert des ÖPNV im Verhältnis zu den weiteren Verkehrssystemen wirkungsvoll.

## Zu § 3 Ziele

### § 3: Übernahme des bisherigen § 1 Ziele unter Änderung des Abs. 1

- (1) **Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken um damit die Umweltqualität und die Lebensbedingungen der Menschen durch eine deutliche Verringerung der Verkehrsimmissionen zu verbessern. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig, effektiv und effizient zu gestalten.**
- (2) Der öffentliche Personennahverkehr soll als Teil des Umweltverbundes (Zusammenwirken von Zufußgehen, Fahrradverkehr und öffentlichem Personennahverkehr) dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen und als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Dabei soll die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes erreicht werden.
- (3) In der Landesplanung, der Regionalplanung und der Bauleitplanung der Gemeinden sowie bei Verfahren der Raumordnung ist darauf hinzuwirken, daß Wohnbereiche an Arbeitsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Erholungsbereiche verkehrssparend durch umweltverträgliche Verkehrsmittel mit dem Vorrang für den Umweltverbund auf kurzen Wegen angebunden werden. Hierbei sind die Netze des öffentlichen Personennahverkehrs am System der zentralen Orte auszurichten. Sie sind unter Beachtung der Ziele des § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 29. November 1994 (GVBl. I S. 707) umzusetzen.
- (4) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.
- (5) Soweit die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs als Besteller auftreten, soll der Schienenpersonennahverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. In den Verdichtungsräumen und in den angrenzenden Ordnungsräumen soll das Grundangebot durch Schienenpersonennahverkehr gebildet werden. Im ländlichen Raum bilden Nahverkehrsleistungen auf den bestehenden Schienenstrecken das Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr.
- (6) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern,

sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen Übergangsanlagen und an möglichst allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Der Übergang soll durch Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personenverkehrs unterstützt werden.

**Begründung:**

Die Inhalte des neuen § 3 sind zu unbestimmt, um als gesetzliche Grundlage den Ansprüchen an Verfügbarkeit, Qualität und Service des ÖPNV als qualifizierte Daseinsvorsorge, gerecht zu werden. Die im bisherigen § 1 aufgeführten Ziele haben sich bereits in der Vergangenheit bewährt und sollten somit auch Inhalt des neuen ÖPNV-Gesetzes in Hessen werden.

## Zu § 4 Allgemeine Anforderungen

### § 4, Abs 1: Ergänzung

- (1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten. **Die Verkehrsnetze sind so zu gestalten, dass sie der besonderen Bedeutung des Schienenverkehrs Rechnung tragen.**

#### Begründung:

Dem Schienenverkehr kommt bei der Gestaltung des ÖPNV als umweltgerechtes Verkehrssystem eine besondere Bedeutung zu. Im Sinne einer verantwortungsbewussten Verkehrspolitik ist dieser Bedeutung Rechnung zu tragen. Dies kommt auch im § 7 RegG zum Ausdruck, in dem es heißt, dass „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“ sei. Dies ist eine, als Grundlage zur finanziellen Ausgestaltung auch für die landesbezogenen ÖPNV Gesetze, verpflichtende Regelung.

### § 4, Abs. 2: Ergänzung

- (2) Eine regelmäßige **und bedarfsgerechte** Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, gute Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, **Anschluss- und Übergangssicherheit**, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind die wichtigsten Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs.

#### Begründung:

Der Begriff „regelmäßig“ ist zu unbestimmt, um dem Streben nach einer, dem Bedarf gerecht werdenden, Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen, Ausdruck zu verleihen. Ebenfalls muss die besondere Bedeutung der Anschluss- und Übergangssicherheit, zum Wohle der Vernetzung der Verkehrssysteme auf der Schiene, wie auf der Strasse, Rechnung getragen werden.

### § 4, Abs. 3: Ergänzung

- (3) Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden **und sind grundsätzlich als integrale Taktverkehre vorzusehen**. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiter zu entwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.

#### Begründung:

Die Vernetzung der Verkehrssysteme hat sich in den vergangenen Jahren bewährt und sollte somit auch im neuen Gesetz als Qualitätsmerkmal eines möglichst optimalen Verkehrssystems erhalten bleiben.

**§ 4, Abs. 6: Ergänzung**

- (6) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen. **Bei der Gestaltung der Fahrzeuge und baulichen Anlagen ist insbesondere die Sicherheit der Fahrgäste zu berücksichtigen. Den speziellen Sicherheitsbedürfnissen von Frauen ist besonders Rechnung zu tragen. Fahrzeuge insbesondere im Schienenpersonennahverkehr sollen auch für Fahrradfahrer nutzbar sein.**

**Begründung:**

Bei der Gestaltung der Fahrzeuge und baulichen Anlagen sind die Aspekte der passiven Sicherheit für die Fahrgäste, insbesondere für Frauen, Pflicht und Qualitätsmerkmal. Diese wichtigen Punkte müssen sich wie zuvor auch im neuen ÖPNV Gesetz wieder finden. Zudem ist im Sinne der Verknüpfung der umweltverträglichen Verkehrsmittel auch die Benutzbarkeit der Züge für Radfahrer zu unterstreichen.

### **§ 7, Abs. 3: Einfügen eines neuen Absatz**

Einfügen eines weiteren Absatzes nach Abs. 3. Die weiteren Absätze verschieben sich jeweils um einen Absatz nach hinten.

- (4) **Die Aufgabenträgerorganisationen sind bei der Aufgabenwahrnehmung zur engen Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen verpflichtet. Es müssen ausreichend Spielräume für die Verkehrsunternehmen bestehen, um ihr Potential und Know How einbringen zu können.**

Begründung:

Die tagtägliche Erfahrung der in den Verkehrsunternehmen Beschäftigten sollte bei der Weiterentwicklung des Angebotes berücksichtigt werden. Mit der vorgeschlagenen Änderung werden die Aufgabenträger verpflichtet, diese Erfahrungen bei der weiteren Ausgestaltung des ÖPNV Angebotes zu berücksichtigen.



### § 8, Abs. 1: Ergänzung

- (1) Die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs obliegt den Verkehrsunternehmen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und den Personenbeförderungsgesetz. **Aufgaben, die der unternehmerischen Leistungserstellung zuzuordnen sind, sollen nicht vom Aufgabenträger wahrgenommen werden.**

Begründung: Die Inhalte der Gesetzesbegründung sollte unmittelbar Aufnahme in den Gesetzestext finden. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird dem Ansinnen der Trennung der jeweiligen Aufgaben noch mehr Gewichtung gegeben.

### § 8, Abs. 2: Streichen

Begründung:

Die effiziente Nutzung öffentlicher Gelder und die Anwendung der bestehenden Vergabeverfahren ist bereits gesetzlich geregelt. Die Möglichkeit der Nutzung aller Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der 1. Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung muss Rechnung getragen werden.

Der Ausschluss von gesetzlich zulässigen Vergabeverfahren ist somit nicht nachvollziehbar und stellt eine Einschränkung der Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträgerorganisationen dar.

Da ebenfalls ein positiver Effekt zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV durch die Wettbewerbsvergabe nicht erkennbar ist und die bisherige Praxis für die zu fördernden mittelständischen Strukturen eher schädlich waren, sollte der Abs. 2 gänzlich entfallen.

### § 8, Abs. 3: Ergänzung

- (3) Die Aufgabenträgerorganisation darf nicht Unternehmer im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder des Personenbeförderungsgesetzes sein, um Personen im öffentlichen Personennahverkehr zu befördern. **Sie darf die zur Durchführung des Verkehrs erforderlichen Betriebsmittel oder Infrastruktur nur vorhalten oder betreiben, wenn die verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen dazu nicht in der Lage sind.**

Begründung:

Die Ergänzung dient der Zielsetzung, ausreichend Spielräume für die Verkehrsbetriebe und deren Mitarbeiter zu schaffen, um das Potential der jeweiligen Unternehmen zum Einsatz zu bringen. Das Vorhalten und Betreiben von Betriebsmitteln oder Infrastruktur durch die Aufgabenträgerorganisation sollte daher auf solche Fälle beschränkt bleiben, in denen die Unternehmen nicht in der gebotenen Weise dazu in der Lage sind.

