



16. Wahlperiode

# HESSISCHER LANDTAG

## Stenografischer Bericht

– ohne Beschlussprotokoll –

24. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr

30. Juni 2005, 10.05 bis 14.10 Uhr

### Anwesend:

Vorsitzender Abg. Rüdiger Hermanns (CDU)

### CDU

Abg. Michael Boddenberg  
Abg. Volker Hoff  
Abg. Brigitte Kölsch  
Abg. Judith Lannert  
Abg. Dr. Walter Lübcke  
Abg. Klaus Peter Möller  
Abg. Frank Williges

### SPD

Abg. Uwe Frankenberger  
Abg. Lothar Klemm  
Abg. Hildegard Pfaff  
Abg. Bernd Riege  
Abg. Silke Tesch  
Abg. Sabine Waschke

### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Evelin Schönhut-Keil  
Abg. Mathias Wagner (Taunus)

### FDP



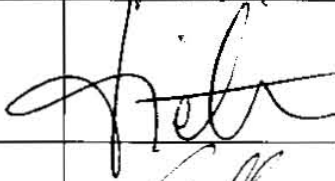
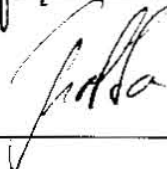
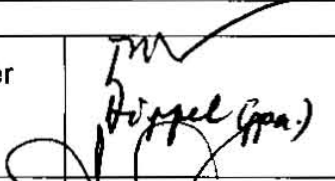
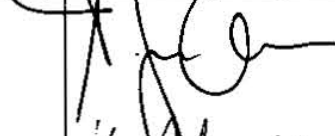


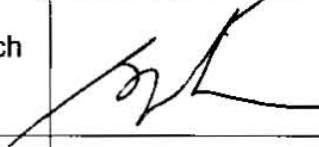
Abg. Dieter Posch



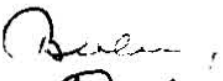
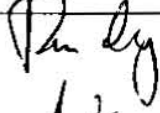
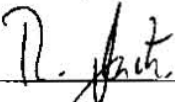


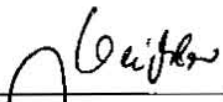
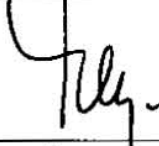

FraktAssin Köhler (Fraktion der CDU)  
 FraktAss Martin (Fraktion der SPD)  
 FraktAss Dr. Dapp (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
 FraktAssin Franz-Stöcker (Fraktion der FDP)

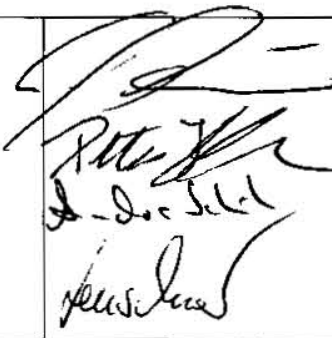
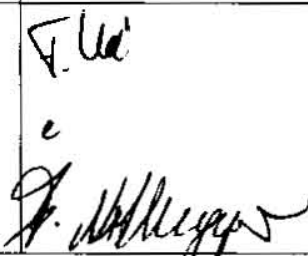


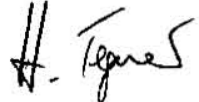
### Landesregierung:

Name	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde	Unterschrift
Jung	MR	StK	Michael Jung
Gesell	OABin	HMWVL	Peter Gesell
Ransch	MR	HMWVL	Wolfgang Ransch
Güttler	Mdgt	HMWVL	Güttler
CHIEL	Minister	"	CHIEL
Hofmann	OAK	HMdF	Hofmann
Schulz	Md	"	Schulz
Holler	Ref	BBH	Holler
Abeln	StS	HM WVL	Abeln

