

Teil 2

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 –**

- |     |                                                                                                                  |        |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 8.  | traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main,<br>Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch, 60311 Frankfurt am Main | S. 112 |
| 9.  | Mehr Bahnen, 10623 Berlin                                                                                        | S. 132 |
| 10. | Die Deutsche Bahn AG, ML Hessen, 60326 Frankfurt am Main                                                         | S. 135 |
| 11. | ABELLIO Beteiligungsgesellschaft mbH, 45133 Essen                                                                | S. 143 |
| 12. | NVV, Nordhessischer Verkehrsverbund, 34117 Kassel                                                                | S. 152 |
| 13. | ver.di, Fachbereich 11 – Verkehr, 60329 Frankfurt                                                                | S. 164 |



8

20.6.05

Hessischer Landtag  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Wirtschaft und Verkehr  
Herr Rüdiger Hermanns  
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

20.06.05

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

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Tel.: 069-212-26903  
Fax: 069-212-23573  
[HJvBerlepsch@traffiQ.de](mailto:HJvBerlepsch@traffiQ.de)

Sehr geehrter Herr Hermanns,

der Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr ist in seinen Zielsetzungen der Stärkung der Aufgabenträger und deren Organisationen, sowie einer zielorientierten Finanzierung sehr zu begrüßen.

Den Antrag der SPD-Fraktion zur „marktorientierten Direktvergabe“ beurteilen wir hingegen skeptisch. Es handelt sich bei der „marktorientierten Direktvergabe“ weder um ein klar beschriebenes noch um ein bereits ausgearbeitetes Finanzierungskonzept, noch ist eine Beihilfeunschädlichkeit durch ein solches Verfahren im Hinblick auf die vom EuGH im Urteil Altmark Trans in 2003 genannten vier Kriterien erreichbar. Darüber hinaus bleiben bei der „marktorientierten Direktvergabe“ Fragestellungen des Wettbewerbsrechts und des Vergaberechts außer Acht, so dass sich die daraus ergebenden rechtlichen Unsicherheiten als unkalkulierbare Risiken für die Aufgabenträger erweisen könnten.

Wir schlagen vor, zum Gesetzentwurf der Landesregierung im Einzelnen, bei dem vorgelegten Gesetzentwurf der Landesregierung folgende Änderungen bzw. Klarstellungen noch in den Gesetzestext mit aufzunehmen:

1. **§ 7, Abs. 1** sollte folgende neue Ziffern 8-12 enthalten:

- „ 8. **das Marketing und die Kundenbetreuung im jeweiligen Zuständigkeitsbereich durchzuführen,**
- 9. **die Finanzierung der lokalen Verkehrsleistung sicherzustellen,**
- 10. **Markt- und Verkehrsforschung für das lokale Verkehrsgebiet durchzuführen**
- 11. **Strukturen für Vertrieb, Kundeninformation und ÖPNV-Management (Leitstelle) aufzubauen, damit diese Bereiche diskriminierungsfrei allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen,**
- 12. **Ziffer 8 alt wird dann Ziffer 12“**

Diese Ergänzungen dienen einer klaren Zuweisung der Aufgaben im Vertriebsbereich an die Aufgabenträgerorganisationen in Abgrenzung zu den Kompetenzen des Verbundes einerseits und der Verkehrsunternehmen andererseits. Wir befürchten anhaltende Konflikte um Zuständigkeiten zwischen lokaler und regionaler Ebene, wenn diese Klarstellung ausbleibt.

2. **§ 7, Abs. 2, Ziffer 3** sollte wie folgt ergänzt werden:

Bisher: „für das jeweilige Abrechnungsjahr“  
Vorschlag: „**mindestens einmal jährlich**“

Insbesondere bei der Einführung einer zentralen Vertriebsorganisation – eine logische Konsequenz aus dem gedachten Wettbewerbsszenario im Verbund kommt der Einnahmenaufteilung eine erhöhte Bedeutung zu. Für die lokalen Aufgabenträgerorganisationen sollte die Einnahmenaufteilung **mindestens einmal jährlich** durchgeführt werden. Evtl. wäre sogar über kürzere Abstände sowie eine linienbündel- bzw. linienscharfe Einnahmenaufteilung zu diskutieren. Diese Diskussion kann dann im jeweiligen Verbund erfolgen.

3. **§ 7, Abs. 6, Satz 2** sollte wie folgt neu gefasst werden:

„...Die Verkehrsverbünde stimmen bei verbundgrenzenüberschreitenden Verkehren ihre Verbundtarife und Grundsätze zu Vertrieb und Marketing (bei landesweiten Angeboten) untereinander mit dem Ziel ab, den Anforderungen nach § 4, Abs. 5 zu entsprechen. Auch hierbei handelt es sich um eine Konkretisierung der Aufgabenzuweisungen im Verkehrsverbund...“

4. § 8, Abs. 1

Anstelle von „Durchführung des ÖPNV“ sollten den Verkehrsunternehmen die „**Personenbeförderung**“ zugewiesen werden.

Aus der Trennung Besteller- und Erstellerebene sollten konsequent auch die Funktionen zugeordnet werden.

Außerdem sollte in § 8 sichergestellt werden, dass die Durchführung des Marketings ausschließlich bei den Aufgabenträgerorganisationen liegt und die Verkehrsunternehmen zur Kooperation und Unterstützung der Aufgabenträgerorganisationen verpflichtet sind.

5. § 10, Schluss

**„...In die Vereinbarungen sind die lokalen Nahverkehrsorganisation einzubeziehen...“**

Da die Aufgabenträgerorganisationen die diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung der Infrastruktur gewährleisten müssen, sollten sie im Falle von Vereinbarungen zwischen dem Land und Infrastrukturunternehmen mit eingebunden werden.

6. § 11, Abs. 2, Satz 2, streichen

Dieser Absatz sollte ersatzlos gestrichen werden, da er nicht erwünschte finanzielle Folgewirkungen nach sich ziehen kann. Das angestrebte Solidarprinzip zwischen den Gebietskörperschaften ist an anderer Stelle hinreichend eingefordert und festgeschrieben. Vgl. u.a. § 7, Abs. 2, Ziffer 3 ff. sowie § 11, Abs. 2, Satz 1 und 3.

7. § 12, Abs.3 sollte wie folgt geändert werden:

**„Das Land kann für Investitionen in Bau und Ausbau der Infrastruktur sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen den Unternehmen bzw. Aufgabenträgerorganisationen Zuwendungen aus Mitteln aus Abs. 1 gewähren.“**

Es sollte vermieden werden, dass Zuwendungen des Landes an Infrastrukturbetreiber fließen, sondern immer nur an Infrastrukturunternehmen, da später der Betrieb der Infrastruktur ausgeschrieben werden soll. Auch hier sollten Aufgabenträgerorganisationen mit eingebunden werden, da sie die Diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung der Infrastruktur gewährleisten müssen (vgl. § 10).

## 8. § 14, Überschrift

Hier sollte die Überschrift lauten:

**„Nahverkehrspläne und ÖPNV-Investitionsprogramme“**

Der mündlichen Erörterung sollte die Kommentierung zu § 9 vorbehalten bleiben. Durch die neueste Fassung wird der Weg für eine „markt-orientierte Direktvergabe“ geöffnet und der bisher in der Praxis hilfreiche „Güttler-Erlaß“ abgeschwächt. Dies ist aus meiner Sicht nicht zielführend.

Für die Anhörung stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung und füge als Anlage die Beantwortung der Fragen der Fraktionen bei.

Mit freundlichen Grüßen  
**traffiQ** Frankfurt am Main

Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch  
(Geschäftsführer)

**Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr**

**und**

**zum Antrag der Fraktion der SPD betreffend Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch marktorientierte Direktvergabe.**

**Wiesbaden, den 30.06.05**

**Antworten zu den Fragen der Fraktionen**

**I.) Fragen der CDU-Landtagsfraktion**

- 1. Halten Sie es für richtig, dass der neue Gesetzentwurf die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger beibehält (pflichtige kommunale Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreis, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte, Verkehrsverbünde, Lokale Nahverkehrsorganisationen). Wenn nein, welche Veränderungen schlagen Sie vor?**

Antwort:

Wir halten die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger für richtig.

Empfehlung: Es sollte eine klare Abgrenzung der Aufgaben zwischen dem lokalen und dem regionalen Aufgabenträger der Gestalt erfolgen, dass die lokalen Nahverkehrsgesellschaften für alle Fragen in ihrem Zuständigkeitsbereich (z.B. Haltestellenbenennungen auf der Bahnstation) zuständig sind.

- 2. Befürworten Sie das im Gesetzentwurf verankerte Besteller-Ersteller-Prinzip?**

Antwort:

Ja. Das Besteller-Ersteller-Verhältnis sorgt für klare Verantwortlichkeiten und führt zu mehr Transparenz. Der Aufgabenträger kann als Besteller Leistungen definieren, sowie Standards und Anforderungen vorgeben. Verkehrsunternehmen können sich auf ihre Kernkompetenz, die Personenbeförderung konzentrieren.

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

Antwort:

Ja. Die zielorientierte Förderung ermöglicht ein flexibles Handeln, während das bisherige System, weil zweckgebunden, keine Handlungsspielräume zuließ (Möglichkeit der Umschichtung, z. B. Leistungsausweitung im Rahmen des Ausbaus der A66).

Einschränkung: Es ist unklar, wie bei nicht Erreichen der Ziele der RMV die fehlenden Mittel aufbringt (vgl. auch Anmerkungen zur Finanzierungsvereinbarung (4. Frage) der SPD-Landtagsfraktion). Prinzipiell unterstützen wir aber die Zielsetzung, die mit einer Qualitätssteigerung des Regionalverkehrs verbunden ist.

Empfehlung: Nach einer gewissen Übergangszeit sollte eine Evaluierung dieses Teil des Gesetzes erfolgen. Grundsätzlich sollte die Entscheidungshoheit zur Prioritätensetzung der Einzelmaßnahmen bei der Lokalen Nahverkehrsorganisation liegen.

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?

Antwort:

Ja. Nur bei Diskriminierungsfreiheit können gleiche Bedingungen für alle Teilnehmer im Wettbewerb gewährleistet werden.

Im Fall der Gründung eigenständiger Infrastrukturgesellschaften müssen deren mögliche Ziele (beispielsweise Finanzierungsziele, verkehrspolitische Ziele, Sonstige) mit den Zielen der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation abgestimmt werden. Dies kann durch klare Leistungsbeziehungen zwischen der Infrastrukturgesellschaft und der lokalen Nahverkehrsorganisation geschehen oder, falls der Aufgabenträger selbst Gesellschafter der Infrastrukturgesellschaft ist, durch entsprechende Zielvorgaben an diese.

Zur Nichtdiskriminierung gehört insbesondere die Einheitlichkeit der Maßstäbe bei der Festlegung der Benutzerentgelte für die Infrastruktur (vgl. die Diskussion um die Trassenpreise der DB-Netz)

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

Antwort zu a):

Ja. Das wettbewerbliche Verfahren zur Vergabe von Verkehrsleistungen kann insbesondere beim straßengebundenen ÖPNV (Busverkehre) erhebliche Kostenreduzierungen erreichen. Der Ausschreibungswettbewerb führt neben Kostensenkungen auch zu Qualitätssteigerungen und verschafft den Aufgabenträgern Spielräume zur Kontrolle und zur Verbesserung des Angebotes. Der Steuerzahler wird hierdurch entlastet und die Fahrpreissteigerungen können sich in einem moderaten Bereich bewegen.

Die positiven Erfahrungen aus anderen Bereichen der Verwaltung und der Wirtschaft, in denen die Ausschreibung von Leistungen z.T. weitaus komplexer ist, haben sich auch im Verkehrsbereich gezeigt.

- b) Welche Bedingungen sollten in den Ausschreibungen zwingend formuliert werden (Bitte nur die wichtigsten Punkte benennen):

Antwort zu b):

Die Art der Vorgaben und Bedingungen hängt davon ab, ob sich der Aufgabenträger für eine funktionale oder konstruktive Ausschreibung bzw. für einen Brutto- oder einen Nettovertrag entscheidet. Wegen der Einbindung der Verkehre in ein komplexes innerstädtisches Verkehrsgeschehen und der Einordnung in den RMV bleibt in Frankfurt am Main nur der Weg einer konstruktiven Leistungsbeschreibung mit Bruttovertrag.

Dabei müssen alle Mindeststandards für die ausschreibende Leistung in der Leistungsbeschreibung festgelegt werden. Dazu gehören zunächst die jeweiligen Vorgaben des Nahverkehrsplans. Zwingend erforderlich sind außerdem Anforderungen an die Qualität der Leistungserbringung.

Bei Ausschreibungen in Frankfurt am Main liegt ein besonderes Gewicht bei den Anforderungen an das Personal. Damit wird nicht nur dem Kundenbedürfnis eine kompetente Beratung und sichere Beförderung Genüge getragen, sondern von vornherein ausgeschlossen, dass Lohndumping mit wenig qualifiziertem Personal betrieben wird.

Es werden beispielsweise gefordert:

- vollständige Vorschriftenkenntnis
- umfangreiche Ortsnetz- und Streckenkenntnisse
- Kenntnisse des Tarif- und Fahrkartensortiments
- Kundenfreundlichkeit
- besondere Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätseingeschränkten Fahrgästen
- Besonnenheit, Verantwortlichkeit, gepflegtes Erscheinungsbild
- Beherrschung der deutschen Sprache
- Stressbewältigung und Konfliktlösungskompetenz.

Ein weiterer Schwerpunkt sind die Vorgaben für das Fahrzeug. Dazu gehören:

- der obligatorische Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- das Mindestplatzangebot
- der Rahmen für das Fahrzeugalter
- die einzuhaltenden Umweltstandards EEV
- sowie andere qualitätsbildende Merkmale, die den Aufenthaltskomfort, die einheitlichen Kundeninformationen und das Design des Fahrzeugs beschreiben.

Die Ausschreibungsvorgaben legen außerdem detailliert fest, in welcher Weise den besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen Rechnung zu tragen ist.

Um die Erfüllung der vertraglich vereinbarten Leistungen durch den Auftragnehmer sicherzustellen, hat traffiQ ein Qualitätsmanagement entwickelt. Dies enthält Regelungen zu den Themen Betriebsablauf, Umgang mit Betriebsstörungen, Fahrzeuge-, Personal-, Vertriebs-, Kommunikations- und Kundenbetreuung. Vertragsbestandteil wird ein Bonus-Malus-System, das eine systematische Überprüfung der Qualität durch Messung bestimmter Qualitätsmerkmale beinhaltet. Durch Anreize (Bonuszahlungen) soll eine Steigerung der Qualität erreicht werden. Sanktionen haben das Ziel, den Auftragnehmer zu einer schnellen Abstellung von Mängeln zu bewegen. Das Bonus-Malus-System soll zu einer Qualitätssicherung und somit zu einer höheren Kundenzufriedenheit beitragen.

Zwingend formuliert sein müssen ebenfalls Vorgaben wie z.B. Anbindung an das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) und eine Zentrale Leitstelle sowie die Festlegung zentraler Funktionen bei oder durch Aufgabenträgerorganisationen (Zentraler Vertrieb, Marketing, Kundenbetreuung, Beschwerdemanagement, Fahrausweisung, Fundbüro etc.).

## II.) Fragenkatalog der SPD-Fraktion

1. **Wie wird von Ihnen die durch das neue Gesetz entstehende Wettbewerbssituation eingeschätzt? Ist künftig in Hessen mit einem "fairen" Wettbewerb zu rechnen?**

Antwort:

Ja. Sehen Sie hier zu bitte CDU-Fragenkatalog zu Frage 5 a.

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

Antwort:

An keiner Stelle. Die Gleichbehandlung wird durch das GWB und das Vergaberecht sichergestellt und sind nicht Regelungsgehalt eines ÖPNV Gesetzes auf Landesebene.

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) sowie die Vergabeverordnung (VgV) sowie die Verdingungsordnungen enthalten umfangreiche Vorschriften über Vergabearten, Bewerberkreise, Teilnehmer am Wettbewerb, Leistungsbeschreibungen, Vertragsbedingungen, Bieterrechte, Formen und Fristen, Angebotsbewertungen usw. Diese Vorschriften sorgen dafür, dass die Bieter während eines Vergabeverfahrens nach einheitlichen Maßstäben gleich behandelt werden. Die Hessische Landesregierung hat diese Vorschriften auf Landesebene, soweit notwendig, konkretisiert.

Ob durch eine bestimmte Unternehmensgröße durch Unternehmensverbände oder durch Unternehmen im öffentlichen und kommunalen Eigentümerbereich Wettbewerbsverfälschungen eintreten, muss an dieser Stelle offen bleiben. Hier sind neben vergaberechtlichen Fragen auch beihilferechtliche Fragen zur Finanzierung dieser öffentlichen Unternehmen, mit zu berücksichtigen.

Anzumerken bleibt, dass für die Vergabestelle öffentliche Fördermittel grundsätzlich aus den Angeboten herauszurechnen sind. Die hessische Landesregierung hat sich durch den sog. „Güttler-Erlass“ in besonderer Weise für die konsequente Eliminierung öffentlicher Mittel aus den Angeboten eingesetzt. Dies wird durch eine enge Kooperation zwischen Aufsichtsbehörde und erfolgen. Die Verkehrsunternehmen, die sich am Ausschreibungsprozess beteiligen, sind hier zur Aufklärung bei Abgabe des Angebotes verpflichtet. Damit ist einer Gleichbehandlung weitestgehend durch den gesetzlichen Rahmen Rechnung getragen worden.

- 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? Wie werden von Ihnen bzw. Ihrem Verband/Unternehmen die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe beurteilt?**

Antwort:

Die Frage impliziert, dass es sich bei der sog „marktorientierten Direktvergabe“ um ein klar beschriebenes und bereits ausgearbeitetes Finanzierungssystem handelt. Dies ist jedoch keineswegs der Fall. Das EuGH Urteil beschreibt lediglich abstrakt vier Kriterien, bei deren Einhaltung Zuschüsse an den ÖPNV nicht als unzulässige Beihilfen zu betrachten sind. Ein daraus abgeleiteter Finanzierungsmodus kann nur für den Einzelfall entwickelt werden. Auch wenn es gelingen sollte, eine konsistente Methodik zu entwickeln, besteht immer die Gefahr, dass Beihilfeunschädlichkeit im konkreten Fall von Dritten angezweifelt und einer gerichtlichen Überprüfung unterzogen wird. Somit führt die „marktorientierte Direktvergabe“ nicht nur zu einem hohen bürokratischen Aufwand, sondern birgt auch ein hohes rechtliches Risiko für die Aufgabenträger. Die effizienten und in der Praxis erprobten Vergabeverfahren führen viel direkter zu einem Marktpreis.

Außerdem ist zu beachten, dass die „marktorientierte Direktvergabe“ nur auf die Lösung beihilferechtlicher Probleme zielt und grundsätzliche Fragenstellungen des Wettbewerbs – und Vergaberechts außer Acht lässt (sehen Sie hier zu bitte Frage 2 von Bündnis 90/Grüne).

Eine „marktorientierte Direktvergabe“ wird auch vom RMV und vom Land Hessen abgelehnt. Zur bayerischen Regelung kann hier keine Aussage getroffen werden.