**§ 9: Einfügen eines neuen Absatzes (2)**

**(2) Die Regelung nach § 7 Abs. 4, wonach ausreichend Spielräume für die Verkehrsunternehmen bestehen müssen, um unternehmerisches Potential entfalten zu können, ist zu beachten.**

Begründung:

Siehe Erläuterung zu § 7 Abs. 4

## **Zu § 11 Finanzierungsgrundsätze**

**§ 11, Abs. 2: Einfügen des bisherigen § 8, Abs. 7 und Aufschieben der weiteren Absätze.**

- (2) Die Mittel des Bundes nach § 8 Abs. 1 und 2 des Regionalisierungsgesetzes und die Mittel des Landes für den Schienenpersonennahverkehr auf Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen werden in voller Höhe zur Aufrechterhaltung und mit dem Ziel der Verbesserung eines angemessenen Angebotes, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, weitergeleitet.**

**Begründung:**

Die besondere Stellung des SPNV bei der Finanzierung gem. § 8, Abs 1 und 2 des RegG, kommt bei der bestehenden Formulierung nicht deutlich genug zum Ausdruck. Einer flexibleren Handhabung der Finanzierung und Bezuschussung steht die oben stehende Ergänzung zudem nicht entgegen.

## **Zu § 13 Integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung**

### **Übernahme des bestehenden Inhaltes (Alt: § 11 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung)**

- (1) Die Regionalplanung sowie die Bauleitung haben den Ansprüchen einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung zu entsprechen. Sie sind unter Beachtung von § 3 Abs. 5 des Hessischen Landesplanungsgesetzes und § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches an den Zielen des § 1 auszurichten.**
- (2) Die Ausweisung neuer und die Verdichtung bestehender Baugebiete ist an vorhandenen Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs auszurichten. Größere Baugebiete sind grundsätzlich im Einzugsbereich bestehender Schienenstrecken des regionalen und lokalen Nahverkehrs auszuweisen.**
- (3) Die Verkehrsplanung soll Anlagen und Betrieb aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr) integrieren.**

#### **Begründung:**

Der bisherige Inhalt des in Frage stehenden Paragraphen ist als Merkmal einer nach ökologischen und effektiven Gesichtspunkten ausgerichteten Entwicklung des Gesamtverkehrssystems in Hessen unverzichtbar und sollte in das neue Gesetz übernommen werden.

Der im Entwurf gefasste Text zu § 13 reicht nicht aus um den auch in der Begründung zum Gesetzesentwurf geforderten Qualitätsansprüchen zu genügen.

**§ 14 Abs. 2: Einfügen eines neuen Absatz 2. Alle weiteren Absätze rücken um eine Position nach hinten.**

**(2) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs. Er hat vorhandene Verkehrsstrukturen zu beachten und ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zu entwickeln. Er darf nicht zur Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen führen.**

Begründung:

Die Nahverkehrspläne sollten nicht nur mit dem Land und den lokalen AT-Organisationen, sondern auch mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, um das vorhandene Wissen der Unternehmen, die in direktem Kundenkontakt stehen, einbringen zu können. Hierzu soll die bewährte Regelung des § 12 Abs. des Hessischen ÖPNVG in der geltenden Fassung erhalten bleiben und als § 14 Abs. 2 in den Entwurf aufgenommen werden.

**Zu § 16 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten**

**Streichen des Satzes 2**

Begründung:

Eine zeitliche Begrenzung der Gültigkeit des Gesetzes wird als nicht sinnvoll erachtet.  
Hilfsweise sollte eine Revisionsklausel an Stelle des Satzes 2 treten.



## **Forderungen der Gewerkschaft TRANSNET zum Wettbewerb im ÖPNV im Land Hessen**

**Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET zu den  
Hinweisen des Hessischen Ministeriums für  
Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom  
12.03.04 zu den Konsequenzen aus dem Urteil des  
Europäischen Gerichtshofs vom 24.07.03 in der  
Sache Altmark Trans (Rs C-280/00)**

### **Gewerkschaft TRANSNET**

Hauptvorstand  
Zentrale Berlin  
Chausseestraße 84  
10115 Berlin  
☎ 030/424390-0  
☎ 030/424390-60  
[verkehrspolitik@transnet.org](mailto:verkehrspolitik@transnet.org)  
Internet: <http://www.transnet.org>  
Stand: 16. Juli 2004

Hauptvorstand  
Branche Personenverkehr  
Weilburger Straße 24  
60326 Frankfurt/Main  
☎ 069/7536-238  
☎ 069/7536-449  
[personenverkehr@transnet.org](mailto:personenverkehr@transnet.org)

Servicebüro Süd-West  
Güterstraße 1  
60327 Frankfurt/Main  
☎ 069/97580-00  
☎ 069/97580-25  
[sb.frankfurt@transnet.org](mailto:sb.frankfurt@transnet.org)

Die Gewerkschaft TRANSNET bekennt sich zum Prinzip eines regulierten Wettbewerbs. Gegen einen Wettbewerb um die beste Leistung und Qualität ist nichts einzuwenden. Entschieden abgelehnt wird jedoch ein Wettbewerb, der zu Qualitäts- und Sozialdumping führt. Notwendig ist zudem ein Wettbewerb, bei denen den Marktteilnehmern faire Chancen eingeräumt werden. Ziel muss die Gewinnung von neuen Kunden im Bereich des Öffentlichen Verkehrs mit Hilfe von besseren Angeboten und Qualitätsleistungen sein. Dies ist unserer Meinung nach nur mit entsprechend gut qualifizierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu erreichen. Deshalb müssen auch der Schutz und die Weiterentwicklung der sozialen Bedingungen der Beschäftigten eine wesentliche Rolle spielen.

Die mit Schreiben vom 12.03.04 gegebenen Hinweise des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) bieten nach Ansicht der Gewerkschaft TRANSNET in dieser Hinsicht keine Gewähr, dass die obigen Anforderungen und Ziele für einen verbesserten ÖPNV erfüllt werden.

Das in dem Schreiben vom 12.03.04 formulierte Ziel der Schaffung einer größeren Rechtssicherheit in der Genehmigungs- und Vergabepaxis wird von der Gewerkschaft TRANSNET unterstützt. Dies kann jedoch nicht bedeuten, dass das Land Hessen einen Sonderweg gegenüber den anderen Bundesländern einschlägt. Dies führt in der Konsequenz dazu, dass für die in Hessen ansässigen und tätigen Unternehmen eine Benachteiligung geschaffen wird, da diese sich im Wettbewerb behaupten müssen, während gebietsfremde Unternehmen sich z.T. aus vom Wettbewerb geschützten Gebieten für Verkehre im Land Hessen bewerben können. Das Land Hessen sollte deshalb auf die Linie der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz (VALK) zurückkehren, wonach die Bundesländer eine gemeinsame Lösung in dieser Frage anstreben.

Dies betrifft insbesondere die Frage nach einer Teilbereichsausnahme und die Frage der Definition eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehre und der daraus abgeleiteten Konsequenzen. Die im Schreiben vom 12.03.04 vom HMWVL gegebenen Hinweise sollten deshalb ausgesetzt werden, bis eine einheitliche Linie der Bundesländer gefunden ist. Gleichzeitig sollte die Bundesregierung von den Bundesländern mit Unterstützung des Landes Hessen dazu gedrängt werden, in der EU eine aktivere Rolle zur Schaffung der notwendigen Rechtssicherheit einzunehmen.

