

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 –

- | | |
|---|--------|
| 22. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), 80538 München | S. 304 |
| 23. Hessischer Landkreistag, 65189 Wiesbaden | S. 305 |
| 24. VCD Landesverband Hessen e. V., 34117 Kassel | S. 333 |
| 25. Hessischer Städtetag, 65189 Wiesbaden | S. 336 |

22

An den Hessischen Landtag
Vorsitzenden des Ausschusses
für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Rüdiger Hermanns
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

eng. 28.06.05
S

24.05.05

Stb/-231/Hr.Schenck

28.06.2005

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

Sehr geehrter Herr Hermanns,

herzlichen Dank für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zu oben genannten Initiativen. Leider ist es uns aus Termingründen nicht möglich, an dem Hearing teilzunehmen. Dies bedauern wir deshalb besonders, weil im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) umfangreiche Erfahrungen mit Wettbewerbsvergaben im allgemeinen ÖPNV vorliegen.

Als Gesamtergebnis können wir festhalten, dass der Wettbewerb im Verbund (**MVV-Regionalbusverkehr!**) zu einem qualitativ höherwertigen Verkehr zu deutlich niedrigeren Kosten geführt hat. Durch geschickte Gestaltung der Ausschreibungsunterlagen (Losbildung) konnte das mittelständische Busgewerbe sogar gestärkt werden.

Wir wünschen Ihrem Hearing einen guten Verlauf und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)**

Alexander Freitag
Geschäftsführer

i.V.
Martin Schenck
Justiziar / Stabsstellenleiter

Schnier, Heike (LTG)

Von: L.Wobbe, HLT, Hessischer Landkreistag [wobbe@hlkt.de]
Gesendet: Mittwoch, 29. Juni 2005 15:34
An: Schnier, Heike (LTG)
Betreff: Schriftliche Stellungnahme des HLT zur Anhörung ÖPNV-Gesetz
Wichtigkeit: Hoch



Hessischer
Landkreistag

eng. 29.06.05
S-

Sehr geehrte Frau Schnier,

wie gestern in Aussicht gestellt, erhalten Sie heute unsere Gesamtstellungnahme zum ÖPNV-Gesetzentwurf sowie zu den Fragenkatalogen der Fraktionen. Eine solche Positionierung ist nicht allein von uns als Geschäftsstelle möglich, sondern die Satzung des Hessischen Landkreistages sieht eine Einbindung der politischen Gremien vor, die im Rahmen einer Jahresterminplanung tagen. Bei Erstellung der Jahresterminplanung war nicht absehbar, dass der Hessische Landtag am 30.06.2005 eine Anhörung durchführen würde. Daher waren wir auf die terminierte Sitzung am 27.06.2005 angewiesen und haben im Rahmen der dortigen Beratung und auf Grundlage der dortigen Vorgaben, in der Kürze der noch verbleibenden Zeit die als **Anlage** beigefügte Stellungnahme erarbeitet.

Es handelt sich also nicht um „bösen Willen“ wenn wir erst so spät in der Lage sind, Ihnen eine schriftliche Verbandsposition vorzulegen. Im Hinblick darauf wären wir Ihnen jedoch sehr dankbar, wenn Sie es ermöglichen könnten, unsere Vorlage für den morgigen Termin noch vervielfältigen und dort auslegen zu lassen !

Für Ihre Unterstützung und Ihr Verständnis vielen Dank.

Mit besten Grüßen

Mit freundlichen Grüßen

Lorenz Wobbe
Referatsleiter

Hessischer Landkreistag
Gertrud-Bäumer-Str.28
65189 Wiesbaden Tel.- Durchwahl: 0611/ 17 06 -15
PC-Fax. direkt : 0611/ 900 297 -99
Fax.- Zentrale : 0611/ 17 06 -27
wobbe@hlkt.de
HLT-Homepage : www.HessischerLandkreistag.de



Hessischer Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Gertrud-Bäumer-Straße 28 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Herrn Vorsitzenden des
Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
Rüdiger Hermanns
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Gertrud-Bäumer-Straße 28
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17
06 - 0
Durchwahl (0611) 17
06- 15

Telefax-Zentrale (0611)
17 06- 27

PC-Fax-Zentrale (0611)

10 297-70

PC-Fax-direkt (0611)

10 297-99

e-mail-Zentrale: ge-
schaeftsstelle
@HessischerLandkreistag.
de

e-mail-direkt: wobbe@
HessischerLandkreis-
tag.de

www.HessischerLandkreistag.de

Datum: 20.06.2005
Az. : 970.53 Wo/He

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

Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für ihr oben genanntes Schreiben, mit welchem Sie uns den Entwurf zur Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes zur erneuten Stellungnahme überlassen.

Der Hessische Landkreistag hatte bereits im Oktober 2005 im Rahmen einer entsprechenden Anhörung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr- und Landesentwicklung eine umfassende Bewertung abgegeben. Nach Durchsicht beider Vorlagen stellen wir fest, dass eine Reihe von Forderungen des Hessischen Landkreistages in die aktuell zur Anhörung stehende Gesetzesvorlage (LT-Drs. 16/3880) übernommen wurden, was von uns nachhaltig begrüßt wird.

Allerdings besteht aus Sicht der i.S. § 5 Abs. 1 des Entwurfes als Aufgabenträger maßgeblich betroffenen Hessischen Landkreise nach wie vor in verschiedenen Schwerpunktbereichen Nachbesserungsbedarf.

Auf Grundlage einer erneuten Befragung unserer Mitglieder erklären wir nunmehr zu dem Entwurf wie folgt:

Die Bewertung ist in vier Bereiche aufgeteilt

A. Stellungnahme	S. 2-13
B. Beantwortung des Fragenkatalogs der CDU-Fraktion	S. 14/15
C. Beantwortung des Fragenkatalogs der SPD-Fraktion	S. 16-19
D. Beantwortung des Fragenkatalogs der FDP-Fraktion	S. 20-22
E. Beantwortung des Fragenkatalogs der Fraktion Grüne/ Bündnis 90 ..	S. 23-27

zu A.

Die Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes ist angesichts des Ziels der Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs bei gleichzeitig wachsendem Zwang zur Konsolidierung der kommunalen Haushalte ein notwendiger Schritt zu mehr Marktorganisation und Effektivität. Der bislang in Hessen bereits verfolgte Wettbewerbsansatz wird damit konsequent in ein neues ÖPNVG übertragen.

Hauptmerkmal des Gesetzentwurfes ist eine nachhaltige Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen durch eine stringente Umsetzung des Besteller-/Ersteller-Prinzips.

Elemente dieser Umsetzung sind insbesondere:

- Bündelung der Fördermittel bei den Aufgabenträgerorganisationen
- Finanzierung des ÖPNV über Verkehrsverträge
- Einführung flexibler Finanzierungsbudgets
- Umstellung von einer Maßnahmenförderung auf eine Zielförderung

Die ersten Erfahrungen mit dem Wettbewerb im ÖPNV zeigen, dass dieser für die Zukunft das richtige Instrument darstellt, um das zum Teil erstarrte Beziehungs-, Finanzierungs- und Interessengeflecht zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den Kunden optimal auszugestalten.

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. 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.

Die Novellierung des Gesetzes wird deshalb im Grundsatz begrüßt.

Im Detail sind aus Sicht der Aufgabenträger allerdings folgende Anpassungen erforderlich:

I. Allgemein:

Durch das Gesetz wird das Besteller-Ersteller-Prinzip konsequent ausgebaut. Die Gebietskörperschaften erklären, welches ÖPNV-Angebot sie wünschen, sie schreiben aus, beauftragen den günstigsten Anbieter und berücksichtigen dabei die neu in die Regelungen aufgenommene „Zielorientierung“.

Die größten Erfolge der damit begründeten neuen Wettbewerbsorientierung wird man dort erzielen können, wo mit relativ geringem Kostenaufwand große Kundenpotentiale angesprochen und befördert werden. **Räumlich entlegene Landesteile werden jedoch nur mit einem vergleichsweise hohen Kostenaufwand erschlossen werden können. Dies birgt die Gefahr, dass die in immer geringeren Maße zur Aufgabenerfüllung zur Verfügung stehenden Finanzmittel (einschließlich der Zuschüsse von Bund oder dem Land Hessen) nur noch in die Verkehrswege investiert werden können, die betriebswirtschaftlich den höchsten Nutzen-Kosten-Effekt haben. Dem vergleichsweise hohen Aufwand zur Erschließung von kleinen Orten außerhalb der Ballungsgebiete stehen dagegen nur geringe Einnahmen gegenüber.**

Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden demographischen Wandel, d.h. einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung, werden die ländlich strukturierten Räume immer teurer zu erschließen sein. Es wird besorgt, dass bei einer ausschließlich an betriebswirtschaftlichen Maßstäben orientierten ÖPNV-Politik die Anbindung ländlich strukturierter Landkreise künftig nicht mehr aufrecht erhalten werden könnte. Daher ist ein korrigierender, übergeordneter regional- und insbesondere strukturpolitischer Ansatz zusätzlich im Gesetz zu verankern.

