

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 –

- | | | |
|-----|---|--------|
| 18. | Pro Bahn & Bus e. V., 36341 Lauterbach, Nachgang zu Nr. 3 | S. 267 |
| 19. | NVV, Nordhessischer Verkehrsverbund, 34117 Kassel, Nachgang zu Nr. 12 | S. 280 |
| 20. | Fachverband Omnibusverkehr Hessen e. V., 34117 Kassel | S. 285 |
| 21. | Verbraucherzentrale Hessen, 60313 Frankfurt | S. 297 |

18
zu Nr. 3

Schnier, Heike (LTG)

Von: M.Schmidt@chemie.uni-frankfurt.de
Gesendet: Montag, 27. Juni 2005 09:24
An: Schnier, Heike (LTG)
Cc: drggienger@aol.com
Betreff: PRO BAHN Stellungnahme zum OePNV-Gesetz



24 27.06.05
S

OPNVG_PB_LVHess
en_EF.pdf (887 ...

Sehr geehrte Frau Schnier,

Vielen Dank für den Hinweis, dass unsere frühere Stellungnahme zum Entwurf der Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (Entwurf vom 4.10.2004) dem hessischen Landtag bzw. den Fraktionen nicht vorliegt!

Anbei sende ich Ihnen die Stellungnahme (6.12.2004) von PRO BAHN zum Entwurf der Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (Entwurf vom 4.10.2004). Von den Anmerkungen und Änderungsvorschlägen von PRO BAHN ist bisher leider fast nichts in den Gesetzentwurf übernommen worden, obwohl dies dringend nötig wäre.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Martin Schmidt

Prof. Dr. Martin Schmidt
- PRO BAHN Hessen e.V. -
Küferstr. 30
65931 Frankfurt am Main
Tel.+Fax: (069) 37 56 24 88
Tel. tagsüber (069) 798 29171
e-mail: m.schmidt@chemie.uni-frankfurt.de

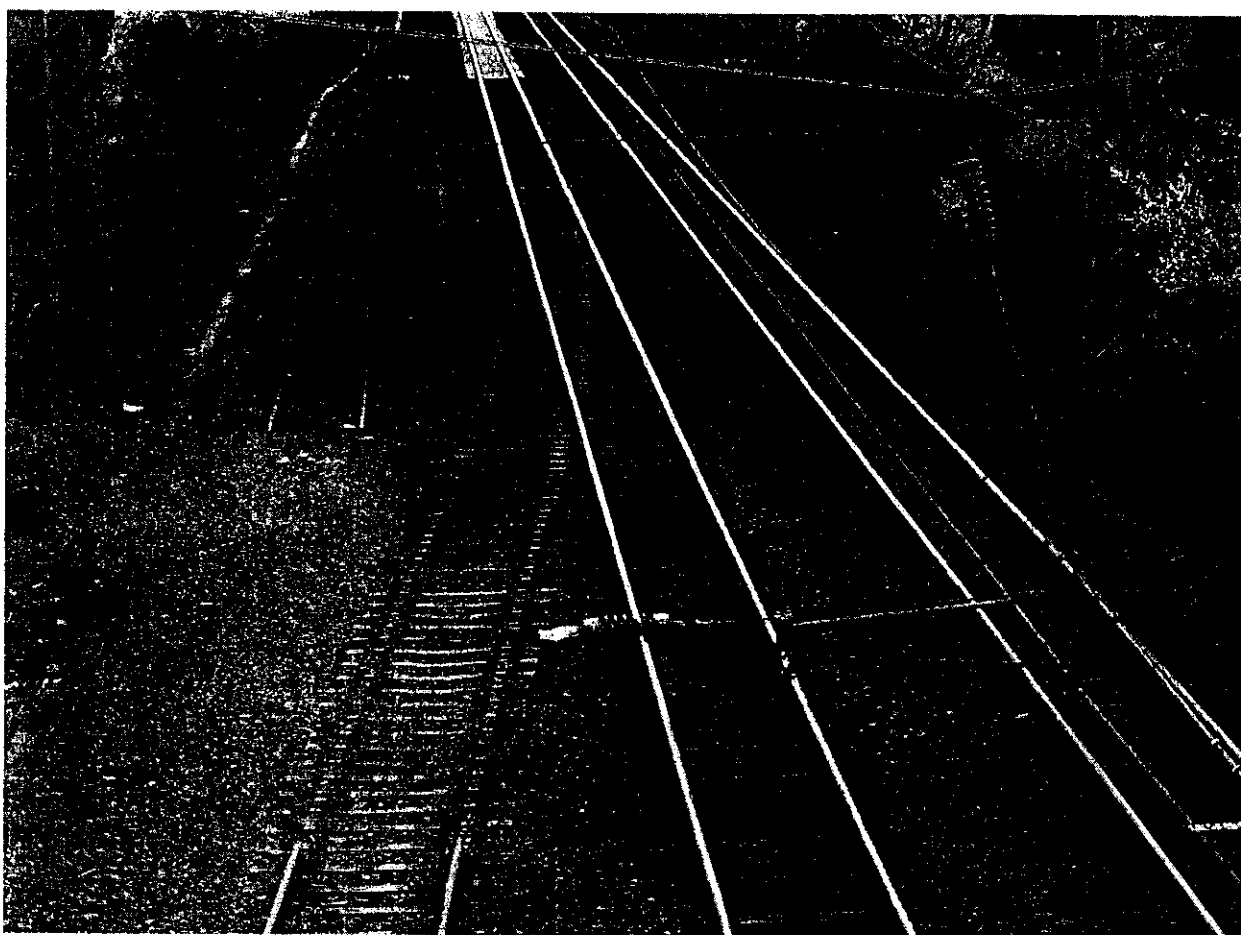
PRO BAHN

Landesverband Hessen e.V.
Gemeinnütziger Fahrgastverband



**Stellungnahme zur Novelle des
Hessischen ÖPNV-Gesetzes**

Entwurf vom 4. Okt. 2004



Titelbild Südkopf des Bahnhofs Zwingenberg an der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Mannheim/Heidelberg mit ausgebauter Weichenverbindung und abgeklemmtem Überholgleis. Diese und viele weitere Rückbaumaßnahmen hat die DB Netz ohne Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes und ohne Abstimmung mit RMV und VRN vorgenommen. Folge sind häufige Verspätungen und verpasste Anschlüsse in Frankfurt, Darmstadt, Heidelberg, Mannheim (Foto Otmar Ginkel, 22.3.2004)

1 Vorbemerkungen

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Hessen aus dem Jahr 1996 hat deutlich gemacht, wie schwierig die Umsetzung vieler darin enthaltener Regelungen in der Praxis war und immer noch ist. Durch die relativ neue Materie hat es bei vielen Beteiligten (verschiedene Aufgabenträger, Betreiber) immer wieder unterschiedliche Auffassungen über die Auslegung der im Gesetz enthaltenen Regelungen gegeben. Besonders evident wurde dies bei der Zuständigkeit für den regionalen Schienenverkehr, da hier die Kompetenzen der Aufgabenträgerschaft zwischen lokalen Verantwortlichen einerseits und den Verkehrsverbänden andererseits nicht klar gegeneinander – z.B. bei Zusatz- bzw. Abbestellungen- abgegrenzt wurden. Der daraus entstandene "Kompetenzstreit" hat vielerorts zu einer „Nichtzuständigkeit“ bei den Akteuren geführt, insbesondere, wenn man sich nicht einig war. Um so mehr erscheint es dringend erforderlich, mit einem neuem Gesetz diese Lücke zu schließen, die Umsetzung der Regelungen in der Praxis zukünftig zu erleichtern und die Kompetenzen der Akteure klar zu bestimmen. Rechte, Pflichten, Aufgaben und Fristen der unterschiedlichen Akteure sind genau zu festzulegen. Je präziser die gesetzlichen Regelungen sind, um so verbindlicher können Ausführungsbestimmungen erlassen werden und die Akteure zum effektiven Handeln ohne Reibungsverluste zwingen.

Wichtig ist, dass die aus dem „Sozialstaatsprinzip“ abgeleitete Vorgabe der Daseinsvorsorge nur dann umfassend realisiert werden kann, wenn die Zuschüsse für den ÖPNV in Zukunft effizienter durch Ausschreibung eingesetzt und daraus leidige Diskussionen um Zu- und/oder Abbestellungen von Verkehrsleistungen wegen zu hoher Kosten überwiegend vermieden oder aber zumindest reduziert werden. Dies wird nur dann erreicht werden können, wenn die Aufgabenträger durch Gesetz einen klaren Handlungsauftrag zur Ausschreibung aller Verkehrsleistungen mit einer gesetzten Frist erhalten, um Bietern mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis den Zuschlag zu erteilen.

Unser Ziel, einen attraktiven ÖPNV durch Steigerung der Fahrgastzahlen auf eine verbesserte wirtschaftliche Grundlage zu stellen, kann aber nur erreicht werden, wenn auch beim ÖPNV im ländlichen Raum die Anschlussbeziehungen und die generelle Qualität verbessert werden. Mehr Fahrgäste bedeuten nicht nur mehr Einnahmen, sondern auch weniger verpuffende öffentliche Zuwendungen, soweit Kosten gesenkt und zugleich Angebote verbessert werden. Ein gewaltiges Nachfragepotential in einem ungesättigten Markt wartet darauf, aktiviert und mit einem angebotsorientierten ÖPNV versorgt zu werden. Das neue ÖPNV-Gesetz muss diesem Ziel Rechnung tragen.

Gesetzliche Regelungen müssen daher nicht nur als Rechtsgrundlage aufgefasst werden, sondern sollen die Umsetzung der ÖPNV-Planungen erleichtern helfen und damit zu einem besseren Bahn- und Busangebot in seiner Gesamtheit ermuntern. Hierzu muss das neue ÖPNV-Gesetz mit den darin enthaltenen Regelungen einen wesentlichen Beitrag leisten und einen besseren Rahmen darstellen, als das Gesetz von 1996.

Es ist daher zunächst naheliegend, einige Erfahrungen aus dem „Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen“ vom 19. Januar 1996 (nachfolgend kurz ÖPNVG 1996 genannt) zu bewerten und daraus Vorschläge für verbesserte Regelungen im neuen Gesetz abzuleiten, die aus unserer Sicht sehr wichtig sind.

Bei einem Gesetz kommt es ebenso auf den Text wie auf die praktische Ausführung an (z.B. durch die Aufgabenträger und die Landesregierung). Dieses gilt im Falle des ÖPNV-Gesetzes besonders, da es bei diesem Gesetz um die Grundlage für planerische Prozesse beim ÖPNV und vor allem nachher um die Frage der Zuschussleistungen für den ÖPNV geht, ohne die diese Art der Daseinsvorsorge bekanntlich nicht auskommen kann.

1.1 Die Umsetzung des ÖPNV-Gesetzes vom 19.1.1996 in die Praxis

Das Ziel aus §1 Abs. (2), der ÖPNV solle der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen, ist vielerorts nicht erreicht worden. Die Kunden außerhalb des S-Bahn-Netzes erhalten für den gleichen Preis einer Zeitkarte ein weitaus geringeres ÖPNV-Angebot; häufig ist v. a. das Angebot im Freizeitverkehr unzureichend.

Zwar hat der Gesetzgeber in §3 die Begriffe regionale Verkehr und lokaler Verkehr definiert, jedoch enthält das Hessische ÖPNV-Gesetz keine klare Zuweisung der Zuständigkeiten für den regionalen und lokalen Verkehr. Dies gilt insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr.

Gem. § 4 Abs. 1 sind die Landkreise und die kreisfreien Städte Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, d.h. auch des regionalen ÖPNV. Gem. §8 Abs. 3 tragen die Aufgabenträger die finanzielle Mitverantwortung für den Umfang des SPNV-Angebots auf ihrem Gebiet. Bei Zusatzleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die die Grenzen einer Gebietskörperschaft überschreiten – die Regel –, kommt es immer wieder zu Problemen und Verzögerungen zwischen den lokalen Aufgabenträgern und dem Verbund wegen nicht ausreichender Finanzierungsmöglichkeiten durch mindestens einen der Beteiligten.