- 4. Halten Sie eine Konkretisierung der im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsvereinbarung für notwendig? In welcher Form?**

Antwort:

Ja. So wurde im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung nicht dargestellt, wie bei nicht Erreichen der Ziele nach § 2 (Finanzierungsvereinbarung) in Verbindung mit Anlage 1 die fehlenden Mittel von max. 8,1 Mio. Euro vom RMV aufgebracht werden. Dies könnte zur Folge haben, dass die Lokalen Aufgabenträger über die regionale Umlagen zusätzlich belastet werden würden (vgl. hierzu auch Anmerkung zu Frage 3 der CDU-Landtagsfraktion).

Wünschenswert wären auch Aussagen zur Fahrzeugförderung (Schiene), die in den Kanon der Fördertatbestände mit aufgenommen werden sollten.

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

Antwort:

Mit Ausnahme der Anforderungen aus dem BGG (Bundesgleichstellungsgesetz) und Präzisierungen der Qualitätsanforderungen bestehen in diesem Teil gegenüber dem

alten Gesetz keine materiellen (inhaltlichen) Veränderungen. Somit können die gesteckten Ziele aus unserer Sicht erreicht werden.

**6. Wie beurteilen Sie die von der Landesregierung vorgelegten Eckpunkte für den Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr in Hessen?**

Antwort:

Grundsätzlich sehr positiv (sehen Sie hierzu bitte auch unsere Antwort auf Frage 5 a der CDU) und zielführend. Wir sehen keinen anderen Weg, auf dem mit der zu erwartenden geringeren Ausstattung an öffentlichen Finanzierungsmitteln der ÖPNV zukünftig mit mindestens gleich bleibender Qualität und mindestens vergleichbarem Angebot von den Aufgabenträgern zu gewährleisten wäre. Nur der Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr führt mittel- bis langfristig zum Abbau kostenintensiver Strukturen. Ohne die im Wettbewerb zu generierenden Kostenvorteile könnten deshalb in absehbarer Zeit erhebliche Einschnitte in das Angebot und damit – im Unterschied zum Wettbewerbsszenario – der Wegfall von Arbeitsplätzen beim Fahrpersonal unvermeidlich sein.

### III.) 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?**

Antwort:

Wie die Ergebnisse der Ausschreibungen im regionalen wie kommunalen Bereich zeigen, sind die derzeit vorhandenen Instrumente durchaus zur Förderung mittelständischer Unternehmen geeignet. Daher sind auch etliche Lose von Mittelständlern oder mittleren Unternehmen gewonnen worden. Desweiteren gelten die Regelungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und des Vergaberechts (siehe hierzu die Antwort zu Frage 2 der SPD Fraktion). Außerdem ist zu beobachten, dass ebenso wie in der Vergangenheit auch unter Wettbewerbsbedingungen mittelständische und kleine Nahverkehrsunternehmen als Subunternehmen für die Ausschreibungsgewinner zum Zuge kommen.

Ausschreibungsbedingungen, die einen fairen Wettbewerb verhindern, sind uns nicht bekannt.

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?**

Antwort:

Durch den sog. „Güttler-Erlass“ ist dem soweit wie möglich vorgebeugt worden. Des Näheren sehen Sie hierzu bitte zur Frage 2 SPD Fraktion).

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

Antwort:

Aus der städtebaulichen Planung der jeweiligen Gebietskörperschaft leitet sich u.a. auch das jeweilige Verkehrsgeschehen ab, welches im Generalverkehrsplan oder in einem Gesamtverkehrsplan auf einen längeren Planungshorizont (ca. 10-15 Jahre) festgelegt wird. Dieser lokale, gesamtplanerische Ansatz muss vor Ort, sprich bei der jeweiligen Gebietskörperschaft, umgesetzt werden und der Nahverkehrsplan ist dabei letztlich ein Teil des Gesamtverkehrsplanes, in welchem im Einzelnen das ÖPNV Angebot festgelegt wird (Anforderungsprofil gemäß Leitfaden zur Erstellung des NVP). Der regionale Nahverkehrsplan kann nur den Aspekt der Region Rhein-Main abdecken und hier primär den regionalen Schienenverkehr und nicht die lokalen Verkehre in den jeweiligen Gebietskörperschaften. So ist in § 14 Abs. 4 richtiger Weise auf das Gegenstromprinzip hingewiesen worden, wonach ein Austausch der jeweiligen Planungen zwischen Bund/Land, Land/Kreis bzw. Kommune erfolgen muss und dies von oben nach unten bzw. umgekehrt.

Die lokale Kompetenz muss erhalten und die fachlichen Kenntnisse müssen mit eingebunden werden.

**Zum Themenkomplex: Verkehrsverbünde**

Diese Fragen richten sich im Wesentlichen an die Verkehrsverbünde RMV und NVV.

1. **§ 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.**

Antwort:

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, diese Frage auch aus der Sicht einer Lokalen Nahverkehrsgesellschaft zu beantworten.

Zukünftig sollen im regionalen Verkehr alle Fahrgeldeinnahmen für alle Leistungen eingesetzt werden. Das könnte zu Lasten der lokalen Aufgabenträger führen. **Es kann zu Veränderungen bei der Ermittlung der SPNV- und RBNV-Umlage kommen, die zu einer Verlagerungen der Finanzierungsströme zu Lasten der lokalen Aufgabenträger gehen. Deshalb hat traffiQ im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Streichung des § 11 (2) Satz 2 vorgeschlagen.**

- a) **Wie hoch waren die jährlichen Fahrgeldeinnahmen auf den Aufgabenträger bezogen?**

Antwort zu a):

Nach EAV Abrechnung 2003 des RMV entfallen im Jahr 2003

	Kassentechnische Einnahmen mit Ausgleich Fremd-	Einnahmen nach Zuschreibung der Kooperationsför-	Einnahmen nach Zuschreibung Umlagen,
--	-------------------------------------------------	--------------------------------------------------	--------------------------------------

	nutzeranteil (in Euro)	derung (in Euro)	Nachteilsausgleich etc. (in Euro)
Gesamt RMV	529 Mio.	563 Mio.	326 Mio.
- Regionalverkehr	243 Mio.	262 Mio.	
- lokaler Verkehr	286 Mio.	301 Mio.	326 Mio.
- traffiQ	127 Mio.	137 Mio.	156 Mio.

**b) Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf für die jeweiligen Aufgaben-träger?**

Antwort zu b):

Finanzierung der Verkehrsleistung nach RMV-Verbundbericht 2003:

<b>Finanzierung der Verkehrsleistung durch:</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>In Mio. €</b>
Fahrgast (Fahrgeldeinnahmen)	43 %	473
Zuschüsse aus Kooperationsförderung	7 %	77
Ausgleichsleistungen	4 %	44
<b>Preisdeckungsgrad</b>	<b>54 %</b>	<b>594</b>
<b>Weitere Finanzierungsanteile</b>		
Lokale Aufgabenträger (Partnerschaftsfinanzierungsanteil, SPNV- und RBNV-Umlage)	17 %	187
Bund (Regionalisierungsmittel § 8 (1))	24 %	264
Zuschüsse (Regionalisierungsmittel § 8 (2), IK-Hilfe, Partnerschaftsfinanzierungsanteil Land)	5 %	55

**c) Wie wurde der Finanzierungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern aufgeteilt?**

Antwort zu c):

Bisher galt eine solidarische Finanzierung der Mehrverkehre (Mehrleistungen seit 1993/1994) in Form der Partnerschaftsfinanzierung (Solidarmodell bei S-Bahn, Belegenheitsprinzip bei Regionalbahn. Gewinne und Verluste aus dem Regionalverkehr werden partnerschaftlich zwischen den regionalen Aufgabenträgern und den lokalen Aufgabenträgern aufgeteilt).

- d) **Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf pro Fahrgast in den beiden Verbänden pro Jahr?**

Antwort:

Dazu können wir naturgemäß keine Angaben machen.

- e) **Wie hoch waren die Fahrgeldeinnahmen in den Verbänden pro Fahrgast und Jahr in den letzten vier Jahren?**

Antwort:

Wie Antwort d).

- 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?**

Antwort:

Eine Änderung hätte keine praktische Auswirkung. Schon jetzt werden verbundüberschreitende regionale Verkehre RMV-seitig solidarisch und partnerschaftlich von den lokalen Gebietskörperschaften mitfinanziert. Bei umfangreicheren Maßnahmen wäre jedoch eine Vorabsprache und Vorabstimmung zwischen den Verbänden erforderlich.

## **2. Bei Gründung der Verkehrsverbände 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 NW 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 NW 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 zusammen anzuschließen, zumindest im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs.

### **2.1 Welche Gründe sprechen für einen Verbund?**

Antwort:

Den Kostensenkungspotenzialen durch Ausschöpfung von Synergieeffekten stehen Reibungsverluste durch Abstimmungserfordernisse einer höheren Zahl an Gebietskörperschaften gegenüber. Diese beiden Effekte sind gegeneinander abzuwägen.

Aus Sicht des Fahrgastes sollte eine Durchlässigkeit bereits heute möglich und praktikabel sein und wird auch durch den Gesetzentwurf gefordert.

**2.2 Gibt es sachliche Gründe, die gegen einen Verbund für ganz Hessen sprechen, wenn ja welche?**

Antwort:

Die durch das Gesetz beabsichtigte erhöhte Kompetenzzuweisung an die lokalen Entscheidungsträger würde durch die Zusammenfassung zu einem Verbund konterkariert. Die Handhabung eines hessenweiten Verbundes stellt sich als sehr schwierig dar und die Kontrolle im Hinblick auf die Wahrung seiner Interessen ist für einen einzelnen Aufgabenträger kaum noch durchführbar.

**2.3 Wie hoch schätzen Sie das Einsparungspotential in sächlicher und personeller Hinsicht bei einem Zusammenschluss zu einem Verbund?**

Antwort:

Dazu können wir keine Angaben machen.

**2.4 Ist es sinnvoll, zumindest einen Verbund für den Schienenpersonennahverkehr zu schaffen, die lokalen Verkehrsorganisationen aufzulösen und die Ausschreibungen der Buslinien durch die bisherigen Verbände NW und RMV vorzunehmen zu lassen?**

Antwort:

Eine Gründung eines reinen SPNV-Aufgabenträger-Verbundes können wir aus unserer Sicht nicht beurteilen. Ungeachtet der Existenz eines hessenweiten Verkehrsverbundes, entbindet dies die lokalen Aufgabenträger nicht von ihrer Verantwortung für den lokalen Verkehr. Das Prinzip „Wer zahlt, muss auch entscheiden können“ muss erhalten bleiben.

#### IV.) Fragen der Landtagsfraktion von Bündnis90/Die Grünen

##### I. Ausgestaltung des Wettbewerbs/EU-Verordnung 1191/69

###### 1. **Wie beurteilen Sie die derzeitige hessische Erlasslage (striktter Ausschreibungswettbewerb) zu diesem Thema?**

Antwort:

Hierzu sehen Sie bitte die Antwort auf die Frage 5a der CDU Fraktion.

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

Antwort:

Finanzpolitisch ist die effiziente Verwendung öffentlicher Mittel oberstes Gebot. Da damit zu rechnen ist, dass die bisherigen Finanzierungsquellen des ÖPNV (z.B. Zuschüsse, Ausgleichzahlungen, Querverbundsmittel) eher rückläufig sein werden, ist der in Hessen beschrittene Weg zur behutsamen Marktöffnung (Auferlegung dann Wettbewerb) aus unserer Sicht der zielführende.

Außerdem halten wir die Praxis der hessischen Landesregierung im Hinblick auf die Rechtsentwicklung und Rechtsdiskussion auch für rechtssicher und juristisch geboten.

Von anderen in Praxis und Diskussion befindlichen Optionen können wir das nicht behaupten.

###### 3. **Wie können bei Ausschreibungen Mindeststandards hinsichtlich Qualität der für die Fahrgäste erbrachten Leistung und der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten erreicht werden?**

Antwort:

Zu den an das Fahrpersonal anzulegenden Anforderungen sehen Sie bitte unsere Antwort zur Frage der CDU-Fraktion 5b.

Die Vergabe setzt auf den Vorgaben des deutschen Rechts auf. Danach sind für die Setzung von Arbeitsbedingungen der Gesetzgeber, die Tarifvertragsparteien, Berufenossenschaften, Kammern, Berufsverbände usw. zuständig. Die Situation in der ÖPNV-Branche ist insofern nicht anders als die in allen anderen Branchen. Dies gilt auch für die Überwachung arbeitsrechtlicher Standards, die u.a. in den Bereich der Gewerbeaufsicht fällt.

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

Antwort:

Das Vergaberecht legt im Kern fest, dass alle Unternehmen, die über die notwendige Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit verfügen, zum Wettbewerb zuzulassen sind. Weitergehende Anforderungen an einen Bieter dürfen in einem Vergabeverfahren nur dann gestellt werden, wenn dies durch ein Bundes- oder Landesgesetz vorgesehen ist. Tariftreueerklärungen gegen „Dumpinglöhne“ in den Vergabeunterlagen ohne gesetzliche Grundlage sind zwar durchaus denkbar, entfalten aber im Konfliktfall wegen der mangelnden gesetzlichen Grundlage wenig Wirkungskraft. Gleichwohl werden sie sowohl vom RMV als auch von der Stadt Frankfurt von den Anbietern abverlangt.

Wir sehen es als die Aufgabe des Gesetzgebers, Sozialstandards zu setzen und nicht als Aufgabe der Vergabestellen, die Teil der ausführenden Verwaltung sind. Zur Durchsetzung wirkungsvoller Tariftreueerklärungen wäre ein entsprechendes Gesetz auf Bundes- oder Landesebene erforderlich, das den ÖPNV ausdrücklich einschließt.

Ein Tarifreugesetz sollte dann möglichst auf einen einzigen Tarif verweisen. Es muss für einen Außenstehenden (z.B. eine mittelständische Bietergemeinschaft aus Litauen) klar erkennbar sein, welche Verpflichtungen beachtet werden müssen. Auf einer solchen Rechtsgrundlage könnte traffiQ von einem Bieter eine Tarifreueerklärung verlangen und ihn bei Nichtabgabe vom Verfahren ausschließen.

Allerdings ist bereits nach aktueller Rechtslage (VOL/A § 25 Nr. 2 Abs. 2) traffiQ und jede andere Vergabestelle verpflichtet, Angebote mit auffallend niedrigen Preisen ganz besonders intensiv zu prüfen. Alle Bieter sind verpflichtet, die Grundzüge ihrer Kalkulation offen zu legen und dabei die Personalkosten gesondert auszuweisen. Sie können unter bestimmten Bedingungen aus dem Verfahren ausgeschlossen werden. Wir prüfen, ob niedrige Personalkosten zu mangelnder Zuverlässigkeit des Bieters oder zu Preisen führen, die in offenbarem Missverhältnis zur Leistung stehen. Auf derartige Angebote darf der Zuschlag nicht erteilt werden. Die Begründung eines Ausschlusses muss jedoch einer Überprüfung durch ein OLG standhalten.

Die Unternehmen, die bisher Ausschreibungen in Frankfurt am Main gewonnen haben, bezahlen ihre Mitarbeiter nach Tarifen, die den jeweils gültigen Flächentarifen entsprechen oder an diese angelehnt sind – und das ohne eine förmliche Tarifreueerklärung. Die öffentlich vorgetragene Kritik, einzelne Bieter gingen mit besonders niedrigen Löhnen und nur daraus resultierenden „Dumpingpreisen“ in den Markt, bestätigt sich aus Frankfurter Sicht nicht.

#### 5. Sehen Sie die Gefahr eines Oligopolmarktes?

Antwort:

Wir beurteilen den Wettbewerb und die damit steigende Effizienz im ÖPNV hinsichtlich der dadurch verbesserten Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern positiv. Der Wettbewerb bricht die lokalen und regionalen Monopolemärkte der Vergangenheit auf. Oligopole wären aus dieser Perspektive schon ein Fortschritt.

Eine Abnahme der Wettbewerbsintensität ist für die Zukunft der Busverkehre nicht anzunehmen, da die Marktzugangsschranken in diesem Markt gering sind. Die Bieter verzichten z. B. vor dem Hintergrund zukünftiger Marktverluste auf den kapitalintensiven Bau von Betriebshöfen. Fahrzeughersteller bieten „Rundumsorglopakete“, die die Fahrzeugfinanzierung sowie die Wartung inkl. Reinigung enthalten. Die Fahrzeuge werden vom Betreiber zunehmend auf angemietete Abstellflächen abgestellt, statt in aufwändigen Betriebshöfen.

Sollten Preise kurzfristig tatsächlich steigen, ist sofort mit neuen Bietern zu rechnen, die wiederum mit niedrigen Preisen anbieten und die Intensität des Wettbewerbs und den Druck auf die Preise erhöhen. Somit ist immer wieder ein „Einquandeln“ auf niedrigem Niveau zu erwarten. Deshalb ist die Bildung von Oligopolen und daraus resultierender Preisabsprachen mit steigenden Preisen unwahrscheinlich.

Ohnehin ist nicht die Oligopolbildung, sondern die **Intensität des Wettbewerbs** für die Preise verantwortlich. Beispiele aus Europa zeigen, dass das frühere Preisniveau nach Einführung marktwirtschaftlicher Prinzipien dauerhaft unterschritten wird, wie in Schweden, Finnland und Frankreich zu beobachten ist.

Die aktuellste und umfassendste Untersuchung für das Land Schweden von Gunnar Alexandersson (Stockholm School of Economics) und Roger Pyddoke (Swedish Institute For Transport and Communications Analysis) vom Januar 2005 bestätigt die These zunehmender Wettbewerbsintensität. Seit 16 Jahren werden in Schweden durch Aufgabenträger Verkehrsleistungen ausgeschrieben.

Zu beobachten ist eine kontinuierliche Senkung des durchschnittlichen Kosten-satzes je Fahrzeugkilometer über einen Zeitraum von zehn Jahren (von 1989 bis 1999). Seit 1999 ist zwar teilweise ein Anstieg der Kosten zu verzeichnen, die durchschnittlichen Kosten liegen jedoch immer noch deutlich unter den Ausgangswerten vor Einführung des Wettbewerbs. Auch die Wettbewerbsintensität lässt in Schweden keinesfalls nach. Während die Bildung größerer Unternehmenseinheiten in Deutschland tendenziell als wettbewerbsmindernd angesehen wird, bringen Alexandersson und Pyddoke den Verlauf der Trendlinie damit in Zusammenhang, dass „eine Reihe von Unternehmen, die früher ausschließlich lokal tätig waren, in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre angefangen haben, außerhalb ihres Heimatmarktes anzubieten.“ Zu den Unternehmen, die in den letzten Jahren stark expandiert haben, zählen neben Arriva Svnergie und Orustrafiken, die jeweils zu internationalen Konzernen gehören, die kommunale Göteborgs Spårvägar sowie die eigentümergeführte Bergkvarabuss. In der Folge ist sogar zwischen den drei größten Anbietern auf dem schwedischen Markt, Swebus, Connex und Buslink, starke Konkurrenz erwachsen. Aus den Betrachtungen lässt sich folgern, dass Wettbewerb für einen längeren Zeitraum zu Preissenkungen führt und die Wettbewerbsintensität keinesfalls nachlässt.