II. Zu den Regelungen im Einzelnen:

1. Zu § 2: Begriffsbestimmungen

zu § 2 Abs. 2

In Absatz 2 wurde die bisherige Begriffsbestimmung bzw. Definition des regionalen und des lokalen Verkehrs übernommen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass durch diese Definition des Verkehrs und der damit zusammenhängenden Zuständigkeitsregelung keine hinreichend eindeutige Zuordnung auf die regionalen oder lokalen Aufgabenträger möglich ist. Es ist daher angezeigt - wie auch im Regierungsprogramm der Landesregierung deutlich herausgestellt - den Begriff des regionalen Verkehrs eindeutiger zu fassen und im Wesentlichen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu beschränken. In der Abgrenzung wäre sodann der Busverkehr, U-Bahnen und Trambahnen ausschließlich in der Zuständigkeit der lokalen Aufgabenträger anzusiedeln. Allenfalls eindeutige Schienenersatz oder Ergänzungsverkehre mit Bussen könnten dem regionalen Verkehr noch zugeordnet werden.

Mit einer solchen eindeutigen Zuordnung der Zuständigkeiten zu einzelnen Verkehrsarten wäre eine erhebliche Effizienz- und Effektivitätssteigerung möglich, da zum einen der bürokratische Aufwand zur Abstimmung des lokal geplanten aber regional verantworteten Busverkehrs entfielen, das Einnahmeaufteilungsverfahren zwischen den lokalen Aufgabenträgern erheblich vereinfacht würde und zum anderen die lokalen Aufgabenträger angehalten werden, die Bestellung von Busleistungen noch mehr als bisher unter Ertrags Gesichtspunkten durchzuführen. Außerdem würde damit die Genehmigungsbehörde in der Frage der Zuordnung von Busverkehrsleistungen entlastet, zumal bisher lokale Busverkehre nach dieser Definition in die regionale Verantwortung wechseln müssten und umgekehrt regionale Leistungen in die lokale Verantwortung kommen müssen. Diese im Regierungsprogramm intendierten Vorteile werden auch im dem Kernsatz zur Effizienz- und Effektivitätssteigerung deutlich.

Allerdings muss mit einer solchen eindeutigen Zuordnung der Zuständigkeiten auch die entsprechende Finanzierung korrespondieren (s. zu §12). In der Praxis ließe sich diese Zuordnung in einer Übergangsphase dadurch erreichen, dass nach jeder Ausschreibung bisher regionaler Busleistungen diese mit den entsprechenden Finanzierungsbestandteilen in lokale Verantwortung überführt werden. Die so gewonnene Effizienzsteigerung korrespondiert mit dem letzten Satz des § 3, in dem die Ziele so definiert werden, dass das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs leistungsfähig und effizient zu gestalten ist.

Aufgrund der vorstehenden Aspekte wird folgende Ergänzung zu **§ 2 Abs. 1 S. 1** vorgeschlagen, da die Bezeichnung „Vorortverkehr“ alleine nicht ausreichend ist, um die bedarfsorientierte Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum zu umfassen.:

„... die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr und im ländlichen Raum zu befriedigen.“

§ 2 Abs. 2 Ziffer 2 sollte entsprechend wie folgt angepasst werden:

„... die die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers überschreiten und / oder deren regionaler Charakter bedeutend ist.“

Das Wort „und“ setzt zwei Voraussetzungen für die Zuordnung zum regionalen Verkehr voraus und kann bewirken, dass auch ein grenzüberschreitender Verkehr dem lokalen Verkehr zugeordnet wird.

zu § 2 Abs. 5

Zu § 2 Absatz 5 ist anzumerken, dass nach dem bisherigen § 9 Abs. 2 Ziffer 1 des ÖPNVG die Regiekosten der Verbände auch die Zuwendungen „...zur Durchführung ihrer Aufgaben zu den Kosten der Verbundgesellschaft sowie zu Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Aufbau und der Weiterentwicklung der Verbände“ erfassten. In der Entwurfsfassung ist jedoch nur noch von „...Personal- und Sachmitteln“ die Rede. Dies könnte als Einschränkung hinsichtlich der Zuwendungsfähigkeit von Gutachten und Untersuchungen verstanden werden. Obwohl eine entsprechende Klarstellung nunmehr in der Begründung zu § 2 Absatz 5

enthalten ist (s. S.13) wird dies nicht als ausreichend angesehen. § 2 Absatz 5 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

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

2. Zu § 3: Ziele

In § 3 wird der ÖPNV als wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems herausgestellt. Gerade diesem Aspekt wird allerdings nur bedingt Rechnung getragen. Darüber hinaus ist klar der politische Wille des Landes zu erkennen, den ÖPNV mit den anderen Verkehrssystemen zu kombinieren. Die Entwicklung der vergangenen Jahre, verbunden mit dem Aufbau der Verkehrsverbünde (RMV + NVV) sowie neuen Gesellschaften wie IVM soll weiter entwickelt werden. Der Hinweis auf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit unterstreicht den Willen zum Wettbewerb. Verkehrsunternehmen dürfen nur noch mit einer Ausschreibung beauftragt werden. Die konkrete Regelung erscheint allerdings zu abstrakt.

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 aber nicht nur in der Begründung genannt, sondern in den Gesetzestext aufgenommen werden.** Zwar klingt in § 14 an, dass die Nahverkehrspläne den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen müssen. § 14 steht jedoch im Kapitel „Verkehrsplanung“ und hat somit keinen unmittelbaren Zusammenhang mit den Gesetzeszielen. Die Grundsätze sollten hingegen auch in die Beschreibung der Ziele als Verpflichtung aufgenommen werden. In Kombination mit den Anforderungen nach § 4 würde damit ein relativ hohes Anforderungsprofil entwickelt, wobei vorweg zu konzedieren ist, dass die Verwirklichung dieser Ziele in der Praxis durch die zur Verfügung stehenden Finanzmittel stark begrenzt wird.

§ 3 könnte insgesamt 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.“

3. § 4: Allgemeine Anforderungen:

zu § 4 Abs. 1:

Kernaussage des § 4 Abs. 1 ist die „Gestaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten“.

Auf eine Definition, was eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ ist, wird verzichtet. § 4 Absatz 1 sollte aus Gründen der Rechtssicherheit dahingehend erweitert

werden, dass die jeweils ausreichende Verkehrsbedienung in dem jeweiligen Nahverkehrsplan von dem Aufgabenträger festzulegen ist. Dies gilt sowohl für den Schienen- wie auch den Busverkehr, da ansonsten Interpretationsmöglichkeiten dieses aus dem Personenbeförderungsgesetz entlehnten Begriffs möglich wären. Dies würde juristische Auseinandersetzungen mit der Folge provozieren dass die Gerichte künftig den Charakter einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ festlegen müssten.

Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, ob § 4 Abs. 1 folgender Satz anzufügt werden kann: „*Dabei ist eine Prioritätenreihung bei Planung, Organisation und Finanzierung vorzunehmen.*“

Im dem bisherigen ÖPNV-Gesetz ist darüber hinaus festgehalten, dass „Verkehrsnetze so zu gestalten sind, dass sie der besonderen Bedeutung des **Schiennenverkehrs** Rechnung tragen, wobei Parallelverkehre bei überörtlichen Verbindungen außerhalb der Verdichtungs- und Ordnungsräume auszuschließen waren“.

Diese Festlegung zugunsten des SPNV fehlt im neuen Gesetz. Das widerspricht dem bisherigen Grundsatz, wonach der SPNV das Rückgrat des ÖPNV sein sollte. Damit könnte einer Entwicklung Vorschub geleistet werden, noch bestehende Schienenverkehrsangebote in Busverkehre umzuwandeln. Betroffen wären hier insbesondere Schienennebenstrecken. Der besonderen Bedeutung des Schienenpersonenverkehrs ist jedoch auch weiterhin Rechnung zu tragen. Für den Bereich des SPNV sollte deshalb die Festlegung eines Grundangebotes und dessen solidarische Finanzierung entsprechend den regionalen Gegebenheiten erwogen werden. Damit würden zugleich die bestehenden Ungleichbehandlungen aus der Basisfestlegung Fahrplanjahr 1993/94 der SPNV-Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln aufgehoben.

zu § 4 Abs. 6

Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass den Belangen behinderter Menschen auch im Bereich ÖPNV Rechnung getragen wird. Allerdings ist gerade vor dem Hintergrund der einleitend dargestellten Gefahr der Abkopplung ländlicher Räume aufgrund einer einseitigen Gewichtung betriebswirtschaftlicher Aspekte zu berücksichtigen, dass nicht zusätzliche Kostenhürden aufgebaut werden. Wichtig ist, dass zwischen allen, für sich gesehen unabdingbar wichtigen Zielen, ein tragbarer Kompromiss gefunden wird. Dies gilt auch für den Einsatz bestimmter Fahrzeugarten im ländlichen Umfeld. Die jeweilige LNG benötigt Entscheidungsfreiräume z.B. für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen. Gerade im ländlichen Raum sind die Busverkehre von großen Schülerströmen geprägt. Niederflurfahrzeuge können weniger Personen befördern als Hochbodenfahrzeuge. In Einzelfällen müssten – mit entsprechender Kostenfolge - zwei Fahrzeuge eingesetzt werden, wo bei Einsatz eines Hochbodenfahrzeuges ein Fahrzeug ausreicht.