Auch wenn die Verkehrsverbünde gem. § 6 Abs. 1 die Bestellung von Schienenverkehrsleistungen bei den Bahnunternehmen vornimmt, verbleibt die Verantwortung für den Leistungsumfang trotzdem bei den Landkreisen/LNVs. Insbesondere ist es Aufgabe der Landkreise/LNVs, Vorgaben bezüglich des Umfangs der Bestellung zu machen. Dies bedeutet, dass diese Vorgaben in den lokalen Nahverkehrsplänen festzulegen sind.

Die verworrenen Zuständigkeiten für den regionalen SPNV sind für den normalen Fahrgast absolut undurchschaubar. Demgegenüber ist die Zuständigkeit für den regionalen SPNV in Bayern, Baden-Württemberg (Landesebene) und Rheinland-Pfalz (regionale SPNV-Zweckverbände) einfach und klar geregelt und, wie die Erfahrung von 1996 bis 2004 zeigt, auch effizienter.

Der Wortlaut des ÖPNVG 1996 gibt u. E. keine Rechtsgrundlage für die bisherige Praxis, die SPNV-Planungen nur „nachrichtlich“ in die lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen, wie sie auch vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technik empfohlen wird.

Integrierte Verkehrsplanung unter Einbeziehung des Bahnnetzes gem. § 11 Abs. 3 bleibt solange ein frommer Wunsch, solange die DB Netz AG das mit Steuermitteln erbaute Schienennetz nach den betriebswirtschaftlichen Interessen des DB-Konzerns nach ihrem Gutdünken behandelt und in den seltensten Fällen optimiert, d. h. wichtige Gleisinfrastruktur ohne Abstimmung mit den Aufgabenträgern rückbauen lässt und somit ein Netz schafft, das kaum den heutigen, keinesfalls aber zukünftigen verbesserten Verkehrsleistungen entspricht.

Für den Güterverkehr gibt es auch 10 Jahre nach der Bahnreform keine Organisation auf Landesebene.

Leider ist die RMV GmbH ihrer gesetzlichen Verpflichtung zum Erstellen eines regionalen Nahverkehrsplans jahrelang nicht nachgekommen. Der RMV-Aufsichtsrat hat die Endfassung des Regionalen Nahverkehrsplans erst im Nov. 2004 verabschiedet, d.h. 8 Jahre nach der gesetzlichen Frist, die sich sinngemäß aus §12 Abs. 3 ÖPNVG ergibt. Wg. der oben kritisierten Praxis, die SPNV-Planungen nur nachrichtlich in die lokalen Nahverkehrspläne aufzunehmen, fand von 1996 bis 2003 überhaupt keine gesetzeskonforme SPNV-Planung im RMV-Gebiet statt.¹ Im selben Zeitraum haben die benachbarten Bundesländer einen grundlegenden Umbau ihres SPNV vorgenommen und damit enorme Erfolge erzielt, diese blieben in Hessen deswegen leider aus. Ebenso unterblieb die vom Gesetzgeber geforderte Abstimmung zwischen dem regionalen Nahverkehrsplan und den lokalen Nahverkehrsplänen gem. §12 Abs. 5.

1.2 Strukturelle Probleme in der ÖPNV-Organisation

- Zwischen NVBW und VRN einerseits und RMV andererseits findet keine ergebnisorientierte Zusammenarbeit statt (siehe hierzu § 6 Abs. 3 ÖPNVG 1996). Jeder verfolgt seine Planungen

¹ Dagegen hatte der ZRN seine Aufgaben erledigt:

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999-2003, Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) (ohne Erscheinungsjahr)

ohne die notwendige Abstimmung mit dem Nachbarverbund, siehe hierzu Anlage 1.

- Nach der Regionalisierung des SPNV hat es an den Ländergrenzen immer wieder Anlaß zu kleinkarierten Auseinandersetzungen geben.
- RMV und VRN haben es nicht geschafft, eine attraktiven Regionalschnellverkehr zwischen dem eng verflochtenen Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum einzurichten. In den Fahrplanjahren 2003 und 2004 war der Fahrplan auf der Main-Neckar-Bahn durch den Wegfall des Interregios und des Regional-Express schlechter als 1995.
- Der Landrat des Kreises Bergstraße, Matthias Wilkes (CDU) am 26. 11. 2004 im Starkenburger Echo:
 „Dass der Rhein-Main-Flughafen von Darmstadt und der Bergstraße aus nicht direkt mit dem Zug erreichbar ist, betrachtet Wilkes als gravierenden Nachteil für den Wirtschaftsstandort. Nur ein einheitlicher Verkehrsverbund für die siebeneinhalb Millionen Einwohner des Rhein-Main-Neckar-Raums könne ein schlüssiges Konzept verwirklichen, sagte Wilkes.
 Dass der Rhein-Neckar-Verbund zunächst in Ost-West-Richtung ausgebaut wurde, hält Wilkes für einen Fehler. Die S-Bahn „fährt von Mannheim nach Osterburken, aber sie fährt nicht dort, wo sie fahren sollte, nämlich an die Bergstraße und weiter nach Darmstadt und Frankfurt“, sagte der Landrat.“
- Der RMV hat die Kernaufgaben eines Verbunds z.T. unzureichend wahrgenommen. Beispiele sind die jahrelange Verschleppung der Modernisierung der Odenwaldbahn und der Vogelsbergbahn, bis fast keine Fördermittel mehr da waren.
- Die zweckgerichtete Verwendung der Mittel im RMV ist nach Bekunden mehrerer RMV-Gesellschafter auch von ihnen nicht mehr überprüfbar.
- V.a. im RMV ist ein erheblicher Teil des Personals mit kundenfernen Aufgaben beschäftigt (z.B. Einnahmeaufteilung, Fahrgastbefragungen – aber nicht zu Kundenwünschen und Kundenzufriedenheit –, Gründung zahlreicher Tochtergesellschaften wie zuletzt Cosmobil, deren Nutzen für den Fahrgast kaum mehr zu erkennen ist).

2 Kommentare und Änderungsvorschläge zum Gesetzestext

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Änderungsvorschlag |
|-------------------|--|--|---|
| Fehlt | Wie u.a. die Rheintalstrecke Wiesbaden – Rüdeshheim – Koblenz sowie die Main-Neckar-Bahn zeigen, führt der Rückbau von im Störfall notwendigen, aber planmäßig nicht genutzten Überholbahnhöfen zu erheblichen Behinderungen. Mittel der Landesregierung sind b.a.w. zweckgebunden zur Verhinderung von Rückbaumaßnahmen einzusetzen. In diesem Zusammenhang erscheint insbesondere die Kontrolle der DB bei der Vergabe von entsprechenden Aufträgen notwendig. | | Es ist der Zugriff auf die Infrastruktur sicherzustellen. Das bedeutet, dass die Landesregierung im Benehmen mit den Verbänden Investitionen in die Infrastruktur tätigen kann bzw. den ungehinderten Rückbau der Infrastruktur unterbindet. Hierzu sind auch Verträge mit DB Netz abzuschließen. |
| §3 Ziele | | | Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig, kundenfreundlich, angebotsorientiert und effizient zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen die Interessen der Fahrgäste. (siehe Begründung A. Allgemein) |
| § 3 Ziele | Im ÖPNVG 1996 steht in §1 (4): Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. | Diesen Gedanken vermissen wir im neuen ÖPNV-Gesetz. Bekommt hierdurch der MIV und dessen Finanzierung Vorrang? | |

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Anderungsvorschlag |
|-------------------|--|---|--|
| § 3 Ziele | Die besondere Betonung des Schienenverkehrs aus dem ÖPNVG 1996 §1 Abs. 5 und § 10 Abs. 1 ist entfallen | Wird dadurch weiteren Stilllegungen im SPNV Vorschub geleistet? | Beibehaltung des alten § 1 (5) und § 10 (1) Zusatz: "Dabei sind die Interessen der Fahrgäste besonders zu berücksichtigen. Der Schienenpersonennahverkehr ist das Grundangebot des ÖPNV. Andere Verkehrsangebote sind darauf auszurichten." |
| §4 | Die sinnvollen und bewährten Einzelanforderungen gem. § 10 ÖPNVG 1996 sind entfallen, insbesondere §10 Abs. 4 | Dadurch schafft die Landesregierung der DB Regio und der DB Netz AG einen gesetzlichen Freibrief, den mühevoll verwirklichten Integralen Taktfahrplan zu zerstören. Diese beiden Unternehmen erklären dann wie bei der Erstellung des Jahresfahrplans 2004/2005, dass ITF-Knotenzeiten aus betrieblichen Gründen nicht einzuhalten sind (wofür i.d.R. ungenehmigte/nicht abgestimmte Rückbaumaßnahmen der DB Netz verantwortlich sind), und schon darf der Fahrgast täglich fast 30 Minuten oder gar eine Stunde auf seinen Anschlusszug warten. Jeder, der an auf einem zugigen Bahnsteig auf seinen Anschlusszug warten muss, erkennt den enorm gesteigerten Kundennutzen eines ITF! | Die Verkehrsbedienun ist grundsätzlich als integraler Taktverkehr vorzusehen. |
| §4 Abs. 1 | ... ausreichende Verkehrsbedienun | | angebotsorientierte |
| §4 Abs. 2 | | Zugstreichungen mitten im laufenden Fahrplan wie im April 2004 untergraben das Vertrauen der Kunden | Einfügen: Verlässlicher Fahrplan Angemessener Komfort und Service |
| §4 Abs. 4 | | Nach Möglichkeit bundesweit | |
| §4 Abs. 5 | | Dem neu zu schaffenden „Hessentarif“ kommt eine zentrale Bedeutung im verbundübergreifenden Verkehr zu. Der Hessentarif wird von jedem Bahnhof/Haltestelle in Hessen ausgegeben und ist in allen Nahverkehrsangeboten in der jeweiligen Preiskategorie der Verbünde gültig. In alle an Hessen angrenzende Verkehrsverbünde benachbarter Bundesländer sind Übergangstarife aus dem RMV/NVV zu schaffen. | An allen Grenzen der Verkehrsverbünde... Dabei sind Kooperationen mit allen benachbarten Verkehrsverbänden anzustreben. |
| §4 Abs. 5 | Nahverkehrstarife von Verkehrsunternehmen, die dem Verbundtarif entgegenstehen, widersprechen den öffentlichen Verkehrsinteressen. | Damit wird u.a. die Einführung attraktiver Kleinstadt-Tarife verhindert wird. Beispiele: • Kronberg - Stadt hat Subventionierung wieder aufgegeben wegen zu hoher Kosten. • Ober-Ramstadt: Obwohl im Stadtbus RMV-Fahrkarten anerkannt werden, darf die Stadt nicht am Einnahmeaufteilungsverfahren des RMV beteiligt werden, ohne die überhöhten RMV-Tarife auch im Stadtbus-Binnenverkehr anzuwenden. | Streichen. |

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Änderungsvorschlag |
|---------------------------------------|---|--|---|
| §4 Abs. 6 | | Sind Blinde berücksichtigt? Die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen soll durch visuelle Überwachung der Bahnsteigkanten und der Türen bei Abfahrt des Zuges gewährleistet sein. | (so weit wie möglich) streichen |
| §4 Abs. 7 neu | | Dies erspart teure Fehlinvestitionen. | Neu (7) Vor dem Umbau an Fahrzeugen im SPNV und Veränderungen von baulichen Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sind Vertreter der Behinderten zu hören. |
| §§ 5-10 | Es fehlt eine Beschreibung der Pflichten des Landes Hessen! | | Aufnehmen |
| § 6 Aufgabenträgerorganisation Abs. 1 | | Es hat sich in den zehn letzten Jahren gezeigt, dass privatrechtlich geführte Organisationen (GmbH) von lokalen Nahverkehrsorganisationen meist ein besseres ÖPNV-Marketing betrieben und damit den ÖPNV besser weiter entwickelt haben als die dazu im Vergleich „behördlich“ aufgebauten. Es ist zu prüfen, ob die Aufgaben von Vertrieb und Marketing nicht generell dem Selbstverständnis einer hoheitlichen orientierten – kommunalen – Verwaltung widersprechen. Die Privatisierung dieser „Leistungsverwaltung“ bringt auch im ÖPNV erhebliche Fortschritte. Eine Organisation in Form einer GmbH kann jedoch dazu führen, dass die Kontrolle durch den gesetzlichen Aufgabenträger schwächer ist, da das HGB dazwischen steht. Die Übertragung der Aufgaben der LNG an den Verkehrsverbund hat sich eindeutig nicht bewährt . Negativbeispiel ist der Kreis Bergstraße und der VRN: <ul style="list-style-type: none"> • Wie 10 Jahre Erfahrung lehren, sind die Interessen der Aufgabenträger und des Verkehrsverbunds nicht identisch, häufig sogar entgegengesetzt. • Der Kreis kann in dieser Konstellation seine Interessen nicht wahrnehmen. • Der VRN liefert miserable lokale Nahverkehrspläne ab. • Die Kommunalpolitiker entwickeln kein Verantwortungsbewusstsein für den ÖPNV | Streichen: Der Aufgabenträger kann auch den Verkehrsverbund mit Aufgaben des lokalen Verkehrs nach Satz 1 betrauen, wenn er neben den Kosten für die Aufgabe auch die Regiekosten hierfür übernimmt. |
| § 7 Abs. 1 | | Wer ist für Planung, Bau, Instandhaltung, Pflege der Infrastruktur der Haltestellen und Bahnhöfe verantwortlich? | Festlegen. |