Die Möglichkeit einer Teilbereichsausnahme bzw. einer marktorientierten Direktvergabe wird von der Gewerkschaft TRANSNET prinzipiell unterstützt. Diese Möglichkeit hat auch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vorgesehen. Die jeweiligen Aufgabenträger können vor Ort besser beurteilen, auf welchem Weg sie zu besseren Leistungen im ÖPNV kommen. Allerdings kann dies im Gegenzug nicht dazu führen, dass die Unternehmen, die durch diese Möglichkeit vom Ausschreibungswettbewerb geschützt sind, sich im Gegenzug in anderen Gebieten bewerben. Dieser Fall ist in Hessen bei der Vergabe der Buslinienverkehre im Raum Fulda eingetreten. Die Abgeordneten des Europäischen Parlaments haben in 1. Lesung zum Vorschlag der EU-Kommission zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr - d.h. zur Novellierung der EU-Verordnung 1191/69 - in ihrem Beschluss vom November 2001 einen von TRANSNET unterstützten Vorschlag unterbreitet: In der Abänderung 61 wird die Möglichkeit einer Teilbereichsausnahme ohne die Verpflichtung eines



Ausschreibungswettbewerbs geschaffen, in den Abänderungen 67 und 68 wird jedoch das Prinzip der Gegenseitigkeit eingeführt, wonach solche Betreiber sich nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren beteiligen dürfen. Nicht konsequent ist das Europäische Parlament allerdings in der Frage der Gleichbehandlung der Unternehmen nach ihrem Eigentümerstatus: Die Frage einer Teilbereichsausnahme oder marktorientierten Direktvergabe muss hiervon unabhängig sein. Es darf deshalb nach Ansicht der Gewerkschaft TRANSNET bei dieser Frage keine Rolle spielen, ob Unternehmen im Eigentum der zuständigen Behörde stehen oder nicht.

Bei der Frage, ob Verkehre ausgeschrieben werden sollen oder nicht, spielt die Definition der Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit und im Folgeschritt die Definition der staatlichen Beihilfen eine wichtige Rolle. In den Hinweisen des HMWVL wird dieser Begriff sehr weit gefasst. Die Gewerkschaft TRANSNET ist der Auffassung, dass es sich bei den folgenden Zuschüssen nicht um Beihilfen handelt:

- a. die Ausgleichszahlungen für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
- b. die Erstattungen für die Freifahrt von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX;
- c. Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Belastungen;
- g. Ausgleichszahlungen für Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten.

Diese Zuschüsse stellen einen Ausgleich für Leistungen der Verkehrsunternehmen dar, die vom Markt nicht vergütet werden. Die Verkehrsunternehmen werden in Bezug auf diese Zuschüsse gleich behandelt. Deshalb sind sie auch nicht geeignet, den Wettbewerb durch Begünstigung zu verfälschen und den Handel zwischen den EU-Staaten zu beeinträchtigen. Die Gewerkschaft TRANSNET fordert deshalb, die hier aufgelisteten Zuschüsse nicht als Beihilfen anzusehen.

Sollten Zweifel über die Binnenmarktverträglichkeit von als Beihilfen bezeichneten Zuschüssen bestehen, sollte sich das Land Hessen um eine entsprechende Notifizierung bei der EU-Kommission bemühen.

Im Gegenzug muss ein konsequenterer Weg dahingehend gefunden werden, dass Zuschüsse zur Übernahme von Verlusten, Overheadkosten und Fahrzeugkosten sowie sogenannte Strukturkostenbeihilfen als Zuschläge auf den Angebotspreis addiert werden. Ansonsten werden diejenigen Unternehmen benachteiligt, die diese Zuschüsse aufgrund einer anders gelagerten Unternehmenspraxis oder aufgrund der Nichtzugehörigkeit zu einem Konzernverbund oder aufgrund der fehlenden öffentlichen Eigentümerstruktur nicht erhalten können. Zudem muss ein ausreichender Gewinn bei den Angeboten mit berücksichtigt werden. Wird dies nicht beachtet, riskieren die Aufgabenträger in den kommenden Jahren, dass sie nach einer erfolgten Marktberreinigung mit steigenden Preisen konfrontiert werden, da die abgegebenen Angebote nicht den tatsächlichen Kosten- und Ertragsstrukturen bzw. -vorgaben entsprochen haben.

Im Übrigen zeigen u.a. Erfahrungen aus Dänemark und Schweden, dass Preissenkungen nicht einfach in die Zukunft weiter gerechnet werden können. Zu starke Preissenkungen durch Ausschreibungswettbewerb ohne die Beachtung des im vorherigen Absatz Gesagten beschleunigen den Marktreinigungsprozess und können in der Folge zu wieder ansteigenden Preisen führen.

An Vergaben durch Ausschreibungen stellt TRANSNET folgende Bedingungen:

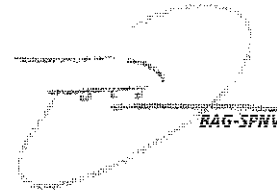
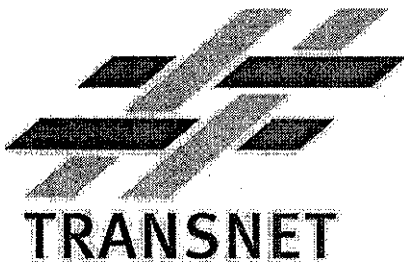
- Damit es nicht zu einem Dumpingwettbewerb kommt, müssen anspruchsvolle Sozial- und Qualitätsstandards vorgegeben werden. Hierzu wird auf das mitgesandte gemeinsame Positionspapier mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) vom April 2002 verwiesen. Die dort formulierten Vorgaben sind zu großen Teilen auch für den sonstigen ÖPNV anwendbar.
- Bei der Vergabe müssen die am Ort der Leistungserstellung gültigen Tarifverträge eingehalten werden. Die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen haben hierzu entsprechende Tarifreuegesetze bzw. Vergabegesetze erlassen. TRANSNET fordert die Verabschiedung eines entsprechenden Gesetzes auch im Bundesland Hessen. Diesbezüglich wird auf die Vorschläge des DGB Hessen vom Juni 2001 für ein Hessisches Auftragsvergabegesetz verwiesen, an deren Erstellung TRANSNET maßgeblich mit beteiligt war.
- Ein abgesenkter Tarifvertrag zur Beschäftigungssicherung vor Ort darf nicht als Einstieg in den Wettbewerb in anderen Gebieten verwendet werden. Diese Problematik hat sich insbesondere bei der Vergabe der Buslinienverkehre in Fulda gestellt.
- Bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen sollen nur die Verkehrsunternehmen zum Zuge kommen, die selbst - oder ein von ihr beauftragter Subunternehmer - ihren Firmensitz in Deutschland haben. Hierzu wird auf den entsprechenden Beschluss des Bundesrates auf Initiative des Freistaates Bayern verwiesen.
- Bei Angeboten, die 10% unterhalb eines Angebots des nächstgünstigen Wettbewerbers liegen, kann nach dem Vergaberecht verlangt werden, dass die Kalkulationen offen gelegt werden müssen. Dieser Grundsatz sollte auch auf die Vergaben im ÖPNV Anwendung finden.

Zur grundsätzlichen Haltung der Gewerkschaft TRANSNET zu dem hier behandelten Themenkomplex wird auf die mit dieser Stellungnahme mitversandten Positionspapiere verwiesen. Es sind dies:

- Das gemeinsame Positionspapier von TRANSNET und der BAG-SPNV zu den „Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb“ vom April 2002 und
- das Positionspapier der TRANSNET „Für mehr Qualität und gegen Dumpingwettbewerb im ÖPNV“ zur Novellierung der EU-Verordnung 1191/69 vom November 2000.