4. Zu § 5: Aufgabenträger

zu § 5 Abs. 1:

In § 5 Abs. 1 sind die Städte über 50.000 Einwohnern genannt. Vor dem Hintergrund der negativen demografischen Entwicklung sollte am Ende des § 5 Abs. 1 Satz 1 klarstellend der Begriff „(Sonderstatusstädte)“ eingefügt werden.

5. Zu § 6 Aufgabenträgerorganisation

zu § 6 Abs. 1 Satz 3

Gegen die vorliegende Formulierung bestehen aus mehrerlei Gründen Bedenken.

Die Praxis zeigt, dass die gebotene Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger Stadt und dem umliegenden Landkreis nicht unproblematisch ist. Gerade zwischen Stadt und Umland muß die ÖPNV-Angebotsystematik eng abgestimmt sein und idealer Weise von einem gemeinsamen Nahverkehrsplan ausgehen. Teilweise sind die ÖPNV-Angebotsstrukturen in Hessen jedoch aufgrund der „Kirchturmspolitik“ einzelner Kommunen – mit entsprechenden tatsächlichen und finanziellen Folgewirkungen - kaum abgestimmt oder gar inkompatibel. **Es bedarf daher einer gesetzlichen Regelung, die den Interessen der Aufgabenträger sowie dem Ziel ein in sich stimmiges ÖPNV-Angebot vorzuhalten, gerecht wird. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre es sinnvoll, wenn durch eine entsprechende gesetzliche Regelung dem Wunsch, dass Landkreise und kreisangehörige Aufgabenträger gemeinsame Lokale Nahverkehrsorganisationen einrichten, Nachdruck verliehen würde. Diesem Erfordernis wird mit der gegenwärtigen Formulierung „... Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsamen Nahverkehrsorganisation...“ nicht hinreichend Rechnung getragen. Anstelle von „können“ sollte die Formulierung „sollen“ gewählt werden.**

Die Zusammenarbeit zwischen Landkreisen und kreisangehörigen Aufgabenträgern sollte darüber hinaus insbesondere auch unabhängig von der Einschränkung des § 6 Abs. 1 Satz 3 möglich sein. Durch § 6 Abs. 1 Satz 3 in der gegenwärtigen Fassung soll es den Aufgabenträgern nur in dem Fall ermöglicht werden, gemeinsame lokale Nahverkehrsorganisationen einzurichten, wenn dies „...aufgrund verkehrlicher Verflechtungen“ zweckmäßig ist. **Die Möglichkeit der Zusammenarbeit einzelner Aufgabenträger sollte jedoch grundsätzlich und unabhängig von verkehrlichen Verflechtungen erfolgen und nicht zusätzlich beschränkt werden. Zwar wurde die ursprüngliche Version des Entwurfes durch Einfügung des Wortes „insbesondere“ etwas entschärft. Der Passus „...aufgrund verkehrlicher Verflechtungen“ sollte jedoch dennoch gestrichen werden.**

6. Zu § 7 Aufgaben der Aufgabenträgerorganisation

Zu § 7 Abs. 2 Ziffer 2

Es kann nicht das ausschließliche Recht der Verbände sein, Vereinbarungen über die Anerkennung von Verbundtarifen abzuschließen. Im Rahmen der Vergabe von lokalen Nahverkehrsleistungen durch die lokalen Nahverkehrsorganisationen

müssen die ohne Beteiligung des jeweiligen Verbundes zu schließenden Verkehrsverträge Klauseln über die Anerkennung des Verbundtarifs enthalten können.

Hintergrund der Forderung ist die Tatsache, dass nach dem Gesetzentwurf zwischen

- überörtlichem (regionalen) Verkehr in der Verantwortung der Verbände und
- lokalen Verkehr in der Verantwortung der Aufgabenträger selbst zu differenzieren ist.

Es muß der Aufgabenträgerebene selbst und ohne Beteiligung der Verbände möglich sein, Vertragspartner zur Leistungsgestellung im ÖPNV auf lokaler Ebene vertraglich an die Anwendung eines Verbundtarifs zu binden. Es kann nicht sein, dass solche Verträge grundsätzlich die Einbindung der Verbände verlangt, da es sich ausschließlich um lokale Zuständigkeiten handelt. Hierbei ist die Anwendung des Verbundtarifs alleine deshalb gesichert, da die Aufgabenträger Gesellschafter des Verbundes und damit an die Anwendung des Verbundtarifs gebunden sind.

Besonders kritisch wird in diesem Zusammenhang auch die Formulierung gewertet, wonach die Verkehrsverbände Vertriebsstrukturen **alleine** festlegen können. Die Folge kann sein, dass der Verbund hohe Investitionen für Ausstattung, Technik, Datenhaltung und Organisation fordern kann, ohne dass die lokalen Aufgabenträger adäquat beteiligt sind, aber Finanzierungsanteile bereitstellen müssen. Nicht akzeptabel aus Sicht der lokalen Aufgabenträger ist die geringe Einflussnahme auf den Verbund bei relevanten Entscheidungen. So ist eine Beteiligung der Lokalen Nahverkehrsorganisationen an der Entscheidungsfindung bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben vorgesehen (§7 Abs. 4), ein konkreter Einfluss auf das Ergebnis kann offenbar nicht geltend gemacht werden. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die Einschränkung auf „...verkehrliche und tarifliche Vorhaben...“ der Einfluss der lokalen Aufgabenträger auf politische Entscheidungen noch zusätzlich eingeschränkt wird.

Zu § 7 Abs. 3

Die vorliegende Formulierung könnte so interpretiert werden, dass die Aufgabenträgerorganisationen in jedem Fall verpflichtet sind, über ihre Grenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im ÖPNV zu gewährleisten. Da aber gerade im Grenzbereich der Zuständigkeitsgebiete der jeweiligen lokalen Aufgabenträger sich die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen - insbesondere auch grenzüberschreitenden ÖPNV-Leistungen - verringert, sollte die Formulierung wie folgt ergänzt werden:

*„...über ihre Zuständigkeitsgrenzen hinaus **entsprechend der gegebenen Verkehrsbedürfnisse** ein durchgängiges Angebot ...“.*

zu § 7 Abs. 6

Unklar bleibt, in welcher Form die Mitwirkung der lokalen Aufgabenträger bei der Festlegung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs erfolgt. Aus Sicht des Verbandes müssen die lokalen Aufgabenträger ein Mitspracherecht bei der Aufteilung der Mittel bzw. dem Schlüssel zur Verteilung erhalten.

7. Zu § 8 Erbringen von Verkehrsleistungen

zu § 8 Abs. 1:

Die Formulierung des § 8 Abs. 1 sollte an die des § 8 Abs. 3 angepasst und die Durchführung des Verkehrs auf die Beförderung von Personen beschränkt werden. § 8 Absatz 1 sollte deshalb wie folgt gefasst werden:

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

zu § 8 Abs. 3:

Durch Abs. 3 wird es der Aufgabenträgerorganisation untersagt, Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu sein. Dies schließt auch den Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen ein, die häufig im ländlichen Raum für Anrufsammeltaxi - Dienste benötigt werden. Da aber Unternehmen des Taxigewerbes nicht unbedingt die persönlichen und sachlichen Voraussetzungen der Unternehmereigenschaft im öffentlichen Linienverkehr erfüllen, ist bis heute oftmals der Aufgabenträger oder seine Organisation in Besitz der entsprechenden Genehmigung nach § 42 PBefG und vergibt lediglich die operativen Dienste an ein Taxiunternehmen.

Dies wäre – auch angesichts der Ausführungen der Begründung des Gesetzentwurfes (siehe Seite 18) so in Zukunft nicht mehr möglich. In der Praxis sind erhebliche Schwierigkeiten zu befürchten, neue Anrufsammeltaxidienste zu installieren bzw. auslaufende Genehmigungen zu erneuern. Deshalb sollte der Aufgabenträgerorganisation lediglich die operative Durchführung des Verkehrs untersagt werden.

Zudem ist zu prüfen, ob mit der strikten Formulierung dieses Absatzes der von vielen Kommunen genutzte steuerliche Querverbund zur Finanzierung erheblicher ÖPNV-Leistungen gefährdet wird.