6. **Wie kann sichergestellt werden, dass mittelständische Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen haben? Reichen die bisherigen Regelungen dazu im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetz aus?**

Antwort:

Es gibt einen logischen Zusammenhang zwischen Losgröße und Größe der anbietenden Unternehmen. Kleinere Unternehmen werden allein kaum auf die Idee kommen, in Frankfurt mitzubieten, wo die 5 ausgeschriebenen Bündel jeweils ca. 3 Mio. Fahrkilometer und 50 Busse umfassen. Trotzdem haben auch kleinere und mittlere Unternehmen grundsätzlich die Möglichkeit, sich zu Bietergemeinschaften zusammen zu schließen, um dadurch auch größere Märkte zu bedienen. Die Chancen mittelständischer Unternehmen werden dadurch gesteigert, dass die Größe der jeweiligen auszuschreibenden Lose begrenzt wird.

Zu allen anderen Aspekten: Sehen Sie bitte unsere Antworten zum SPD Fragenkatalog Frage 2

7. **Wie sind kommunale Betriebe auf die derzeit in Hessen geübte Ausschreibungspraxis vorbereitet? Welche Folgen entstehen für die Kommunen?**

Antwort:

Dazu kann eine LNG eine Meinung haben, kann aber keine validen Aussagen machen.

## II. Verankerung von Fahrgastrechten

### 1. Welche Möglichkeiten sehen Sie, Fahrgastrechte verbindlich zu regeln?

Antwort:

traffiQ beurteilt die Möglichkeit, Fahrgastrechte in Ausschreibungen zu regeln, sehr positiv. traffiQ ist der Meinung, dass die Gewährung von Kundenrechten ein wichtiges und wirksames Element ist, um nicht nur einen Preis- sondern auch einen Qualitätswettbewerb – im Sinne der Fahrgäste – zu erreichen.

In der Ausschreibung (Bündel D) die im März d.J. entschieden wurde, sind erstmalig Elemente einer Kundencharta eingebaut worden. traffiQ arbeitet an einer Weiterentwicklung. Diese sollen die Ansprüche der Fahrgäste an einer sicheren, pünktlichen und komfortablen Reise, an Sauberkeit und ein hohes Informations- und Kommunikationsniveau sicherstellen. Zum Fahrplanwechsel führt traffiQ in einem ersten Schritt im ausgeschriebenen Nachtbusverkehr eine Garantieleistung bei Verspätungen ein (> 15 min = Taxikosten bis 15€) ein.

Im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs wäre weiter zu entwickeln (Stichwort: Justiziabilität), dass Garantieleistungen unmittelbar in die Sanktionierung der Auftragnehmer einfließen können.

### 2. Wie beurteilen Sie die landes- und bundesgesetzlichen Initiativen aus Nordrhein-Westfalen hierzu?

Antwort:

Grundsätzlich sind alle Initiativen sehr zu begrüßen, die den Fahrgast wieder (oder wieder verstärkt) in den Mittelpunkt des Nahverkehrs rücken.

### 3. Wie ist Ihre Meinung zu einer hessischen Schlichtungsstelle Nahverkehr nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens?

Antwort:

Die Meinung von traffiQ hierzu ist positiv. Wir würden eine solche Schlichtungsstelle begrüßen. Allerdings könnte eine solche Stelle auch auf den höheren Aufgabenträgerebenen (Verbünde, Groß-LNGs) eingerichtet werden.

### 4. Wie beurteilen Sie die Schaffung einer Kundencharta Nahverkehr analog zur Kundencharta Fernverkehr der DB AG, wie sie meine Fraktion vorgeschlagen hat?

Antwort:

traffiQ ist der Meinung, dass den berechtigten Ansprüchen der Fahrgäste ein breiterer Raum zugebilligt werden sollte. Grundsätzlich könnte eine Kundencharta Nahverkehr die kundenrechtlichen Rahmenbedingungen setzen – besondere lokale oder regionale Ausprägungen sollten subsidiär gestaltbar bleiben.

## III. Zielbestimmungen für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr

1. Im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetz sind nahezu alle Zielbestimmungen, die im Paragraf I des derzeit geltenden Rechts enthalten waren, gestrichen worden. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung?
2. Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, dass der ÖPNV als "vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr" entwickelt werden soll, wie es im derzeit gelten Recht heißt?

3. Halten Sie es nicht mehr für erforderlich dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu geben? [§ I (4) des geltenden Rechts?]
4. Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, das ÖPNV-Grundangebot über den Schienenverkehr sicher zu stellen, wie es in § I (5) des geltenden Rechts vorgesehen ist?

Antwort:

Da diese Frage im wesentlichen auf politische Einschätzungen abzielt, die wir als Aufgabenträgerorganisation nicht stellvertretend abgeben können, verzichten wir auf eine Beantwortung.

9

Geschäftsstelle  
Knesebeckstr. 20-21  
D-10623 Berlin  
Fon +49 30 290 47 332  
Fax +49 30 29047 337  
info@mehrbahnen.de  
www.mehrbahnen.de

20. Juni 2005

SL 21.06.05

**Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Hessischen Landtags  
zum Entwurf ÖPNVG sowie zum Antrag der SPD-Fraktion Drs. 16/3753**

**0. Vorbemerkung**

Als Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e.V. beruhen unsere Erfahrungen vor allem auf den bisher zu beobachtenden Ergebnissen des Ausschreibungswettbewerbs im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Erfahrungen mit den SPNV-Vergaben bilden somit den Schwerpunkt dieser Stellungnahme.

Es erscheint uns nicht möglich, Fragekomplexe außerhalb unseres Erfahrungsbereiches im Rahmen dieser schriftlichen Stellungnahme zu beantworten. Soweit zweckmäßig, können diese Fragen jedoch im Rahmen der Anhörung mündlich beantwortet werden.

**1. Erfahrungen mit dem Ausschreibungswettbewerb im SPNV**

Für unseren Wettbewerbsbericht, der im März 2004 veröffentlicht worden ist, haben wir insgesamt 37 wettbewerbliche Vergaben von SPNV-Leistungen untersucht. Insgesamt wurden dabei durch die Ausschreibung ein Einsparvolumen in Höhe von rund 90 Mio. € pro Jahr erzielt, dies entspricht einem **Einsparvolumen in Höhe von 18 Prozent**.

Nach allgemeiner Auffassung ist der Wettbewerb mit systematischen und deutlichen **Qualitätssteigerungen** einhergegangen. In Qualitätsrankings, z.B. von der Stiftung Warentest, schneiden Privatbahnen, aber auch Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, welche ihren Vertrag im Wettbewerb gewonnen haben, systematisch gut ab.

Die häufig befürchteten **Arbeitsplatzverluste** sind **nicht erkennbar**. Vielmehr zeigt sich häufig die Bereitschaft der Privatbahnen, im Servicebereich mehr Personal einzusetzen als zuvor die Deutsche Bahn AG. Auch benötigen die Privatbahnen Personal im Bereich Wartung/Instandhaltung. Zahlreiche Mitarbeiter der Deutsche Bahn AG sind offenbar gern bereit, auf einen zukunftsfähigen Arbeitsplatz bei den Wettbewerbsbahnen zu wechseln. Darüber hinaus wurden Arbeitsplätze im Bereich der Nebenbahnnetze erhalten bzw. zusätzlich geschaffen.

Das Thema **Lohndumping** wird zwar gelegentlich als Argument gegen die Wettbewerbsbahnen ins Feld geführt, **spielt in der Praxis aber keine Rolle**, weil auch deren Mitarbeiter tariflich gebunden sind.

**Alles in allem spricht aus unserer Sicht alles dafür, dass sich die finanziellen und qualitativen Erfolge des Wettbewerbs im SPNV auch im ÖPNV realisieren lassen.**

## **2. Zum Gesetzentwurf**

Der Gesetzentwurf sieht eine ganze Reihe von Eckpunkten vor, welche für eine moderne ÖPNV-Gesetzgebung maßgeblich sind. Hierzu zählen:

- Die Verankerung des Besteller-Ersteller-Prinzips, weil alle anderen Alternativen zu unlösbaren Interessenkonflikten, Selbstblockaden und Intransparenzen führen.
- Die Überführung der objektbezogenen Förderung in mehrjährige Budgets als Voraussetzung für einen effizienten Mitteleinsatz auf der Ebene der Aufgabenträger.
- Die Bindung von Infrastrukturförderungen an Diskriminierungsfreiheit und Benutzungsentgelte, die nach einheitlichen Maßstäben berechnet werden, sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Wettbewerb, welcher vielfach vernachlässigt worden ist.

## **3. Zum Antrag der SPD-Fraktion**

Unseren Erfahrungen zufolge lassen sich im Gefolge von Ausschreibungswettbewerb weder „erhebliche finanzielle Belastungen“ der ausschreibenden Stellen, „Dumpinglöhne“ oder „eine massive Verschlechterung der Arbeitsbedingungen“ weder nachweisen noch erwarten.

Richtig ist, dass ein planvoller Übergang in den Wettbewerb zweckmäßig ist, auch um von den Ergebnissen der vorangegangenen Ausschreibungen lernen zu können und die Angebotskapazitäten der Bieter nicht überzustrapazieren. Wir denken, dass die vom Land Hessen geplanten Übergangsfristen angemessen sind.

Die vom VDV sogenannte „Marktorientierte Direktvergabe“ ist aus unserer Sicht nicht geeignet, effiziente Marktergebnisse hervorzubringen. Vielmehr zeigt sich in der Praxis, dass die Kriterien des EUGH so gebogen werden, dass die Voraussetzungen einer Direktvergabe nahezu immer erfüllt sind, sofern die politischen Entscheider vor Ort dies so wollen. Unseren (SPNV-gestützten) Erfahrungen liegen Marktergebnisse regelmäßig um 20% günstiger, als dies von Wirtschaftsprüfern als angemessen attestiert worden ist.

Insofern mag die „Marktorientierte Direktvergabe“ pragmatisch sein, dem Ausschreibungswettbewerb gleichwertig ist sie nicht. Ob sie wirklich europafest ist, ist ebenfalls ungewiss – man denke nur an das laufende Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend einiger Direktvergaben im SPNV.

## **4. Zum Fragenkomplex „Mittelständische vs. Kommunale Unternehmen“**

Es hat sich gezeigt, dass in den bisherigen ÖPNV-Ausschreibungen international tätige Unternehmen, eingesessene kommunale Unternehmen, dritte kommunale Unternehmen und mittelständische Unternehmen bzw. Mittelstandskooperationen mitbieten. Alle haben bewiesen, dass sie sich im Wettbewerb durchsetzen können.

Grundsätzlich haben die ÖPNV-Aufgabenträger in Hessen ihre Fähigkeit bewiesen, einerseits mittelständischen Unternehmen eine faire Chance zu geben, andererseits eine wettbewerbliche Waffengleichheit zwischen privaten und kommunalen Unternehmen, z.B. durch Verbot der Quersubventionierung, durchzusetzen. Sie werden diese Fähigkeiten mit zunehmender Erfahrung zweifellos weiter entwickeln.

Mit Blick auf den Mittelstand sei grundsätzlich vermerkt, dass ÖPNV-Politik nicht den Schutz der bestehenden Mittelstandsstrukturen zum Ziel haben kann, sondern die Interessen der Hauptzahler (Steuerzahler) und der Nutzer. Allerdings sollten Gesetzgeber und Aufgabenträger sicherstellen, dass für gut geführte Mittelständler bzw. Kooperationen das Thema Finanzierung von Anlagen oder schienengebundenen Fahrzeugen keine unüberwindbaren Hürden darstellt. Hierzu verweisen wir insbesondere auf das Instrument der Wiedereinsatzgarantie, welches die Weiternutzung ortsfester Anlagen oder

langlebiger Fahrzeuge durch den Folgebetreiber gewährleistet und damit einen wesentlichen Teil des Finanzierungsrisikos vom Erstbetreiber nimmt.

Es wird voraussichtlich auch im ÖPNV-Markt eine Marktbereinigung geben. Ob diese bereits mittelfristig auf ein Oligopol hinausläuft, kann angesichts immer neuer Markteintrittsversuche von außerhalb nicht sicher prognostiziert werden. Wir empfehlen die Einführung regionaler Konzentrationsmaße, welche die großräumige Entstehung marktbeherrschender Unternehmen verhindern helfen. Inwieweit die Marktstrukturpflege mit Hilfe des Vergaberechts rechtlich zulässig ist, bedarf einer juristischen Absicherung.

## **5. Hinweise zum Ausschreibungsdesign**

Die Größe der auszuschreibenden (Teil-)Netze sollte sich an der im Zeitablauf zunehmenden Leistungsfähigkeit der Bieter orientieren. Auf Dauer ist es nicht sinnvoll, an Kleinstnetzen festzuhalten. Umgekehrt leisten kleinere Ausschreibungspakete gerade zu Beginn der Übergangsphase einen wesentlichen Beitrag zur Marktentwicklung.

Die wirtschaftlichen und finanziellen Aspekte jeder Ausschreibung sollten unbedingt die Belange der Bieter berücksichtigen. Jede Ausschreibung lässt sich durchsetzen, allerdings zu hohen Preisen. Wenn die Ausschreibungsergebnisse für den Auftraggeber günstig ausfallen sollen, muss die Finanzierung auch für die Bieter günstig ausfallen. Dies gilt insbesondere für die Anlagenfinanzierung und erfordert längerfristige Bindungszusagen der Auftraggeber.

Sozialstandards oder Standards für Kundenrechte gehören neben technischen Anforderungen sicherlich in den Ausschreibungen verankert. Jedoch ist zu beachten, dass insbesondere Kundenrechte und Servicestandards den Unternehmen auch genügend Differenzierungspotential im Wettbewerb überlassen sollten. Die Vorgaben der auszuschreibenden Stellen sollten deswegen nach Möglichkeit nur das erforderliche Mindestniveau abbilden.

## **6. Fazit**

Ausschreibungswettbewerb ermöglicht einen modernen, qualitativ hochwertigen und dauerhaft bezahlbaren ÖPNV. Er bedeutet keineswegs den Abschied von der öffentlichen Daseinsvorsorge, sondern sorgt für gesunde Lebensadern im Rhein-Main-Gebiet.

Angesichts der progressiven Gesetzesinhalte auf der Maßnahmenebene bietet es sich an, die Schaffung und Erhaltung eines modernen, qualitativ hochwertigen und dauerhaft bezahlbaren ÖPNV auch als Gesetzesziel explizit zu verankern.

10

Die Bahn 

DB AG • ML Hessen • Weilburger Str. 22 • 60326 Frankfurt am Main

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

65183 Wiesbaden

Dr. Klaus Vornhusen  
Konzernbevollmächtigter  
für das Land Hessen

Weilburger Straße 22  
60326 Frankfurt am Main  
www.db.de

 S3, S4, S5, S6 S-Bf Ffm-  
Galluswarte  
 11, 21; Hst. S-Bf Galluswarte

Telefon (069) 265 24 700  
Mobil (0160) 97 47 48 01  
Telefax (069) 265 24 709  
Klaus.Vornhusen@bahn.de  
Zeichen ML.MI CR 222/05 H31

Σ 21.06.05

20.06.2005

**Anhörung zum Entwurf eines neuen hessischen ÖPNV-Gesetzes  
Ihr Schreiben vom 24.05.2005**

Sehr geehrter Herr Hermanns,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 24. Mai 2005 bzgl. Anhörung zum Entwurf eines neuen hessischen ÖPNV-Gesetzes am 30. Juni 2005 und der Möglichkeit einer Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zu diesem Entwurf.

An der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des hessischen Landtages am 30. Juni 2005 wird seitens der Deutschen Bahn neben meiner Person Herr Jost Knebel, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft mbH Untermain und Leiter der Region Hessen und Südwest der DB Stadtverkehr GmbH, zugegen sein.

In der Anlage beigefügt ist die vorab erbetene schriftliche Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Entwurf des neuen hessischen ÖPNV-Gesetzes. Dieses Schreiben sowie die Stellungnahme werden Ihnen kurzfristig auch brieflich zugehen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Klaus Vornhusen

Deutsche Bahn AG  
Sitz Berlin  
Registergericht  
Berlin-Charlottenburg  
HRB 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Dr. Michael Frenzel  
Vorstand:  
Hartmut Mehdorn,  
Vorsitzender

Dr. Norbert Bense  
Klaus Daubertshäuser  
Stefan Garber  
Roland Heinisch

Dr. Karl-Friedrich Rausch  
Diethelm Sack  
Margret Suckale

Stellungnahme, Juni 2005

## **ÖPNV-Gesetz Hessen**

Unternehmerischen  
Konzeptwettbewerb  
fördern

### **Stellungnahme der Deutschen Bahn AG**

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

## Zusammenfassung

Die DB AG stimmt den grundsätzlichen Zielen und Anforderungen des neuen hessischen Gesetzes zum öffentlichen Personennahverkehr zu. Angesichts der hergebrachten Strukturen im Verkehrsmarkt ist es aber notwendig, den Übergang der Branche vom Ist- in den Sollzustand als Gestaltungsaufgabe zu begreifen. Andernfalls drohen – trotz des guten Willens bei den meisten Beteiligten – problematische Folgen, die der Sache weder kurz- und noch langfristig dienen.

Die von der hessische Landesregierung beabsichtigte „Beschränkung der Staatstätigkeit auf essentiell Staatliches“ und „Nutzung der Kräfte des Wettbewerbs zwischen privaten Unternehmen“ sieht auch die DB AG als Kernelemente einer kraftvollen Modernisierungspolitik an.

Hierzu im Widerspruch steht, dass in der Wettbewerbspraxis tendenziell gerade die kommunalen Unternehmen den Wettbewerb zwischen Privaten konterkarieren. Nicht statthaft scheint z.B. die sog. „asymmetrische Marktöffnung“, bei der nur die Leistungen privater Verkehrsunternehmen ausgeschrieben werden, während kommunale Verkehrsunternehmen ihre Verträge via Direktvergabe erhalten. Zudem ist ein mit normalen Verzinsungsansprüchen kalkulierendes privates Unternehmen – und zwar nicht nur die DB AG – im Wettbewerb chancenlos, wenn öffentliche Unternehmen bei der Preisgestaltung beispielsweise auf Risikoprämien verzichten oder unrealistisch lange Abschreibungsfristen für Fahrzeuge unterstellen.

Hier erschiene es sinnvoll, dass die zuständigen Regierungspräsidien Finanzmittel für erweiterte Aktivitäten kommunaler Unternehmen nur dann genehmigen, wenn sichergestellt ist, dass diese ihren Verpflichtungen aus der hessischen Gemeindeordnung gerecht werden. Hierzu zählen u.a. die Erzielung einer marktüblichen Verzinsung nach Vollkosten, Betätigung nur im eigenen Gemeindegebiet und die regelmäßige Prüfung, ob der Geschäftsauftrag des kommunalen Unternehmens nicht ebenso gut einem privaten Dritten übertragen werden kann. Auch für kommunale Unternehmen aus anderen Bundesländern sollten diese Regelungen sinngemäß gelten, soweit sie in Hessen antreten.