**TRANSNET Gewerkschaft GdED**

**Bundesarbeitsgemeinschaft  
der Aufgabenträger des SPNV**



## **Gemeinsames Positionspapier**

# **Anforderungen an den Schienenpersonen- nahverkehr (SPNV) im Wettbewerb**

### **Gemeinsame Grundsätze**

Die Gewerkschaft TRANSNET und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) verfolgen gemeinsam das Ziel eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit zufriedenen Kunden. Nur so können zusätzliche Kunden gewonnen werden und die Verkehrsanteile des SPNV sowie die Bedeutung des Umweltverbunds (Nutzer von Bahnen, Bussen, Fahrrädern und Fußgänger) gesteigert werden. Die zunehmende Wettbewerbsintensität im Bereich des SPNV sollte deshalb vor allem für die Steigerung von Qualität und Leistung genutzt werden. Dies betrifft insbesondere die Themen:

- Sicherheit,
- Verkehrsversorgung / Erreichbarkeit / Behindertengerechter Zugang
- Pünktlichkeit,
- Anschlusssicherheit und Integration,
- Sauberkeit,
- Fahrgastinformation, -betreuung und Mobilitätsberatung.

Beide Partner wollen keinen ruinösen Wettbewerb, der zu Lasten der Kunden, der Beschäftigten, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gehen wird. Für den SPNV als Bereich der Daseinsvorsorge müssen weiterhin ausreichende Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Die Revision des Regionalisierungsgesetzes ist umgehend im Konsens von Bund und Ländern abzuschließen, um entsprechende Planungssicherheit zu schaffen.

Für Wettbewerbsverfahren ist es von zentraler Bedeutung, dass die Aufgabenträger in den Verdingungsunterlagen angemessene Qualitätsstandards vorgeben und Anreize für die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung dieser Standards schaffen.

Die Zufriedenheit der Fahrgäste muss im Mittelpunkt der Weiterentwicklung des SPNV stehen. In Anbetracht des intermodalen Wettbewerbs z. B. mit dem Pkw müssen Produktivitätsgewinne im SPNV offensiv genutzt werden, um den Bedürfnissen der Kunden noch besser gerecht zu werden. So muss die heutige Zugbegleitung zu einer umfassenden Kundenbetreuung weiter entwickelt werden, wodurch auch neue Beschäftigungsfelder entstehen.

Die Sicherung und Fortentwicklung der Qualität bei den öffentlichen Verkehrsdienstleistungen ist die gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Für den Wettbewerb muss es klare Regelungen, Anreize und Kontrollen geben. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass sich Ausschreibungsverfahren zu einem reinen Dumpingwettbewerb ohne Berücksichtigung von Qualitätsaspekten entwickeln. Die Aufgabenträger müssen deshalb eine gestaltende und integrierende Funktion übernehmen und diese auch ausfüllen.

BAG-SPNV und TRANSNET fordern, dass die Einführung von mehr Wettbewerb im SPNV durch europäisches Recht durch die Novellierung der EU-Verordnung für den Öffentlichen Personenverkehr (KOM (2002) 107) insbesondere mit einer stärkeren Implementierung von Sozial- und Qualitätsstandards auch auf europäischer Ebene einhergehen muss.

### **Konkrete Vorschläge**

Nachfolgend werden die gemeinsamen Ziele für ausgewählte Bereiche konkretisiert. Dazu werden Ausschreibungskriterien für Wettbewerbsverfahren im SPNV für folgende Felder vorgeschlagen:

- Personalbemessung,
- Personalaufgaben,
- Aus- und Weiterbildung, Qualifikation des Personals,
- Sicherheit,
- Qualitätsmanagement,
- Sicherung der sozialen Standards.

### **Personalbemessung**

Fahrgäste erwarten, dass die Nahverkehrszüge von ausreichend vielen Kundenbetreuern begleitet werden. Ziel muss daher eine möglichst hohe Besetzung mit Kundenbetreuern auf den Nahverkehrszügen sein. Hiermit sind auch wirtschaftliche Vorteile verbunden: eine Steigerung der Kundenzufriedenheit, die Fahrgeldsicherung und die Verhinderung von Vandalismus führen zu Kostensenkungen und bei zunehmenden Fahrgastzahlen zu Erlössteigerungen.

Für die Personalbemessung in Zügen und auf Stationen sind insbesondere folgende Faktoren von Bedeutung:

- Aufgaben des Personals,
- Zugkonfiguration,
- Reisendenaufkommen,
- Produkttyp,
- Vornehmliche Reisezwecke (z.B. Tourismus),
- Sicherheitslage,
- Finanzierbarkeit.

Es sollte die Besetzung aller Züge, ggf. mit Ausnahme von S-Bahnen, angestrebt werden. Vor allem in den Tagesrandzeiten sollte eine ausreichende Betreuung gewährleistet werden, um den Fahrgästen insbesondere eine objektive und subjektive Sicherheit bieten zu können.

Knotenbahnhöfe und wesentliche regionale Verknüpfungspunkte sollten grundsätzlich mit Servicepersonal besetzt sein. Dieses Servicepersonal sollte umsteigende Reisende informieren und betreuen sowie auch den örtlichen Fahrkartenvertrieb für alle Verkehrsunternehmen übernehmen.

Grundsätzlich ist ein mittleres Durchschnittsalter des Personals von 35 bis 45 Jahren anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Verkehrsunternehmen Nachwuchs zur Betreuung der Fahrgäste ausbilden.

### **Personalaufgaben**

Die „Kundenbetreuer“ im Zug werden - wie es die anzustrebende neue Bezeichnung ausdrückt - neben rein betrieblichen Aufgaben, zu denen auch Meldungen über Unregelmäßigkeiten gehören, zunehmend multifunktionale Betreuungsaufgaben für die Fahrgäste ausüben. Diese umfassen insbesondere folgende Aufgabenfelder und Anforderungen:

#### ➤ Fahrgeldsicherung:

Neben der Erlössicherung sollten die Kundenbetreuer aus den Daten des Fahrscheins die notwendigen Informations- und Betreuungsbedürfnisse des Kunden erkennen und ihn mit wichtigen Hinweisen versorgen.

#### ➤ Fahrgastinformation allgemein:

Das Personal sollte die Kunden mindestens in verständlichem und sicherem Deutsch betreuen können. Zusätzlich ist es sinnvoll, dass das Personal fachbezogenes, kundenorientiertes Englisch und/oder in Grenzregionen die Sprache des Nachbarlandes beherrscht.

➤ Umfassende Information der Fahrgäste:

⇒ Fahrtverlaufs- und Umsteigeinformationen:

- ◆ Standardisierte Stationsansagen und Informationen über Umsteigerelationen sind automatisiert per Lautsprecher möglich.
- ◆ Ortsbezogene Anschluss- und Umsteigeinformationen zum Bahnverkehr, zu anderen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie zur Auto- und Fahrradvermietung. Diese sind z.T. auch per Lautsprecher möglich, jedoch ist hier die aktuelle individuelle Beratung notwendig (Oftfahrer werden nicht durch zu viele Lautsprecherdurchsagen belästigt)

⇒ Individuelle Informationen für die Fahrgäste zu regionalen Besonderheiten:

- ◆ Lage und z.T. Öffnungszeiten wichtiger geschäftlicher und touristischer Infrastruktureinrichtungen (Ortszentrum, Restaurants, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen, Rad- und Wanderwege etc.).
- ◆ Touristische und historische Informationen zu wichtigen Sehenswürdigkeiten und Ereignissen (Markttage, Feste, Messen etc.).

➤ Anschlusssicherung:

Sicherstellung von Anschlüssen auch zu anderen Verkehrsmitteln vor allem in der Tagesrandlage.