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

8. Zu § 10 Vereinbarungen mit den Infrastrukturunternehmen

Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - insbesondere der Schienenwege - ist eine der vorrangigen Aufgaben im ÖPNV. Neben der jeweiligen Mitfinanzierung im Rahmen von Verträgen / Vereinbarungen muss zukünftig die Möglichkeit eröffnet werden, über Infrastrukturgesellschaften mit kommunaler Beteiligung den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zu forcieren. Zum Erhalt / bzw. zur Gewährleistung der nötigen Flexibilität sollte die Pacht oder der Erwerb von Infrastruktur durch die Aufgabenträger über kommunale Infrastrukturgesellschaften ermöglicht werden. Formuliert werden könnte:

„Um das öffentliche Interesse am Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu wahren, können die Aufgabenträgerorganisationen oder das Land mit Verkehrsinf-

rastrukturunternehmen vertragliche Vereinbarungen **bis hin zum Erwerb** schließen.“

9. Zu § 11 Finanzierungsgrundsätze

Allgemein:

In den §§ 11 und 12 kommt eine, gegenüber der bisherigen Gesetzesfassung deutliche Tendenzverschiebung der politischen Verantwortlichkeit und Zuständigkeit für den ÖPNV vom Land hin zu den kommunalen Aufgabenträgern zum Ausdruck. Die Pflicht des Landes an der Erfüllung der Aufgabe mitzuwirken, die Aufgabenträger zu unterstützen und insbesondere die finanziellen Grundlagen des ÖPNV's zu sichern wird durch die Gesetzesvorlage relativiert. Eine derartige, einseitige Kostenverlagerung kann nicht hingenommen werden:

Während es in § 8 Abs. 6 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen in der Fassung vom 31.12.1995 noch hieß: „Zur Erfüllung der Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr gewährt das Land über die Mittel des Bundes nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes hinaus Zuwendungen nach Maßgabe des § 9 Abs. 2“ (d.h.: Zuwendungen für Regiekosten, für Kooperationsförderung, für das Partnerschaftsmodell sowie für die Infrastrukturkostenhilfe), enthält der Entwurf der neuen Gesetzesfassung in § 12 Abs. 1 lediglich die Formulierung: „Weitere Fördermittel können nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsgesetzes zur Verfügung gestellt werden“.

Im Zusammenhang mit den Festlegungen in § 11 Abs. 1 Satz 1 i.V § 5 Abs. 1, wonach der ÖPNV für die Aufgabenträger eine „pflichtige“ Selbstverwaltungsaufgabe ist, wird den Aufgabenträgern von dem Land eine nicht zu übersehende finanzielle Belastung auferlegt. In dem ÖPNV-Gesetz ist daher unter dem Gesichtspunkt des Konnextitätsgrundsatzes eine ausreichende, zeitlich beständige und somit verlässliche Finanzierungszusage des Landes zu berücksichtigen.

Folgende Mindestregelung wird vorgeschlagen:

*„Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs unter **der Voraussetzung der Gewährung ausreichender Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes**“*

zu § 11 Abs. 1:

Durch Abs. 1 werden die Aufgabenträger verpflichtet, die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation zu tragen. Hierbei ist zwischen regionalen und lokalen Aufgabenträgern zu differenzieren und die Beteiligung des Landes ausdrücklich in der bisherigen Weise festzulegen. Da im letzten Satz des Abs. 1 die Regiekostenumlage der so genannten Sonderstatusstädte bei der Kreisumlage mit der Hälfte ihres Ansatzes gezogen werden kann, wird das Bemühen um eine einheitliche Aufgabenträgerorganisation der betroffenen Kreise entsprechend konterkariert. Zu-

dem fehlt eine Differenzierung zwischen lokalen und regionalen Aufgabenträgerorganisationen.

zu § 11 Abs. 2 allgemein

In Abs. 2 fehlt ein entsprechender Hinweis auf die aus dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel, die zur Finanzierung des Regionalverkehrs herangezogen werden.

Zu § 11 Abs. 2 Satz 2

Im Rhein-Main-Verkehrsverbund erfolgt die Ermittlung der auf die Aufgabenträger für den Regionalverkehr entfallenden Überschuss- bzw. Umlageanteile getrennt nach Schienenpersonennahverkehr und nach regionalem Busverkehr. Satz 2 des Absatzes 2 würde die gesetzliche Vorgabe enthalten, dass die entsprechende Regelung im Verbundvertragswerk des RMV geändert werden müsste. Das bisherige Verfahren im RMV sollte beibehalten werden können und in das Gesetz eine entsprechende Formulierung aufgenommen werden.

10. Zu § 12 Zuwendungen des Landes

zu § 12 Abs. 1:

In Abs. 1 werden alle zur Verfügung stehenden Finanzmittel nach gesetzlichen Normen aufgelistet. Während diese Mittel bisher dezidiert den jeweiligen Förderatbeständen zugeordnet waren, enthält der Novellierungstext in **§ 12 Abs. 2 eine „Generalverpflichtung“**, nach der das Land den Aufgabenträgerorganisationen Zuwendungen gewährt. Der Regelung fehlt es an Transparenz, die Verteilungsgerechtigkeit der Finanzierungsmittel ist nicht sichergestellt. Unklar bleibt insbesondere auch, ob das Land Bundesmittel in voller Höhe weiterleiten muß, oder Teile für eigene Zwecke einbehalten kann. In dem Gesetzestext ist deshalb festzulegen, dass die notwendige Transparenz der Mittelverteilung zwischen Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern hergestellt und damit gesichert wird.

Die Regelung sollte wie folgt ergänzt werden: *„Die Zuwendungen des Landes an die Aufgabenträger umfassen die Fördermittel ...*

zu § 12 Abs. 1 Satz 2 :

§ 12 Abs. 1 Satz 2 sollte folgendermaßen ergänzt werden:

„Weitere Fördermittel werden nach Maßgabe des jeweiligen Haushaltsgesetzes zur Verfügung gestellt.“

zu § 12 Abs. 2:

Auch in § 12 Abs. 2 sollte eine Ergänzung vorgenommen werden:

„Das Land gewährt den Aufgabenträgern aus den Mitteln nach Abs. 1 ...“

Zur Begründung ist auszuführen, dass gem. § 11 Abs. 1 die Aufgabenträger verpflichtet sind, die finanziellen Grundlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu sichern. Insoweit können die Fördermittel auch nur den Aufgabenträgern gewährt werden. Die Regelung zur Vereinbarung mehrjähriger Budgets mit den Verbänden wird dadurch nicht beeinträchtigt, da die Aufgabenträger Gesellschafter der Verbände sind. Von entscheidender Bedeutung für die Aufgabenträger bzw. deren Aufgabenträgerorganisationen, die sich über die Verträge mit den Verkehrsunternehmen und ggf. mit den Infrastrukturbetreibern längerfristig binden müssen, ist, dass die Zuwendungen des Landes über einen längeren Zeitraum fest einkalkuliert werden können. Ohne die entsprechende Finanzierungssicherheit – insbesondere im Bereich der Infrastruktur – fällt es den Aufgabenträgern schwer, sich längerfristig zu binden. Langfristige Verträge sind jedoch regelmäßig zur Erreichung wirtschaftlicher Ergebnisse zu empfehlen.

zu § 12 Abs. 5:

Aus der Festlegung, dass für die Verpflichtungen im lokalen Verkehr (lediglich) eine pauschale Zuwendung (Infrastrukturkostenhilfe) gewährt wird, kann umgekehrt der Schluss gezogen werden, dass weitere Fördermittel für den lokalen Verkehr nicht eingesetzt werden können. Dies bedeutet aber auch, dass die Bereitschaft der lokalen Aufgabenträger, bisher als „regional“ behandelte Verkehre gemäß der Definition nach § 2 Abs. 2 des Entwurfes zu lokalisieren und in ihre finanzielle Zuständigkeit zu übernehmen, auch künftig nicht gegeben sein dürfte.

Die relativ pauschalen Aussagen zur Mittelbereitstellung müssen für die lokalen Aufgabenträger unbefriedigend sein. Besser wäre es daher, in Abs. 5 die Zuwendungen des Landes für lokale Verkehre der Höhe nach (z.B. prozentualer Anteil des Gesamtbudgets für den ÖPNV) festzulegen, fortzuschreiben und einen verbindlichen Verteilungsschlüssel für lokale Verkehrsleistungen einzufügen. Dieser Verteilungsschlüssel für Zuweisungen des Landes an die lokale Nahverkehrsebene sollte nicht nur einfach und leicht überprüfbar sein, sondern darüber hinaus auch an Leistungskriterien festgemacht werden. Nur so ist ein Anreiz zur Qualitätsverbesserung gegeben und Planungssicherheit für lokale Nahverkehrsorganisationen bzw. Aufgabenträger gegeben.

11. Zu § 13 Integrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung

Unter Berücksichtigung der Vorgabe der Wirtschaftlichkeit könnte § 13 im Bereich der Siedlungsplanung dahin gehend ausgelegt werden, dass neue Wohn- und Gewerbegebiete nur noch entlang der vorhandenen Verkehrsachsen geplant werden dürfen. Das heißt: Die jeweilige Aufgabenträgerorganisation ist zukünftig bei solchen kommunalen Vorhaben anzuhören. Deren Stellungnahme ist bei der Genehmigung derartiger Flächen zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung könnte dies jedoch im Umkehrschluß unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und der Entwicklung der Bevölkerungszahlen zugleich bedeuten, dass ca. ab dem Jahr 2020 ernsthaft dar-

über nachgedacht werden muss, ob abgelegene Ortsteile überhaupt noch erhalten werden können.