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Änderungsvorschlag |
|-------------------|---|--|---|
| § 7 Abs. 1 | | Zwar wurden beim RMV und vielen LNG Fahrgastbeiräte eingeführt. Deren Rechte sind jedoch recht unterschiedlich geregelt. Der RMV-Fahrgastbeirat hat kein Antragsrecht, während sich dieses z.B. im DADINA Fahrgastbeirat hervorragend bewährt hat. Die RMV-Sitzungsleitung versucht, über die im Fahrgastbeirat beratenen Inhalte Zensur auszuüben, was dem Selbstverständnis einer Interessenvertretung der Fahrgäste widerspricht. | 8. Fahrplänenwürfe sind in einer angemessenen Frist vor Gültigkeitsbeginn öffentlich (auch im Internet) bekannt zu machen. 9. Fahrgastbeiräte sind in den LNG und bei den Verkehrsverbänden mit Antragsrecht einzuführen. Die Fahrgastbeiräte haben beratende Funktion. 11. Ein Service für Fahrgäste durch Einrichtung von Mobilitätsberatungsstellen ist in allen Städten von über 20.000 Einwohnern an den Bahnhöfen zu gewährleisten, sofern die Vertriebsstellen der DB AG nicht mehr bestehen. Es sind auch Kooperationsmodelle vorstellbar. |
| § 7 Abs. 2 | | | Neu: 5. Die Verkehrsverbände ermöglichen den Erwerb von Fahrscheinen der Übergangstarife unabhängig vom Einstiegsort. |
| § 7 Abs. 2 | | Die Verkehrsverbände bemühen sich um eine bundesweit einheitliche Tarifstruktur im ÖPNV | |
| § 7 Abs. 4 | | Klarer formulieren: Wer hat die Entscheidungsgewalt? | |
| § 7 Abs. 5 | | | ... des Landes, des Bundes und der EU zu beachten |
| § 7 Abs. 7 | | Die Regelung für grenzüberschreitende Verkehre ist in Ordnung. | |
| § 7 Abs. 8 | ... nach den genutzten Verkehrsleistungen aufgeteilt | Damit stärkt man die Städte und schwächt die ländlichen Gebiete weiter. | ... je zur Hälfte nach den erbrachten Verkehrsleistungen und den genutzten Verkehrsleistungen aufgeteilt. |
| § 7 Abs. 9 neu | | | (9) Es wird eine von den Verbänden in Hessen unabhängige Schlichtungsstelle Nahverkehr nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens eingeführt. |
| § 8 | Das Gesetz sagt nicht, dass Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden müssen , dies ist nur die Begründung zu § 8 zu entnehmen. Es fehlen Kriterien für die Ausschreibung (europaweit, diskriminierungsfrei) und für die Erteilung des Zuschlags (Kosten, Qualität, Quantität, Service, Erhaltung regionaler Arbeitsplätze). Bei der Entscheidung über die Auftragserteilung sollten Fahrgastvertreter gehört werden. | | Das Erbringen von Verkehrsleistungen soll künftig vorrangig durch Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Wettbewerb erfolgen. Die weiteren Kriterien aufnehmen. |
| § 10 | | | ... Benutzung der Verkehrsinfrastruktur inklusive der Hilfseinrichtungen (z.B. Fahrzeug-Wartungsanlagen) |

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Änderungsvorschlag |
|--|--|--|--|
| § 12 Zuwendungen des Landes | | Waren schon §§ 8 und 9 des ÖPNVG 1996 keine Musterbeispiele an Transparenz, sollen jetzt alle Zuwendungen des Landes an die Verbände in vermutlich nicht öffentlich zugänglichen Finanzierungsvereinbarungen geregelt werden. Wir schlagen die Offenlegung dieser Finanzierungsvereinbarungen und detaillierte Rechenschaft über die Herkunft und Verwendung der Landesmittel in den jährlichen Verbundberichten, für jeden Bürger einsehbar. | |
| § 12 Zuwendungen des Landes | Die lokalen Aufgabenträgerorganisationen haben keinerlei Planungssicherheit über die bereitgestellten Mittel, nur die Verbände. | | Das Land muss auch für die lokalen Aufgabenträgerorganisationen Planungssicherheit über die bereitgestellten Mittel herstellen. |
| § 12 Zuwendungen des Landes | Es bleibt unklar, ob die umstrittene Partnerschaftsfinanzierung für Zusatzbestellungen weitergeführt wird. | Die Partnerschaftsfinanzierung hat sich eindeutig nicht bewährt, weil <ul style="list-style-type: none"> • Engagement bestraft wird • Nichtstun belohnt wird • Keine kreis- oder länderübergreifende Verkehre zustande kommen. Wir wünschen ihr ein rasches Ende. | |
| § 12 Zuwendungen des Landes Abs. (2) | Abs. 2 bedeutet, dass das Land nicht beabsichtigt, alle erhaltenen Mittel weiterzugeben. Das ist eine Zweckentfremdung von Bundesmitteln. Da kann der Bund noch so viel Geld für Zusatzverkehre bereitstellen, wenn das Land das Geld nicht weitergibt, fahren immer weniger Züge. | | Abs. 2 muss also so geändert werden, dass <ul style="list-style-type: none"> • alle erhaltenen Mittel aus Abs. 1 auch an die Aufgabenträgerorganisationen weitergegeben werden • diese müssen die Mittel so verwenden, dass mehr Leistungen dabei herauskommen |
| § 14 Abs. 5 | Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob er neu aufzustellen ist. | Wenn erst darüber beraten werden soll, ob er neu aufzustellen ist, wird nach Haushaltslage entschieden. So ist die Fortentwicklung bzw. die Verbesserung des ÖPNV abhängig von den Prioritäten in den Gebietskörperschaften und Kommunen. Das kann zur zu einer Auseinanderentwicklung des qualitativen – lokalen - ÖPNV Angebotes innerhalb Hessens führen. Der „Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar 1999-2003“ des ZRN ist abgelaufen, ein neuer nicht aufgestellt. Die regionalen NVP von RMV und VRN sind bisher zeitlich und inhaltlich nicht aufeinander abgestimmt. | Der Nahverkehrsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben. Bei Bedarf können im Zwischenzeitraum Änderungen vorgenommen werden. Wir schlagen einen Passus vor, dass alle hessischen Verkehrsverbände 2009 zeitgleich ihre NVP aufstellen sollten, um eine koordinierte Planung zu erreichen. |

| Paragraph, Absatz | Problembeschreibung | Unser Kommentar | Änderungsvorschlag |
|-------------------|---|--|--|
| § 14 Abs. 5 | Die im PBefG festgelegte Anhörungsfrist von 2 Wochen zu kurz. | Seit Jahren schikanieren der VRN und die Kreisverwaltung Bergstraße BUND, VCD und PRO BAHN mit der Aufforderung, binnen zwei Wochen zu ihren NVP und sonstigen Gutachten Stellung zu nehmen. Dies ist für ehrenamtlich arbeitende Organisationen nicht leistbar. Wenn der NVP ein Jahr in der Verwaltung zirkuliert, ist auch ein Monat Anhörungsfrist problemlos einzuplanen. | Mindestens vier Wochen Anhörungsfrist für die NVP. |
| § 16 | Es tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2009 außer Kraft | Dann braucht z.B. der RMV 2009 keinen Nahverkehrsplan mehr aufzustellen, mit den o.a. negativen Auswirkungen. | Streichen. |

3 Stellungnahme zur Begründung A. Allgemein

1. Die auf Seite 10 angesprochene kompromisslose „Regionalisierung“ in Gestalt einer Übertragung der Aufgabenträgerschaft auch für den (regionalen) Schienenverkehr, die auch schon im seitherigen Gesetz enthalten war, hat zu mehr negativen als positiven Ergebnissen geführt.

- An den Grenzen der Bundesländer und der Verkehrsverbünde kam es zu inakzeptablen Verwerfungen; schlagende Beispiele sind die Einstellung der RE-Linien Frankfurt – Mannheim Dez. 2002 und Frankfurt – Hanau - Stuttgart Dez. 2004. Die Landesregierung sollte die Konsequenzen aus diesem Systemversagen ziehen.
- Ginge es nach dem Willen etlicher Landräte und Kommunalparlamente, würde das Angebot wegen der schlimmen Haushaltslage auf vielen SPNV-Strecken eher gegen Null gefahren. Hier führt die kompromisslose Regionalisierung geradewegs in die Stilllegung und hat versagt.
- Andererseits kommt es immer auf die konkrete Handhabung durch die jeweils agierenden Personen an, so dass eine stärker auf die Landkreise heruntergebrochene Aufgabenträgerschaft statt der Verkehrsverbünde oder einer länderbezogene Aufgabenträgerschaft durchaus sinnvoll sein kann.
- Konkret ausgedrückt heißt dies, dass z.B. das Projekt Odenwaldbahn sicher schon viel weiter wäre, wenn statt des RMV mit seinen schwerfälligen Strukturen dieses allein die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Hessen Süd-Ost mit den Landkreisen Darmstadt-Dieburg, Offenbach und Odenwald zusammen mit den Städten Darmstadt und Hanau organisiert hätte.

Deshalb bleibt PRO BAHN bei der Haltung, dass der regionale Schienenverkehr landesweit bestellt werden sollte, damit auch die z.T. sehr weiträumigen Netz-, Fahrplan- und Strukturzusammenhänge erhalten bleiben.

2. Folgende Möglichkeiten sollten unvoreingenommen geprüft werden:

- Schaffung einer landeseigenen Regieorganisation oder Zweckverbands für den SPNV mit Personal der Verbünde
- Die landeseigene SPNV-Regieebene sollte folgende Aufgaben wahrnehmen:
 - Verbesserte Angebotskonzeption
 - Bestellung der SPNV-Leistungen – analog Bayern, Baden-Württemberg, NRW
 - Gelder für die Sanierung von Strecken und Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten durch Bescheid in Einvernehmen mit den Verbänden bewilligen
- Ob die Verbünde in Zukunft nur noch mit dem Tarif, Vertrieb und dem Marketing betraut werden sollten

3. Die auf Seite 11 4. Absatz angedeuteten Prinzipien der Vorrangigkeit der Ausschreibung und das Solidaritätsprinzip verdienen Zustimmung. Aber auch hier kommt es entscheidend auf die praktische Handhabung an (siehe 1 Vorbemerkung).