## Anzuhörende:

Institution	Name	Unterschrift
Hessischer Landkreistag	Landrat Rolf Gnadi, Geschäftsführender Direktor Gerrit Kaiser,  Referatsleiter Lorenz Wobbe	 
Hessischer Städtetag	Dr. Jürgen Dieter	
Hessischer Städte- und Gemeindebund	Herr Grobba	
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie		
Geschäftsführer des NVV	Thomas Rabenmüller Herr Dippel	 Dippel (ppa.)
Geschäftsführer des RMV	Geschäftsführer: Volker Sparmann;  Prokurist: Hartmut Achenbach;  Justiziar: Arnd Wilhelm	  
traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH	Hans Jörg von Berlepsch	
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH		
Münchener Verkehrs- und Tarifverbund		
ESWE Verkehrsgesellschaft Lokale Nahverkehrsgesellschaft LNG Wiesbaden		

Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Bundesland Hessen	Dr. Klaus Vornhusen Jost Knebel (Regionalleiter Stadtverkehr Hessen)	 
Connex Verkehr	Herr Röser	
Hessische Landesbahn GmbH	Herr Berking	
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Hessen	Vorsitzender Michael Budig Herr RA Reiner Metz	 
Fachverband Omnibusverkehr LV Hessen	Vorsitzender Frölich	
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e.V.	1. Vorsitzender: Herr Dipl. Kfm. Dieter Beth; Geschäftsführer: Herr Jörg Geißler	 
Abellio Beteiligungsgesellschaft mbH	Wolfgang Meyer	
Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern	Geschäftsführer des Geschäftsfeldes Standortpolitik I Herr Dr. Hans-Peter Debling	
Dr. Christian Jung, LL.M. Becker, Büttner, Held Rechtsanw., Wirtschaftspr., Steuerber.	Dr. Christian Jung Dr. Michaels	

<p>TRANSNET Zentrale Frankfurt/Main</p>	<p>Dirk Schlömer RA Peter Henke Andreas Schäfer Stefan Leuschner</p>	
<p>ver.di Hessen Fachbereich Verkehr</p>	<p>Frank Haindl Harald Wagner Fritz Nothegger</p>	
<p>Geschäftsführer der Schlichtungsstelle Nahverkehr NRW</p>	<p>Christian Schirmer Melanie Schliebener</p>	
<p>Verbraucherzentrale Hessen e. V.</p>	<p>Jutta Gelbrich</p>	
<p>Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Fahrgastbeirat</p>		
<p>Pro Bahn Landesverband Hessen e.V.</p>	<p>Dr. Gottlob Gienger</p>	
<p>Pro Bahn &amp; Bus e.V.</p>		
<p>VCD Landesverband Hessen e. V.</p>	<p>Herr Peter Schütz</p>	
<p>Mehr Bahnen Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr</p>	<p>Herr Tegner</p>	
<p>Allianz Pro Schiene</p>		

Sprecher des BUND LAK Verkehr Hessen	Harald Hoppe	
ADFC Hessen	Volker Gerstein	

Protokollierung: RDirin Heike Schnier  
Dr. Hildegard Müller  
Gertrud Schröder-Djug

**Öffentliche Anhörung** zu dem

**Gesetzentwurf**  
**der Landesregierung für ein Gesetz zum öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG)**  
– Drucks. [16/3880](#) –

und zu dem

**Antrag**  
**der Fraktion der SPD betreffend Erhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs durch marktorientierte Direktvergabe**  
– Drucks. [16/3753](#) –

hierzu:

Fragenkataloge der Fraktionen

Stellungnahmen der Anzuhörenden  
– Ausschussvorlage WVA/16/42 –

(Teil 1, 2, 3, 4 und 5 verteilt an Mitgl. WVA, RH und Fraktionen am 21.06., 22.06., 28.06. und 30.06.2005)

**Vorsitzender:** Ich begrüße Sie alle zu unserer heutigen 24. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, insbesondere die Anzuhörenden, die gekommen sind, um uns zu informieren. Die einzelnen Institutionen wurden in Absprache zwischen den Fraktionen eingeladen. Ich schlage vor, die Anhörung in verschiedenen Blöcken abzuwickeln. Ich rufe zunächst die kommunale Seite auf: Landkreistag, Städtetag, Städte- und Gemeindebund.