III. Fazit:

Die grundsätzliche Haltung des Hessischen Landkreistages zum Entwurf der Novelle des Hessischen ÖPNV Gesetzes soll mit folgenden 11 Forderungen abschließend nochmals untermauert werden:

1. Die Zuständigkeiten für einzelne Verkehre bzw. Verkehrsarten (Bus, SPNV bzw. regionaler und lokaler Verkehr) müssen verantwortlich in jeweils einer Hand zusammengefasst und klar definiert sein.
2. Regionaler Verkehr ist grundsätzlich der Schienenpersonennahverkehr, in Ausnahmefällen Schienenergänzungsverkehr mit Bussen.
3. Linienverkehr mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen ist grundsätzlich lokaler Verkehr.
4. Alle Busverkehre sind gleichwertig zu behandeln, es gibt keine Unterscheidung zwischen lokalen und regionalen Busverkehren.
5. Die Finanzierungs- bzw. Zuschussregelung ist nach Verkehrsmitteln (Produkten) getrennt festzulegen, bei gleichen Verkehrsmitteln gleich zu handhaben.
6. Kein Aufgabenträger zahlt direkt oder indirekt für einen anderen, es sei denn er bestellt Verkehrsleistungen direkt im Rahmen einzelvertraglicher Vereinbarungen. Regionalverkehr wird solidarisch finanziert.
7. Durch die klare Trennung der Kompetenzen und Finanzierungsregelungen ist gewährleistet, dass Finanzmittel effizient eingesetzt werden und die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehre ausreichend berücksichtigt wird. Gleichzeitig wird jeder Aufgabenträger angehalten, sich um mehr Fahrgäste zu bemühen (Anreizsystem).
8. Durch das klar definierte System von Kompetenzen und Zuständigkeiten wird eine einfache und nachvollziehbare Leistungserstellung und Leistungsbestellung sowie Leistungsabrechnung möglich. Dieses gilt auch für landesseitig gewährte Zuschüsse.
9. Es muß ein einfacher, nachvollziehbarer Schlüssel für die Zuweisung von Landesmitteln für lokale Verkehre im ÖPNV-Gesetz der Höhe nach festgeschrieben und dynamisiert werden, so daß kommunale Rechnungsprüfungsämter und der Landesrechnungshof die Verwendung der Mittel auf unbürokratische Weise prüfen kann, und finanzielle Planungssicherheit besteht.
10. Die Eigenverantwortung der lokalen Aufgabenträger ist weiter zu stärken.

11. In dem ÖPNV-Gesetz ist unter dem Gesichtspunkt des **Konnexitätsprinzips** eine ausreichende, zeitlich beständige und somit verlässliche Finanzierungszusage des Landes zu berücksichtigen.

B. Zu den 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, Verkehrsverbände, Lokale Nahverkehrsorganisationen).

Antwort:

Ja, es ist richtig, dass der neue Gesetzentwurf die bisherigen Strukturen der ÖPNV-Aufgabenträger beibehält. Die bisherigen Strukturen haben sich im Prinzip bewährt. Die Ausgestaltung als 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, bei der den Gebietskörperschaften nach § 5 Absatz 1 ÖPNVG-Entwurf lediglich hinsichtlich des „wie“ der Aufgabendurchführung des ÖPNV einen Entscheidungsspielraum eingeräumt wird, das „ob“ aber gesetzlich geregelt ist (§ 1 RegG, § 2 Absatz 1 ÖPNVG-Entwurf)] wird akzeptiert.

Wenn nein, welche Veränderungen schlagen Sie vor ?

Antwort:

Als überdenkenswert wird die Festlegung angesehen, dass Sonderstatusstädte selbst Aufgabenträger sind. Fehlende Synergieeffekte bei Planung und Durchführung der Verkehrsangebote zwischen Landkreis und Sonderstatusstadt sind zu verzeichnen. Zwingend erforderlich ist, dass Kreis und Sonderstatusstadt eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation haben müssen.

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

Antwort:

Grundsätzlich ja, weil zielorientierte Forderungen mehr Eigenverantwortlichkeit im Rahmen der vorhandenen Budgetierung bedeuten. Dennoch darf es nicht zu einer finanziellen Schwächung der Aufgabenträger kommen.

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. Siehe Gesetzesbegründung in der Drucksache 16/3880, Seite 11/12 oben.

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. 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.

- 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. Fragenkatalog der SPD-Fraktion:

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

Insgesamt positiv. Wettbewerb im ÖPNV hat zur Voraussetzung, dass es für Kunden qualitative Verbesserungen geben muss; für die Aufgabenträger Kosteneinsparungen durch zu erreichende Synergien bei der Bündelbildung. Letztere sollen dabei „mittelstandsfreundlich“ sein.

Antwort:

Grundsätzlich positiv. Wettbewerb im ÖPNV hat zur Voraussetzung, dass es

- für Kunden qualitative Verbesserungen gibt und
- für die Aufgabenträger Kosteneinsparungen durch zu erreichende Synergien bei der „Bündelbildung“. Letztere sollten „mittelstandsfreundlich“ sein.

Allerdings ist festzustellen, dass der ÖPNVG-Entwurf maßgeblich eine Folge der durch EU-Vorgaben herbei geführten Wettbewerbssituation ist. Er stellt in vielen Bereichen eine Reaktion auf geltendes EU- und Bundesrecht dar.

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, 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 Stelle sehen wir das Gleichbehandlungsgebot der Bewerber bei Ausschreibungen verletzt. Selbst wenn –so wie die Fragestellerin vermutet- eine Verletzung des Gleichbehandlungsgebotes existieren sollte, verstieße das ÖPNVG-Gesetzentwurf gegen höherrangiges Recht -hier § 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. Auch die Beachtung der vom EuGH vorgegebenen „vier Kriterien“ lässt einen realistischen Angebotspreis nicht zu. Ein marktorientierter Preis lässt sich tatsächlich nur im Wettbewerb erzählen.

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 Begriff 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 Grundlage 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.

In welcher Form?

Nach § 12 Abs. 4 des ÖPNVG-Entwurfes können Land und Verbünde Finanzierungsvereinbarungen abschließen. In Praxis ist dies bereits zweimal vollzogen worden, ohne dass es bisher eine definitive gesetzliche Festlegung gab. Soweit es die pauschalen Zuwendungen des Landes an die Ausgaben betrifft, ist die finanzielle Höhe wiederum nur in der o. g. Finanzierungsvereinbarung geregelt. Problem ist in diesem Zusammenhang, dass die Festlegungen in der Finanzierungsvereinbarung (5 Jahre) kürzer sind als der Ausschreibungszeitraum nach Vergabe von Verkehrsleistungen (meist 8 Jahre) durch die Aufgabenträger. Es besteht also keine wirkliche Finanzsicherheit gegenüber den lokalen Aufgabenträgern durch das Land.

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 Verkehrsverbünde. Da aber die Aufgabe der Daseinsvorsorge im ÖPNV „ entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten ist „, hängt es nicht nur vom Wollen sondern insbesondere auch von den finanziellen Mitteln des jeweiligen Trägers ab, wie ÖPNV-Angebote ausgestaltet werden können. Die Zielerreichung korrespondiert mithin auch mit dem Willen des Landes, seine Zusagen dauerhaft zu erfüllen. Eine belastbaren Finanzierungszusage des Landes ist unabdingbar.

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: Vorlaufs-, 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 (siehe auch 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. Gemäß § 13 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 ?

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 „mittelständig“ 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 z.B. insgesamt 59 Bündel geschaffen, die durchschnittlich ca. 400.000 – 500.000 Buskilometer beinhalten und ausgeschrieben werden. Hieraus lässt sich eine mittelstandsbezogene Handhabung des Vergaberechts 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.

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 insbe-

sondere 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 handele, 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.

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.

- 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:

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

- 3. 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. ÖPNV kann nicht als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe ausgestaltet sein, im übrigen aber keine Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort zulassen.

Zum Themenkomplex: Verkehrsverbünde

3. § 11 Abs.2. des ÖPNV-Gesetzesentwurfes 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.
- Wie hoch waren die jährlichen Fahrgeldeinnahmen auf den Aufgabenträger bezogen?
 - Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf für die jeweiligen Aufgabenträger?
 - Wie wurde der Finanzierungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern aufgeteilt?
 - Wie hoch war der verbleibende Finanzierungsbedarf pro Fahrgast in den beiden Verbänden pro Jahr?
 - Wie hoch waren die Fahrgeldeinnahmen in den Verbänden pro Fahrgast und Jahr in den letzten vier Jahren?
 - Welche Gründe sprechen für die Festlegung nach § 11 Abs.2, wonach die Verpflichtungen aus Verträgen der Verkehrsverbünde nur innerhalb des Verbundes solidarisch getragen werden müssen?

Antwort: Hierzu liegen dem Verband keine Erkenntnisse vor.

4. Bei Gründung der Verkehrsbetriebe war zunächst beabsichtigt, neben der Beteiligung am VRN 3 Verbände in Süd-, Mittel- und Nordhessen zu schaffen. Im Rahmen der parlamentarischen Beratung ist es dann zur Bildung des RMV und NW gekommen. Maßgebend für die Bildung des RMV war unter anderem die Tatsache, dass eine entsprechende Vorbereitungsgesellschaft bereits existierte. Gegenwärtig gibt es keine Verbundübergreifende Fahrscheine z. B. aus dem Gebiet des NVV in den Zuständigkeitsbereich des RMV, wenn dort eine Umsteigenotwendigkeit z. B. bei Bussen und Straßenbahnen besteht.