Ebenfalls ist es nicht zielführend, wenn Ausschreibungsbedingungen so eng gefasst werden, dass den anbietenden Verkehrsunternehmen kein Spielraum für unternehmerischen Konzeptwettbewerb bleibt. Folge ist, dass – wahrscheinlich sogar unabsichtlich – das „Entdeckungsverfahren marktlicher Wettbewerb“ praktisch ausgeschaltet wird. Den Unternehmen verbleibt außer dem Personalkostensatz kaum ein Gestaltungsspielraum. Es ergibt sich notwendigerweise ein Wettbewerb ausschließlich um minimale Lohnkosten. Hier wäre es sinnvoll, den Aufgabenträgern Wettbewerbsverfahren zu empfehlen, die Leistungselemente nicht vollständig festschreiben, sondern neben Preiskriterien auch Qualitätskriterien in die Bewertung einbeziehen.

Insgesamt empfehlen wir, sicherzustellen, dass die Wettbewerbspraxis in Hessen keine zu starken staatlichen Elemente aufweist – sowohl was die Marktteilnehmer, als auch was die Festlegung der kundenwirksamen Leistungsinhalte angeht.

## **1 Aufgabenverteilung Besteller-Ersteller**

Jede der am ÖPNV beteiligten Stellen – wie Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisationen und Verkehrsunternehmen – verfügt über spezifische Stärken, die im Zusammenspiel eine Verbesserung des ÖPNV bewirken sollen.

Die Rollenverteilung zwischen Aufgabenträger (-organisationen) und Verkehrsunternehmen entsprechend ihrer Stärken wird in der Gesetzesbegründung jedoch sehr viel exakter beschrieben als im Gesetz selbst. Ein Kernpunkt der Stellungnahme der DB AG ist deshalb, dass in § 8 Abs. 1 ergänzend der Satz aus der Gesetzesbegründung aufgenommen werden sollte:

„Aufgaben, die der unternehmerischen Leistungserstellung zuzuordnen sind, sollen nicht vom Aufgabenträger wahrgenommen werden.“

Die Trennung der Aufgaben zwischen Regie- und Durchführungsorganisation ist im übrigen gerade auch bei kommunalen Gebietseinheiten von Bedeutung, um auch dort die Abgrenzung zwischen Besteller und Ersteller sicherzustellen.

Hinsichtlich der Bedingungen, die bei wettbewerblichen Vergaben durch den Aufgabenträger zwingend vorgeschrieben werden sollten, ist im Grundsatz die Definition wesentlicher Leitgedanken (Ziele und Mindestanforderungen) des ÖPNV ausreichend. Eingriffe der Aufgabenträger in die Fertigungsstruktur und -tiefe der Verkehrsunternehmen führen zu einem marktfern gestalteten ÖPNV und sind daher nicht zielführend.

Gerade auch die extrem Markt- und kundenorientierte Aufgabe „Angebotsplanung“ (Entwicklung des optimalen Verkehrskonzepts für eine Region) wird z.B. zur Zeit tendenziell von den Aufgabenträgerorganisationen wahrgenommen. Verkehrsunternehmen können durch ihre verkehrsbetriebliche Kompetenz und ihren direkten Kundenkontakt aber ganz wesentlich zu einer effizienten Angebotsgestaltung beitragen. Daher ist es wichtig, dass die Rolle der Verkehrsunternehmen in den kundenbezogenen Wertschöpfungsstufen des Verkehrsmarktes sich deutlich auch in den Vorschriften des Gesetzes wiederfindet.

## **2 Regelungen zum Fahrpreissystem**

Für die Durchführung von Wettbewerb bedarf es wirtschaftlich handelnder Unternehmen. Besonders die Erlösverantwortung (incl. Angebotsplanung) sollte bei den Verkehrsunternehmen liegen. Bei einer zu starken Reglementierung durch den Aufgabenträger können Innovationspotenziale der Verkehrsunternehmen nicht mehr greifen.

Insbesondere die vorgesehene Regelung zum Fahrpreissystem (Beförderungstarife) greift in unangemessener Weise in die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und Personenbeförderungsgesetz

(PBefG) vorgesehene Tarifinitiative der Verkehrsunternehmen ein und führt zu einer unangemessenen Verringerung der Freiräume zur Entfaltung unternehmerischen Potentials, ohne dass dafür ein gesetzlicher Regelungsbedarf vorläge.

Im Einzelnen sollte daher

- in § 4 Absatz 5 der Satz 3 gestrichen werden, wonach an den Grenzen der Verkehrsverbünde Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen sind. Wahlweise kann er auch ersetzt werden durch die Formulierung einer Zielstellung: „...können Übergangstarife... geschaffen werden.“
- in § 4 Absatz 5 in Satz 4 die Zielstellung formuliert werden, wonach kooperationsraumübergreifende Tarife anzustreben sind. Für eine einschränkende Festlegung auf das Ziel eines landesweit geltenden „Hessentarifs“ ist jedoch kein Regelungsbedarf erkennbar.
- in § 4 Absatz 5 der Satz 5 gestrichen werden. Durch diese Vorschrift wird der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit eingeräumt, sowohl die Preishöhe als auch die Beförderungsbedingungen von Nahverkehrstarifen, die Verbundtarifen entgegenstehen, aus anderen Gründen nicht zu genehmigen (vgl. die Begründung) als denen, die in § 12 AEG definiert sind.

Hier liegt u.E. ein Verstoß gegen höherrangiges Bundesrecht vor (§ 12 Abs. 5 AEG). Das AEG räumt den Genehmigungsbehörden eine klar definierte Missbrauchsaufsicht bei der Tarifgenehmigung ein. Die damit gesetzlich vorgesehene Tarifinitiative der Verkehrsunternehmen wird durch den Vorschlag über Gebühr eingeschränkt und vorab beschnitten. Hilfsweise könnte der Satz ersetzt werden durch die Formulierung: „von Unternehmen, die ausschließlich in Hessen gelten und dem Verbundtarif entgegenstehen, ...“.

### **3 Vergabeverfahren**

Wettbewerbliche Verfahren sind vom Grundsatz her der richtige Weg für die stetige Modernisierung eines Marktes. Hierzu gehören jedoch nicht nur eng definierte Ausschreibungen mit der Kernvariable „Preis“. Ein sehr effektives (und im übrigen für die Privatwirtschaft typisches) wettbewerbliches Verfahren ist die Direktvergabe auf Basis von Bietervergleichenden Einkaufsverhandlungen.

Die reine, preisorientierte Ausschreibung, wie derzeit oft in Hessen praktiziert, ist sogar kontraproduktiv, wenn der Preis das einzige Entscheidungskriterium darstellt, da dies zu unrealistischen Preisangeboten (zu Lasten der Umsetzbarkeit von Leistungselementen) und/oder Lohndumping führt.

Die DB AG unterstützt daher das Anliegen, neben der Ausschreibung auch die direkte Vergabe von Verkehrsleistungen als alternatives wettbewerbliches Vergabeverfahren zuzulassen. Die DB AG teilt in diesem Zusammenhang die Rechtsauffassung des Landes nicht, dass eine

generelle Ausschreibungspflicht bestünde. Die jüngsten Urteile aus Niedersachsen (OVG Lüneburg und VG Stade) bestätigen, dass eine Direktvergabe auf Basis der vom EuGH im Rahmen des Altmark-Urteils benannten vier Kriterien möglich ist. Deshalb schließt sich auch die DB AG der Forderung an,

- den entsprechenden Erlass des hessischen Wirtschaftsministerium zu modifizieren (vgl. auch Prof. Dr. Michael Ronellenfisch, Der Nahverkehr 3/2005): Verkehrsunternehmen haben auch in Hessen einen Anspruch darauf, dass eigenwirtschaftliche Verkehre im Sinne von § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG im Verfahren des §13 PBefG genehmigt werden.

Den Aufgabenträgern sollte also ein Ermessensspielraum in der Wahl des Vergabeverfahrens eingeräumt werden. Sie werden damit in die Lage versetzt, zu entscheiden, welches in der jeweiligen Situation das ideale Verfahren ist. Zu beachten ist aus Sicht der DB AG jedoch,

- dass dieses Wahlrecht in der Wettbewerbspraxis keinesfalls eine „asymmetrische Marktöffnung“ forcieren darf, bei der kommunale Verkehrsunternehmen ihre Leistungen via Direktvergabe erhalten, während die Leistungen der privaten Verkehrsunternehmen ausgeschrieben werden, und
- dass der Ausschreibungsplan des RMV für Busleistungen entsprechend zu prüfen wäre, mit der Überlegung, Direktvergaben auch für private Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Der heutige Ausschreibungsplan führt in der Umsetzungspraxis zu der schon erwähnten „asymmetrischen Marktöffnung“. Diese ist aus Gründen fairer Wettbewerbsbedingungen abzulehnen.

Ein Nebeneinander von Direktvergaben und formellen Vergabeverfahren ist auch ökonomisch und verkehrlich sinnvoll. Dies zeigt sich am Beispiel des SPNV, wo sowohl die Möglichkeit von Direktvergaben nach § 15 Abs. 2 AEG als auch die Möglichkeit der Auftragsvergabe als Resultat eines Vergabeverfahrens nach §§ 97 ff. GWB besteht. Mit einer Direktvergabe wird unbürokratisch auf ein konkretes Bedürfnis der Bevölkerung nach einer SPNV-Leistung als einer Leistung der Daseinsvorsorge reagiert. Sowohl im öffentlichen Straßen- als auch im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ist es daher geboten, den Aufgabenträgern einen Ermessensspielraum für die Wahl des wettbewerblichen Verfahrens einzuräumen.

## **4 Wettbewerb durch kommunale Verkehrsunternehmen**

Aus Gründen der Branchenhistorie treten im Wettbewerb um Verkehrsverträge zwangsläufig private gegen öffentliche Verkehrsunternehmen an. Letztere unterliegen ebenso zwangsläufig einer wesentlich schwächeren Kosten- und Ergebnisorientierung als private Unternehmen, sind häufig sogar Konzerngesellschaft im steuerlichen Querverbund mit (hochprofitablen) kommunalen Energieaktivitäten und zeigen infolge dessen starke Verlusttoleranz.

In der Wettbewerbspraxis führt diese Branchenstruktur dazu, dass privates Unternehmertum von öffentlichen/kommunalen Aktivitäten verdrängt wird. Die DB AG schließt sich deshalb Forderungen an, wonach

- der steuerliche Querverbund den kommunalen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb keinen Vorteil verschaffen darf. Die Überschüsse aus Energieaktivitäten sollten ggf. auf die Ebene der Aufgabenträger verlagert werden, um den ÖPNV insgesamt zu stärken, ohne privates Unternehmertum zu schwächen.
- eine Sonderstellung kommunaler Verkehrsunternehmen bzw. eine ungleichmäßige Marktöffnung nicht zugelassen werden darf: Verkehrsunternehmen, die in ihrem Heimatmarkt geschützt sind, sollen nicht an Ausschreibungen teilnehmen dürfen, so lange ihr eigener Markt nicht für den Wettbewerb geöffnet ist.

Insgesamt fordert die DB AG nichts anderes als die praktische Durchsetzung der Grundsätze, die das Land Hessen im § 121 seiner neuen Hessischen Gemeindeordnung formuliert hat:

- Subsidiarität zugunsten der Nutzung privatwirtschaftlich erstellter Leistungen wo immer möglich; öffentliche Betätigung nur, wenn ein Verkehr nicht ebenso gut und wirtschaftlich durch einen Privaten angeboten wird oder werden kann,
- wirtschaftliche Betätigung kommunaler Unternehmen nur innerhalb des eigenen Gemeindegebiets,
- Einhaltung marktüblicher Kalkulationsgrundsätze bei der Angebotserstellung auch durch kommunale Unternehmen: Deckung aller Kosten (incl. kalkulatorischer), Berücksichtigung von Rücklagen z.B. für zukünftige Geschäftserhaltung, Kalkulation einer marktüblichen Verzinsung für Fremd- und Eigenkapital incl. einer Prämie für unternehmerisches Risiko.

Nicht kostendeckende Angebote durch kommunale Unternehmen transferieren das Risiko des Verkehrsmarktes vom privaten Unternehmer in die öffentlichen Kassen. Die DB AG plädiert mit Nachdruck dafür, den weiteren Modernisierungsprozess im Nahverkehr mit einer Modernisierungsstrategie für die kommunalen Verkehrsunternehmen zu verbinden. Und entsprechend den Zielen der neuen Hessischen Gemeindeordnung kann die Zukunft nur dem Wettbewerb privater Unternehmen gehören.

## **5 Regelungen gegen Lohndumping**

Die DB AG erbringt ihre Leistungen im ÖPNV unter Beachtung gesetzlicher und tariflicher Bestimmungen. Lohndumping im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen im Bereich des ÖPNV ist aus Sicht der DB AG eine Fehlentwicklung, der im Interesse der Fahrgäste und Mitarbeiter Einhalt geboten werden sollte.

Ziel einer Tariftreue-Regelung sollte die Schaffung eines einheitlichen tariflichen Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen innerhalb des

ÖPNV sein. Die grundgesetzlich geschützte Tarifautonomie muss allerdings gewahrt bleiben. Entsprechende Regelungen sollten im übrigen auch in Bezug auf tarifvertraglich gebundene Nachunternehmer gelten.

In den Bundesländern, in denen es ein Tariftreuegesetz für den Bereich des ÖPNV gibt, existieren unterschiedliche Modelle. Die DB AG favorisiert ein Modell, welches – wie in Niedersachsen – einen Beirat zur Festlegung der repräsentativen Tarifverträge beinhaltet. In diesem Beirat sollten die maßgeblichen Anbieter im ÖPNV mit einem Sitz vertreten sein. Im Interesse einer einheitlichen Rechtslage und zur Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen in allen Bundesländern befürwortet die DB AG jedoch eine gesetzliche Regelung auf Bundesebene. Eine landesbezogene Regelung könnte nur ein Zwischenschritt sein.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass Wettbewerb in der Hauptsache durch Leistung, Qualität und Preiswürdigkeit bestimmt sein muss. Er darf eben gerade nicht einzig und allein auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden – z.B. da in der Wettbewerbspraxis alle Angebotsparameter außer dem Lohnkostensatz weitgehend fixiert sind. Regelungen, die einen tariflichen Mindeststandard bestimmen, können insofern dazu beitragen, dass der Wettbewerb sich wieder auf solche Elemente bezieht, die dem Fahrgast nützen.

Frankfurt am Main, Juni 2005

**Kontakt:**

Deutsche Bahn AG  
Konzernbevollmächtigter  
für das Land Hessen  
Weilburger Straße 22  
60326 Frankfurt am Main

Telefon: (030) 265 – 24 700  
Fax: (030) 265 – 24 709

-143-

ABELLIO



Geschäftsführer: Sparkasse Essen HRB Nr 6773  
Wolfgang Meyer KTO: 275 594 Amtsgericht Essen  
Vorsitzender BLZ: 360 501 05 US-IdNr DE119672866  
Bernd Mesenhahl Hypo Vereinsbank Vorsitzender  
KTO: 363 713 793 des Aufsichtsrates:  
BLZ: 360 201 86 Hans-Willi Frohn

Beteiligungsgesellschaft mbH  
Bredeneyer Straße 2  
45133 Essen  
Telefon 0201 18 58 0  
Telefax 0201 18 58 50 41  
www.abellio.de

Abellio Beteiligungsgesellschaft mbH Bredeneyer Str 2 45133 Essen

Hessischer Landtag  
Regierungsdirektorin  
Heike Schnier  
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Datum 21 Juni 2005  
Bereich Unternehmensentwicklung  
Unsere Zeichen CDI/CD 401  
Es schreibt Ihnen Andreus Wenske  
Durchwahl - 5040  
Direkifax - 5041  
E-Mail a.wenske@abellio.de  
Ihre Zeichen  
Ihre Nachricht vom

SL 21.06.05

## Öffentliche Anhörung zum ÖPNV-Gesetzentwurf

Sehr geehrte Frau Schnier,

wir sind eingeladen zur Teilnahme an der öffentliche Anhörung zum ÖPNV-Gesetzentwurf im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Hessischen Landtages am 30.06.2005.

Vorab haben Sie uns gebeten eine schriftliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf, möglichst unter Einbeziehung der Fragenkataloge der Fraktionen, im Vorfeld der Anhörung zu erstellen. Dem wollen wir soweit es uns möglich ist mit diesem Schreiben gerne nachkommen und bestätigen damit auch die Teilnahme von Herrn Wolfgang Meyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Abellio GmbH.

Herr Meyer wird in der Anhörung gerne die wesentlichen Punkte unserer Stellungnahme mündlich erläutern und bei Bedarf entsprechend konkretisieren.

Wir, die Abellio GmbH, sind ein bundesweit anbietender Mobilitätsdienstleister. Abellio positioniert sich als Systemhaus für Mobilität am national ÖPNV-Markt und hat einen Lösungsansatz zur Neustrukturierung des ÖPNV entwickelt. Dabei setzen wir auf Qualität und Kontinuität in der ÖPNV Entwicklung. Im ersten Geschäftsjahr 2004 und mit beginnendem Jahr 2005 konnte Abellio das Beteiligungsportfolio im Stadtverkehrsbereich um zwei Akquisitionen und im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs um rund 8 Mio. Zugkilometer pro Jahr verstärken.

Abellio hat umfangreiche Erfahrungen in seiner eigenen unternehmerischen Entwicklung gesammelt. Die Entwicklung führte aus dem integrierten Verkehrsunternehmen Essener Verkehrs AG (EVAG) über die Gründung einer wettbewerbsfähigen Betreiberebene in 2001 und der Bildung der regionalen Betreibergesellschaft meoline in 2003, einer kooperativen Entwicklung der Städte in Mülheim an der Ruhr, Essen und Oberhausen, bis zur Aufnahme der bundesweiten Aktivitäten von Abellio im Januar 2004. In den jeweiligen Entwicklungen war der Schwerpunkt, die Zuständigkeiten im ÖPNV in den Strukturen klar zu regeln und Dienstleistungsprozesse vertraglich zu gestalten. So konnte eine ganzheitliche Systemreformierung erreicht werden.

Der ÖPNV steht in seinen derzeitig überwiegend kommunal ausgerichteten Strukturen insbesondere aufgrund von stark angespannten öffentlichen Haushaltslagen vor großen Herausforderungen. Der ÖPNV muss zukünftig mit sinkenden öffentlichen Finanzmitteln einen qualitativ guten und leistungsmäßig auf hohem Niveau stattfindenden Nahverkehr organisieren. Um den Mobilitätsanforderungen im öffentlichen Bereich, insbesondere in Ballungsräumen, zukünftig gerecht werden zu können müssen alle Beteiligten zur Ressourcenoptimierung beitragen. Dadurch erheben sich fast zwangsläufig für die Gebietskörperschaften Entwicklungsbedarf:

- Sicherung der Zukunftsfähigkeit der kommunalen Leistungserbringung über eine wettbewerbsorientierte Ausrichtung der Strukturen im ÖPNV
- Reduzierung des kommunalen Aufwands für den ÖPNV, z. B. durch Restrukturierung
- Realisierung von Synergiepotenzialen durch regionale Kooperationen
- Erhalt des kommunalen Einflusses auf die Gestaltung des ÖPNV
- Sicherung der örtlichen Kompetenz im Nahverkehr
- Sicherung der Angebotsqualität und des Angebotsumfangs im ÖPNV
- Sicherung der mittelständigen Strukturen in den Regionen und Erhalt der Arbeitsplätze

In der Entwicklung und Schaffung der notwendigen strukturellen Voraussetzungen im ÖPNV sind aus unserer Sicht folgende Punkte von besonderer Bedeutung,

#### **Trennung von Leistungsbesteller und -ersteller.**

Die rechtlich und wirtschaftliche Trennung von Besteller und Ersteller ist eine untrennbare Voraussetzung zur Systemausgestaltung der Strukturen im ÖPNV. Hierdurch werden transparente Auftraggeber- und Auftragnehmerstrukturen geschaffen. Die klare Zuordnung von Verantwortung im Rahmen der Daseinsvorsorge und unternehmerischer Aktivität im Rahmen von Dienstleistungsbeauftragung sichert unseres Erachtens eine effiziente, bedarfs- und kundenorientierte ÖPNV-Dienstleistung.