4. Sehr zu begrüßen auf Seite 11, 5. Absatz: „Sonderstatusstädte sollen eine Lokale Nahverkehrsorganisation gemeinsam mit dem Landkreis einrichten.“

5. Auch den Ausführungen auf Seite 11 6. Absatz kann zugestimmt werden. Es wird darin die Abgrenzung der Aufgaben der AT-Organisationen und Erstellern von Verkehrsleistungen

- angesprochen.
6. Auf Seite 11, letzter Absatz ist der Vorrang des Wettbewerbs mit grundsätzlicher Verpflichtung zur Ausschreibung positiv zu sehen, jedoch mit etlichen Einschränkungen: Ausschreibungen stellen nur eine Möglichkeit unter mehreren dar, öffentlichen Verkehr anzubieten. Sie sollten kein Selbstzweck sein, mit dem Besteller sich aus der Verantwortung zurückziehen können. Entsprechend sollte das Instrument den Gegebenheiten angemessen eingesetzt werden.
Begründung: Mittelständische Unternehmen können insbesondere in städtischen Räumen nicht die Leistungen erbringen, wie sie einem großen Unternehmen möglich sind. Hierzu sind eine Vielzahl von Fahrzeugen und Personal sowie grundsätzlich die Präsenz vor Ort notwendig. Ferner ist es mittelständischen Unternehmen aufgrund ihrer Struktur nicht unbedingt möglich, Anschubfinanzierung im größeren Rahmen zu leisten und finanzielle Durststrecken zu überstehen, da kein finanzstarker Konzern hinter ihnen steht (wie es z.B. bei Connex oder der Verkehrsgesellschaft Untermain der Fall ist). Deshalb ist u.E. die Ablösung des derzeitigen Monopols städtischer Verkehrsbetriebe durch das Oligopol großer Unternehmen zu erwarten.
Vielfach sind nur in der Anfangszeit gewisse Einsparungen realisiert. Diese werden offenbar zuerst durch Senkung von Lohnkosten, nicht aber durch intelligente Investitionen wie Ampelvorrangschaltungen realisiert.
Weiter besteht Grund zu der Annahme, dass Lohnsenkungen bei den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen durch Regiekosten (z.B. Kontrolle der Leistungen durch Besteller) tlw. aufgehoben werden.
 7. In den Ausführungen im letzten Absatz auf Seite 11 und Seite 12 oben wird deutlich, dass das Land durch den Wettbewerb davon ausgeht, seine Zuschüsse immer stärker zu reduzieren und den Fahrgästen in erster Linie die Finanzierungslast am ÖPNV aufzubürden. Es ist zwar richtig, dass durch den Wettbewerb im ÖPNV auf Schiene und Straße einiges eingespart werden kann. Bei Aufrechterhaltung einer gewissen Qualität und Quantität im ÖPNV sind jedoch nach wie vor erhebliche Zuschüsse der öffentlichen Hand im Sinne der Daseinsvorsorge auch mit Blickrichtung auf die Erhaltung der Mobilität und auf den Umweltschutz erforderlich. Dies wird von PRO BAHN deutlich angemahnt.
 8. Die im Gesetzesentwurf auf Seite 12 3. Absatz angesprochene Auszahlung der Fördermittel an die Verkehrsverbünde ist im Hinblick auf die gemachten praktischen Erfahrungen mit dem RMV scharf zu kritisieren. Der RMV hat sich zunehmend als „Black Box“ erwiesen, in der eingebrachte Finanzmittel versickern, ohne dass selbst die Gesellschafter Einzelheiten feststellen und überprüfen können. Das Land sollte wichtige Investitionsentscheidungen letztlich mit der Landesverwaltung überprüfen. Kleine Maßnahmen z.B. im Busbereich sollten dagegen verantwortlich den Lokalen Nahverkehrsgesellschaften (LNG) übertragen werden.
 9. Seite 12, 6. Absatz: „Die Fördermittel an die Verkehrsverbünde sollen in mehrjährigen Budgets vereinbart werden. Nicht verausgabte Mittel des einen Jahres erhöhen den Ansatz im nächsten Jahr.“ Diese Praxis begrüßen wir.

4 Stellungnahme zur Begründung B. im Einzelnen

- Zu den §§ 1 und 2 ÖPNVG-E sind aus unserer Sicht keine Anmerkungen zu machen.
- Zu § 3 (Ziele) ist zu sagen, dass den Ausführungen auf Seite 14 oben weitgehend zugestimmt werden kann. Allerdings ist festzustellen, dass der früher enthaltene Vorrang für den schienenengebundenen Verkehr, der jedoch in dem praktischen Vollzug des seitherigen ÖPNV-Gesetzes ohne praktische Konsequenzen geblieben ist, nicht mehr im Gesetzestext enthalten ist.
- Den in § 4 formulierten allgemeinen Anforderungen an den ÖPNV ist sehr weitgehend zuzustimmen. Das gilt insbesondere an die im § 4 Absatz 2 genannten allgemeinen Qualitätsmerkmalen für den ÖPNV. PRO BAHN fordert jedoch zusätzlich den integralen Taktfahrplan unter Einbeziehung des Busses sowie einen Abendverkehr (soweit wirtschaftlich vertretbar, was jedoch bei allen hessischen Schienenstrecken zu bejahen sein dürfte). Die Optimierungsgebote für den Tarif in § 4 Absatz 5 ÖPNVG-E sind zu begrüßen. Allerdings sollte man über den angedachten „Hessentarif“ hinausgehend besondere Problemlösungen für die Räume von Hessen fordern, die nahe an anderen Bundesländern liegen. Dieses gilt insbesondere für den Raum Starkenburg, der an Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-

Pfalz angrenzt, und den nördlichen Lahn-Dill-Kreis, der an NRW mit seinem Oberzentrum Siegen angrenzt. Dadurch könnten z.B. die gegenwärtigen Probleme bei den Verkehren von der Odenwaldbahn nach Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen und umgekehrt und auf der Verbindung nach Siegen gelöst werden.

- Den Ausführungen zu **§ 5 (Aufgabenträger)** auf Seite 15 ist mit den kritischen Gedanken, wie sie oben unter Punkt 1 der Begründung allgemein niedergelegt sind, zuzustimmen.
- Zu den Änderungen betreffend **§ 6 Aufgabenträgerorganisationen** ist zunächst auf die Ausführungen oben unter Punkte 1 und 2 der Begründung allgemein zu verweisen. Die in Absatz 1 angesprochene Einrichtung einer gemeinsamen Lokalen Nahverkehrsorganisation benachbarter Aufgabenträger ist zu begrüßen. Sie wird z.B. bei der DADINA (im Großen und Ganzen) erfolgreich praktiziert.
- Den Regelungen in **§ 7 Aufgaben der Aufgabenträgerorganisationen** kann im wesentlichen zugestimmt werden. Allerdings sollte die in § 7 Abs. 6 enthaltene Regelung der Beteiligung der Lokalen Nahverkehrsorganisationen bei der Festlegung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs auch auf die Gestaltung der Verkehrsangebote ausgedehnt werden.
- Den Ausführungen in den **§§ 8 und 9** kann aus unserer Sicht ebenfalls zugestimmt werden. Es ist allerdings auf die Bedenken oben zu Punkt 4 der Begründung allgemein zu verweisen.
- Den Ausführungen zu **§ 10 Vereinbarungen mit den Verkehrsinfrastrukturunternehmen** wird uneingeschränkt zugestimmt. Entscheidend ist aber auch hier wieder die spätere praktische Handhabung (siehe oben die Vorbemerkung).
- Während man **§ 11 Finanzierungsgrundsätze** wohl akzeptieren kann, wird durch **§ 12 Zuwendungen des Landes** die monopolartige Stellung der Verkehrsverbände noch gestärkt. Hier sollte einerseits ein stärkeres Mitspracherecht des Landes (letztlich der Politik) erhalten bleiben, um insbesondere die Verwendung der Zuwendungen des Bundes (z.B. nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz) besser kontrollieren zu können. Hier ist auf die Ausführungen oben Punkt 5 zur Begründung allgemein zu verweisen.
- Den Ausführungen zu den **§§ 13 und 14** wird weitgehend zugestimmt. Insbesondere ist zu begrüßen, wenn bei Investitionsprogrammen eine Prioritätensetzung möglich wird.

5 Weitere Vorschläge für die Praxis

- Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sollte in erheblich stärkerem Maße als bisher überwachen:
 - die Verknüpfung mit dem ÖPNV, bes. mit dem SPNV, benachbarter Bundesländer
 - die Einhaltung landesweiter ÖPNV-Standards
 - die Zusammenarbeit der Verkehrsverbände gem. § 7 Abs. 3
 - die Koordination der Planungen der Verkehrsverbände
 - die zweckgerichtete und sparsame Verwendung der Bundes-, Landes- und kommunalen Mittel durch die Verbände.
- Konzentration des RMV auf die Kernaufgaben eines Verbunds: Planung, erforderliche Netzinfrastruktur, Ausschreibung, Vergabe des Angebots, Überwachung der Qualität, Tarif, Einnahmeaufteilungsverfahren.
- Wenn das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen die Planung und Koordination des Schienengüterverkehrs in Hessen übernehmen soll, sollte dies auch gesetzlich geregelt werden.
- Gebot durchdachter Investitionen: In der Vergangenheit wurde insbesondere im Rhein-Main-Gebiet der Schwerpunkt auf den Bau unterirdischer Verkehrsmittel mit sehr hohen Kosten gelegt. Wie der Aufbau des S-Bahnnetzes in Frankfurt am Main zeigt, bedient die S-Bahn zuallererst städtische Verkehrsbedürfnisse. Erst in zweiter Linie finden die regionalen Verkehrsbedürfnisse Berücksichtigung. Um künftig ähnliche Entwicklungen zu vermeiden, besteht Regelungsbedarf.
- Die Verkehrsverbände stellen in ihren Fahrplanmedien die Angebote der Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei dar; dies sollte auch für Fahrplanmedien der Verkehrsunternehmen gelten.

6 Anlagen:

1. Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar 17. Juni 2004, „Realisierungsprogramm Rhein-Neckar-Takt 2010 - Liniennetz, Ausbaukosten, Realisierungsschritte“

7 Impressum

Redaktion:

Dr. Gottlob Gienger, Berliner Str. 32, 64807 Dieburg

unter Mitarbeit von:

Landesvorsitzender

Hermann Hoffmann, Am Juliusstein 18, 34130 Kassel; Berufsschullehrer a. D.

stellvertretende Landesvorsitzende:

Stefan Grasshoff, Naunheimer Str. 45, 35576 Wetzlar; Dipl.-Sozw.

Harald Nehr, Schießgärten 11, 35398 Gießen; wissenschaftlicher Mitarbeiter

Jochen Ridder, Eschersheimer Landstr. 413, 60431 Frankfurt am Main

Prof. Dr. Martin Schmidt, Küferstr. 30, 65931 Frankfurt, Universitätsprofessor

und

Uwe Schuchmann, Baustr. 42, 64372 Ober-Ramstadt, Industriekaufmann

Vereins-Anschrift:

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Postfach 11 14 16

60049 Frankfurt am Main

info@hessen.pro-bahn.de

Stellungnahme zum ÖPNV-Gesetz in der Regierungsanhörung

entw. 27.06.20

Stellungnahme zum Entwurf eines neuen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

I. Einleitung

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

Hauptmerkmal des Gesetzentwurfes ist eine nachhaltige Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen durch eine stringente Umsetzung des **Besteller-Ersteller-Prinzips** (insbesondere § 8 Absatz 3 Entwurf).

Dessen Elemente sind insbesondere:

- Die Bündelung der Fördermittel bei den Aufgabenträgerorganisationen
- Finanzierung des ÖPNV über Verkehrsverträge
- Einführung flexibler Finanzierungsbudgets
- Umstellung von einer Maßnahmenförderung auf eine Zielförderung
- Die Durchführung der Einnahmeverteilung durch die Verkehrsverbände.

Der Gesetzentwurf trägt den Anforderungen an die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Pflichten, wie sie sich aus dem Urteil des EuGH vom 24.7.2003 i.S. „Altmark Trans“ ergeben Rechnung und schafft für alle Beteiligten in Hessen die Grundlage für eine rechtssichere Finanzierung des zukünftigen ÖPNV. Das Land Hessen folgt mit dem vorgelegten Gesetzentwurf der auf eine andere Interpretation des EuGH-Urteils bzw. des deutschen Rechts setzenden Auffassung nicht, die trotz Inkaufnahme rechtlicher Risiken, an bisherigen Strukturen und Überzeugungen festhält.

Ungeachtet der rechtlichen Auseinandersetzung über die Auslegung des EuGH-Urteils vom 24.7.2003 zeigen die ersten Erfahrungen mit dem Wettbewerb im ÖPNV, dass dieser Gesetzentwurf dazu beiträgt, die Daseinsvorsorgeleistungen im ÖPNV zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den Kunden optimal zu gestalten. Der Wettbewerb verlangt von Bestellern und Erstellern gleichermaßen ein Bestehen im Markt und das fortwährende Überprüfen, Optimieren und gegebenenfalls Korrigieren ihres Handelns.

Dem Risiko Marktanteile zu verlieren, steht die Chance gegenüber Marktanteile zu gewinnen bzw. erstmals in den Markt eintreten zu können.