➤ Gewährleistung der Sicherheit sowie Störungs- und Notfallmanagement:

- ⇒ Beherrschung des Notfallmanagements bei Störungen im Betriebsablauf und Störungen am Fahrzeug (Betreuung der Reisenden).
- ⇒ Betreuung von Reisenden bei Notfallsituationen (Erste Hilfe bei medizinischen Notfällen, schnelle und kompetente Anforderung von medizinischem Notfallpersonal u.ä.).
- ⇒ Entschärfung von personenbedingten Konfliktsituationen (Deeskalation) sowie deren vorbeugende Vermeidung.

➤ Betreuung besonderer Fahrgäste

- ⇒ Sicherstellung der Betreuung (mobilitäts-)behinderter Fahrgäste. Hierunter sind alle Personen zu verstehen, die den SPNV nur mit Schwierigkeiten benutzen können. Hierzu zählen neben den amtlich anerkannten Behinderten auch Altersschwache, Personen mit großem bzw. schwerem Gepäck, Kinder, Personen mit Kinderwagen und vorübergehend durch Verletzung Mobilitätsbehinderte.
- ⇒ Situationsgerechte Betreuung alleinreisender Kinder.
- ⇒ Situationsgerechte Betreuung von großen, zusammengehörigen Reisendengruppen.

➤ Tarifinformation und Vertrieb:

Information der Kunden über die günstigsten Tarife der eigenen und anknüpfenden Verkehrsmittel (Verbundtarife, Sparmöglichkeiten etc.) und Fahrkartenverkauf.

➤ Sauberkeit:

Die Kundenbetreuer sollten sich soweit um die Sauberkeit kümmern, dass Belästigungen für die Fahrgäste vermieden werden. Dies ersetzt jedoch nicht die notwendigen grundlegenden Reinigungsarbeiten durch spezielles Personal.

Bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen sollten in den Verdingungsunterlagen zu diesen Aufgabenfeldern konkrete Angaben über den Leistungsumfang und dessen Qualität erfolgen.

Damit die Kundenbetreuer sich auf ihre Serviceleistungen konzentrieren können, sind sie ggf. an Standorten mit starkem Fahrkartenverkauf durch Vertriebspersonal bzw. -einrichtungen in den Stationen zu entlasten. Insbesondere auf den Stationen mit Verknüpfungsfunktion ist eine personelle Besetzung zu gewährleisten. Hierzu sollten die Aufgabenträger den Infrastruktur- bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben machen.

### **Qualifikation des Personals, Aus- und Weiterbildung**

Damit die Kundenbetreuer in der Lage sind, ihre multifunktionalen Betreuungsaufgaben wahrnehmen zu können, müssen sie entsprechend qualifiziert sein. Deshalb sollten Ausschreibungen auch Anreize für die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildung enthalten.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, dass die Beschäftigten im SPNV eine qualifizierte Berufsausbildung erhalten: Die Ausbildung zur/zum „Eisenbahner/in im Betriebsdienst“ bzw. zur/zum „Kaufrau/-mann für Verkehrsservice“ bilden hier die wesentliche Grundlage. Analog gilt dies auch für die Ausbildung zur „Fachkraft im Fahrbetrieb“ (für Nahverkehrsbusse, Straßenbahnen, U-Bahnen).

Außerdem ist dafür Sorge zu tragen, dass Qualifikationen erhalten und Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten werden. Hierbei sind auch die Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Betriebseisenbahner zu beachten. Zu diesen Qualifikationen gehören insbesondere:

- Sicherheit,
- Notfallmanagement,
- Konfliktmanagement,
- Betreuungsqualifikation,
- Sprachkenntnisse,
- Strecken- und Ortskenntnisse.

Zum Erhalt und zur Vertiefung dieser Qualifikationen sind folgende Weiterbildungsmaßnahmen sinnvoll:

- Sicherheit:
  - ◆ Weiterbildung / Auffrischung im Rahmen eines monatlichen „Dienstunterrichtes“.
- Notfallmanagement:
  - ◆ Zusammenfassung in einwöchigem Intensivseminar mit Prüfung (zertifiziert).

- **Konfliktmanagement:**
  - ◆ Einwöchiges Seminar über Deeskalationstraining einschließlich der Vermittlung psychologischer Grundlagen (zertifiziert).
- **Betreuungsqualifikation:**
  - ◆ Dreitägige Grundlagenausbildung.
- **Sprachkenntnisse:**
  - ⇒ Englischkenntnisse:
    - ◆ Für Einsteiger Seminarangebot durch den Arbeitgeber.
    - ◆ Bei Vorkenntnissen Praxistraining durch den Arbeitgeber.
  - ⇒ Kenntnis einer dritten Sprache, insbesondere des Nachbarlandes:
    - ◆ Freiwillige Teilnahme des Personals am Seminarangebot und Praxistraining des Arbeitgebers.
    - ◆ Schaffung von Anreizen für dieses Personal (z. B. Eingruppierung, Veranstaltungs- und Einkaufsgutscheine für das Nachbarland etc.).
- **Strecken- und Ortskenntnis:**
  - ◆ Kein Seminar erforderlich, streckenbezogene Bereisungen mit entsprechenden Hinweisen sowie Besichtigungen und eine monatliche Einweisung im Rahmen eines eintägigen „Dienstunterrichtes“ sollten ausreichend sein.

Zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Qualitätsniveaus sollte ein Anreiz für Verkehrsunternehmen für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen geschaffen werden. Es sollte die Möglichkeit gegeben sein, dass diejenigen Unternehmen, die nach dem Berufsbildungsgesetz ausbilden sowie weiterbilden, einen Bonus erhalten. Anzustreben ist dabei eine Ausbildungsquote von 5% (Anteil der Auszubildenden an der Gesamtzahl der Beschäftigten).

## **Sicherheit**

Dem Thema Sicherheit wird sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Mitarbeiter eine herausragende Bedeutung beigemessen. Sicherheit ist einerseits die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste in den Fahrzeugen und auf den Stationen und andererseits die Verkehrssicherheit der Infrastruktur und der Fahrzeuge. Die Gewinnung neuer Kunden ist ohne die Aufrechterhaltung einer hohen objektiven Sicherheit und eines hohen subjektiven Sicherheitsgefühls nicht möglich.

Die Fahrzeuge sollten so gestaltet sein, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der Kunden gewährleistet ist. Hierzu gehört insbesondere eine hohe Übersichtlichkeit sowie kundennahe und funktionsfähige Kommunikationstellen mit dem Fahrpersonal.

Kundenbetreuer, Triebfahrzeugführer und Stationspersonal sollten bereits im Vorfeld und während heikler Situationen kompetent eingreifen können. Deshalb müssen sie im Rahmen der Aus- und Weiterbildung qualifiziert auf diese Rolle vorbereitet werden. Es sollte außerdem gewährleistet werden, dass kurzfristig und durch geeignete Kommunikationseinrichtungen kompetentes Sicherheitspersonal herbei geholt werden kann. Hinzu kommt der gezielte Einsatz von Sicherheitspersonal



insbesondere in Tagesrandzeiten und bei Unsicherheitsschwerpunkten in Fahrzeugen und auf Stationen.

Die Verkehrssicherheit muss durch ein hohes Niveau bei der Instandhaltung der Fahrzeuge und Infrastruktur, durch entsprechende Leit- und Sicherungstechnik unter Einbezug moderner Sicherheitssysteme und durch entsprechende Weiterentwicklung bei der Fahrzeugkonstruktion (z.B. Gewährleistung der passiven Sicherheit durch Aufprallschutz, europäisches Projekt „Safe Train“) gewährleistet werden.