Im Bereich der Fahrplangestaltung sind aufwendige Abstimmungen zwischen den Verbänden erforderlich. Die beispielhaft genannten Gründe und die Entstehungsgeschichte beider Verbände sind u. E. bereits Anlass darüber nachzudenken, die Verbände zusammenzuschließen, zumindest im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs.

- Welche Gründe sprechen für einen Verbund ?
- Gibt es sachliche Gründe, die **gegen** einen Verbund für ganz Hessen sprechen, wenn ja welche?
- Wie hoch schätzen Sie das Einsparungspotential in sachlicher und personeller Hinsicht bei einem Zusammenschluss zu einem Verbund?
- 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:

Zu diesen Fragen können sich nur die Eigentümer der Verkehrsverbände selbst auf Grundlage intensiver betriebswirtschaftlicher Prüfungen, sowie politischer Abwägungen erklären, die insbesondere auch die strukturellen Unterschiede Nord-, Mittel-, und Südhessens berücksichtigen, nicht aber Hessische Landkreistag im Rahmen einer pauschalen Bewertung.

E. Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

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

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

Antwort:

Grundsätzlich positiv. 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 den Verbänden 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.

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

Antwort:

Keine – jedenfalls nicht mittels „marktorientierter Direktvergabe“. Hinsichtlich der „marktorientierten Direktvergabe“ siehe Ausführungen zu den Fragen der SPD-Fraktion, Frage 3 (S. 18/19 dieser Stellungnahme).

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.

3. 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 Einhaltung 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: s. Ausführungen zu den Fragen der SPD-Fraktion, Frage 3 (S. 17-20 dieser Stellungnahme)

4. Wie können Dumpinglöhne vermieden werden ?

Antwort:

Dumpinglöhne sind zu verhindern. Siehe im übrigen Ausführungen zu den Fragen der SPD-Fraktion, Frage 3 , letzter Absatz.

5. 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 jedoch noch mit der Abgabe entsprechender Angebote zurück. Präventiv könnte eine ausreichend große „Bündelbildung“ durch die Aufgabenträger wirken.

6. Wie kann sichergestellt werden, dass mittelständische Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen haben ? Reichen die bisherigen Regelungen dazu im Entwurf des neuen ÖPNV-Gesetz 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 ist auszuführen, dass die Vorgabe in § 97 Absatz 3 GWB, durch Teilung der Aufträge die mittelständischen Interessen zu berücksichtigen, die wichtigste Regelung in diesem Zusammenhang ist. Wann ein Verkehrsunternehmen „mittelständisch“ ist, ist um-

stritten. Der NVV hat deshalb z.B. im Nahverkehrsplan die regionalen Gegebenheiten in Nordhessen berücksichtigt und definiert „Mittelstand“ nicht positivistisch sondern regionsbezogen. 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.

Unfaire Wettbewerbsbedingungen sind im ÖPNV-Gesetzentwurf nicht zu erkennen.

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

Antwort:

Offensichtlich gut, da sie etliche Ausschreibungen gewonnen haben. Es bleibt in diesem Zusammenhang zu erwarten, dass kommunale Unternehmen realistisch kalkuliert haben und folglich keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem privaten Busgewerbe entstehen.

Im Übrigen, siehe Ausführungen zu den Fragen der FDP-Fraktion, Frage 2 (S. 21 f. dieser Stellungnahme)

II. Verankerung von Fahrgastrechten

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

Antwort:

Das kann durch die Definition entsprechender Rechte in den Verkehrsverträgen, und der Einrichtung einer am Gewährleistungsrecht orientierten Garantie für die Kunden durch die Aufgabenträger geschehen.

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

Antwort:

Der NVV z.B. nutzt diese als Vorbild für eine Garantie, die aber differenzierter auf Nahverkehrsverhältnisse ausgestaltet ist.

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

Antwort:

Diese Aufgabe kann direkt durch die Verbände wahrgenommen werden, wenn diese sich auf weitgehende Kundenrechte einlassen.

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

Antwort:

Eine festgelegte Charta auf Landesebene könnte möglicherweise dazu führen, dass – als landesweit zu akzeptierender Kompromiss – weniger Kundenrechte eingeführt werden,

als möglich wäre. Die ÖPNV-Landschaft zwischen einem stark pendlerorientierten S-Bahnsystem und einem stark schulorientierten Bussystem im ländlichen Bereich erlaubt es nicht, eine Vereinheitlichung vorzugeben. Die Systeme sind nicht vergleichbar.

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 ?

Antwort:

Eher negativ. Obwohl beispielsweise Festsetzungen zur Landesplanung und kommunalen Bauleitplanung in Verbindung zur Nahverkehrsplanung in § 13 (neu) Berücksichtigung gefunden haben, fehlen andere heute im Gesetz definierte Ziele ganz. Besonders negativ erscheint, dass der SPNV in seiner heute gegebenen Wertigkeit (Grundangebot des ÖPNV im ländlichen Raum) keinerlei Berücksichtigung in der jetzt vorliegenden Novelle gefunden hat.

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 ?

Antwort:

Grundsätzlich handelte es sich nicht um eine schlechte Zielsetzung. Allerdings setzt die Verwirklichung voraus, dass sich das Land Hessen bei der Ausgestaltung der Daseinsvorsorge im ÖPNV in finanzieller Hinsicht langfristig über das bisherige Maß hinaus engagiert.

3. Halten Sie es nicht mehr für erforderlich dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr zu geben [§ 1 (4) des geltenden Rechts] ?
4. Halten Sie es nicht mehr für erforderlich, das ÖPNV-Grundangebot über den Schienenverkehr sicher zu stellen, wie es in § 1 (5) des geltenden Rechts vorgesehen ist?

Antwort zu III 3 und 4:

Die Zielbestimmungen in den §§ 3,4 ÖPNVG-Entwurf finden sich als Aufgaben für die Verkehrsverbünde in § 7 ÖPNVG-Entwurf mittelbar wieder. Damit haben die Verkehrsverbünde auch die Verantwortung, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Zielvorstellungen zu verwirklichen.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Als Vertreter der größten Gruppe der Aufgabenträger würden wir uns freuen, wenn die von uns vorgebrachten Kritikpunkte und Anregungen im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens aufgegriffen würden.

Mit freundlichen Grüßen

K a i s e r
Geschäftsführender Direktor

Schnier, Heike (LTG)

Von: VCD Hessen [hessen@vcd.org]
Gesendet: Mittwoch, 29. Juni 2005 15:08
An: Schnier, Heike (LTG)
Cc: Peter Schütz
Betreff: Stellungnahme VCD Hessen ÖPNV-Gesetz



OePNV-G-Stellungnahme-VCD-Hess...

eing 29.06.05
S-

Sehr geehrte Frau Schnier,

wie telefonisch besprochen erhalten Sie mit dieser Mail unsere Stellungnahme zum ÖPNV-Gesetz, die wir zum Jahresende 2004 beim Ministerium eingereicht haben. Darin enthalten ist auch ein Nachtrag, den wir im Januar nachgereicht haben.

Mit freundlichen Grüßen

Sven Sommer
Geschäftsführer VCD Hessen
--

.....
 Verkehrsclub Deutschland (VCD)
 Landesverband Hessen e.V.
 Steinweg 21 - D-34117 Kassel

Fon 0561- 108310
 Fax 0561- 108311
 Mobil 0177-3687677
 mailto:hessen@vcd.org

Besuchen Sie uns im Internet:
<http://www.vcd.org/hessen>

Kassel, 06. Dezember 2004



VCD
Verkehrsclub
Deutschland
Landesverband Hessen
Steinweg 21, 34117 Kassel
Tel. 0561 / 10831 - 0
Fax 0561 / 10831 - 1
hessen@vcd.org
www.vcd.org/hessen

Stellungnahme des VCD Hessen zum Entwurf der Novelle des hessischen ÖPNV-Gesetzes

1. Die Neufassung zeichnet sich an vielen Stellen durch die starke Kürzung im Vergleich zum geltenden Gesetz aus. Ob in der Kürze die Würze liegt, bleibe dahingestellt; jedenfalls scheint dem VCD an einigen Stellen die Suppe sehr versalzen zu sein.

Die Ziele des Gesetzes sind sehr stark zusammengestrichen; dabei sind die Stärkung des Umweltverbundes und überhaupt die Berücksichtigung der Umwelt auf der Strecke geblieben. Ebenso wurde das Prinzip des Vorrangs vor dem motorisierten Individualverkehr bei der Finanzierung weggelassen; vielleicht soll Hessen in Zukunft auch beim CO₂-Ausstoß vorn liegen. Auch vermisst der VCD die Priorisierung des Integralen Taktverkehrs wie im geltenden Gesetz. Der VCD hält es nicht für sinnvoll, wie im Entwurf, auf die Integration von Sonderverkehren als Ziel generell zu verzichten, obwohl dies ausnahmsweise angebracht sein mag. Der Begriff der Daseinsvorsorge kommt im Entwurf nicht vor; die Umschreibung ("soziale Bedeutung des ÖPNV") in § 4 Abs. 3 ist kein angemessener Ersatz.