Entscheidend für den eigenen Erfolg und den Erfolg des Wettbewerbs wird jedoch sein, dass man nicht allein aus Angst vor den Risiken, die Chancen nicht ergreift.

Aus der Verantwortung für den ÖPNV und der Bedürfnisse der Fahrgäste sind die meisten Aufgabenträger im NVV und der NVV als Aufgabenträgerorganisation bereit, die Chancen des Wettbewerbs zu nutzen.

Der vorliegende Gesetzentwurf schafft die Voraussetzungen dafür, dass die lokalen und regionalen Aufgabenträgerorganisationen auf dem neuen Weg erfolgreich sein können. Es liegt an ihnen, die neuen Möglichkeiten des Wettbewerbs verantwortungsvoll zu nutzen und sich entsprechend zu positionieren.

II. Die einzelnen Regelungen

Es werden nachfolgend lediglich die Paragraphen genannt, die geändert werden sollen.

1. Zu § 2 Absätze 1+2:

Die vorliegende Gesetzesfassung macht eine Neuordnung der Linien notwendig. Viele Linien würden als lokal eingestuft werden müssen. Mittlerweile gibt es jedoch Konsens zwischen dem NVV und den Aufgabenträgern, wie die Finanzierung und Einstufung der Linien erfolgen soll. Es wird deshalb empfohlen, die alte Gesetzesfassung (§ 3 Absätze 1+2) zu übernehmen.

2. Zu § 2 Absatz 5:

Nach dem bisherigen § 9 Abs. 2 Ziffer 1 des ÖPNVG erfassten die Regiekosten der Verbände die Zuwendungen „zur Durchführung ihrer Aufgaben zu den Kosten der Verbundgesellschaft sowie zu Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Aufbau und der Weiterentwicklung der Verbände.“

Vorliegend ist nur noch von „Personal- und Sachmitteln“ die Rede. Dies könnte als Einschränkung hinsichtlich der Zuwendungsfähigkeit von Gutachten und Untersuchungen verstanden werden.

§ 2 Absatz 5 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

Regiekosten sind die Kosten für Personal- und Sachmittel sowie Untersuchungen der Aufgabenträgerorganisationen.

3. Zu § 3:

Diese Regelung ist zu abstrakt. Lediglich in der Begründung heißt es: „Der ÖPNV soll als leistungsfähiges System gestaltet werden, wobei allerdings stets die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten sind.“ Der Grundsatz der „Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ sollte nicht nur in der Begründung auftauchen, sondern bereits in den Gesetzestext aufgenommen werden. In Kombination mit den Anforderungen nach § 4 wird ein relativ hohes Anforderungsprofil entwickelt. Die Verwirklichung der Ziele wird jedoch durch die zur Verfügung stehenden Finanzmittel stark begrenzt.

§ 3 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten. Dabei ist der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Das Gesetz zur Förderung der kleinen und mittleren Unternehmen der hessischen Wirtschaft vom 23. September 1974 (GVBl. I S. 458) bleibt unberührt.

4. Zu § 4 Absatz 2 und 3:

In Absatz 2 kann das Erfordernis der Verknüpfung mit anderen Verkehrssystemen aufgenommen werden. **Absatz 3 kann dann wegen fehlender Substanz ganz gestrichen werden.** Absatz 2 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, gute Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem, ausreichende Kapazitäten sowie die mögliche Verknüpfung mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme sind die wichtigsten Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs.

5. Zu § 4 Absatz 5:

Hier sollte im letzten Satz nach dem Wort „widersprechen“ das Wort „grundsätzlich“ eingefügt werden. Es gibt in Hessen sogenannte Bürgerbusse, die im „low-cost“-Bereich fahren, da sie ehrenamtlich betrieben werden (z.B. Bürgerbus Kirchheim als ehemaliges Modellprojekt des Landes Hessen).

6. Zu § 5 Absatz 2:

Der NVP erfüllt bereits die Aufgabe der Vorgabendefinition. Es wird empfohlen, „nach § 6“ zu streichen, da dies missverständlich ist. Gemeint sind die Aufgabenträgerorganisationen nach § 6, man könnte die Formulierung jedoch auch so verstehen, dass die verbindlichen Vorgaben in § 6 stehen.

Darüber hinaus könnte aber § 5 Absatz 2, letzter Satz, wie folgt gefasst werden:

Die Aufgabenträger haben insbesondere dafür zu sorgen,

- 1. das öffentliche Personennahverkehrsangebot zu entwickeln und zu planen,**
- 2. die Bestellerfunktion auszuüben,**
- 3. die Aufgaben, die der Erfüllung der allgemeinen Anforderungen nach § 4 dienen, wahrzunehmen.**

Diese Fassung hätte den Vorteil, dass die Aufgabenträgerorganisationen etwas mehr Freiheit gegenüber den Aufgabenträgern in der Durchführung der Aufgaben hätten.

7. Zu § 6 Absatz 1:

Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame LNG einrichten. Dies ist erstrebenswert und bietet die Möglichkeit Synergiepotentiale zu erschließen. Durch die Einführung des Ausschreibungswettbewerbs steigen die Anforderungen an das Know-How und die personelle Ausstattung des Bestellers deutlich (Vergabe- und Vertragsmanagement). Es erscheint nicht zielführend, wenn hier parallel Strukturen aufgebaut werden die auch gemeinsam genutzt werden könnten. Zudem reduziert man dadurch die „Gefahr“, dass vor Ort die Anforderungen unterschätzt werden. Allerdings dürfte die gemeinsame Organisation auch dann sinnvoll sein, wenn dies auf Grund verkehrlicher Verflechtungen möglicherweise nicht offenkundig scheint. Man sollte hier die Kooperationsbereitschaft einzelner Aufgabenträger nicht unnötig beschränken. Die Entscheidung sollte der Organisationshoheit der Aufgabenträger überlassen bleiben.

§ 6 Absatz 1, Satz 3 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

Der Aufgabenträger kann mit benachbarten Aufgabenträgern eine gemeinsame Lokale Nahverkehrsorganisation insbesondere dann einrichten, wenn dies auf Grund verkehrlicher Verflechtungen zweckmäßig ist.

8. Zu § 7 Absatz 8:

Zumindest im Gebiet des NVV gibt es bis zum Jahr 2009 noch Verkehre, bei denen einnahmeverantwortliche Verkehrsunternehmen eingebunden sind. Deshalb sollte eine Übergangsregelung geschaffen werden. Der Gesetzestext sollte deshalb wie folgt lauten:

Durch das Einnahmeverfahren werden die Fahrgeldeinnahmen auf die Aufgabenträgerorganisationen bzw. bis zum Ende des Jahres 2009 auf die Verkehrsunternehmen nach den genutzten Verkehrsleistungen aufgeteilt.

9. Zu § 8 Absatz 1:

Vorzugswürdig wäre es, man könnte diese Durchführung allein auf die Beförderung von Personen beschränken. Dies würde dann auch gut zu dem jetzigen Absatz 3 passen, der genau dies den Aufgabenträgern untersagt.

§ 8 Absatz 1 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

Die Beförderung von Personen obliegt den Verkehrsunternehmen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und dem Personenbeförderungsgesetz.

10. Zu § 8 Absatz 2: Diese Regelung kann gestrichen werden.

11. Zu § 8 Absatz 3:

Hier sollte in der Begründung darauf hingewiesen werden, dass Betriebsübertragungen nach § 2 Absatz 2 PBefG zulässig sind.

12. Zu § 9 Zi. 5: Diese Regelung beinhaltet auch die Möglichkeit von Abbestellungen von Verkehrsleistungen. Im Rahmen des Vergaberechts sind allerdings lediglich 3%-5% möglich.

13. Zu § 11 Absatz 2:

Hier sind die Wörter „im SPNV“ nach „werden“ in Satz 1 einzufügen. Das letzte Wort „umgelegt“ sollte mit dem Wort „übernommen“ ergänzt werden.

**Stellungnahme
des Fachverband Omnibusverkehr Hessen e.V.**

erh. 27.06.05
S-

**zum Entwurf eines
Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
(ÖPNVG)
hier: Fragenkataloge der Landtagsfraktionen**

I. Vorbemerkung

Wenn der Gesetzentwurf unter Vorbemerkung A. das Problem schildert, das bisherige ÖPNVG entspreche nicht mehr in allen Punkten den heutigen Anforderungen, ist dies im Ergebnis unzweifelhaft richtig.

Leider geht der Entwurf insoweit aber von falschen Anknüpfungspunkten aus, und führt wirtschaftspolitisch weiter in die falsche Richtung, statt Fehlentscheidungen und -entwicklungen zu korrigieren:

Seit dem Urteil des EuGH vom 24.07.2003 (Rs. c-280/00, Altmark Trans) ist bundesweit (mit Ausnahme Hessens) anerkannt, dass die VO (EWG) Nr. 1191/69 n.F. im Bereich des straßengebundenen ÖPNV nicht anwendbar ist, weil der nationale Gesetzgeber in § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG in zulässiger Weise eine Teilbereichsausnahme vorgenommen hat. Damit entfällt für den Bereich des ÖSPV zugleich die Rechtsgrundlage für Ausschreibungen, die der Gesetzentwurf aber perpetuiert.

Das Land Hessen führt mit seiner Ausschreibungspraxis einen bundesweit beispiellosen Feldzug gegen das mittelständische private Omnibusgewerbe, welches durch den wirtschaftspolitisch verfehlten Ansatz schon heute nach und nach den völligen Marktaustritt im ÖSPV vollziehen muss. Wegen zu niedriger Eigenkapitalausstattung, faktischem Zwang zur Finanzierung der einzusetzenden Fahrzeuge, von den Banken erzwungenen Gewinn- und Kapitalverzinsungsanforderungen und fehlenden Verlustausgleiches durch einen kommunalen Eigentümer haben private ÖSPV-Unternehmen keine Chance, sich gegen die niedrigeren Angebote kommunaler Tochterunternehmen durchzusetzen. Verstärkt wird diese Not durch viel zu große

Linienbündel. Bietergemeinschaften lösen dieses Problem nicht, weil allein durch Bündelung von Marktnachteilen noch keine Marktvorteile geschaffen werden. Der Entwurf des ÖPNVG greift diese Probleme überhaupt nicht auf.

Auch die wiederholt vom Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vertretene Auffassung, das private Gewerbe gehöre zu den Gewinnern der hessischen Ausschreibungspraxis, ist erwiesenermaßen falsch. Denn zu den verlorenen Verkehrsleistungen des privaten Gewerbes gehören auch die Subunternehmeraufträge, die früher für die hessischen Bahnbusgesellschaften geleistet wurden. Auch die Bahnbusgesellschaften haben aber Marktanteile verloren.

Eine Fortsetzung der Ausschreibungspraxis wird innerhalb weniger Jahre zur Marktberreinigung führen, mit dem heute in Skandinavien schon anzutreffenden Zustand, dass am Markt nur noch wenige Großanbieter tätig sind, die nunmehr geschützt vor echtem Wettbewerb entweder massiv die Preise anheben, oder öffentliche Zuschüsse in Anspruch nehmen müssen.

Die Befristung des ÖPNVG bis 2009 löst dieses Problem nicht, weil schon 2009 keine anderen Unternehmen mehr am Markt agieren werden, die eine Korrektur der Fehlentwicklung ermöglichen könnten. Was verbleiben wird, sind Klein- und Kleinstunternehmen, die zuweilen als Subunternehmer für die verbleibenden großen Unternehmen tätig sein werden. In solchen Unternehmen gibt es weder Kündigungsschutz noch Tariflohnbindung. Damit geht auch ein Stück soziale Sicherung der Arbeitnehmer und soziale Gerechtigkeit am Arbeitsmarkt verloren.

Der Gesetzentwurf versäumt damit die wahrscheinlich letzte Gelegenheit, die wirtschaftspolitische Fehlentwicklung im Land Hessen zu korrigieren. Natürlich kann das private mittelständische Omnibusgewerbe bei den Preisen der kommunalen Tochterunternehmen nicht mithalten. Es würde aber Gewähr dafür bieten, ein geringfügig höheres Kostenniveau auf Dauer anzubieten, und dies als verlässlicher und tariftreuer Arbeitgeber seiner Arbeitnehmer. Damit würden skandinavische Verhältnisse vermieden.