#### **Vertragliche Ausgestaltung der Leistungsbeziehung**

Grundlage der Beziehungen zwischen Besteller und Ersteller sollte die vertragliche Vereinbarung zur Dienstleistungsbeauftragung sein. Hierbei sollte der Leistungsumfang, die Qualität der Leistung, Vertragslaufzeiten und Finanzierung abgebildet werden. Anreizsysteme und Sanktionierung sichern in der Regel den vereinbarten Standard und die Weiterentwicklung der Leistung. Entscheidend für einen effizienten Finanzmitteleinsatz in der ÖPNV-Entwicklung ist die Definition von Standards, in deren Rahmen die Beteiligten aus Aufgabenträgerebene, Industrie, Dienstleistungs- und Verkehrsunternehmen über entsprechende Abstimmung und Gestaltung ihren Beitrag leisten können. Auch die Wiedereinsatzmöglichkeiten von Ressourcen nach Vertragsablauf, Investitionen und Abschreibungszeiträume, bieten im Rahmen der Kalkulation entsprechende Potenziale.

### **Diskriminierungsfreier Zugang zu Infrastruktureinrichtungen**

Der diskriminierungsfreie Zugang zur örtlichen Infrastruktur ist Grundvoraussetzung zur Umsetzung von wettbewerblichen Verfahren. Dies sollte neben den verständlichen Bereichen wie z. B. Trasse und Bahnhöfe/Haltepunkte sowie Leitstelle und Kommunikationssysteme aus unserer Sicht auch für Werkstätten und ortsgebundene Werkstatteinrichtung geprüft werden.

### **Wettbewerb und Vergabeverfahren**

Die Umstellung von Eigenproduktion und direktorientierten Leistungsvergaben und die Anwendung von wettbewerblichen Vergabeverfahren ist grundsätzlich bestimmender Faktor in der zukünftigen Marktentwicklung im ÖPNV. Wichtig erscheint aus unserer Sicht, dass Übergänge mit der entsprechenden Kostentransparenz im Gesamtsystem, den Restrukturierungsanforderungen aus der historischen Entwicklung und der Entwicklung von dynamischen Verkehrsmärkten im Einklang stehen. Hierzu kann die notwendige Strukturierung in einzelnen Regionen eine differenzierte Vorgehensweise im Übergangszeitraum erfordern. Insofern sollten Rahmenbedingungen entsprechend transparente, befristete und flexible Übergänge ermöglichen.

In der Anlage übermitteln wir Ihnen einige Charts zu unserm Systemverständnis, der beispielhaften Ausgestaltung der ÖPNV-Strukturen und den definierten Aufgaben und Rollen im ÖPNV-System.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

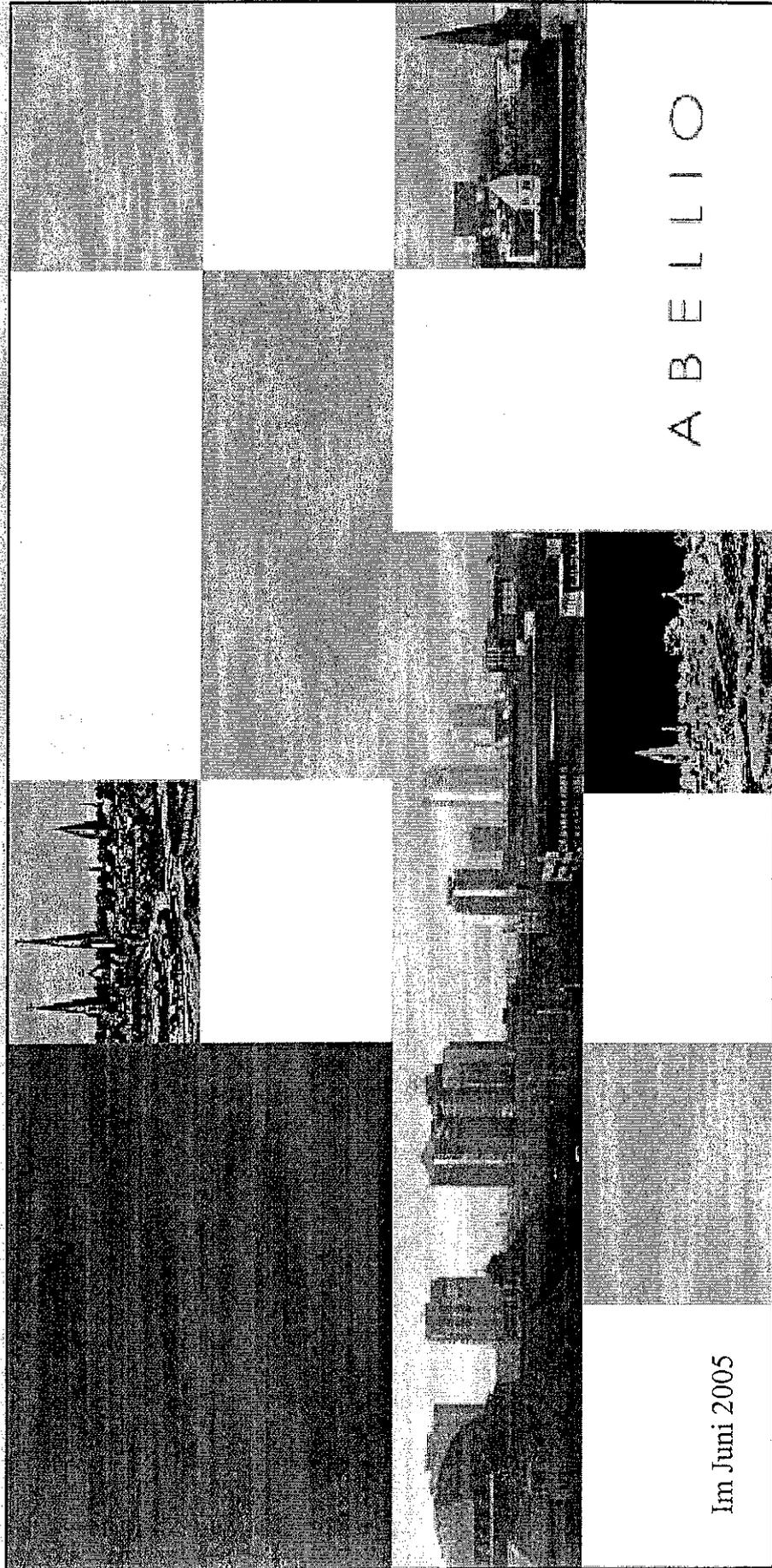
Mit freundlichen Grüßen

Abellio Beteiligungsgesellschaft mbH



i. V. Andreas Wenske

**„Systemgestaltung im ÖPNV“**  
Aufgaben und Rollenverteilung im ÖPNV



Im Juni 2005

WABELLIO

## Grundprinzip Systemausrichtung Ebenen und Rollen

Die klare Zuordnung von Aufgaben und Funktionen im Drei-Ebenen-Modell ist eine wesentliche Voraussetzung in der Neuausrichtung des Systems und sorgt für eine transparente und wettbewerbsfähige Gestaltung

Ebenen	Rolle
<p>Aufgaben-träger-ebene</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">           Stadt/Kreis/ Zweckverbände         </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgeber verkehrspolitischer Ziele</li> <li>• Gewährleister Daseinsvorsorge</li> <li>• Entscheider über Nahverkehrsplan</li> <li>• Finanzierer ÖPNV</li> </ul>
<p>Regie-ebene*</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">           Verkehrsunternehmen/ Bestellereinheiten         </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzer der verkehrspolitischen Ziele der Kommunen</li> <li>• Gestalter und Besteller von Verkehrsleistungen</li> <li>• Manager und Bewirtschafter der Infrastruktur</li> <li>• Anbieter von Verwaltungsdienstleistungen</li> <li>• Träger und Manager der Restrukturierung</li> </ul>
<p>Betreiber-ebene</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">           Betriebsgesellschaft         </div>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewerblicher und wettbewerbsfähiger Erbringer von Verkehrsleistung im MEO-Gebiet</li> <li>• Innovationstreiber und Motor für Produktivitätssteigerung, Kostensenkung und Restrukturierung im Gesamtsystem ÖPNV</li> </ul>

\* Ebene des Netzmanagements, der Infrastruktur und der Verwaltungsdienstleistungen

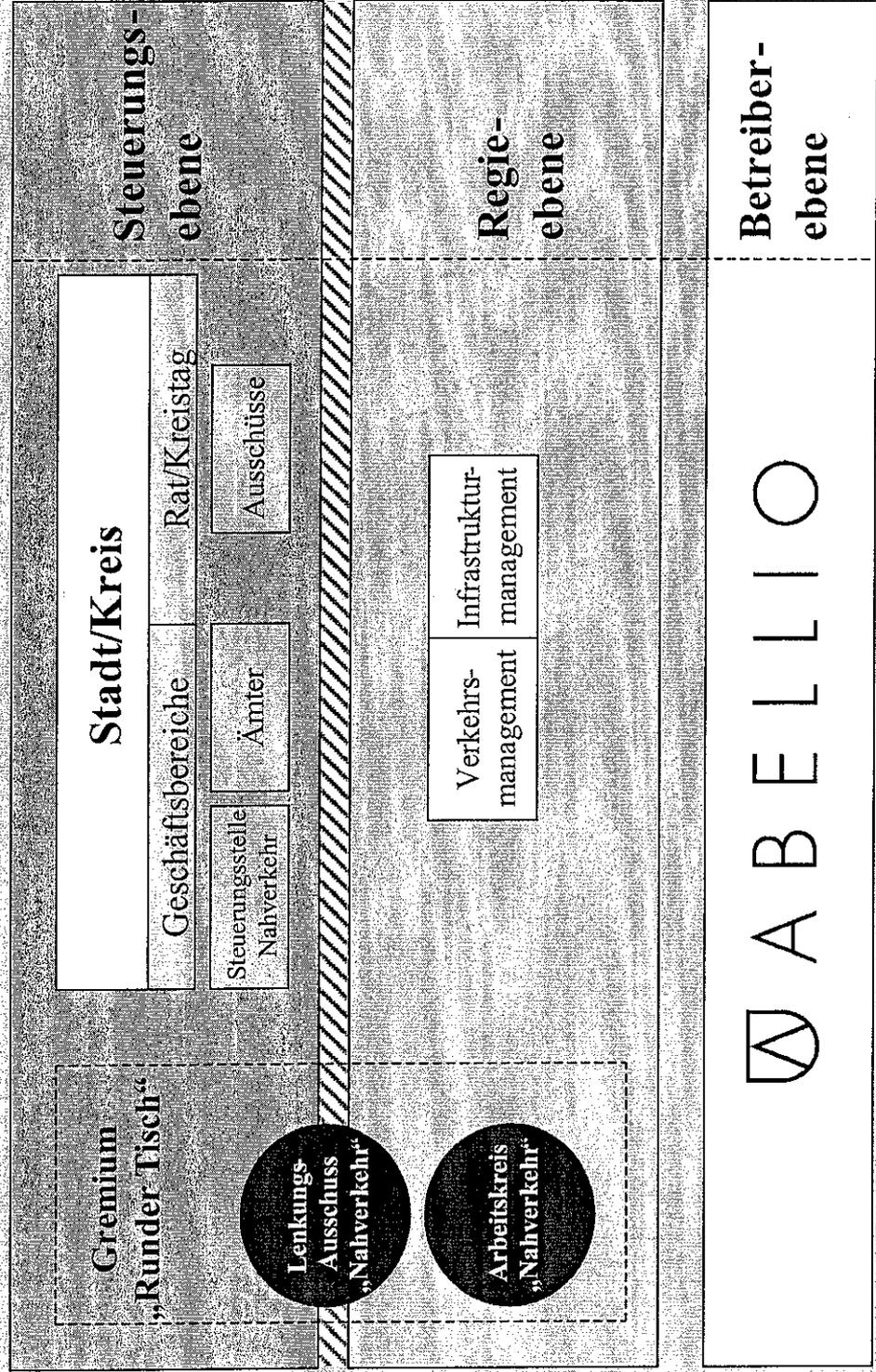


# Grundprinzip Systemausrichtung

## Strukturen



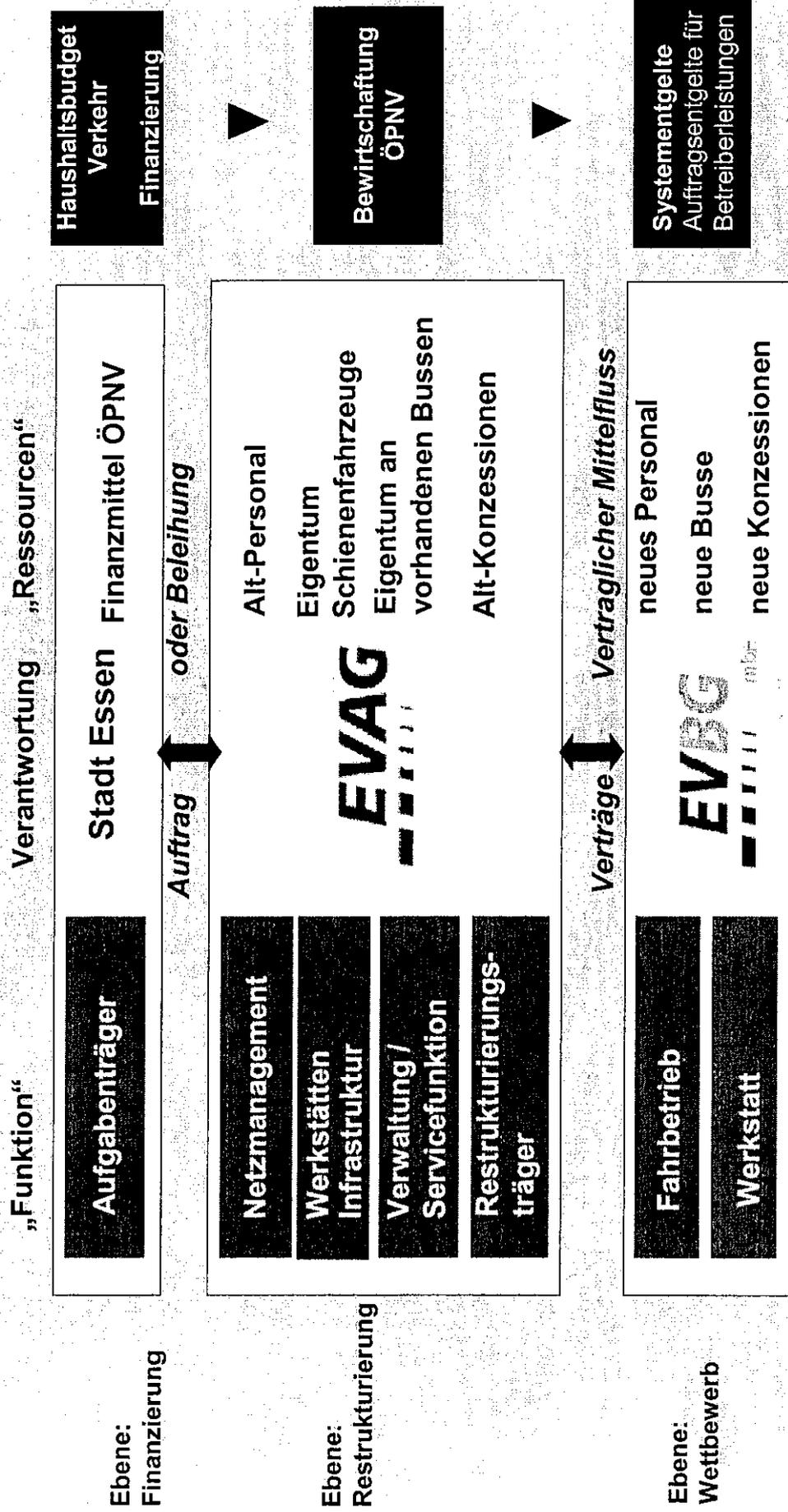
Systemhaus für Mobilität



# Beispiel in der Stadt Essen

1999-2001

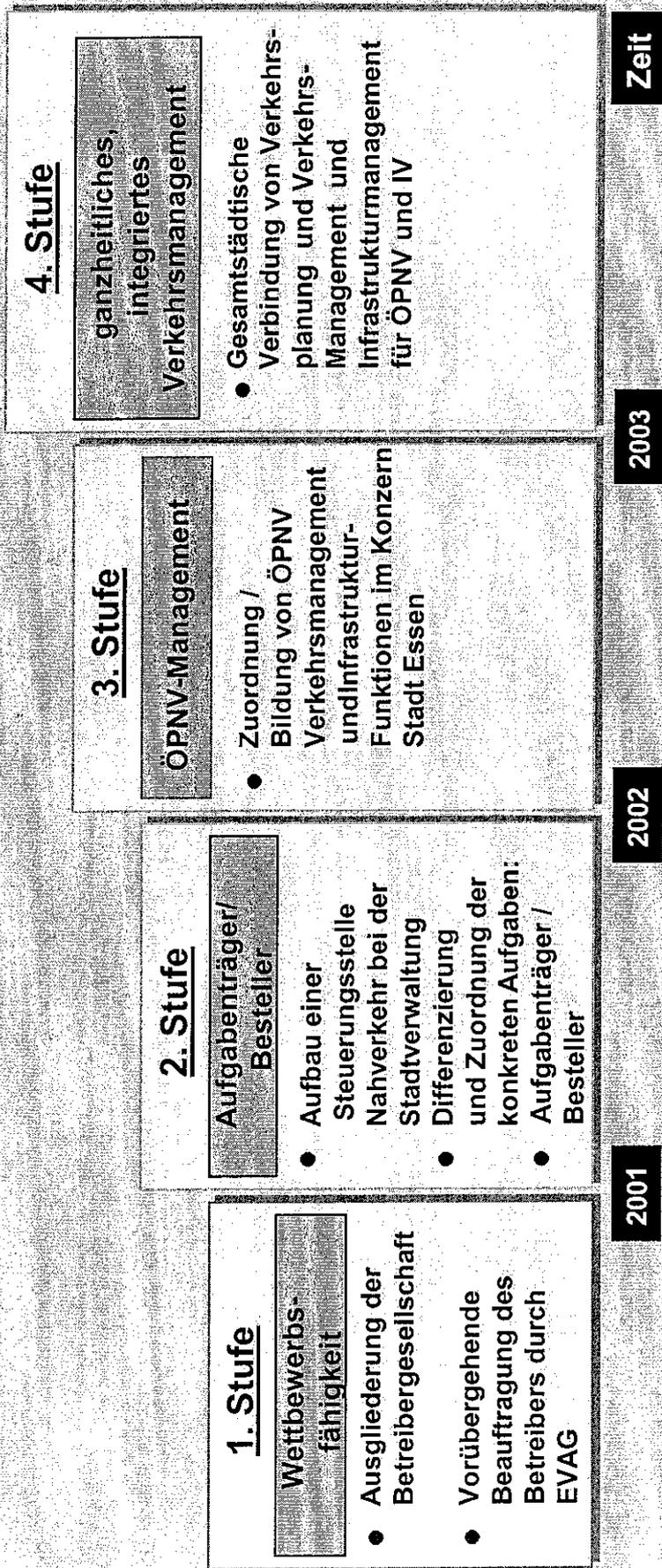
Die Aktivitäten zur Ausgestaltung der Strukturen orientieren sich im Rahmen der Systementwicklung an der Umsetzung des **Drei Ebenen Modells**. (Stand: 2001)