### **Qualitätsmanagement**

#### **Qualitätsbewertung / -kontrolle:**

Die Aufgabenträger haben eine wichtige Funktion bezüglich der Kontrolle und Bewertung der in Verkehrsverträgen definierten Qualität. Hierzu sind geeignete Qualitätssicherungssysteme einzurichten, bei denen durch die Erhebung objektiver Daten und durch die Befragung von Kunden das Qualitätsniveau erfasst wird.

Gewährleistet werden sollte der Durchgriff von Qualitätsanforderungen auf die Infrastrukturunternehmen (Fahrweg und Stationen), da Zuverlässigkeit und Qualität der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Leistung auch von den infrastrukturellen Voraussetzungen abhängen.

#### **Beschwerde- und Vorschlagswesen:**

Wichtig ist zudem die Einrichtung eines kundennahen Beschwerde- und betrieblichen Vorschlagswesens. Die Erkenntnisse hieraus sind zeitnah auszuwerten und wo nötig und möglich operativ umzusetzen. Den sich beschwerenden und anregenden Kunden und Beschäftigten ist zeitnah eine Rückmeldung über die eingeleiteten Maßnahmen zu geben. Wichtig ist eine enge Verknüpfung von Beschwerdemanagement und Kundenbetreuung.

Wenn ein Beschwerdemanagement durch ein Verkehrsunternehmen nicht durchgeführt werden kann, sollte der Aufgabenträger bzw. eine von ihm gebildete oder beauftragte Gesellschaft diese Funktion übernehmen.

#### **Sicherung der sozialen Standards**

Grundsätzlich kann nur mit der Sicherung und Weiterentwicklung von Qualitätsdienstleistungen die Zufriedenheit der Kunden und die Gewinnung zusätzlicher Kunden erreicht werden. Ohne diese Voraussetzungen sind die Arbeitsplätze der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen gefährdet. Entsprechend ist die Sicherung und Fortentwicklung sozialer Standards für die Beschäftigten ohne eine klare Qualitätsorientierung nicht zu erreichen.

In Anbetracht des zunehmenden Wettbewerbs im SPNV sind seitens des Gesetzgebers Vorgaben zu zusätzlichen sozialen Sicherungsmaßnahmen notwendig, um auch auf diesem Weg die für das angestrebte Qualitätsniveau notwendigen zufriedenen, motivierten und kompetenten Beschäftigten zu finden. Dies betrifft insbesondere die Sicherung der sozialen Bedingungen bei einem Betreiberwechsel nach einer Ausschreibung.

## **Gemeinsame Erklärung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und der Gewerkschaft TRANSNET**

### **Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Wettbewerb**

Die Gewerkschaft TRANSNET und das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) des Landes Brandenburg verfolgen gemeinsam das Ziel eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit zufriedenen Kunden. Nur so können zusätzliche Kunden gewonnen und die Verkehrsanteile des SPNV sowie die Bedeutung des Umweltverbunds (Nutzer von Bahnen, Bussen, Fahrrädern und Fußgänger) gesteigert werden. Die zunehmende Wettbewerbsintensität im Bereich des SPNV soll deshalb vor allem für die Steigerung von Qualität und Leistung genutzt werden. Dies betrifft insbesondere die Themen:

- Sicherheit,
- Verkehrsversorgung / Erreichbarkeit / Behindertengerechter Zugang
- Pünktlichkeit,
- Anschlusssicherheit und Integration,
- Sauberkeit,
- Fahrgastinformation, -betreuung und Mobilitätsberatung.

Beide Partner wollen keinen ruinösen Wettbewerb, der zu Lasten der Kunden, der Beschäftigten, der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger gehen wird. Für den SPNV als Bereich der gesetzlich vorgegebenen Daseinsvorsorge müssen durch den Bund dauerhaft ausreichende Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Beide Seiten betonen die zentrale Bedeutung von Qualitätsstandards bei Wettbewerbsverfahren. Wichtig ist die Vorgabe angemessener Qualitätsstandards und die Schaffung von Anreizen für die Verkehrsunternehmen zur Verbesserung dieser Standards.

Die Zufriedenheit der Fahrgäste steht im Mittelpunkt der Weiterentwicklung des SPNV. In Anbetracht des intermodalen Wettbewerbs z. B. mit dem Pkw müssen Produktivitätsgewinne im SPNV offensiv genutzt werden, um den Bedürfnissen der Kunden noch besser gerecht zu werden. So muss die heutige Kundenbetreuung weiter entwickelt werden, wodurch auch neue Beschäftigungsfelder erschlossen werden.

Die Sicherung und Fortentwicklung der Qualität bei den öffentlichen Verkehrsdienstleistungen ist die gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Für den Wettbewerb muss es klare Regelungen, Anreize und Kontrollen geben. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass sich Ausschreibungsverfahren zu einem reinen Dumpingwettbewerb ohne Berücksichtigung von Qualitätsaspekten entwickeln. Das MSWV wird hier eine gestaltende und integrierende Funktion übernehmen.

MSWV und TRANSNET fordern, dass die Einführung von mehr Wettbewerb im SPNV durch europäisches Recht, etwa durch die Novellierung der EU-Verordnung für den Öffentlichen Personenverkehr (KOM (2002) 107), insbesondere mit einer stärkeren Implementierung von Sozial- und Qualitätsstandards auch auf europäischer Ebene einhergehen muss.

Grundsätzlich kann nur mit der Sicherung und Weiterentwicklung von Qualitätsdienstleistungen die Zufriedenheit der Kunden und die Gewinnung zusätzlicher Kunden erreicht werden. Ohne diese Voraussetzungen sind die Arbeitsplätze der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen gefährdet. Entsprechend ist die Sicherung und Fortentwicklung sozialer Standards für die Beschäftigten ohne eine klare Qualitätsorientierung nicht zu erreichen.

In Anbetracht des zunehmenden Wettbewerbs im SPNV wird das MSWV darauf achten, dass vor Vergabeentscheidungen nur solche Eisenbahnverkehrsunternehmen in die engere Wahl kommen, die sich für die soziale Sicherung Ihrer Beschäftigten einsetzen, um auch auf diesem Weg die für das angestrebte Qualitätsniveau notwendigen zufriedenen, motivierten und kompetenten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden.

Die in der Anlage genannten Kriterien sind von allen Unterzeichnern zu beachten.

Abweichungen, Änderungen, Ergänzungen zu dieser Erklärung bedürfen der Zustimmung aller Unterzeichner.

Für das Ministerium für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr

Für die Gewerkschaft TRANSNET

.....

.....

Der gemeinsamen Erklärung schließen sich an:

Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA

Für die Gewerkschaft der Lokomotivführer  
GDL

.....

.....

Potsdam / Berlin am . September 2004

# **Anlage zur gemeinsamen Erklärung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg und der Gewerkschaft TRANSNET**

In Anlehnung an die gemeinsame Erklärung werden nachstehende Handlungsfelder benannt.

- Personalbemessung,
- Personalaufgaben,
- Aus- und Weiterbildung, Qualifikation des Personals,
- Sicherheit,
- Qualitätsmanagement,
- Sicherung der sozialen Standards.

## **Personalbemessung**

Fahrgäste erwarten eine gute Kundenbetreuung in den Nahverkehrszügen. Ziel ist daher eine qualitativ und quantitativ anforderungsgerechte Besetzung mit Personal auf den Nahverkehrszügen. Hiermit sind auch wirtschaftliche Vorteile verbunden: eine Steigerung der Kundenzufriedenheit, die Fahrgeldsicherung und die Verhinderung von Vandalismus führen zu Kostensenkungen und bei zunehmenden Fahrgastzahlen zu Erlössteigerungen.

Für die Personalbemessung in Zügen und auf Stationen sind insbesondere folgende Faktoren ausschlaggebend:

- Aufgaben des Personals,
- Zugkonfiguration,
- Reisendenaufkommen,
- Produkttyp,
- Vornehmliche Reisezwecke (z.B. Tourismus),
- Sicherheitslage,
- Finanzierbarkeit.