II. Zum Fragenkatalog der CDU-Fraktion

1. Wir befürworten die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger, vermissen aber die Verankerung der Verantwortung der Verkehrsunternehmen für den ÖPNV. Durch die Ausschreibungen entsteht ein faktischer Zwang, auch Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV in öffentliche oder hoheitliche

Verantwortung zu übernehmen. Aus verkehrswirtschaftlicher Sicht ist dieser Ansatz negativ zu beurteilen, weil er zur Verteuerung der Verkehre führt.

2. Das Besteller-Ersteller-Prinzip befürworten wir, soweit damit die organisatorische Trennung von Kommunen und kommunalen Verkehrsunternehmen vorgegeben wird. Das Besteller-Ersteller-Prinzip lehnen wir allerdings ab, soweit es zur Begründung der Ausschreibungspflicht herangezogen wird.
3. Die zielorientierte Weitergabe der konsumtiven Fördermittel halten wir nur unter der Maßgabe für richtig, dass die Finanzierungs- und Investitionssicherheit für Aufgabenträger wie für Verkehrsunternehmen nicht beeinträchtigt wird.
4. Wir halten es für derzeit nicht geboten, Infrastrukturfördermittel an die Bedingung zu knüpfen, dass die Infrastruktur diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird. In diesem Bereich ist derzeit noch kein Wettbewerb zu verzeichnen. Dies hat unlängst auch der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg festgestellt.
5. Die Vergabe von Verkehrsleistungen in Ausschreibungsverfahren halten wir für den falschen Weg, weil sie
 - den Mittelstand im ÖSPV vernichtet,
 - nur für eine Übergangszeit erhebliche Einsparungen ermöglicht (nach der Marktberreinigung werden wie in Skandinavien auch die Preise wieder ansteigen), und
 - selbst die realisierten Einsparungen letztlich nur auf dem Rücken der Arbeitnehmer erzielt werden, die schon heute z.T. massive Lohneinbußen hinnehmen müssen.

Daher fordern wir die Kontrolle der Vollkostenkalkulation aller Bieter und halten übergangsweise - bis zur rechtlich einwandfreien und praktikablen Umsetzung - eine unverzügliche Aussetzung der Ausschreibungen für den einzig gangbaren Weg.

Durch Bedingungen in Ausschreibungen lässt sich der Exodus des privaten mittelständischen Gewerbes nicht verhindern. Seine Nachteile liegen in

- zu niedriger Eigenkapitalausstattung (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- Finanzierungsbedarf (kommunale und bundeseigene Wettbewerber müssen bei der Fahrzeugbeschaffung meist keine Kredite aufnehmen),

- schlechtem Banken-Rating (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- zu hohem Gewinn- und Kapitalverzinsungsbedarf zur Vermeidung des Verlusts der Kreditwürdigkeit (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern), und
- Fehlen einer Möglichkeit des Verlustausgleichs (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern).

Verbessern ließen sich die Wettbewerbschancen privater mittelständischer Unternehmen allenfalls durch folgende Maßnahmen in den Ausschreibungsbedingungen:

- Vorgabe von Mindestkapitalverzinsung,
- Vorhaltung von Fahrzeugen durch den Auftraggeber,
- kleine Linienbündel (max. 9 Fahrzeuge), und
- Verpflichtung zur Anwendung eines am Ort der Leistungserbringung gültigen Lohn- und Manteltarifvertrag (auch für Subunternehmer).

Dem Ministerium sind sowohl die Probleme als auch diese Vorschläge seit Monaten bekannt.

III. Zum Fragenkatalog der SPD-Fraktion

1. Fairen Wettbewerb kann der Entwurf nicht gewährleisten, weil dazu zunächst einmal sämtliche Wettbewerbsnachteile der privaten mittelständischen Omnibusunternehmer ausgeglichen werden müssten, und zudem kommunale Tochterunternehmen vom Wettbewerb ausgeschlossen werden müssten. Letzteres ist rechtssicher nicht möglich (vgl. EuGH, Urteil vom 07.12.2000 – Rs. C-94/99 –, ARGE Gewässerschutz). Gleichbehandlung ist erst dann gewährleistet, wenn auch kommunale Tochterunternehmen dazu verpflichtet werden, mit ihren Angeboten marktübliche Gewinne und Kapitalverzinsungen zu erzielen, die Busse von den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden, und die Fahrer (auch der Subunternehmer) nach einem geltenden Lohn- und Manteltarifvertrag bezahlt werden.
2. Die Ungleichbehandlung geht nicht vom Gesetzesentwurf aus, sondern von den strukturellen Unterschieden auf der Anbieterseite. Die Wettbewerbsnachteile des privaten mittelständischen Omnibusgewerbes liegen in:

- zu niedriger Eigenkapitalausstattung (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
 - Finanzierungsbedarf (kommunale und bundeseigene Wettbewerber müssen bei der Fahrzeugbeschaffung meist keine Kredite aufnehmen),
 - schlechtem Banken-Rating (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
 - zu hohem Gewinn- und Kapitalverzinsungsbedarf zur Vermeidung des Verlusts der Kreditwürdigkeit (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern),
und
 - Fehlen einer Möglichkeit des Verlustausgleichs (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern).
3. Die marktorientierte Direktvergabe halten wir für falsch, weil sie in ihrer Umsetzung einen fairen Wettbewerb für alle Marktteilnehmer verhindern und in erster Linie Kommunalunternehmen übervorteilen würde. Sollte die marktorientierte Direktvergabe in Hessen verbindlich eingeführt werden, droht der Marktaustritt leistungsfähiger und tariftreuer privater ÖSPV-Unternehmen. Nur noch Klein- und Kleinstunternehmen hätten als Subunternehmer eine Überlebenschance, dies allerdings um den Preis des Verlusts des Kündigungsschutzes und der Ansprüche aus Lohn- und Manteltarifverträgen für das Omnibusgewerbe.
 4. In Bayern herrscht eine andere Ausgangslage, obwohl auch dort Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden. Ein Vergleich zu Hessen lässt sich jedoch nicht ziehen, da in Bayern nicht – wie in Hessen - rigoros ausgeschrieben wird. Auch ist darauf hinzuweisen, dass es einen einheitlichen bayerischen Standard insofern nicht gibt. Die bayerischen Usancen reichen von Verkehrsverträgen mit Bonus-Malus-Regelungen (München) über einfach gestaltete Einnahmearbeitungs- und Kooperationsvertragssysteme (Nürnberg) bis hin zu einfachen Kooperationsverhältnissen auf Kreisebene.
 5. Eine Konkretisierung der im Gesetz (§ 12 Abs. 4) vorgesehenen Finanzierungsvereinbarungen halten wir nicht für erforderlich, dafür aber Investitionssicherheit und ausreichende Zuwendungen an die Aufgabenträger, damit diese auch pünktlich ihren Verpflichtungen aus dem Tarifierungsvereinbarungen nachkommen können.
 6. Seine in § 4 selbst gesteckten Ziele kann das Gesetz sicherlich erfüllen, nicht aber auch das Ziel des § 8 Abs. 2, eine Angebotsvielfalt zu fördern und mittel-

ständische Strukturen zu unterstützen. Wer sich selbst dem Regime des Vergaberechts unterwirft, begibt sich zwangsläufig aller diesbezüglichen Instrumente. § 8 Abs. 2 sehen wir daher als frommen Wunsch an, der unter den übrigen Prämissen gar nicht erfüllt werden kann.

7. Das von der Landesregierung vorgelegte Eckpunktepapier halten wir in sämtlichen Punkten für rechtswidrig und mittelstandsfeindlich.

IV. Zum Fragenkatalog der FDP-Fraktion

- Themenkomplex Wettbewerb

1. Das Ziel des § 8 Abs. 2, eine Angebotsvielfalt zu fördern und mittelständische Strukturen zu unterstützen, kann vom Gesetz gar nicht erreicht werden. Wer sich selbst dem Regime des Vergaberechts unterwirft, begibt sich zwangsläufig aller diesbezüglichen Instrumente. § 8 Abs. 2 sehen wir daher als frommen Wunsch an, der unter den übrigen Prämissen gar nicht erfüllt werden kann.

Folgende Ausschreibungsbedingungen verhindern einen fairen Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Anbietern:

- zu niedrige Eigenkapitalausstattung (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- Finanzierungsbedarf (kommunale und bundeseigene Wettbewerber müssen bei der Fahrzeugbeschaffung meist keine Kredite aufnehmen),
- schlechtes Banken-Rating (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- zu hoher Gewinn- und Kapitalverzinsungsbedarf zur Vermeidung des Verlusts der Kreditwürdigkeit (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern), und
- Fehlen einer Möglichkeit des Verlustausgleichs (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern).

Verbessern ließen sich die Wettbewerbschancen privater mittelständischer Unternehmen allenfalls durch folgende Maßnahmen in den Ausschreibungsbedingungen:

- Vorgabe von Mindestkapitalverzinsung,
- Vorhaltung von Fahrzeugen durch den Auftraggeber,

- kleine Linienbündel (max. 9 Fahrzeuge), und
- Verpflichtung zur Anwendung eines am Ort der Leistungserbringung gültigen Lohn- und Manteltarifvertrag (auch für Subunternehmer).

Dem Ministerium sind sowohl die Probleme als auch diese Vorschläge seit Monaten bekannt.

2. Die Wettbewerbsvorteile kommunaler Verkehrsunternehmen liegen in:
 - besserer Eigenkapitalausstattung (meist 50%, private Unternehmen dagegen 10-20%),
 - der Möglichkeit, Fahrzeugbeschaffungen ohne Kreditfinanzierung vorzunehmen,
 - niedrigeren Anforderungen an Kapitalverzinsung und Gewinn aufgrund des besseren Banken-Ratings, und
 - Verzicht auf Wagniszuschläge wegen der Möglichkeit des Verlustausgleichs im kommunalen Querverbund.
3. Der Verzicht auf lokale Nahverkehrspläne hat zwar den Vorteil, dass damit verbundene Planungskosten eingespart werden. Nachteilig daran ist demgegenüber:
 - Aushöhlung der Zuständigkeit der Aufgabenträger (letztlich bestimmen die Verbünde dann auch über Quantität und Qualität des Schülerverkehrs), und
 - Verlust des örtlichen Bezugs der Nahverkehrspläne/geringere und langsamere Reaktionsmöglichkeiten bei Veränderungen des Fahrgastaufkommens oder der Haushaltsmittel.

Notwendig erscheint das nicht. Lokale Nahverkehrspläne stehen den zentralen Aufgaben der Verkehrsverbünde nicht entgegen.

- Themenkomplex Verkehrsverbünde

3. Das in § 11 Abs. 2 verankerte Solidaritätsprinzip bezieht sich nur auf den regionalen Verkehr (§ 2 Abs. 2). Was in § 11 Abs. 2 allerdings fehlt, ist ein Schlüssel für die Verteilung des ungedeckten Aufwands. Dies könnte weniger leistungsfähige Aufgabenträger in Bedrängnis bringen.
Bei der Verteilung des Finanzierungsbedarfs und der Fahrgeldeinnahmen auf Fahrgäste sollte differenziert werden zwischen SPNV, regionalem ÖSPV

und lokalem ÖSPV, um die unterschiedlichen Deckungsgrade offen zu legen und zu verdeutlichen, wo auch Einsparungspotenziale liegen.

4. Übergangstarife werden nach den Erfahrungen in den Verbänden anderer Bundesländer nicht in dem Maße in Anspruch genommen, das üblicher von der Politik zugrunde gelegt wird. Übergangstarife erfordern außerdem relativ hohe Ausgleichszahlungen zugunsten der DB Regio AG, weil deren Schienhaustarife unterlaufen werden.

Gegen einen Verbund spricht, dass jedwede zentralistische Tendenz dem örtlichen Bezug des ÖSPV zuwiderläuft. Kaum ein Fahrgast fährt im ÖPNV quer durch Hessen. Auch der Nutzen für Fahrgäste ist somit denkbar gering. Bedarf im Sinne eines Hessen-Tickets gibt es wenn überhaupt dann nur für Bahnfahrgäste des einbrechenden Verkehrs. Das Hessen-Ticket ist daher kein Problem der Zahl der Verbände.

Somit spricht vieles für drei statt einen oder zwei Verbände.