## Beispiel in der Stadt Essen

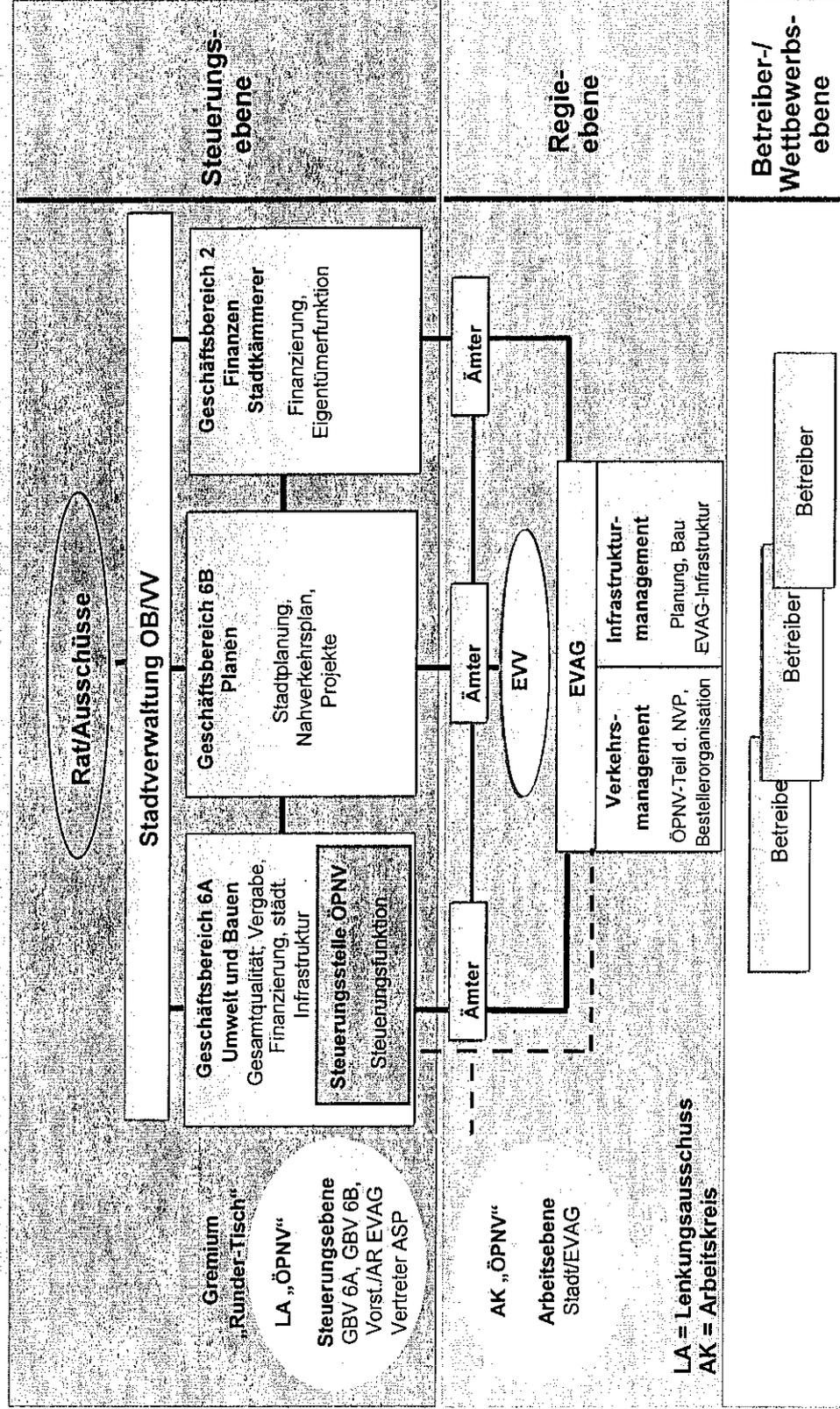
2001-2003

Die weitere Entwicklung der EVAG, insbesondere im Verhältnis zur Stadt Essen ist eingebettet in ein **Stufenkonzept**. In dem Konzept wurde in 2002 die neue Aufgabe und Rolle der EVAG festgelegt. Die EVAG hat eine Dienstleisterrolle im Auftrag der Stadt und bewirtschaftet die ÖPNV-Mittel in Essen.



## Beispiel in der Stadt Essen Funktion Runder Tisch

Die im Verhältnis von Stadt und EVAG notwendigen transparenten Kommunikations- und Entscheidungsprozesse wurden im Jahr 2003 entwickelt und bilden die Basis zur Steuerung des ÖPNV in Essen.



A. Fragen der Fraktion Bündnis90/Die Grünen

erhg. 21.06.05  
S

I. a. Wie beurteilen Sie die derzeitige hessische Erlasslage (striktter Ausschreibungswettbewerb) zu diesem Thema?

Antwort: Der Ausschreibungswettbewerb bietet den Aufgabenträgern die Möglichkeit, im ÖPNV historisch gewachsene Strukturen, die z.T. zu stark auf die betrieblichen Bedürfnissen und die Besitzstandswahrung der Verkehrsunternehmen ausgerichtet sind, zu reorganisieren und somit eine ÖPNV-Leistung für die zur Verfügung stehenden öffentlichen Finanzmittel auf dem freien Markt zu bestellen. Der Ausschreibungswettbewerb erlaubt es dem Verbund überdies, den Auftritt gegenüber dem Kunden einheitlicher zu gestalten, denn er ist gegenüber dem Kunden für das Angebot verantwortlich. Kunden können das ÖPNV-Netz daher noch deutlicher als ein Gesamtsystem verstehen und damit als klare Alternative zum ständig verfügbaren PKW. Es bleibt jedoch zu beachten, dass in der Vergangenheit die Organisation vieler ÖPNV-Overheadleistungen (Fahrplandaten-Management, Fahrgastinformation durch Print- und Digitalmedien, Tarif- und Einnahmeaufteilungsberechnung, Organisation der Vertriebsstrukturen, etc.) nur in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen gewährleistet wurden.

I. b. Welchen Alternativen sehen Sie zu der in Hessen zurzeit geübten Praxis?

Antwort: Hinsichtlich der „marktorientierten Direktvergabe“ siehe C. 3.

Zur Zeit werden die Leistungsbeschreibungen für Linienbündel im „Offenen Verfahren“ konstruktiv beschrieben. Eine Alternative dazu die so genannte „funktionale Ausschreibung“, in der die Verkehrsunternehmen ihre Leistung für einen durch den Aufgabenträger angegebenen Preis anbieten.

I. c. Wie können bei Ausschreibungen Mindeststandards hinsichtlich Qualität der für die Fahrgäste erbrachten Leistung und der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten erreicht werden?

Antwort: Qualitätsstandards und -anforderungen (hinsichtlich Fahrzeug-Ausstattung, etc.) werden durch deren Definition in konstruktiven Leistungsbeschreibungen/Verkehrsverträgen und durch die Einbeziehung entsprechender Schutzvorschriften (Behindertengleichstellungsgesetz, etc.) in die Verdingungsunterlagen übernommen. Die Einführung von Kontrollmechanismen/Anreizsystemen wie Bonus-Malus-Regelungen bzw. der Einrichtung eines Monitoring-Systems zur Überwachung der Einhal-

tung dieser Standards in die Verdingungsunterlagen regelt das Vorgehen bei Verstößen gegen Qualitätsvorgaben. Hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen des Fahrpersonals betreffen die arbeitsrechtlichen Verpflichtungen grundsätzlich das Verhältnis zwischen dem Auftragnehmer und seinen Arbeitnehmern und sind gem. § 4 VOL/B zwischen diesen Parteien zu klären.

Im Übrigen, siehe C. 3.

I. d. Wie können Dumpinglöhne vermieden werden?

Antwort: siehe C. 3. (letzter Absatz).

I. e. Sehen Sie die Gefahr eines Oligopolmarktes?

Antwort: Die Gefahr wird grundsätzlich gesehen. Bisher halten sich die für eine aggressive Expansions-Politik bekannten, großen Verkehrsunternehmen als potentielle Teilhaber eines Oligopols im Raum Nordhessen jedoch mit der Abgabe entsprechender Angebote zurück.

I. f. Wie kann sichergestellt werden, dass mittelständische Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen haben? Reichen die bisherigen Regelungen dazu im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetzes aus?

Antwort: Die angemessene Berücksichtigung mittelständischer Interessen im Vergabeverfahren ist in den geltenden vergaberechtlichen Vorschriften (§ 97 Abs. 3 GWB, § 5 VOL/A), ausdrücklich vorgesehen und somit kein vergabefremdes Kriterium. Als mittelstandsstärkende Maßnahme wird hierbei vorrangig die Aufteilung der Aufträge in Lose angesehen. Hieraus ergibt sich, dass grundsätzlich auch andere mittelstandsfördernde Maßnahmen im Vergabeverfahren Anwendung finden dürfen, sofern nicht der Wettbewerb als solcher gefährdet wird.

Im Übrigen, siehe D. 1.

I. g. Wie sind kommunale Betriebe auf die derzeit in Hessen geübte Ausschreibungspraxis vorbereitet? Welche Formen entstehen für die Kommunen?

Antwort: Hier sind zwei Gruppen erkennbar: Zum einen gibt es kommunale Verkehrsunternehmen, die, weil sie Wettbewerb grundsätzlich im ÖPNV ablehnen, in der Vergangenheit versucht haben, auf allen Ebenen den Wettbewerb zu verhindern und deshalb auch kaum Maßnahmen ergriffen haben, ihr Unternehmen zu restrukturieren bzw. auf den Wettbewerb vorzubereiten. Zum anderen existieren kommunale Verkehrsunternehmen, die versuchen, ihre Stellung auf dem freien Markt durch Expansion zu verbessern und durch Angebote derzeit ihren Wirtschaftsraum auch au-

ßerhalb ihrer kommunalen Handlungsbereiche möglichst weit aus-  
zudehnen.

Im Übrigen, siehe D. 2.

II. a. Welche Möglichkeiten sehen Sie, Fahrgastrechte ver-  
bindlich zu regeln?

Antwort: Das kann durch die Definition entsprechender Rechte  
in den Verkehrsverträgen, und der Einrichtung einer am Gewähr-  
leistungsrecht orientierten Garantie für die Kunden durch die  
Aufgabenträger geschehen.

II. b. Wie beurteilen Sie die landes- und bundesgesetzlichen  
Initiativen aus Nordrhein-Westfalen hierzu?

Antwort: Der NVV nutzt diese als Vorbild für eine Garantie,  
die aber differenzierter auf Nahverkehrsverhältnisse aus-  
gestaltet ist.

II. c. Wie ist Ihre Meinung zu einer hessischen Schlich-  
tungsstelle Nahverkehr nach dem Vorbild Nordrhein-  
Westfalens?

Antwort: Diese Aufgabe kann nach unserer Ansicht direkt durch  
die Verbände wahrgenommen werden, wenn diese sich auf weit-  
gehende Kundenrechte einlassen.

II. d. Wie beurteilen Sie die Schaffung einer Kundencharta  
Nahverkehr analog zur Kundencharta Fernverkehr des DB AG,  
wie sie meine Fraktion vorgeschlagen hat?

Antwort: Eine festgelegte Charta auf Landesebene könnte mögli-  
cherweise dazu führen, dass - als landesweit zu akzeptierender  
Kompromiss - weniger Kundenrechte eingeführt werden, als mög-  
lich wäre. Die ÖV-Landschaft zwischen einem stark pendlerori-  
entierten S-Bahnsystem und einem stark schulorientierten Bus-  
system im ländlichen Bereich erlaubt es unseres Erachtens  
nicht, hier eine Vereinheitlichung vorzugeben. Die Systeme  
sind nicht vergleichbar.

III a.-d. Zielbestimmungen für den ÖPNV/Rolle des ÖPNV gegen-  
über dem Individualverkehr

Antwort: Die Zielbestimmungen in den §§ 3,4 ÖPNVG-ENTWURF fin-  
den sich als Aufgaben für die Verkehrsverbände in § 7 ÖPNVG-  
ENTWURF mittelbar wieder. Damit haben die Verkehrsverbände  
auch die Verantwortung, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die  
Zielvorstellungen zu verwirklichen.

B. Fragen der CDU-Fraktion

1. Halten Sie es für richtig, dass der neue Gesetzentwurf die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger beibehält (pflichtige kommunale Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte, Verkehrsverbünde, Lokale Nahverkehrsorganisationen)?

Antwort: Es handelt sich dabei um eine weisungsfreie Pflichtaufgabe ( vgl. Hess. VGH in Hess. VGRspr. 1973, 1 (3)) im Rahmen der Selbstverwaltungsaufgaben gem. Art. 28 II GG, Art. 137 I Satz 1 HV und den §§ 2 HGO, HKO, die den Gebietskörperschaften nach § 5 Absatz 1 ÖPNVG-ENTWURF lediglich hinsichtlich des „wie“ der Aufgabendurchführung des ÖPNV einen Entscheidungsspielraum einräumt. Das „ob“ ist gesetzlich geregelt (§ 1 RegG, § 2 Absatz 1 ÖPNVG-ENTWURF). Dabei sollte es bleiben. Zudem haben sich die bisherigen Strukturen bewährt.

Im Gegensatz zu Artikel 8 BayÖPNVG, wonach die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis ist und diese ihre Aufgaben (Busverkehre, Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist Sache des Freistaates) in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durchführen, kommt durch die Formulierung als Pflichtaufgabe dem ÖPNV in Hessen nicht nur eine gewisse Wertschätzung in der politischen und rechtlichen Behandlung des ÖPNV zum Ausdruck sondern auch die Verpflichtung (§§ 11,12 ÖPNVG-ENTWURF) ÖPNV mindestens in seiner Grundstruktur zu finanzieren.

1. Wenn nein, welche Veränderungen schlagen Sie vor?

Antwort: siehe Punkt 1.

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

Antwort: Ja. Das festgelegte „Besteller-Ersteller“-Prinzip entspricht dem EU-Rechtsrahmen (VO (EWG) 1191/69 in Verbindung mit VO (EWG) 1893/91). Damit ist die klare Trennung in der Behandlung der Verkehrsleistungen durch die verschiedenen Beteiligten gelungen. Sie entspricht im Übrigen den typischen Konstellationen im kaufmännischen Leben, wonach derjenige, der etwas beschaffen will oder muss, sich den Unternehmer sucht, der am wirtschaftlichsten den Vorstellungen des Bestellers entspricht.

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

Antwort: Ja. Der NVV identifiziert sich hier mit der Gesetzesbegründung in der Drucksache 16/3880, Seite 11/12 oben.

4. Halten Sie 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?

Antwort: Ja. Es ist im Sinne des Wettbewerbs nicht nur konsequent sondern geboten, staatlich geförderte Infrastruktur diskriminierungsfrei an Dritte zur Verfügung zu stellen, wenn man Wettbewerb will. Auf § 19 Absatz 4 GWB wird verwiesen.

- 5 a. Halten Sie die Vergabe von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren vom Grundsatz her für den richtigen Weg?

Antwort: Ja. Bestellungen von Verkehrsleistungen haben grundsätzlich so zu erfolgen, dass die Allgemeinheit mit den geringsten Kosten dafür belastet wird, da sie mit ihren Steuern die Daseinsvorsorge bezahlt. Der Ersteller von Verkehrsleistungen ist deshalb grundsätzlich durch ein Vergabeverfahren zu ermitteln.

Im Übrigen siehe A. I.a.

Darüber hinaus bietet die Beschaffung durch Vergabeverfahren die Gewähr, die Budgetmittel (§ 12 Absatz 4 ÖPNVG-ENTWURF) „effizient“ einzusetzen, da eine Kenntnis über den Marktpreis bei der Vergabestelle unbestimmt bleiben muss, zumal sich der Preis erst aus dem Marktgeschehen ergibt.

- 5 b. Welche Bedingungen sollten in den Ausschreibungen zwingend formuliert werden (Bitte nur die wichtigsten Punkte benennen).

Antwort: 1. Die Art des Verkehrsvertrages (Bruttovertrag oder Nettovertrag oder Anreizvertrag),  
2. Rechtssichere Beschreibungen, mit denen Verkehrsunternehmen kalkulieren können, da Nachverhandlungen regelmäßig teuer für die Vergabestelle (Aufgabenträger) werden. Das gilt insbesondere für die Quantität und Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie die Fahrpläne.

3. Die Art der Fahrzeugbeschaffung (liegt sie beim Bieter oder dem Aufgabenträger?)
4. Regelung des Vertriebs. (Wer vertreibt die Fahrscheine? Der Aufgabenträger oder der Bieter?)
5. Sanktionen für die Nichteinhaltung von Anforderungen, die im Verkehrsvertrag beschrieben sind (z.B. Pünktlichkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge etc.).
6. Im Übrigen wird auf § 9 ÖPNVG-ENTWURF verwiesen.

C: Fragen der SPD-Fraktion

1. Wie wird von Ihnen die durch das neue Gesetz entstehende Wettbewerbssituation eingeschätzt?

Antwort: Die in der Frage enthaltene Kausalität zwischen neuem ÖPNVG-ENTWURF und einer Wettbewerbssituation ist nicht nachvollziehbar. Das ÖPNVG-ENTWURF ist lediglich die Folge einer Wettbewerbssituation der Daseinsvorsorge in Europa. Es ist eine Reaktion auf geltendes EU- und nationales Recht. Das nationale Recht hat das EU-Recht implementiert oder wird dies in Kürze tun (z.B. neues Vergaberecht, neues AEG in Kraft zum 1.5.2005). Sowohl im EU, als auch im Deutschen Recht wurde mindestens seit dem 1.1.1996 durch § 13a PBefG in Verbindung mit § 1 Absatz 2 VO zur Anwendung von § 13a Abs.1 Satz3 PBefG (Geringste Kostenverordnung) eine Wettbewerbssituation für den ÖPNV geschaffen. Danach darf eine Konzession nach § 13a PBefG nur dann erteilt werden, wenn die geringsten Kosten für die Allgemeinheit durch ein Vergabeverfahren nach der VOL/A ermittelt wurden. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Diese Anforderung wurde in das Deutsche Recht wegen der VO 1191/69 EWG eingeführt. Allerdings existierte die VO 1191/69 EWG bereits seit dem 1.7.1969 und damit war den EU-Mitgliedsstaaten spätestens seit dem 1.1.1996 (siehe die Änderungsverordnung VO 1893/91 EWG und die dazu ergangenen Rechtsverordnungen der Bundesrepublik Deutschland vom 31.7.1992 (BGBl. I S. 1442 und 1443) klar, dass öffentliche Beihilfen für Verkehrsunternehmen entsprechend dem Marktpreis für solche Dienstleitungen zu zahlen sind. Die sind regelmäßig aber nur durch Wettbewerb, also der Durchführung von Vergabeverfahren, zu ermitteln.