Herr **Wobbe:** Herr Vorsitzender! Ich spreche für den Hessischen Landkreistag. Wir bedanken uns für die Einladung und die Möglichkeit, über unsere umfangreiche Stellungnahme hinaus ein kurzes Statement abzugeben. Wir haben uns im Oktober letzten Jahres im Rahmen der Ministeriumsanhörung schon einmal zu dem Gesetzentwurf erklärt. Bei dem Abgleich der beiden Vorlagen haben wir mit Freude festgestellt, dass einige unserer Anregungen aufgegriffen worden sind. Allerdings gibt es noch an der einen oder anderen Stelle Nachbesserungsbedarf.

Insgesamt halten wir die Novellierung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes angesichts des Ziels der Stärkung des Personennahverkehrs bei gleichzeitig wachsendem Zwang zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte für einen notwendigen Schritt zu mehr Marktorganisation und Effektivität.

Die beabsichtigte Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen durch die stringente Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips wird begrüßt.

Das ist aus unserer Sicht alles in Ordnung, auch hinsichtlich der Zielorientierung. Aber: Wir sagen Ja zum Wettbewerb, jedoch unter Berücksichtigung von Standortfaktoren. Das Problem ist, wenn man sich allein auf den Wettbewerb konzentriert, wird man die größten Erfolge dort erzielen, wo man mit relativ geringem Kostenaufwand Kundenpotenziale anspricht und befördert. Das hat aber gleichzeitig zur Folge, dass räumlich entlegene Landesteile nur mit einem vergleichsweise hohen Aufwand – auch kostenmäßig – erschlossen werden können. Das birgt die Gefahr, dass die in immer geringerem Maße zur Aufgabenerfüllung zur Verfügung stehenden Finanzmittel nur noch in die Verkehrswege investiert werden, die betriebswirtschaftlich den höchsten Kosten-Nutzen-Effekt haben. Das ist das eine.

Der zweite Schwerpunkt, die Frage der Finanzierung, schließt sich an. Wir befürchten, dass mit der Neuregelung der §§ 11 und 12 eine Verschiebung der politischen Verantwortlichkeit und Zuständigkeit für den ÖPNV zum Ausdruck kommt: weg vom Land und hin zu den kommunalen Auftraggebern. Die Pflicht des Landes an der Erfüllung der Aufgabe mitzuwirken, die Aufgabenträger zu unterstützen und insbesondere die finanziellen Grundlagen des ÖPNV zu sichern, könnte durch die Gesetzesvorlage relativiert werden. Da dies nicht hingenommen werden kann, sagen wir: In dem ÖPNV-Gesetz ist unter dem Gesichtspunkt des Konnexitätsgrundsatzes eine ausreichende, eine zeitlich beständige und eine verlässliche Finanzierungszusage des Landes zu berücksichtigen. Wir fordern folgende Mindestregelung: Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des ÖPNV – und jetzt kommt das Entscheidende – unter der Voraussetzung der Gewährung ausreichender Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.

Das korrespondiert mit einer Regelung in § 12. Dort ist eine Generalklausel vorgesehen, nach der das Land den Aufgabenträgerorganisationen Zuwendungen gewährt. Wir sagen: Dieser Regelung fehlt es ein wenig an Transparenz. Denn unklar bleibt insbesondere, ob das Land die Bundesmittel in voller Höhe weiterleiten muss.

Der letzte Punkt ist die gebotene Zusammenarbeit der Aufgabenträgerorganisationen. Dort würden wir uns wünschen, wenn das Gesetz die Zusammenarbeit zwischen den lokalen Nahverkehrsorganisationen bei Landkreisen und kreisangehörigen Aufgabenträgerorganisationen etwas stringenter formulieren würde. Das ist in der Praxis zuweilen etwas problembelastet. Deswegen würden wir uns in § 6 Abs. 1 Satz 3 die Formulierung „sollen“ statt „können“ wünschen: Benachbarte Aufgabenträger „sollen“ eine gemeinsame lokale Nahverkehrsorganisation ... einrichten, ...

Das sind in aller Kürze die wichtigsten Punkte. Alles Weitere können Sie in den 27 Seiten unserer Stellungnahme nachlesen.