Ob zumindest der SPNV zentral von einer Organisation geplant und gestaltet werden sollte, ist eine Abwägungsfrage. Natürlich entspricht eine regionale Organisation in zwei oder drei Verbänden eher der Ausrichtung der Kundenströme im SPNV auf die hessischen Ober- und Mittelzentren. Andererseits lehren Erfahrungen in NRW, dass die zahlreichen grenzenüberschreitenden Verkehre hohen Abstimmungsbedarf zwischen den einzelnen Aufgabenträgern verursachen, und letztlich doppelte bis dreifache Personalvorhaltung verursachen.

Von der Auflösung der lokalen Verkehrsorganisationen raten wir für den Bereich des ÖSPV ab. ÖSPV wird vor Ort gemacht, und dies für den örtlichen Bedarf nach Maßgabe der örtlich verfügbaren Haushaltsmittel.

Einsparungspotenzial gibt es auch ohne Zusammenschluss zu einem Verbund. So sind nach wissenschaftlicher Erkenntnis die Transaktionskosten der großen Verbundorganisationen (wie in Hessen) zu hoch. Vieles im Verbundgeschäft ließe sich auch mit weniger Personal erledigen. Dies gilt insbesondere dann, wenn man den Verkehrsunternehmen die gestalterische Verantwortung für den Verkehr zurückgibt, die im Zuge des Ausschreibungsregimes auf die Aufgabenträger übergegangen ist.

V. Zum Fragenkatalog des Bündnis 90

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

1. Die derzeitige hessische Erlasslage halten wir für rechtswidrig. Im Einklang mit dem Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr und den bislang ergangenen Gerichtsentscheidungen (VG Stade, OVG Lüneburg) gehen wir von einer rechtssicheren Bereichsausnahme in § 8 Abs. 4 PBefG aus. Somit fehlt es für Ausschreibungen im SPNV an einer Rechtsgrundlage.
2. Als Alternative sehen wir den Genehmigungswettbewerb nach dem Rechtsrahmen des PBefG weiter zu entwickeln, die bewährte Partnerschaft zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern fortzuführen, die strikte Trennung zwischen Besteller- und Erstelleraufgaben aufzuheben und die Verkehrsunternehmen nicht nur auf die Durchführung der Verkehre zu reduzieren, sondern ihnen die Planung und Organisation – so wie es auch das PBefG vorsieht – zurückzugeben und gleichfalls die kostenintensive staatliche Regieebene abzuschaffen. Nur unternehmerische Verantwortung kann auf Dauer echte Kundenorientierung und Innovationen in den ÖPNV-Markt bringen.
3. Mindeststandards für die Qualität der für Fahrgäste erbrachten Leistungen gibt es schon heute. Meist wird hierbei über das Ziel hinausgeschossen, und auf Kosten des Preises zuviel Qualität verlangt. Ein Beispiel hierfür ist die Vorgabe neuer Fahrzeuge, obwohl gebrauchte Fahrzeuge in ordentlichem Zustand verfügbar wären. Der bisherige Betreiber muss in sein Angebot auch die nicht abgezinsten Investitionen in seinen bisherigen Fuhrpark einkalkulieren.
4. Dumpinglöhne können nur durch Tariftreueregelungen verhindert werden. Sie müssen sich allerdings auch auf die Subunternehmer erstrecken.
5. Die Gefahr oligopolistischer Anbietermarktstrukturen halten wir für sehr groß. Nach unserer Einschätzung wird sich diese Gefahr schon mittelfristig verwirklichen (Beispiel Skandinavien). Für einen Paradigmenwechsel wäre es dann zu spät, da die Marktberreinigung dazu geführt hat, dass alternative Leistungserbringer mit dem entsprechenden Know-how nicht mehr existieren. Der Prozess ist also unumkehrbar.

6. Folgende Ausschreibungsbedingungen verhindern einen fairen Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Anbietern:

- zu niedrige Eigenkapitalausstattung (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- Finanzierungsbedarf (kommunale und bundeseigene Wettbewerber müssen bei der Fahrzeugbeschaffung meist keine Kredite aufnehmen),
- schlechtes Banken-Rating (verglichen mit den kommunalen und bundeseigenen Wettbewerbern),
- zu hoher Gewinn- und Kapitalverzinsungsbedarf zur Vermeidung des Verlusts der Kreditwürdigkeit (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern), und
- Fehlen einer Möglichkeit des Verlustausgleichs (verglichen mit den kommunalen Wettbewerbern).

Verbessern ließen sich die Wettbewerbschancen privater mittelständischer Unternehmen allenfalls durch folgende Maßnahmen in den Ausschreibungsbedingungen:

- Vorgabe von Mindestkapitalverzinsung,
- Vorhaltung von Fahrzeugen durch den Auftraggeber,
- kleine Linienbündel (max. 9 Fahrzeuge), und
- Verpflichtung zur Anwendung eines am Ort der Leistungserbringung gültigen Lohn- und Manteltarifvertrag (auch für Subunternehmer).

Dem Ministerium sind sowohl die Probleme als auch diese Vorschläge seit Monaten bekannt. Der Gesetzentwurf enthält hierzu nichts. Wie insbesondere das Ziel des § 8 Abs. 2 erreicht werden soll, mittelständische Strukturen zu erhalten, ist uns nicht ersichtlich.

7. Die Wettbewerbsvorteile kommunaler Verkehrsunternehmen liegen in:

- besserer Eigenkapitalausstattung (meist 50%, private Unternehmen dagegen 10-20%),
- der Möglichkeit, Fahrzeugbeschaffungen ohne Kreditfinanzierung vorzunehmen,
- niedrigeren Anforderungen an Kapitalverzinsung und Gewinn aufgrund des besseren Banken-Ratings, und
- Verzicht auf Wagniszuschläge wegen der Möglichkeit des Verlustausgleichs im kommunalen Querverbund.

In der Folge können kalkulatorische Fehler (die immer vorkommen) oder der Eintritt von Wagnissen dazu führen, dass das kommunale Unternehmen Verlust macht. Dieser muss dann im steuerlichen Querverbund ausgeglichen werden.

II. Verankerung von Fahrgastrechten

1. Dem Ansatz, Fahrgastrechte verbindlich zu regeln, stehen wir aufgeschlossen gegenüber.
2. Die nordrhein-westfälischen Initiativen halten wir für auf Hessen übertragbar.
3. Einer hessischen Schlichtungsstelle Nahverkehr nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens stehen wir aufgeschlossen gegenüber.
4. Eine Kundencharta Nahverkehr DB AG begrüßen wir ausdrücklich. Die Kundencharta Fernverkehr DB AG wird sich allerdings nicht 1:1 übertragen lassen, da ÖSPV-Unternehmen nach der VO Allgemeine Beförderungsbedingungen schon heute für verschuldete Verspätungen und Fahrtenausfälle haften.

III. Zielbestimmungen für den ÖPNV

1. § 1 des derzeit geltenden ÖPNVG ist nur ein sog. Programmsatz, der insbesondere keine subjektiven Rechte schafft. Vor diesem Hintergrund halten wir die Übernahme in das neue ÖPNVG für entbehrlich. Wichtig für die Entwicklung des ÖPNV sind nicht Programmsätze, sondern konkrete Maßnahmen und ihre gesicherte Finanzierung.
2. Auch die Entwicklung des ÖPNV zu einer vollwertigen Alternative zum MIV ist nur Programmsatz. Seine Verwirklichung hält letztlich von sehr vielen politischen Stellschrauben ab, für die das ÖPNVG schon deswegen keine Bindung und Wirkung entfalten kann, weil sie überwiegend in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen.
3. Auch bezogen auf den Vorrang des ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung kann ein ÖPNVG nur eingeschränkt Verbindlichkeit entfalten, weil die eigentlich bedeutsamen Regelungen vom Bund verantwortet werden. Dies gilt auch für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.
4. Ob ein ÖPNV-Grundangebot über den Schienenverkehr sicherzustellen ist, halten wir für fragwürdig. Als generelle Aussage ist dieser Programmsatz in

seiner Generalität sicherlich falsch. In Mittel- und Oberzentren mag ein solches Programm Sinn machen. In den anderen Fällen sollte aber stets auch gesehen werden, welche Mengen ÖSPV (der zugleich mangels Bindung an besondere Fahrwege viel flexibler ist) man für das gleiche Geld bekommen würde, und wie unterschiedlich der Wirkungsgrad des Finanzmitteleinsatzes im SPNV einerseits und im ÖSPV andererseits ist.

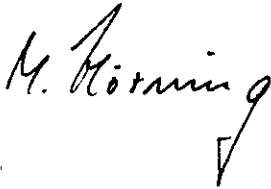
Wir fordern daher zumindest finanzielle Gleichbehandlung des ÖSPV mit dem SPNV, den Einsatz des jeweils günstigeren Verkehrsmittels, und eine Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses in jedem Einzelfall unter Einbeziehung der ÖSPV-Alternative.

Mit freundlichem Gruß

FACHVERBAND

OMNIBUSVERKEHR Hessen e.V.

Geschäftsführung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Hörning', with a checkmark-like flourish at the end.

Mathias Hörning

- 297 -

21

verbraucherzentrale

Hessen

Verbraucherzentrale Hessen · Große Friedberger Straße 13-17 · 60313 Frankfurt/Main

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

per Telefax: 0611-530345

ang. 27.06.05

S

Frankfurt, den 27.06.2005

Telefon: 069-972010-31

E-Mail: klaus@verbraucher.de

Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr - Anhörung am 30.06.2005

Sehr geehrter Frau Schnier,

ich danke zunächst für das freundliche Gespräch, das Sie am 23.06.2005 mit Frau Klaus in dieser Angelegenheit geführt haben. Die Verbraucherzentrale Hessen e. V. berät zu dem Thema ÖPNV und Fahrgastrechte nur sehr allgemein und verweist in der Regel auf die Mitgliedsverbände Pro Bahn Hessen, Pro Bahn & Bus, Verkehrsclub Deutschland. Das Thema Fahrgastrechte wird allerdings bundesweit bei allen Verbraucherzentralen und unserem Bundesverband diskutiert, so dass es uns möglich ist, in der Anlage zu den Fragen der Fraktionen zumindest allgemein Stellung zu nehmen und die verbraucherpolitischen Positionen darzulegen.

Wie Sie Frau Klaus mitteilten, haben Sie auch einige unserer Mitgliedsverbände (ver.di, VCD, BUND, Pro Bahn Hessen, Pro Bahn & Bus) um Stellungnahme gebeten. Daren Stellungnahmen liegen uns zwar nicht vor. Wir gehen aber dennoch davon aus, dass dort die verbraucherpolitischen Aspekte hinreichend berücksichtigt wurden.

Da am 30.06.2005 unsere jährliche Mitgliederversammlung stattfindet, kann ich den Termin leider nicht wahrnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Jutta Gelbrich
Geschäftsführender Vorstand

Geschäftsstelle

Große Friedberger Straße 13-17
(Nähe Konstablerwache/Zeil)
60313 Frankfurt/Main
Fax (069) 97 20 10-50
vzh@verbraucher.de
www.verbraucher.de

Servicetelefon/Telefonzentrale

0,12 €/Min. aus dem dt. Festnetz

01805 97 20 10

Mo-Do 10-17 Uhr, Fr 10-15 Uhr

Telefonische Beratung

*1,86 €/Min. aus dem dt. Festnetz

Sparen und Geldanlage

0190 873 28-1*

Di/Do von 10-14 Uhr

Markt, Verbraucherrecht

und Versicherungen

0190 873 28-2*

Mo-Do von 10-18 Uhr

Baufinanzierung

0190 873 28-3*

Di/Do von 10-14 Uhr

Ernährung

0190 873 28-4*

Di von 10-14 Uhr

Patientenberatung

0190 873 28-5*

Mo/Mi von 10-13 Uhr

Altersvorsorge und Ruster-Rente

0190 873 28-6*

Di/Do von 10-14 Uhr

Frankfurter Sparkasse 1822
BLZ 500 502 01
Kto. 44867

Vorstand

Jutta Gelbrich

Verwaltungsratsvorsitz

Jutta Koop

Steuer-Nr. 047 250 90408

Amtsgericht Frankfurt/Main

VR 6492

Verbraucherzentrale
Hessen e. V.

Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) – Anhörung am 30.06.2005

Stellungnahme der Verbraucherzentrale Hessen e. V.