1. Ist künftig in Hessen mit einem „fairen“ Wettbewerb zu rechnen?

Antwort: Wenn Verkehrsdienstleitungen nach der VOL/A vergeben werden müssen, dann gilt das Vergaberecht §§97ff. GWB. Nach § 97 GWB sind die Grundsätze der Transparenz (Absatz 1) der Gleichbehandlung (Absatz 2) und der Wirtschaftlichkeit (Absatz 5) zwingend einzuhalten. Die Hessische Landesregierung hat mit

Erlass vom 12.3.2004 vorgegeben, dass „unmittelbare freiwillige Zahlungen der öffentlichen Hand“ im Vergabeverfahren zu berücksichtigen sind. Die rechtlichen Voraussetzungen für einen „fairen“ Wettbewerb existieren also. Unfair wird Wettbewerb erst dann, wenn nicht erwartete Ergebnisse -aus welchen Gründen auch immer- korrigiert werden sollen. Das Vergaberecht ist so streng strukturiert ist, dass Handlungsfreiheit in diesem Bereich kaum noch existiert. Durch Eröffnung eines Vergabeverfahrens gleich welcher Art ist Einfluss gleich von wem er ausgeübt wird, abgeschnitten. Das Adjektiv „fair“ ist also im formellen Sinn zu verstehen. Ob kleine Verkehrsunternehmen dadurch benachteiligt werden können (und damit „unfair“ behandelt werden), weil ihre betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Beteiligung an einem Vergabeverfahren nicht bestehen, ist keine Frage des Rechts sondern der politischen Vorgaben, die über das Recht umgesetzt und angewendet werden.

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

Antwort: An keiner. Selbst wenn -so wie die Fragestellerin vermutet- eine Verletzung des Gleichbehandlungsgebotes existieren sollte, verstieße das ÖPNVG-ENTWURF-Hessen hier gegen höherrangiges Recht (§ 97 Absatz 2 GWB) und müsste gesetzeskonform ausgelegt werden.

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?

Antwort: Die nachfolgenden Ausführungen gelten gleichsam als Beantwortung zum Antrag der SPD-Fraktion vom 8.3.2005 (Drucksache 16/3753).

Dem Hessischen Landtag kann nicht empfohlen werden, eine „marktorientierte Direktvergabe“ zuzulassen.

In der Altmark Trans Entscheidung vom 24.7.2003 sprechen gute Gründe dafür, dass gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen in Deutschland ausschließlich mit den Instrumenten der VO 1191/69 EWG finanziert werden können. Erst wenn man annehmen wollte, der deutsche Gesetzgeber habe von der Möglichkeit einer Bereichsausnahme Gebrauch gemacht, würde sich die beihilferechtliche Frage stellen, ob und wie die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Pflichten dann außerhalb der VO 1191/69 EWG erfolgen kann und darf. Dafür hat der EuGH die Voraussetzungen festgelegt, nach denen öffentliche Ausgleichsleistungen für auferlegte gemeinwirtschaftliche Verkehre nicht unter den Beg-

riff der „Beihilfe“ fallen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
2. Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein.
3. Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.
4. Wenn die Auswahl nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, ist die Höhe des Ausgleichs im Vergleich mit den Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte.

Die vom EuGH aufgestellten Voraussetzungen tragen allerdings im Detail nur wenig zur Rechtssicherheit bei. Lediglich auf der in diesem Urteil zugrunde liegenden Feststellung, dass staatliche Leistungen, die die Kosten gemeinwirtschaftlicher ausgleichen, grundsätzlich keine Beihilfen sind, wenn die o.g. vier Voraussetzungen erfüllt sind, haben die Verkehrsunternehmen zusammen mit ihrem Verband VDV nach einer Möglichkeit gesucht, Vergabeverfahren bei der Beschaffung von Verkehrsdienstleistungen durch den Aufgabenträger nicht anwenden zu müssen. Als Ergebnis dieser Überlegungen wurde die marktorientierte Direktvergabe entwickelt. Es müssen jedoch bei der Gewährung von Zuschüssen Überkompensationen verhindert werden. Um Überkompensationen rechtssicher ausschließen zu können, soll die Höhe der Zuschüsse durch Ausschreibung oder - alternativ - durch einen Benchmarking-Prozess ( Wirtschaftlichkeitsvergleich) ermittelt werden.

Die marktorientierte Direktvergabe ist die deutsche Ausgestaltung der Benchmarking-Alternative nach der Altmark-Trans-Entscheidung. Es wird überprüft, ob die vom begünstigten Unternehmen geforderten Zuschüsse den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmens entsprechen (Benchmarking / Wirtschaftlichkeitsvergleich). Auf eine Ausschreibung wird verzichtet. Der Auftrag wird stattdessen freihändig (= direkt) an das favorisierte Verkehrsunternehmen vergeben. Der Verzicht auf eine Ausschreibung bei der marktorientierten Direktvergabe ist aber problematisch:

- a. Die Anwendung der vier Voraussetzungen (insbesondere aber die vierte) kommen in ihrer Komplexität und sauberen Abarbeitung dem Aufwand eines Vergabeverfahrens gleich. Die vierte Voraussetzung kann regelmäßig nur erfüllt werden, wenn das Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger interne Organisationsstrukturen und Gewinnkalkulationen offenlegt.

b. Die Bestellung von ÖPNV Leistungen ist grundsätzlich Auftragsvergabe im Sinne des Vergaberechts. Wesentliches Charakteristikum eines öffentlichen Auftrags ist nämlich, dass der Staat Leistungen von Unternehmen mittels entgeltlicher Verträge einkauft. Dieser Definition entspricht die Bestellung von ÖPNV-Leistungen regelmäßig. Aufgabenträger bestellen ein bestimmtes ÖPNV-Angebot und die Verkehrsunternehmen erhalten dafür Geld von den Aufgabenträgern. Gelockerte Bindungen an das Vergaberecht bestehen grundsätzlich nur dann, wenn es sich im Einzelfall um Dienstleistungskonzessionen oder „In-House“-Vergaben handeln sollte.

Wegen der gesellschaftspolitischen Brisanz, die grundsätzlich jedes Vergabeverfahren mit sich bringt, sollte der Gesetzgeber dafür sorgen, präqualifizierende Regelungen (z.B. Tariftreueerklärungen, Qualitätssicherungsinstrumente etc.), die für die Einhaltung eines Mindeststandards an sozialen Strukturen der einzelnen Gewerbearten sorgen, am besten durch ein Bundesgesetz in das Vergaberecht einfließen lassen. Die EU-Kommission steht solchen Vorgaben im Gegensatz zu früher nicht mehr ablehnend gegenüber. Die Verkehrsverbände in Hessen wenden deshalb trotz erheblicher rechtlicher Zweifel seit Mai d.J. Tariftreueerklärungen in den Verdingungsunterlagen für Busausschreibungen in Absprache mit dem HMWVL an.

4. Wie werden von Ihnen bzw. Ihrem Verband/Unternehmen die in Bayern geltenden Regelungen zur Direktvergabe beurteilt?

Antwort: siehe Antwort zu 3.

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

Antwort: Nein. Der Verbund und das Land haben aufgrund der §§ 12 Absatz 4 i.V.m. den §§ 3,4 ÖPNVG-ENTWURF viele Möglichkeiten, ihre Bedürfnisse in einer Vereinbarung darzustellen und zu regeln und damit flexibel auf den Verkehrsbedarf und die finanziellen Möglichkeiten zu reagieren.

5. In welcher Form? Entfällt, siehe 5.

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

Antwort: Die §§ 3,4 ÖPNVG-ENTWURF und die darin enthaltenen Programmsätze und Ziele leben durch die Anwendung der Ver-

kehrverbände. Diese Ziele korrespondieren auch mit den finanziellen Möglichkeiten des Landes, sie zu erfüllen. Die Verkehrsverbände in Hessen haben und sind aber seit ihrer Gründung stets damit beschäftigt, zum Wohle der Fahrgäste zu arbeiten.

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

Antwort: Das Eckpunkte-Papier vom November 2002 hat den Anspruch, für einen geordneten Übergang ( 3 Phasen, Vorlauf-, Übergangs-, - und Wettbewerbsphase) in den Wettbewerb zu sorgen, der nicht abhängig von der Entscheidung eines Aufgabenträgers oder Landes ist, sondern den EU- und bundesgesetzlichen Vorgaben im PBefG und GWB, entspricht. Obwohl diesbezüglich die Grundentscheidung schon im Jahr 1996 gefallen war (s. Ausführungen zu 1.) wird in dem Eckpunktepapier ein zügiger, aber von den Beteiligten zu schaffender Übergang festgelegt.

D: Fragen der FDP-Fraktion:

I. Themenkomplex Wettbewerb:

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

Antwort: Die Vorgabe in § 97 Absatz 3 GWB, durch Teilung der Aufträge die mittelständischen Interessen zu berücksichtigen, ist die wichtigste Regelung in diesem Zusammenhang. Wann ein Verkehrsunternehmen „mittelständisch“ ist, ist umstritten. Der NVV hat deshalb im Nahverkehrsplan die regionalen Gegebenheiten in Nordhessen berücksichtigt und definiert „Mittelstand“ nicht positivistisch sondern regionsbezogen. Im Gebiet des NVV wurden insgesamt 59 Bündel geschaffen, die durchschnittlich ca. 400.000 - 500.000 Buskm beinhalten und ausgeschrieben werden. Hieraus kann man die mittelstandsbezogene Handhabung des Vergaberechts im NVV ableiten.

Darüber hinaus hat das HMWVL in dem Erlass vom 12.3.2004 (Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil vom 24.7.2003, Auswirkungen auf die Genehmigungs- und Vergabepaxis in Hessen) Handlungsanweisungen für die Aufgabenträger gegeben (z.B. Punkt 5 d), die dazu beitragen, dass es sich auch für mittelständische Unternehmen lohnt, Angebote abzugeben.

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

Antwort: Versteckte Quersubventionen (z.B: die zeitlich lange zurückliegende staatliche Förderung von Betriebshöfen) wirken sich positiv in der Kalkulation eines Bieters aus, der sie erhalten hat, sind aber nach Punkt 5 d des o.g. Erlasses vom 12.3.2004 anzugeben. Das allerdings wird immer schwerer, je länger die Förderung zurückliegt. Das gilt auch für direkte Quersubventionen einer kommunalen Körperschaft an ihr Verkehrsunternehmen. Es ist darüber hinaus auch nur schwer nachvollziehbar, dass sich kommunale Verkehrsunternehmen insbesondere aufgrund des neuen § 121 HGO außerhalb des Gemeindebereichs bewerben und Vergabeverfahren gewinnen, weil eine Gewinnerwirtschaftung nicht notwendig ist. Aus Sicht der Aufgabenträger oder Vergabestellen dürfte dieser Zustand nicht kritisiert werden, da sie daran ja positiv partizipieren. Aus Sicht des Steuerzahlers handelt es sich dabei aber lediglich um die Verschiebung von Steuergeldern innerhalb der öffentlichen Hand.

Es wird darauf hingewiesen, dass in der Literatur teilweise eine unternehmerische Betätigung der Kommunen außerhalb ihrer Gebietsgrenzen als Verstoß gegen Artikel 28 Absatz 2 GG gewertet wird, da es sich hier nicht mehr um Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft sondern um reine Erwerbswirtschaft handle, die aber durch Artikel 28 Absatz 2 GG nicht legitimiert sei (vgl. Sybille Barth: Nahverkehr in kommunaler Verantwortung, Bielefeld, 2000, Seite 112, 157).

Im Übrigen gilt die Antwort zu Punkt 3.

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

Antwort: Die Vergabestelle ist zunächst verpflichtet, keine Präferenzen für Unternehmen, Fahrzeugtypen, Personen etc. entstehen zu lassen bzw. solche nicht in die Leistungsbeschreibung versteckt einzubringen. Quersubventionen (z.B: die zeitlich lange zurückliegende staatliche Förderung von Betriebshöfen) wirken sich positiv in der Kalkulation eines Bieters aus, sind aber nach Punkt 5 d des o.g. Erlasses vom 12.3.2004 anzugeben. Das allerdings wird immer schwerer, je länger die Förderung zurückliegt. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass z.B. die Größe der auszuschreibenden Linienbündel so ist, dass auch mittelständische Verkehrsunternehmen die da nötigen Leistungen erbringen können. Die Beschaffungsfristen für Fahrzeuge müssen angemessen lang sein.

Im Übrigen gilt die Antwort zu Punkt 2.

4. Gibt es Wettbewerbsvorteile kommunaler Verkehrsbetriebe, die bei der Vergabe im Wettbewerb nicht kompensiert oder eliminiert werden?

4. Um welche handelt es sich dabei?

Antwort: Kommunale Verkehrsbetriebe können als „öffentliche Hand“ Einkaufsgemeinschaften bilden und damit an Kostensenkungspotentialen teilhaben (BGHZ 152, 347ff.). Sie haben darüber hinaus bislang günstige Kreditzugangsbedingungen.

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

Antwort: Ein Verzicht auf die lokalen Nahverkehrspläne ist nicht zu empfehlen. Zwar wären bei den lokalen Aufgabenträgern Arbeitsressourcen eingespart, allerdings widerspräche ein Verzicht dem § 2 Absatz 2 ÖPNVG-ENTWURF, der Definitionen des „lokalen“ und „regionalen“ Verkehrs enthält und diese Einteilung als Grundvoraussetzung im ÖPNV in Hessen hat. Bei einer Änderung dieser Grundvoraussetzung müsste bedacht werden, dass die kommunale Identifikation mit dem ÖPNV verloren gehen kann, die aber zu bewahren ist.

II. Themenkomplex Verbünde:

Antwort: Zu den Fragen zu den Punkten 3 und 4 bittet der NVV die FDP-Fraktion, diese den Eigentümern des NVV zu stellen. Es handelt sich dabei um die Landkreise Kassel, Werra-Meißner, Schwalm-Eder, Hersfeld-Rotenburg, Waldeck-Frankenberg, die Stadt Kassel und das Land Hessen.

gez. Thomas Rabenmüller  
Geschäftsführer

Wolfgang Dippel  
Prokurist

13



Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft  
- ver.di -  
Landesbezirk Hessen  
Fachbereich 11, Verkehr

eng 22.06.05  
S-

Anhörung am 30. Juni 2005 im Hessischen Landtag zu

1. Gesetzentwurf der Hessischen CDU - Landesregierung für ein neues ÖPNVG,
2. Antrag der SPD-Fraktion, „Erhalt des ÖPNV durch Marktorientierte Direktvergabe“,

hier:

Stellungnahme zu den Fragenkatalogen der Landtagsfraktionen von

- BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- SPD
- CDU
- FDP



### **Eingangsbemerkungen:**

In der Begründung zum Antragsbegehren der SPD-Landtagsfraktion wird unter Abs. 2 wie folgt angeführt:

„Die Verordnung 1191/69 (EWG) des Rates der Europäischen Union, die die europaweite Ausschreibung vorsieht, ...“

Wir möchten präzisieren und merken an, dass die Verordnung 1191/69 (EWG) nicht die europaweite Ausschreibung von Nahverkehrsdienstleistungen regelt.

Die VO 1191/69 (EWG) findet Anwendung auf

- gemeinwirtschaftliche Verkehre nach § 13a PBefG mit Ausschreibungsverfahren nach VOL/A und „geringste Kosten“-VO.

Sie greift nicht bei

- eigenwirtschaftlichen Verkehren nach § 13 PBefG (Teilausnahme aus Geltungsbereich der EG-VO nach Art. 1 Abs. 1).

Im Antrag der SPD-Landtagsfraktion, Drucksache 16/3753 vom 08.03.2005 heißt es unter Ziffer 4.:

„Der Landtag fordert die Landesregierung auf dieser Grundlage auf, in der gegenwärtigen Wettbewerbspraxis im ÖPNV, speziell im Busverkehr, die so genannte Marktorientierte Direktvergabe unter Beachtung der vom EuGH im oben genannten Altmarktrans-Urteil aufgestellten vier Kriterien als gleichwertige Alternative zur europaweiten Ausschreibung zuzulassen.“

ver.di Hessen möchte, um unsere Stellungnahme gegenüber dem anhörenden Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr und gegenüber den Anzuhörenden zu präzisieren, diese 4 Kriterien eingangs nochmals nennen:

### **Europäischer Gerichtshof vom 24. Juli 2003**

Öffentliche Zuschüsse, die ausdrücklich mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten Unternehmen gewährt werden, um die bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen entstehenden Kosten auszugleichen, fallen nicht unter Artikel 92 Absatz 1 des EG-Vertrages, sofern sie die in den Randnummern 89 bis 93 dieses Urteils genannten Voraussetzungen erfüllen.“ (RdNr.94)

### **Krit. 1: Tatsächliche Betreuung mit klar definierten Verpflichtungen**

„Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.“

### **Krit. 2: Parameter sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen**

„Zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen, um zu verhindern, dass der Ausgleich einen wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt, der das Unternehmen, dem er gewährt wird, gegenüber konkurrierenden Unternehmen begünstigt.“

**Krit. 3: Nur Ausgleich erforderlicher Kosten**

„Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise decken.“

**Krit. 4: Ohne Ausschreibung, Analyse der Kosten**

„Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, (...) (nicht im Ausschreibungswettbewerb zu den geringsten Kosten) ...erfolgt..., so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die durch ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte,...“

## Stellungnahme zu den Fragekatalogen

### Fragenkatalog Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zu I.

Der mit Datum vom 12. März 2004 ergangene Erlass V 9 – 66 I 28-59-02 des HMWVL bereitet der kommunalen Selbstverwaltung insofern ein Ende, als gegenüber anderen Bundesländern eine rechtssichere Teilbereichsausnahme bei der Vergabe von Nahverkehrsdienstleistungen durch Auferlegung bestritten wird und alle Nahverkehrsdienstleistungen ausnahmslos dem Ausschreibungswettbewerb nach „geringster-Kosten“ VO unterliegen sollen.

Eine ernsthafte Alternative sehen eine Reihe von Aufgabenträgern (Kommunen, Städte) und am Markt beteiligte Unternehmen in der so genannten MOD (Kriterien s. unter Eingangsbemerkungen). Für ver.di Hessen stellt die MOD den „kleinsten gemeinsamen Nenner“ dar. Der so genannte Güttler-Erlass ist, so unsere Forderung, in jedem Fall zu revidieren.

Die bloße Befürwortung des „Besteller (LNG)–Ersteller (Busunternehmen)– Prinzips“ genügt nicht. In § 7 Aufgaben der Aufgabenträgerorganisation, Abs. (1) Ziffern 3 und 4, des Gesetzentwurfes heißt es:

(1) Die Aufgabenträgerorganisation hat im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers insbesondere

3. die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen.
4. Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen.