Es sollte eine der Bedeutung und den Verkehrsbedingungen der jeweiligen Linie angemessene Besetzung der Züge angestrebt werden. Vor allem in den Tagesrandzeiten sollte eine ausreichende Betreuung gewährleistet werden, um den Fahrgästen insbesondere eine objektive und subjektive Sicherheit bieten zu können.

Es wird angestrebt, Knotenbahnhöfe und wesentliche regionale Verknüpfungspunkte grundsätzlich mit Servicepersonal zu besetzen. Dieses Servicepersonal sollte umsteigende Reisende informieren und betreuen sowie auch den örtlichen Fahrkartenvertrieb für alle Verkehrsunternehmen übernehmen.

Grundsätzlich ist ein mittleres Durchschnittsalter des Personals anzustreben. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Verkehrsunternehmen Nachwuchs zur Betreuung der Fahrgäste ausbilden.

## Personalaufgaben

Die „Kundenbetreuer“ im Zug werden neben rein betrieblichen Aufgaben, zu denen auch Meldungen über Unregelmäßigkeiten gehören, zunehmend multifunktionale Betreuungsaufgaben für die Fahrgäste ausüben. Diese umfassen insbesondere folgende Aufgabenfelder und Anforderungen:

### ➤ Fahrgeldsicherung:

Neben der Erlössicherung sollten die Kundenbetreuer aus den Daten des Fahrscheins die notwendigen Informations- und Betreuungsbedürfnisse des Kunden erkennen und ihn mit wichtigen Hinweisen versorgen.

### ➤ Fahrgastinformation allgemein:

Das Personal sollte die Kunden in verständlichem und sicherem Deutsch betreuen können. Zusätzlich ist es im Rahmen der künftigen Entwicklung wünschenswert, dass das Personal fachbezogenes, kundenorientiertes Englisch bzw. in Grenzregionen zu Polen die Sprache des Nachbarlandes in notwendigem Ausmaß beherrscht.

### ➤ Umfassende Information der Fahrgäste:

#### ⇒ Fahrtverlaufs- und Umsteigeinformationen:

- Standardisierte Stationsansagen und Informationen über Umsteigerelationen sind automatisiert per Lautsprecher möglich.
- Ortsbezogene Anschluss- und Umsteigeinformationen zum Bahnverkehr, zu anderen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie zur Auto- und Fahrradvermietung. Diese sind z.T. auch per Lautsprecher möglich, jedoch ist hier die aktuelle individuelle Beratung notwendig (Oftfahrer werden nicht durch zu viele Lautsprecherdurchsagen belastigt)

#### ⇒ Individuelle Informationen für die Fahrgäste zu regionalen Besonderheiten:

- Lage und z.T. Öffnungszeiten wichtiger geschäftlicher und touristischer Infrastruktureinrichtungen (Ortszentrum, Restaurants, Einkaufszentren, Sporteinrichtungen, Rad- und Wanderwege etc.).
- Touristische und historische Informationen zu wichtigen Sehenswürdigkeiten und Ereignissen (Markttage, Feste, Messen etc.).

### ➤ Anschlusssicherung:

Sicherstellung von Anschlüssen auch zu anderen Verkehrsmitteln vor allem in der Tagesrandlage.

### ➤ Gewährleistung der Sicherheit sowie Störungs- und Notfallmanagement:

- ⇒ Beherrschung des Notfallmanagements bei Störungen im Betriebsablauf und Störungen am Fahrzeug (Betreuung der Reisenden).
- ⇒ Betreuung von Reisenden bei Notfallsituationen (Erste Hilfe bei medizinischen Notfällen, schnelle und kompetente Anforderung von medizinischem Notfallpersonal u.ä.).
- ⇒ Entschärfung von personenbedingten Konfliktsituationen (Deeskalation) sowie deren vorbeugende Vermeidung.

- **Betreuung besonderer Fahrgäste**
  - ⇒ Sicherstellung der Betreuung (mobilitäts-)behinderter Fahrgäste. Hierunter sind alle Personen zu verstehen, die den SPNV nur mit Schwierigkeiten benutzen können. Hierzu zählen neben den amtlich anerkannten Behinderten auch Altersschwache, Personen mit großem bzw. schwerem Gepäck, Kinder, Personen mit Kinderwagen und vorübergehend durch Verletzung Mobilitätsbehinderte.
  - ⇒ Situationsgerechte Betreuung alleinreisender Kinder.
  - ⇒ Situationsgerechte Betreuung von großen, zusammengehörigen Reisendengruppen.
- **Tarifinformation und Vertrieb:**

Information der Kunden über die günstigsten Tarife der eigenen und anknüpfenden Verkehrsmittel (Verbundtarife, Sparmöglichkeiten etc.) und Fahrkartenverkauf.
- **Sauberkeit:**

Die Kundenbetreuer sollten sich soweit um die Sauberkeit kümmern, dass Belästigungen für die Fahrgäste vermieden werden. Dies ersetzt jedoch nicht die notwendigen grundlegenden Reinigungsarbeiten durch spezielles Personal.

Bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen sollten in den Verdingungsunterlagen zu diesen Aufgabenfeldern diesbezügliche Vorgaben über den Leistungsumfang und dessen Qualität erfolgen.

Damit die Kundenbetreuer sich auf ihre Serviceleistungen konzentrieren können, sind sie ggf. an Standorten mit starkem Fahrkartenverkauf durch Vertriebspersonal bzw. -einrichtungen in den Stationen zu entlasten. Insbesondere auf den Stationen mit Verknüpfungsfunktion ist eine personelle Besetzung zu gewährleisten. Hierzu wirkt der Aufgabenträger auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend ein.

### **Qualifikation des Personals, Aus- und Weiterbildung**

Damit die Kundenbetreuer in der Lage sind, ihre multifunktionalen Betreuungsaufgaben wahrnehmen zu können, müssen sie entsprechend qualifiziert sein. Deshalb sollten Ausschreibungen positive Auswahlkriterien für die Verkehrsunternehmen vorsehen, die eine Verbesserung der Aus- und Weiterbildung gewährleisten.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, dass die Beschäftigten im SPNV eine qualifizierte Berufsausbildung erhalten: Die Ausbildung zur/zum „Eisenbahner/in im Betriebsdienst“ bzw. zur/zum „Kauffrau/-mann für Verkehrsservice“ bilden hier die wesentliche Grundlage. Analog gilt dies auch für die Ausbildung zur „Fachkraft im Fahrbetrieb“ (für Nahverkehrsbusse, Straßenbahnen, U-Bahnen).

Außerdem ist dafür Sorge zu tragen, dass Qualifikationen erhalten und Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten werden. Hierbei sind auch die Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Betriebseisenbahner zu beachten. Zu diesen Qualifikationen gehören insbesondere:

- Sicherheit,
- Notfallmanagement,
- Konfliktmanagement,
- Betreuungsqualifikation,
- Sprachkenntnisse,
- Strecken- und Ortskenntnisse.

Zum Erhalt und zur Vertiefung dieser Qualifikationen sind folgende Weiterbildungsmaßnahmen sinnvoll:

- Sicherheit:
  - Weiterbildung / Auffrischung im Rahmen eines monatlichen „Dienstunterrichtes“.
- Notfallmanagement:
  - Zusammenfassung in einwöchigem Intensivseminar mit Prüfung (zertifiziert).
- Konfliktmanagement:
  - Einwöchiges Seminar über Deeskalationstraining einschließlich der Vermittlung psychologischer Grundlagen (zertifiziert).
- Betreuungsqualifikation:
  - Dreitägige Grundlagenausbildung.
- Sprachkenntnisse:
  - ⇒ Englischkenntnisse:
    - Für Einsteiger Seminarangebot durch den Arbeitgeber.
    - Bei Vorkenntnissen Praxistraining durch den Arbeitgeber.
  - ⇒ Erwerb von Sprachkenntnissen des Nachbarlandes Polen:
    - Freiwillige Teilnahme des Personals am Seminarangebot und Praxistraining des Arbeitgebers.
- Strecken- und Ortskenntnis:
  - Kein Seminar erforderlich, streckenbezogene Bereisungen mit entsprechenden Hinweisen sowie Besichtigungen und eine monatliche Einweisung im Rahmen eines eintägigen „Dienstunterrichtes“ sollten ausreichend sein.

Zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Qualitätsniveaus sollte ein Anreiz für Verkehrsunternehmen für Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen geschaffen werden. Es sollte die Möglichkeit gegeben sein, dass diejenigen Unternehmen, die nach dem Berufsbildungsgesetz ausbilden sowie weiterbilden, einen Bonus erhalten.

### **Sicherheit**

Dem Thema Sicherheit wird sowohl aus Sicht der Fahrgäste als auch der Mitarbeiter eine herausragende Bedeutung beigemessen. Sicherheit ist einerseits die objektive und subjektive Sicherheit der Fahrgäste in den Fahrzeugen und auf den Stationen und andererseits die Verkehrssicherheit der Infrastruktur und der Fahrzeuge. Die Gewinnung neuer Kunden ist ohne die Aufrechterhaltung einer hohen objektiven Sicherheit und eines hohen subjektiven Sicherheitsgefühls nicht möglich.

Die Fahrzeuge sollten so gestaltet sein, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der Kunden gewährleistet ist. Hierzu gehört insbesondere eine hohe Übersichtlichkeit sowie kundennahe und funktionsfähige Kommunikationsstellen mit dem Fahrpersonal.

Kundenbetreuer, Triebfahrzeugführer und Stationspersonal sollten bereits im Vorfeld und während heikler Situationen kompetent eingreifen können. Deshalb müssen sie im Rahmen der Aus- und Weiterbildung qualifiziert auf diese Rolle vorbereitet werden. Es sollte außerdem gewährleistet werden, dass kurzfristig und durch geeignete Kommunikationseinrichtungen kompetentes Sicherheitspersonal herbei geholt werden kann. Hinzu kommt der gezielte Einsatz von Sicherheitspersonal insbesondere in Tagesrandzeiten und bei Unsicherheitsschwerpunkten in Fahrzeugen und auf Stationen.

Die Verkehrssicherheit muss durch ein hohes Niveau bei der Instandhaltung der Fahrzeuge und Infrastruktur, durch entsprechende Leit- und Sicherungstechnik unter Einbezug moderner Sicherheitssysteme und durch entsprechende Weiterentwicklung bei der Fahrzeugkonstruktion (z.B. Gewährleistung der passiven Sicherheit durch Aufprallschutz, europäisches Projekt „Safe Train“) gewährleistet werden.

### **Qualitätsmanagement**

#### **Qualitätsbewertung / -kontrolle:**

Der Aufgabenträger hat eine wichtige Funktion bezüglich der Kontrolle und Bewertung der in Verkehrsverträgen definierten Qualität. Hierzu sollte das bestehende Qualitätssicherungssystem unter Einbeziehung des Verkehrsverbundes ständig weiter entwickelt werden.

Gewährleistet werden sollte der Durchgriff von Qualitätsanforderungen auf die Infrastrukturunternehmen (Fahrweg und Stationen), da Zuverlässigkeit und Qualität der vom Verkehrsunternehmen erbrachten Leistung auch von den infrastrukturellen Voraussetzungen abhängen.

#### **Beschwerde- und Vorschlagswesen:**

Wichtig ist zudem die Einrichtung eines kundennahen Beschwerde- und betrieblichen Vorschlagswesens. Die Erkenntnisse hieraus sind zeitnah auszuwerten und wo nötig und möglich operativ umzusetzen. Den sich beschwerenden und anregenden Kunden und Beschäftigten ist zeitnah eine Rückmeldung über die eingeleiteten Maßnahmen zu geben. Wichtig ist eine enge Verknüpfung von Beschwerdemanagement und Kundenbetreuung.

Wenn ein Beschwerdemanagement durch ein Verkehrsunternehmen nicht durchgeführt werden kann, sollte der Aufgabenträger bzw. eine von ihm gebildete oder beauftragte Gesellschaft diese Funktion übernehmen.

### **Sicherung der sozialen Standards**

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften die gemeinsame politische Verantwortung, im Falle einer Ausschreibung und der Betriebsübernahme durch ein anderes Verkehrsunternehmen die sozialen Standards für die Beschäftigten gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu sichern. Letztendlich sind Motivation und Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr stark durch die gesetzten Bedingungen in ihrem Arbeitsumfeld geprägt. Entsprechend zufriedene Beschäftigte sind weit eher bereit, auch über vereinbarte Bedingungen hinaus höchste Qualität bei ihrer Dienstleistung anzubieten.



## PRESSEMITTEILUNG

18.01.2005

NRW Gesetzesantrag zu Fahrgastrechten:

### Ein Bären dienst für die Fahrgäste

Berlin. Anlässlich der heutigen Anhörung zur NRW-Gesetzesinitiative im Bundespresseamt in Berlin kritisiert das Schienenbündnis Allianz pro Schiene den Entwurf in einer schriftlichen Stellungnahme für das Verbraucherschutzministerium in NRW scharf: „Dieses Gesetz ist nicht nachbesserungsfähig – weg damit!“ so der Kommentar von Allianz pro Schiene Geschäftsführer Dirk Flege. „Was Nordrhein-Westfalen da vorschlägt, bedeutet für die Fahrgäste einen Bären dienst, weil es ihnen größere Rechtsunsicherheit und steigende Kosten bescheren würde“, so Dirk Flege. Stattdessen sollten aus Sicht des Schienenbündnisses die Initiativen auf Bundes- und EU-Ebene weiterverfolgt werden, denn die Schaffung von Rechtssicherheit für die Fahrgäste ist ein Ziel, das von der Allianz pro Schiene ausdrücklich unterstützt wird. Der vorliegende Entwurf erweist sich dabei jedoch eher als kontraproduktiv.

Generell wird nicht klar, welche verkehrs- und verbraucherpolitischen Ziele das Land Nordrhein-Westfalen mit dem Gesetzentwurf erreichen will. Ausdrücklich warnt das Bündnis deshalb davor, eine so wichtige Angelegenheit wie Fahrgastrechte mit undurchdachten Schnellschüssen für Wahlkampfzwecke zu missbrauchen.

„Im Ergebnis bürdet der Gesetzentwurf den Fahrgästen das Risiko auf, ihre Rechte auf gerichtlichem Weg zu klären“, kritisiert Dirk Flege. Der Entwurf sieht außerdem keine einheitlichen Fahrgastrechte bei den verschiedenen Verkehrsträgern vor. So soll es beispielsweise im Busfernverkehr oder dem Flugverkehr keine dem Eisenbahnverkehr vergleichbare Haftung geben. Ferner kritisiert das Bündnis, dass die vorgeschlagenen Regelungen ein erhebliches Missbrauchspotential bergen. Die Kosten eines Missbrauchs müssten von den übrigen Fahrgästen getragen werden, die mit steigenden Fahrpreisen konfrontiert wären. Der öffentliche Verkehr würde dadurch an Attraktivität verlieren. Der Gesetzentwurf läuft somit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, zuwider.

Die vollständige Stellungnahme finden Sie hier.

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 15 gemeinnützige Vereine zusammengeschlossen, darunter die Umweltverbände BUND, NABU und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn und VCD, sowie alle Gewerkschaften aus dem Bahnbereich. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 1,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 51 bahnnahen Unternehmen.