Der VCD spricht sich daher für die Beibehaltung der entsprechenden Passagen aus dem geltenden Gesetz aus.

2. Der VCD begrüßt die neu eingeführte strikte Trennung zwischen Leistungserbringer und Besteller (§§ 8 ff); sonst entstünden massive Interessenkonflikte. Zur Stärkung der gesellschaftlichen und besonders der Fahrgastinteressen sollte aber die Einrichtung von Verkehrsbeiräten bei allen Aufgabenträgerorganisationen verpflichtend vorgeschrieben werden, zumal von dort Informationen eingebracht werden können, über die die vorwiegend autofahrenden kommunalen Entscheider meist nicht verfügen.

3. Die verbindliche Fortschreibung der Nahverkehrspläne in regelmäßigen Abständen ist (anders als nach § 14 Abs. 5 des Entwurfs) beizubehalten; allerdings muss das Verfahren zu den ausgeschriebenen Leistungszeiträumen der Bestellungen passen. Beide Verfahren stehen zur Zeit unkorreliert nebeneinander, was schon dazu geführt hat, dass Leistungen ausgeschrieben und bestellt wurden, bevor sie im NVP-Verfahren diskutiert werden konnten. Bei der Vergabe von ganzen Linienbündeln ist dies ein ernstes Problem, da man Teilleistungen nicht einfach umbestellen kann.

Der VCD empfiehlt, die Liste der beim NVP zur Anhörung Berechtigten zu erweitern; die Fahrgast- und Verkehrsverbände sind als Anhörungsberechtigte im PBefG nicht erwähnt, die Frauenbeauftragten sind gegenüber dem geltenden Gesetz herausgefallen.

Wir gehen neue Wege



Nachtrag

Im Nachtrag zu seiner ersten Stellungnahme begrüßt es der VCD Hessen ausdrücklich, dass der Begriff "Partnerschaftsmodell" nicht mehr vorkommt. Er regt an, die Finanzierungsmodalitäten dahingehend zu ändern, dass die Landkreise ihr Mitspracherecht bei Einzelleistungen im Regionalverkehr auf ihrem Gebiet verlieren. Stattdessen sollte die organisatorische und finanzielle Verantwortung beim Verbund bleiben. Sonst wird es weitere peinliche Provinzposen geben wie z.B. bei (Ab)Bestellungen von Zügen zwischen Wetteraukreis und Kreis Gießen.

Außerdem regt der VCD die gesetzliche Verankerung einer Schlichtungsstelle Nahverkehr nach nordrhein-westfälischem Vorbild an. Bei der Wahrnehmung ihrer Rechte sind die Fahrgäste in der Regel auf kompetente und engagierte Unterstützung angewiesen.

(21. Januar 2005)



Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 10 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Herrn Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Rüdiger Hermanns, MdL
Schlossplatz 1 - 3

Ihre Nachricht vom: 24.05.2005

Unser Zeichen: DB770000-617 Di/KI
Durchwahl: (0611) 1702-12
e-mail: dieter@hess-staedtetag.de

65183 Wiesbaden

Datum: 17.06.2005

emg 29.06.05

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

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Abgeordneter Hermanns,

zu dem betreffenden Gesetzentwurf, dem betreffenden Antrag und dem zusätzlich eingereichten Fragenkatalog nehmen wir wie folgt Stellung:

A) Zum Verfahren

Das seitens des Hessischen Landtags gewählte Verfahren ist unüblich und lässt es nur schwerlich zu, der Bedeutung dieses Gesetzes angemessen Rechnung zu tragen.

Wir kritisieren (siehe Beteiligungsgesetz), dass

- die Fristen viel zu kurz gesetzt sind,
- der Gesetzentwurf der Landesregierung sich nicht mit der Position des Städtetags in der Regierungsanhörung auseinandersetzt.

B) Zum Inhalt des Gesetzes

1. Vorbemerkung

Der Hessische Städtetag ist mit den Grundstrukturen des Gesetzentwurfes einverstanden. Gleichwohl ist zu bedauern, dass sich die Anregungen und die Kritik, die der Städtetag zu dem Referentenentwurf geäußert hatte, in dem Gesetzentwurf der Landesregierung – mit einer Ausnahme von Gewicht – kaum niederschlagen.

Der wichtigste Punkt unserer Kritik, der unabhängig von seiner genauen rechtlichen Zuordnung inhaltlich mit diesem Gesetz zusammenhängt, bezieht sich auf die rechtlichen Vorgaben zur Ausschreibung für die Kommunen als Besteller (ausführlich dargestellt zu § 9 E-ÖPNVG¹).

2. Im Einzelnen

Zu § 2 Abs. 1:

Gemessen an den tatsächlichen Verhältnissen ist die Definition des öffentlichen Personennahverkehrs als überholt anzusehen. Nachdem sich die Deutsche Bahn in Verfolgung ihres "Metropolen-Konzepts" weitgehend aus der Fläche in Hessen, insbesondere aus Mittelhessen, zurückgezogen hat, wird ganz Hessen überwiegend mit Regionalverkehren bedient. Im Zweifel dürfte es deshalb inzwischen auch Züge geben, in denen die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reichweite von 50 km oder die gesamte Reisezeit von einer Stunde übersteigt. Auch in der Begründung (zu § 6 Abs. 1) wird festgestellt, dass Häufigkeit und Aktionsradius der Mobilität deutlich angestiegen sind.

Wir empfehlen daher, die Definition, die auch in den in der Begründung genannten bundesrechtlichen Grundlagen erforderlich erscheint, anzupassen.

¹ Künftig sind Bestimmungen ohne Angabe des Gesetzes solche des E-ÖPNVG

Zu § 2 Abs. 2:

Die Abgrenzung zwischen regionalem und lokalem Personennahverkehr ist insoweit unscharf, als neben dem Kriterium der Überschreitung der Gebietsgrenze des Aufgabenträgers noch das Kriterium des "bedeutenden regionalen Charakters" erforderlich ist, um von einem Regionalverkehr auszugehen. Angesichts dieses unbestimmten Rechtsbegriffs können sich die für die Regionalverkehre zuständigen Aufgabenträger ihrer finanziellen Verantwortung entziehen. Sie benötigen nur die simple Erklärung, dass die eine oder andere Verkehrsleistung über die Gebietsgrenze hinaus regional unbedeutend sei, also überwiegend lokalen Charakter habe.

Wir schlagen deshalb vor, die letzten Worte *"und deren regionaler Charakter bedeutend ist"* (§ 2 Abs. 2 Nr. 2) zu streichen.

Zu § 3:

Die Definition der Ziele des öffentlichen Personennahverkehrs zu straffen, ist grundsätzlich positiv. In der nunmehr vorgelegten Definition fehlen jedoch der Daseinsvorsorgeansatz des ÖPNV und die Hervorhebung der besonderen Bedeutung allgemein und in der Fläche. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

"Der Öffentliche Personennahverkehr ist unverzichtbarer Teil des Gesamtverkehrssystems und sichert die Mobilitätsbedürfnisse Aller i. S. der Daseinsvorsorge. Ziel ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr als eigenständige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist möglichst flächendeckend, leistungsfähig und effizient zu gestalten."

Zu § 4 Abs. 5:

Nach unserer Auffassung sind nicht nur Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif), sondern weitergehend sollte landesweit wie in anderen Bundesländern ein einheitliches Tarifsystem angestrebt werden. Auch wenn die Formulierung im

Gesetzentwurf der Landesregierung diesem Gedanken näher kommt als der ursprüngliche Text im Referentenentwurf, genügt die gewählte Formulierung nicht unserer Vorstellung.

Darüber hinaus halten wir es für sinnvoll, auch Übergangstarife zwischen den hessischen Verkehrsverbänden und außerhessischen Verkehrsverbänden anzustreben. Als Beispiele seien hier genannt die Beziehungen der Räume Dillenburg/Haiger zu Siegen, Kassel zu Südniedersachsen, Rhein-Main-Gebiet zu Aschaffenburg oder Mainz/Rheinhessen. Auch wenn hier teilweise schon Ansätze vorhanden sind, sollte dies als ausdrücklicher Auftrag in das Gesetz übernommen werden.

Zu § 5 Abs. 2 und Abs. 3:

- § 5 Abs. 3 Satz 2 des Gesetzentwurfs sollte wie folgt gefasst werden:
"Die Landkreise haben diese Verkehre bei ihrer Planung zu berücksichtigen und mit zu finanzieren, soweit sie Eingang in den lokalen Nahverkehrsplan gefunden haben."
Dies könnte z. B. dergestalt umgesetzt werden, dass die Aufwendungen kreisangehöriger Gemeinden für den eigenen ÖPNV im Rahmen der an die lokalen Nahverkehrsorganisationen zu entrichtenden Beiträge angerechnet werden.
Alternativ könnte auch daran gedacht werden, diese Gemeinden direkt in die Förderung durch das Land im Rahmen des § 12 des Gesetzentwurfes einzubeziehen.
- § 5 Abs. 3 Satz 3 sollte ersatzlos gestrichen werden.

Kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger sind, können im Einverständnis mit dem Landkreis freiwillig Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen. Die Landkreise haben diese Verkehre bei ihrer Planung zu berücksichtigen. Hieraus erwächst jedoch keine Verpflichtung der Aufgabenträger, diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren.

Nach Kenntnis der Geschäftsstelle sind die kreisangehörigen Gemeinden regelmäßig in die lokalen Nahverkehrsorganisationen – Aufgabenträgerorganisationen – integriert (siehe

§ 6 Abs. 1 Satz 5: "Kreisangehörige Gemeinden können mit ihrer Zustimmung an der lokalen Nahverkehrsorganisation beteiligt werden").

Weigern sich kreisangehörige Gemeinden der lokalen Nahverkehrsorganisation beizutreten, droht ihnen eine Erhöhung der Kreisumlage. Geht man davon aus, dass die Aufgabenträgerschaft (§ 5 Abs. 1) pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe ist, wäre es durchaus denkbar, dass die Landkreise die ihnen aus der Trägerschaft entstehenden Kosten über die Kreisumlage abwälzen.

Je nach Ausgestaltung vor Ort sind die kreisangehörigen Gemeinden indirekt über Zweckverbände oder Gesellschaften nach privatem Recht zu Trägern des ÖPNV geworden. Sie sind damit Kostenträger, ohne dass für diese – neue – Aufgabe nach dem Gesetzentwurf ein Kostenausgleich vorgesehen ist.

Soweit diese Gemeinden darüber hinaus freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen (gemäß § 5 Abs. 3), sind sie doppelt benachteiligt. Denn sie müssen neben den Defiziten des eigenen öffentlichen Personennahverkehrs Defizite, Verwaltungskosten und ähnliche Kosten der lokalen Nahverkehrsorganisation mittragen, ohne dass im Zweifel Verbesserungen im örtlichen Verkehrsangebot eingetreten sind.

Die Regelung, dass die Landkreise diese Verkehre bei ihrer Planung zwar zu berücksichtigen haben, ihnen hieraus jedoch keine Verpflichtung erwächst, diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren (siehe § 5 Abs. 3), stellt eine krasse Benachteiligung der kreisangehörigen Gemeinden gegenüber ihren Landkreisen dar. Denn diese genießen als Aufgabenträger einerseits in großem Umfang die Zuweisungen des Landes (siehe § 12), andererseits haben sie auch noch in erheblichem Maße die anderen kreisangehörigen Gemeinden in die Finanzierung eingebunden.

Zu § 6 Abs. 1 Satz 2:

Nach dem Wort "teilweise" sollten die Worte "auf bestimmte Zeit" eingefügt werden. Eine unbefristete Aufgabenübertragung könnte dazu führen, dass die lokale Nahverkehrsorganisation mit der Zeit ein Eigenleben entwickelt, das mit den Interessen des Aufgabenträgers ganz oder teilweise nicht mehr vereinbar ist.

Zu § 6 Abs. 1 Satz 4 (alt):

Entsprechend den Vorstellungen des Hessischen Städtetages hat die Landesregierung ihre Absicht aufgegeben, den kreisangehörigen Aufgabenträgern – das heißt den Sonderstatusstädten – im Rahmen einer "Soll-Vorschrift" vorzuschreiben, mit den jeweiligen Landkreisen eine gemeinsame lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einzurichten.

Der Hessische Städtetag bedankt sich ausdrücklich für diese verkehrs- und ordnungspolitisch richtige Entscheidung der Landesregierung.

Zu § 6 Abs. 2:

Bei der Aufzählung der Verkehrsverbünde wird, wie bisher im Gesetz verankert, die Option eines mittelhessischen Verkehrsverbundes vermisst. Sie sollte weiterhin bestehen bleiben. Darüber hinaus sollte die Freiwilligkeit in der Zuordnung der Aufgabenträger zu den Verbundstrukturen grundsätzlich festgeschrieben werden.

Zu § 7 Abs. 4:

Die lokalen Nahverkehrsorganisationen sollen rechtzeitig an der Entscheidungsfindung der Verkehrsverbünde zu wichtigen Vorhaben beteiligt werden. Dies war bisher überwiegend bei Beteiligungsfristen von zum Teil unter vier Wochen nicht der Fall.

Zu § 9:

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips, um einen fairen Wettbewerb im ÖPNV zu ermöglichen.

Der Hessische Städtetag wendet sich jedoch gegen eine strikte und ausnahmslose Einführung des Wettbewerbs im ÖPNV. Da Ministerium befürwortet dies aber, wie aus der Begründung zum Gesetzentwurf mehrfach ersichtlich. Der Hessische Städtetag ist mit dem Deutschen Städtetag der Auffassung, dass aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und den zu erwartenden Vorgaben der Europäischen Union –

kürzlich hat die Kommission einen neuen Entwurf für eine Verordnung zur Ablösung der Verordnung 1191/69 auf den Weg gebracht – die Städte ein Wahlrecht haben sollten, ob sie gemeinwirtschaftliche Leistungen im Wettbewerb vergeben wollen oder diese selbst bzw. durch eigene Unternehmen ("in house") durchführen lassen.
Insofern steht der Städtetag auch positiv zu dem Antrag der SPD-Landtagsfraktion.

Zu § 11 Abs. 2:

Die Bestimmung des § 11 Abs. 2 sollte gestrichen werden. Zudem sollte klargestellt werden, dass der hessische Gesetzgeber nicht beabsichtigt, den Status quo der bisherigen Finanzierung des NVV in Frage zu stellen.

Im Straßenpersonenverkehr gibt es im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) zurzeit keine Umlage zur Finanzierung aller regionalen Verkehre. Es ist nicht sinnvoll, dass sich die Stadt Kassel an Zuschüssen im Raum Frankenberg beteiligt oder der Landkreis Hersfeld-Rotenburg an nicht gedeckten Kosten des Umlandverkehrs in Kassel. Die im NVV bisher übliche Finanzierung regionaler Straßenpersonenverkehre durch die Besteller, also neben dem NVV durch die begünstigten lokalen Aufgabenträger, sichert in erheblichem Maße wirtschaftliche Verkehrsangebote im Interesse der Nutzer und der Aufgabenträger und reduziert den Verwaltungsaufwand. Bei einer Umlagenfinanzierung müssten Verkehrsangebote im Aufsichtsrat des NVV beschlossen werden. Dabei wäre zu befürchten, dass die Interessen im Ballungsraum Kassel – die mit nur einer von sieben Stimmen vertreten wären – nicht angemessen berücksichtigt werden.

Zu § 12 Abs. 4 Satz 3:

Es sollten landeseinheitliche Kennzahlen und Größen vorgegeben werden, damit die mit den Verkehrsverbänden vereinbarten Ziele messbar nachvollzogen werden können (so in § 12 Abs. 4 Satz 3 vorgesehen).

Zu § 12 Abs. 5:

Hier sollte zunächst einmal konkret aufgenommen werden, dass die Zuwendungen nur an die Aufgabenträger gewährt werden.

Darüber hinaus sollten wie mit den Verkehrsverbänden (nach § 12 Abs. 4) auch mit den Trägern der lokalen Verkehre mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen getroffen werden. Auch die Träger der lokalen Verkehre benötigen Planungssicherheit, die mit der Formulierung des Gesetzentwurfs nicht ansatzweise gewährleistet ist. Diese Forderung ist besonders wichtig vor dem Hintergrund, weil aus der Begründung zu dem Gesetzentwurf folgt, dass die konkrete Höhe der Mittel durch den Landeshaushalt bestimmt wird, sich also jährlich ändern kann.

Zu § 13:

Es fragt sich ob für diese Abwägungsvorschrift neben dem bundesgesetzlichen Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 6 BauGB) noch Raum ist.

Zu § 14 Abs. 2:

die Worte "mit Prioritätensetzung" sollten gestrichen werden (§ 14 Abs. 2 Nr. 7). Die Erfahrungen haben gezeigt, dass bei den mittelfristig angelegten Investitionsprogrammen eine flexible Handhabung notwendig ist.

Zu § 14 Abs. 5²:

Auch wenn die kreisangehörigen Städte und Gemeinden regelmäßig in irgendeiner Form an den lokalen Nahverkehrsorganisationen beteiligt sind, sollte ihnen ausdrücklich ein gesetzliches Anhörungsrecht bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes eingeräumt werden.

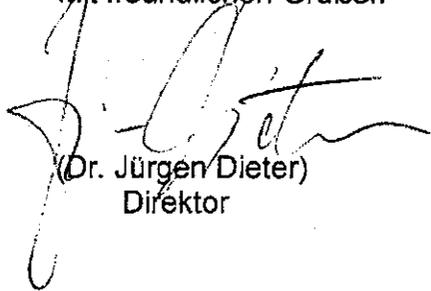
C) Beantwortung der Fragenkataloge aus den Fraktionen

Der Städtetag wird die Fragenkataloge der Fraktionen beantworten, soweit ihm trotz der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit die Mitgliedstädte einschlägige Antworten übermittelt haben werden.

² im Gesetzentwurf versehentlich als Abs. 3 gekennzeichnet

Wir bitten, unsere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge in den Beratungen des Hessischen Landtags zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Jürgen Dieter)
Direktor