1. Qualitätswettbewerb statt Preiswettbewerb

Ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist in einem verbraucherfreundlichen Verkehrsangebot unverzichtbar. Im Nahverkehr muss auch die Mobilität ohne Auto gesichert werden. Darauf sind etwa Kinder, Jugendliche, alte Menschen, sozial Schwache und Behinderte angewiesen, aber auch Menschen, die bewusst ohne Auto leben wollen oder etwa Menschen, die sich als Reisende in einer fremden Stadt aufhalten. Gerade in den Städten leistet der ÖPNV durch die Reduzierung des Autoverkehrs auch einen unentbehrlichen Beitrag zur Attraktivität des öffentlichen Raums.

Ähnlich wie beim Fernverkehr hängt die zukünftige Bedeutung des ÖPNV aber ganz wesentlich davon ab, ob der ÖPNV für Verbraucher attraktiv ist – und zwar auch jenseits der Personengruppen, die auf ihn angewiesen sind. Die Qualität des Angebots für Verbraucher muss daher auch für die zukünftige wettbewerbliche Ordnung des ÖPNV das zentrale Kriterium sein.

Damit der Wettbewerb den Interessen der Kunden Rechnung trägt, muss er von den **Aufgabenträgern** bewusst als **Qualitätswettbewerb** gestaltet werden. Ein reiner Preiswettbewerb würde nicht zu Qualitätsverbesserungen, sondern zum Abbau von bisherigen Leistungsstandards führen.

Die Aufgabenträger sollten daher ihre Möglichkeit aktiv nutzen, über die Ausschreibung von Verkehrsleistungen Anforderungen an die Erbringung der Verkehrsleistungen festzulegen. Die Ausschreibungsunterlagen sollten alle grundlegenden Qualitätsanforderungen aus Sicht der Verbraucher enthalten, d. h. **Qualitäts-, Sozial-, und Umweltstandards**. Anforderungen an die Servicequalität sollten die Bedürfnisse unterschiedlicher

- 299 -

verbraucherzentrale

Hessen

Nutzergruppen wie Familien oder älteren Menschen berücksichtigen. Die Aufgabenträger im ÖPNV können hierbei auf die inzwischen vorliegenden Erfahrungen im SPNV zurückgreifen.

Die Einführung des Wettbewerbs muss mit der Einführung von gesetzlich fixierten **Kundenrechten** begleitet werden, damit die Verbraucher nicht allein auf die indirekte Durchsetzung ihrer Interessen durch die Aufgabenträger angewiesen sind..

II. Verbraucherpolitische Forderungen

Der ÖPNV sollte einem kontrollierten Wettbewerb geöffnet werden.

Damit der Wettbewerb im ÖPNV den Interessen der Kunden entspricht, müssen die kommunalen Aufgabenträger weiter die Verantwortung für das ÖPNV-Angebot, für die Abstimmung von Fahrplänen und für den Aufbau von Verbundsystemen behalten. Ein verbraucherpolitisch sinnvoller Wettbewerb im ÖPNV ist daher der Ausschreibungswettbewerb. Der Verordnungsentwurf der EU-Kommission ist zu unterstützen.

Den kommunalen Aufgabenträgern fällt es zu, durch anspruchsvolle Vorgaben in den Ausschreibungsunterlagen einen Qualitätswettbewerb zu initiieren.

Der Wettbewerb darf nicht zu einem reinen Preiswettbewerb werden, sondern Städte und Kreise müssen ihn bewusst als Qualitätswettbewerb gestalten. Parallel müssen Kundenrechte im ÖPNV gesetzlich verankert werden.

Der ÖPNV in Deutschland sollte schrittweise in den Wettbewerb überführt werden. Für die Einführung von Wettbewerb sind die Festlegung von Bedingungen und ein klarer und verlässlicher Zeitplan wichtig. Ein ungeordneter Übergang kann zu unnötigen Strukturbrüchen und Qualitätseinbußen führen.

Die Verantwortung für die Finanzierung des ÖPNV sollte den Aufgabenträgern zugewiesen werden. Die intransparente und ineffiziente Förderung der ÖPNV-Finanzierung muss reformiert werden. Die vielfältigen Fördermittel für den ÖPNV sollten zusammengefasst und den Aufgabenträgern zugewiesen werden. Auf diese Weise erhalten die Aufgabenträger die finanziellen Steuerungsmittel, um das ÖPNV-Angebot nach ihren lokalen

Bedürfnissen zu gestalten. Die Aufgabenträger sollten bei der Gestaltung von Verkehrsverträgen Anreize für qualitativ hochwertige ÖPNV-Leistungen setzen.

Sicherung eines angemessenen Angebotes in strukturschwachen und ländlichen Gebieten

Insbesondere sollte der Versorgung des ländlichen Raumes mit angemessenen ÖPNV-Angeboten bei der Vergabe von Fördermitteln Rechnung getragen werden. Immer mehr Anbieter wie DB, Post und andere öffentliche Einrichtungen ziehen sich aus der Fläche zurück – zum Nachteil von älteren Menschen, jungen Familien mit geringem Einkommen und Behinderten.

III. Fahrgastrechte: Unsere Forderungen im Überblick

Entschädigungsanspruch

Bei Ausfall und Verspätungen von Zügen, Bahnen und Bussen des Nah- und Fernverkehrs sollen die Fahrgäste einen Entschädigungsanspruch haben.

Bis jetzt haben die Fahrgäste nur dann einen Anspruch auf Ersatz von Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten, wenn die Fortsetzung der Reise am selben Tag nicht mehr möglich ist. In Ergänzung hierzu fordern wir einen generellen Entschädigungsanspruch für erhebliche Verspätungen; die Höhe der Entschädigung soll pauschal nach der Dauer der Verspätung bemessen sein. Um unzumutbare Belastungen für die Verkehrsunternehmen zu vermeiden, soll der Entschädigungsanspruch nicht den Ersatz für Folgeschäden wie für einen verpassten Geschäftsabschluss umfassen. Jedoch sollen die Unternehmen verpflichtet sein, für den Ersatz solcher Folgeschäden eine Versicherung anzubieten.

Anspruch auf Information

Auf der Fahrkarte müssen bestimmte grundlegende Informationen angegeben sein.

Es muss klar erkennbar sein, gegenüber wem der Kunde seine Ansprüche bei mangelhaften Leistungen geltend machen kann. Gegenwärtig gibt es besonders bei Leistungen in Verbundtarifen häufig Unklarheiten, wer aus einer Mehrzahl von beteiligten Verkehrsunternehmen Anspruchsgegner im Fall von Leistungsstörungen ist. Um dies zu vermeiden, muss auf dem

Fahrplan eine Servicestelle (mit Adresse, Telefonnummer und e-mail-Adresse) angegeben sein, der gegenüber Ansprüche geltend gemacht werden können.

Außerdem müssen auf der Fahrkarte mindestens folgende Informationen eindeutig angegeben sein;

- der Preis einschließlich aller Gebühren, Zuschläge
- der zeitliche und räumliche Geltungsbereich, der derzeit insbesondere bei Verbundtarifen heute häufig unklar ist.

Grundlegende Regelungen im BGB

Die grundlegenden Anforderungen an Beförderungsverträge im öffentlichen Personenverkehr sollten allgemein im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt werden.

Die derzeitige Regelung der Fahrgastrechte im Öffentlichen Personenverkehr entspricht noch weitgehend dem Bild eines Staatsunternehmens, dessen Leistungen auch vom Staat reguliert werden. Seit der Einführung von Wettbewerb im Schienenverkehr und im ÖPNV sind aber Unternehmen des öffentlichen Verkehrs privatrechtliche Unternehmen wie andere auch. Dieses Verständnis muss sich auch in der Regelung von Beförderungsbedingungen und Fahrgastrechten wieder finden.

Das heißt, dass die weit reichende öffentlich-rechtliche Regulierung von Beförderungsbedingungen und Fahrgastrechten abgeschafft werden sollte. Die vertragsrechtlichen Regelungen der Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollten ins Bürgerliche Gesetzbuch überführt werden. Es sollte hierzu im BGB ein eigener Abschnitt geschaffen werden, vergleichbar etwa dem Reisevertragsrecht. Dieser Abschnitt sollte die grundlegenden Rechte der Fahrgäste enthalten, die alle Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs gewähren müssen. Zusätzliche Regelungen könnten die einzelnen Verkehrsunternehmen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBs) treffen; diese AGBs würden aber von den Gerichten daraufhin überprüft, ob sie die Rechte der Fahrgäste unangemessen einschränken. Durch eine solche Regelung könnten die Rechte der Fahrgäste verbessert werden, und die Rechtslage könnte zugleich vereinfacht werden. In einer vertragsrechtlichen Regelung des Bürgerlichen Rechts sollten zumindest folgende Punkte verbindlich geregelt werden:

- ✓ Entschädigungsansprüche bei Verspätung und Ausfall von Zügen, Bahnen und Bussen (s. o.)
- ✓ Informationsansprüche der Kunden (s. o.)

- ✓ Kontrahierungszwang (Beförderungspflicht)
- ✓ Voraussetzungen für Sanktionen gegen Fahrgäste (erhöhtes Beförderungsentgelt, Ausschluss von der Beförderung)
- ✓ Beschwerdemanagement und Konfliktbeilegung

Weitere Punkte wie die Qualität des Service oder das Angebot von Speisen und Getränken sollten einem Qualitätswettbewerb der Verkehrsunternehmen überlassen werden. In diesem Bereich können die verschiedenen Unternehmen in ihren Allgemeinen Geschäftsbedingungen jeweils unterschiedliche Regelungen treffen; weitere Anreize zur Verbesserung des Angebots können durch die Ausschreibungsbedingungen bei der Ausschreibung von Leistungen des Nahverkehrs oder durch interne Maßnahmen wie Qualitätsmanagement und Selbstverpflichtungen gesetzt werden.

Geschlossene Reisekette

Dem Kunden öffentlicher Verkehrsmittel muss eine geschlossene Reisekette geboten werden, die ihn über eine Kombination verschiedener Verkehrsdienstleistungen vom Start- zum Zielpunkt bringt.

Attraktiv ist der Öffentliche Verkehr für die Kunden nur dann, wenn öffentliche Verkehrsmittel eine einheitliche Reisekette vom Start- zum Zielpunkt anbieten. Um das Ziel einer solchen einheitlichen Reisekette zu erreichen, müssen die verschiedenen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs eng miteinander vernetzt werden. Das heißt, dass dem Kunden ein einheitlicher Fahrschein für die gesamte Strecke vom Start- zum Zielpunkt angeboten werden muss, dass die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsunternehmen aufeinander abgestimmt werden müssen und dass dem Kunden Fahrplandaten von einer Stelle aus unternehmensübergreifende Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden.

Im Nahverkehr werden diese Forderungen durch die bestehenden Verbundsysteme bereits weitgehend eingelöst. Lücken gibt es aber noch zwischen den Systemen des ÖPNV und des Schienenfernverkehrs. Außerdem werden durch die Einführung von Wettbewerb im Schienenfernverkehr neben der DB auch weitere Betreiber im Schienenverkehr auftreten. Das darf nicht zulasten der Kunden gehen. Für den Kunden ist entscheidend, dass er sich auf einer Reise durch Deutschland nicht mit einer

verbraucherzentrale*Hessen*

„Kleinstaaterei“ verschiedener Verkehrsunternehmen auseinandersetzen muss.

Unternehmensunabhängiges Beschwerdemanagement

Um der verbreiteten Unzufriedenheit mit den Leistungen des Öffentlichen Verkehrs abzuwehren, ist in Nordrhein-Westfalen bei der dortigen Verbraucherzentrale eine Schlichtungsstelle Nahverkehr eingerichtet worden. Die Verbraucher können sich bei Beschwerden über Leistungen des ÖPNV an die Schlichtungsstelle wenden; die Schlichtungsstelle setzt sich sodann mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen in Verbindung und handelt mit diesem eine für den Kunden und das Unternehmen zuträgliche Lösung aus. Dieses in NRW sehr erfolgreiche Modell sollte Vorbild für die Einrichtung ähnlicher Schlichtungsstellen in anderen Ländern und auch für eine Schlichtungsstelle Fernverkehr auf Bundesebene sein. Wichtig ist hierbei insbesondere die unabhängige Stellung der Schlichtungsstelle als einer Einrichtung der Verbraucherorganisationen.