Die Überwachung der Leistungserbringung durch die LNGs reicht aus unserer Sicht nicht aus, um einen qualitativen Nahverkehr für die Bürgerinnen und Bürger zu sozialen Arbeits- und Einkommensbedingungen für die Beschäftigten zu sichern. ver.di Hessen fordert daher für ein neues ÖPNV-Gesetz die gesetzliche Vorgabe von qualitativen und sozialen Mindestanforderungen (Parameter, z.B. Nachweis der Anwendung des ortsüblichen – regionalen – Tarifvertrages) bereits im Wege der Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Die Setzung eines verbindlichen Rahmens soll gewährleisten, dass

- Unternehmen, die in finanzieller Hinsicht (Eigenkapitalausstattung) und Struktur nicht ausreichend leistungsfähig sind, nicht am Wettbewerb teilnehmen können;
- abgegebene Angebote bei Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen auf ihre „Auskömmlichkeit“ hin überprüft werden und bei offensichtlicher „Nichtauskömmlichkeit“ (so genannte Dumpingangebote) nicht zugelassen werden.

Flankierend fordert ver.di Hessen ein hessisches Auftragsvergabegesetz, wie es in anderen Bundesländern bereits bewährte Praxis ist, um etablierte und leistungsfähige Marktteilnehmer und die dort Beschäftigten vor unkontrolliertem Dumpingwettbewerb

zu schützen, und wie wir es im Oktober 2002 an die im Landtag vertretenen Fraktionen herangetragen haben.

Der von der Landesregierung eingeschlagene Weg der „Ausschreibung um jeden Preis“ wird die bislang als zuverlässige Auftragsunternehmen agierenden Mittelständler aus dem Markt verdrängen. Erste Betriebsschließungen und betriebsbedingte Kündigungswellen belegen den Trend, dass eine „Marktbereinigung“ im Sinne einer Oligopolbildung stattfindet.

Diese Oligopolbildung findet bereits statt und ist im ländlich strukturierten Raum Ost- und Nordhessens bereits zu konstatieren!

Dem von der CDU-Alleinregierung angeführten „Einspareffekt“ in Höhe von acht Millionen Euro für die öffentlichen Aufgabenträger - Städte, Kommunen und Landkreise - durch die am hessischen Markt bislang frei ausgeschriebenen und vergebenen 27 Nahverkehrslinienbündel mit rund 15 Millionen Leistungskilometern stehen inzwischen 200 betriebsbedingte Kündigungen in den am Markt etablierten zuverlässigen privaten und öffentlichen Marktteilnehmern gegenüber. Die volkswirtschaftlichen Folgekosten durch Abfindungszahlungen und Arbeitslosengeld I für die im Dumpingwettbewerb in die Arbeitslosigkeit abgeschobenen Beschäftigten, die diesem Einspareffekt gegenüber stehen, beziffert ver.di Hessen allein im ersten Jahr mit rund fünf Millionen Euro. Hierbei sind Wohngeldunterstützungen und sonstige Leistungen durch die Sozialämter noch nicht eingerechnet!

Faire Wettbewerbsbedingungen für mittelständische Unternehmen ergeben sich aus dem Nachweis der Einhaltung tarifvertraglicher Mindeststandards (Tariftreue, mindestens Nachweis der Lohnkalkulationsbasis), weil nur so verhindert werden kann, dass nicht tarifgebundene Neuanbieter ihrer Angebotskalkulation Löhne zugrunde legen, die sich weit unterhalb des Branchen üblichen Lohn- und Einkommensniveaus bewegen. Mit solchen Dumpingangeboten und aus dem vorhandenen Risikokapital gespeisten Kampfpreisen, die ver.di Hessen als nicht auskömmlich klassifiziert, können selbst tarifgebundene Mittelständler nicht mehr mithalten.

Eine Vielzahl von kommunalen Nahverkehrsbetrieben hat sich auf den drohenden Wettbewerb mit so genannten Fahrpersonalgesellschaften vorbereitet und betreibt in der zweiten Lohnenebene (unterhalb BMTG-II / HLT) die Personalgestellung für den ÖPNV. Im Wettbewerb, wie ihn die Hessische Landesregierung vorantreibt, haben auch diese kommunalen Töchter (Schwestern) kaum eine Überlebenschance.

Insofern kann mit dem vorliegenden Gesetzentwurf kein „fairer Wettbewerb“ gewährleistet werden.

Zu II.

Fahrgastreue sollten nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens in einer Schlichtungsstelle Nahverkehr gestärkt werden. Nur ein transparenter Nahverkehr ist in der Lage, sich auf die Anforderungen und die Bedürfnisse seiner Nutzer/innen einzustellen. Die Einbeziehung der Kundinnen und Kunden mit der Festschreibung einer entsprechenden Plattform im Gesetz wird daher von ver.di Hessen unterstützt.

Zu III.

ver.di kritisiert die veränderten Zielbestimmungen im Entwurf der Landesregierung. In unserer Stellungnahme aus Dezember 2004 haben wir gefordert:

„Ziele sollen sein:

- *den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken;*
- *die Umweltqualität und die Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger durch Verminderung der Schadstoffimmissionen zu verbessern;*
- *das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs leistungsfähig und effizient zu gestalten.“*

Im Rahmen einer Konkretisierung der Ziele ist an den Beschreibungen des aktuellen ÖPNV-Gesetzes festzuhalten. Diese dürfen nicht einfach entfallen! Es sind im einzelnen:

- (2) ÖPNV als vollwertige Alternative zum Individualverkehr;
- (3) Netzausrichtung des ÖPNV an Ballungsräumen, gleichwertige Anbindung von Wohnsiedlungen, Industriegebieten und öffentlichen Erholungseinrichtungen;
- (4) Vorrang des ÖPNV beim Ausbau und Finanzierung vor dem motorisierten Individualverkehr;
- (5) Integration des SPNV;
- (6) Anbindung des Individualverkehrs an den ÖPNV/SPNV durch Carports und Fahrradabstellplätze (Park and Ride);
- (7) Schülerverkehr als integraler Bestandteil des ÖPNV.

Um Doppelantworten / Wiederholungen zu vermeiden, geht ver.di Hessen im Folgenden nur in sofern auf die in den Katalogen der anderen Fraktionen gestellten Fragen ein, als sie vorstehend noch nicht abgehandelt wurden.

### **Fragenkatalog der SPD-Fraktion**

- (2) Das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber wird an jenem Punkt unterlaufen, wo derjenige Bewerber den Zuschlag erhält, der in seiner Kalkulation einen Dumpinglohn für die Beschäftigten ausweist und tariftreue Unternehmen aus dem Markt drängt.
- (3) Aus ver.di-Sicht sollten sich noch mehr Kommunen / Städte gegen diese Art des Wettbewerbs und gegen den Güttler-Erlass in Position bringen. Nach Auffassung von ver.di ist die MOD rechtlich zweifelsfrei zulässig und kann von der Landesregierung nicht per Erlass unterbunden werden.
- (4) Die MOD alleine, wie sie in anderen Bundesländern als ausreichendes Marktliberalisierungsinstrument gesehen und praktiziert wird, kann aus ver.di-Sicht jedoch nur ein Kompromisslösung sein. ver.di untermauert auch gegenüber der SPD-Fraktion ihre Forderung nach einem Auftragsvergabegesetz.

- (5) Die im Gesetzentwurf enthaltenen Finanzierungselemente sind lediglich Kann-Bestimmungen. Die Co-Finanzierungen und Beihilfeleistungen für den ÖPNV sind somit unverbindlich.

Die Zuweisung der politischen Aufgabe an Landkreise, kreisfreie Städte und Gemeinden, den Straßen gebundenen ÖPNV zu organisieren bedarf der verbindlichen Regelung der Zuweisung von finanziellen Mitteln für den ÖPNV.

Das Postulat der Regionalisierung des ÖPNV und dessen Verknüpfung über Landkreisgrenzen hinweg muss Regionalisierungsmittel für die Aufgabenträger enthalten und diesen nach einem konkreten Verteilungsschlüssel (z.B. Einwohnerzahl orientierter Schlüssel) – analog der über Jahre erfolgten Zuweisung von Landesmitteln für den regionalen SPNV - zur Verfügung gestellt werden.

Fördergelder müssen darüber hinaus auch künftig direkt an Bus- oder Schienenunternehmen gehen, die Verkehrsleistungen erstellen und nicht ausschließlich an die den ÖPNV organisierenden Verkehrsverbände.

ver.di fordert daher die Beibehaltung und Fortschreibung der Co-Finanzierungs- und Mittelverteilungsregelungen des bestehenden *Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 19.01.1996*.

### **Fragenkatalog der CDU-Fraktion**

Zu 1.

Grundsätzlich ist die Beibehaltung der bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger zu begrüßen. Unbefriedigend ist jedoch, dass die die Nahverkehrsleistung erbringenden Busunternehmen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf (Präzisierung des „Besteller-Ersteller-Prinzips“) tatsächlich auf „Ersteller“ reduziert werden. Die im hiesigen ÖPNV-Markt teilnehmenden Unternehmen müssen auch weiterhin auf die Ausgestaltung und die Organisation des ÖPNV Einfluss nehmen können. Was ver.di für die Benutzer/innen fördert muss in gleichem Maße für die Unternehmen gelten, von deren „know how“ und deren Infrastrukturstärke ein erfolgreicher, Verkehrsverbände übergreifender und Bürger/innen-orientierter ÖPNV abhängig ist.

Zu 2.

Die bloße Befürwortung des „Besteller-Ersteller-Prinzips“ genügt nicht. ver.di Hessen fordert daher für ein neues ÖPNV-Gesetz die gesetzliche Vorgabe von qualitativen und sozialen Mindestanforderungen. Flankierend fordert ver.di Hessen ein hessisches Auftragsvergabegesetz, wie es in anderen Bundesländern bereits bewährte Praxis ist (s. auch Stellungnahme S. 4, Fragenkatalog BÜNDNIS 90/GRÜNE, Ziffer I.)

Zu 3.

s. Stellungnahme zur ÖPNV-Finanzierung S. 7 oben, Fragenkatalog SPD, Spiegelstrich (5)).

Zu 4.

Gegen einen diskriminierungsfreien Zugang und die entgeltpflichtige Nutzung der SPNV-Infrastruktur durch Dritte spricht zunächst nichts. ver.di Hessen hält die so formulierte Vorgabe in § 10 des Gesetzentwurfes „Vereinbarungen mit den Verkehrsinfrastrukturunternehmen“ jedoch für zu unkonkret, wenn es heißt: „Berechnung der Benutzungsentgelte nach einheitlichen Maßstäben“.

Diese „einheitlichen Maßstäbe“ sind so zu definieren, dass ein effektiver Substanz-Erhalt der Infrastruktur gewährleistet wird und die Benutzungsentgelte dem Betreiber darüber hinaus eine entsprechende Marge einräumen. Ein Zugang über nachweislich reine Kostendeckung beim Netzbetreiber würde „Fremdnutzern“ einen erneuten Wettbewerbsvorteil verschaffen. Auch für den SPNV und die ihn bedienenden Unternehmen ist vor dem Hintergrund der hessischen Ausschreibungspraxis mit Wettbewerbsnachteilen und Auftragsverlusten an Dumpinganbieter zu rechnen. Das bloße Postulat des „diskriminierungsfreien Zugangs“ ist daher ungenügend und zurückzuweisen.

Zu 5.

ver.di Hessen lehnt die ausnahmslose Vergabe von Nahverkehrsdienstleistungen im wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren ab! Die kommunale Selbstverwaltung muss auch weiterhin die politische Entscheidung treffen können, ob eine Nahverkehrsdienstleistung in den Wettbewerb geht oder im Wege der Betrauung auferlegt wird.

(Zu den Mindestanforderungen an den Wettbewerb aus Sicht von ver.di s. auch Stellungnahme S. 4 und 5, Fragenkatalog BÜNDNIS 90/GRÜNE, Ziffer I.)

### **Fragenkatalog der FDP-Fraktion zum Themenkomplex Wettbewerb**

Zu 1.

Mittelständische Marktteilnehmer waren und sind bislang in der Regel als Auftragsunternehmen im Markt tätig und profitierten von der so genannten Fremdvergabe. Im aktuell praktizierten Ausschreibungswettbewerb, in dem es darum geht, Linien oder Linienbündel als Anbieter zu „gewinnen“, haben mittelständische Unternehmen, sofern sie an die Einhaltung tarifvertraglicher Mindeststandards (LHO) gebunden sind, gegen Konzernwettbewerber oder öffentliche Marktteilnehmer (mit ausgegründeten Fahrpersonalgesellschaften) kaum eine Chance, wenn Letztere die so genannte zweite Tariflohnebene (LHO) unterschreiten.

Im Gegensatz zu mittelständischen Anbietern können es sich Konzernwettbewerber zuweilen „leisten“, unauskömmliche Angebote abzugeben, um nach Erhalt des „Zuschlages“ durch die zuständige Stelle (LNG) auf „Marktbereinigung“ zu hoffen.

Deshalb fordert ver.di Hessen ein den Wettbewerb flankierendes hessisches Auftragsvergabegesetz, wie es in anderen Bundesländern bereits bewährte Praxis ist, um etablierte und leistungsfähige Marktteilnehmer und die dort Beschäftigten vor unkontrolliertem Dumpingwettbewerb zu schützen. Abgegebene Angebote bei Ausschreibungen von Nahverkehrsdienstleistungen sind auf ihre „Auskömmlichkeit“ hin zu überprüfen und sind bei offensichtlicher „Nichtauskömmlichkeit“ (so genannte

Dumpingangebote) – ganz gleich wer in welcher Rechtsform oder Trägerschaft sie abgibt - nicht zuzulassen.

Insbesondere nicht tarifgebundene mittelständische Unternehmen (aus der so genannten dritten Tariflohnebene – „OT“) reagieren im aktuellen Ausschreibungswettbewerb mit nochmals deutlicher Absenkung des durch fehlende Tarifbindung ohnehin niedrigen Lohnniveaus bei ihrem Fahrpersonal. Das Fahrpersonal wird auf diese Weise gezwungen, Nebentätigkeiten nachzugehen, um existenzsichernde Einkommen zu erzielen. Die Nichteinhaltung der erforderlichen Erholzeiten stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko für die Fahrgäste (insbesondere im Schülerverkehr) und den Individualverkehr dar.

Zu 2.

ver.di Hessen sieht keinerlei Wettbewerbsvorteile für kommunale Verkehrsbetriebe. Die Tatsache, dass kommunale Verkehrsbetriebe in der Regel über eine grundsolide, Sicherheit gewährleistende betriebliche Infrastruktur verfügen (Betriebshöfe, Werkstätten etc.) stellt keinen Wettbewerbsvorteil dar, sondern dient der Leistungserstellung auf hohem Niveau – zur Sicherheit der Fahrgäste.

Eine Vielzahl von kommunalen Nahverkehrsbetrieben hat sich auf den drohenden Wettbewerb mit so genannten Fahrpersonalgesellschaften vorbereitet und betreibt in der zweiten Lohnenebene (unterhalb BMTG-II / HLT) die Personalgestellung für den ÖPNV, um diesen „Wettbewerbsnachteil“ (Lohnstellschraube) zu kompensieren.

Zur ergänzenden Information: Während das Einkommen von Busfahrern im öffentlichen Dienst rund 2.300 Euro im Monat beträgt, bewegen sich die tarifvertraglichen Monatslöhne im privaten Omnibussektor (je nach Beschäftigungszeit) zwischen 1.700 und 2.000 Euro. Diese Tarife werden auch in Tochterunternehmen öffentlicher Verkehrsbetriebe angewandt.

### **Schlussbemerkungen:**

Die Landesregierung hat durch ihren harten Wettbewerbskurs die „Lohnrutsche nach unten“ in Gang gebracht“. Und wenn das Arbeitsverhältnis der Beschäftigten im ÖPNV nicht genug in die Haushaltskasse bringt, werden Beschäftigte zu Nebenjobs gezwungen, auch wenn es die eigene Gesundheit kostet und die Sicherheit der Fahrgäste und Schüler gefährdet.

Der im Bundesland Hessen von der Landesregierung favorisierte Weg des „Wettbewerbs um jeden Preis“, die marktradikale Umsetzung der Brüsseler EU-Vorgaben – Deregulierung ohne Setzung von begleitenden Standards - führt vor dem Hintergrund nicht variabler Fixkosten für den Betrieb von Verkehrsunternehmen (Busanschaffungskosten, ausgesetzte GVFG-Mittel, Dieselpreise etc.) zu Lohndumping ungekannten Ausmaßes, Firmenpleiten und Arbeitsplatzverlusten. Diese Art des Wettbewerbs wird – ohne Gegensteuerung - darin gipfeln, dass selbst Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge im Niedriglohnsektor landen. Bei dieser Perspektive ist eine Anti-Europa-Stimmung – wie in Frankreich oder den Niederlanden – auch unter den Beschäftigten in den öffentlichen und privaten Nahverkehrsunternehmen nur nachvollziehbar.

Dass es jedoch auch anders geht zeigt das CDU regierte Saarland und wird belegt durch einen Artikel aus dem „Grünen Renner“ (einschlägiges Infoblatt der ÖPNV-Branche), der in seiner Ausgabe vom 25. April 2005 wie folgt berichtet (Auszug):

**> "Saarland garantiert 45a-Mittel und lehnt ÖPNV-Wettbewerb ab"**

*"Das Saarland will einen attraktiveren Nahverkehr und dazu die Leistungsfähigkeit der Anbieter steigern. Aber im Konsens und Kooperation, nicht durch Ausschreibungen, wie Wirtschaftsminister Dr. Hanspeter Georgi in Saarbrücken vor dem Südwestdeutschen Omnibustag deutlich machte. Zwar tritt Georgi als "bekennender Neoliberaler" vorbehaltlos für Wettbewerb als "ideales Entdeckungsverfahren" ein, doch "nur auf Warenmärkten, nicht bei handelbaren Dienstleistungen". Deswegen will der CDU-Politiker keine Pflicht zum ÖPNV-Wettbewerb akzeptieren: "Sind wir zufrieden mit Angebot und Leistungen des Erstellers, wollen wir frei entscheiden, wen wir beauftragen". Wesentlicher Baustein der ÖPNV-Allianz ist die Einführung eines Verkehrsverbundes, die für den August 2005 bevorsteht. Zusätzlich garantiert das Bundesland GVFG-Mittel: Für die Busbeschaffung in den nächsten 5 Jahren jeweils 2,5 Mio. Euro, für die Betriebshofförderung weitere 7 Mio. Euro in den kommenden 3 Jahren, Semesterticketförderung 5 Jahre lang mit jährlich 1,5 Mio. Euro. Die ÖPNV-Allianz umfasst alle Akteure der Branche < ... Auflistung aller öffentlichen, DB-eigenen und privaten Marktteilnehmer ...*

Diese Stellungnahme wurde eingereicht von:

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft - ver.di –  
Landesbezirk Hessen, Fachbereich Verkehr,  
Wilhelm-Leuschner-Straße 69-77  
60329 Frankfurt am Main

FON: (069) 2569-1201  
<mailto:frank.haindl@verdi.de>

(Stellungnahme kann bei Bedarf durch den Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr im Hessischen Landtag, Herrn Rüdiger Hermanns, einem größeren Interessentenkreis durch Veröffentlichung zugänglich gemacht werden)