Herr **Dr. Dieter**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Der Hessische Städtetag hat eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt und die wichtigsten Punkte stichwortartig genannt:

Wir streben einen landesweit geltenden Tarif an, aber weitergehend sollte wie in anderen Bundesländern landesweit ein einheitliches Tarifsysteem gelten.

Wir wollen auch Übergangstarife zwischen hessischen und außerhessischen Verkehrsverbänden haben.



Wir weisen auf die Benachteiligung der kreisangehörigen Städte gegenüber den Landkreisen in § 5 Abs. 3 hin, die ich zu berücksichtigen bitte.

Zu § 6 Abs. 1 Satz 2 haben wir ausgeführt: Wir wollen, dass die Aufgabenübertragung an die lokale Nahverkehrsorganisation nur eine bestimmte Zeit gilt, um zu verhindern, dass die lokale Nahverkehrsorganisation ein Eigenleben entwickelt.

Wir bedanken uns für die verkehrs- und ordnungspolitisch richtige Entscheidung, den Sonderstatusstädten nicht im Rahmen einer Sollvorschrift vorzuschreiben, mit den jeweiligen Landkreisen eine gemeinsame lokale Nahverkehrsorganisation zu begründen, und wünschen uns auch, dass diese Vorschrift nicht in irgendeiner anderen Form wiederkehrt und doch noch in das Gesetz aufgenommen wird.

Zu § 12 Abs. 4 Satz 3 sollten landeseinheitliche Kennzahlen und Größen vorgegeben werden.

Zu § 12 Abs. 5 würden wir uns wünschen, die Zuwendungen nur den Aufgabenträgern zu gewähren. Außerdem sollten mit Verkehrsverbänden wie auch mit anderen Trägern lokaler Verkehre mehrjährige Finanzierungsvereinbarungen getroffen werden.

Das waren wesentliche Punkte aus unserer Stellungnahme, die Sie im Einzelnen nachlesen können. Der wichtigste Punkt ergibt sich aus der Beantwortung verschiedener Fragen, die uns gestellt worden sind, auch wenn er nicht unmittelbar Eingang in das Gesetz gefunden hat. Wir haben keine prinzipiellen Bedenken gegen das Besteller-Ersteller-Prinzip, wie es im Gesetz festgelegt ist. Aber wir wollen nicht, dass zusammen mit diesem System gegebenenfalls auch außerhalb des Gesetzes durch entsprechende Erlasse und weitere Vorgaben ein Wettbewerb eingeführt wird, wie er in dieser Weise nur für Hessen vorgesehen ist – im Gegensatz zu den 15 anderen Bundesländern. Sie wissen, dass alle Bundesländer außer Hessen eine andere Einschätzung zu der europäischen Regelung und Rechtsetzung in Bezug auf Wettbewerb haben.

Wir wenden uns gegen eine strikte und ausnahmslose Einführung des Wettbewerbs, wie es aus unserer Sicht vom Ministerium in Auslegung europäischen Rechts befürwortet wird. Wir sind mit dem Deutschen Städtetag, zahlreichen anderen Organisationen und Fachleuten aus der Rechtswissenschaft der Meinung, dass aufgrund der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs die Kommunen selbst darüber entscheiden sollten, inwieweit sie ihre kommunalen Erstellergesellschaften beauftragen. Wir gehen davon aus, dass in dieser Frage eine für unsere Rechtsposition günstige Entscheidung der Kommission durch einen neuen Entwurf demnächst ansteht. Wir hielten es für fatal, wenn nur in Hessen die kommunalen Erstellergesellschaften in einen Wettbewerb gezwungen würden, der sie alleine stellt, während alle anderen kommunalen Erstellergesellschaften bundesweit nicht in diese Rolle kommen.

Das beantwortet die Fragen der Fraktionen zu diesem Punkt, mit dem sich nahezu alle Fragenkataloge beschäftigt haben. Im Übrigen verweisen wir zu den Fragenkatalogen auf die schriftliche Stellungnahme zu den einzelnen Positionen.

Ich will noch den Hinweis geben, dass verschiedene Fragen, die eine politische Zielrichtung haben, von uns nicht abschließend beantwortet werden können, weil sie Gremienentscheidungen voraussetzen, um die Position des Städtetags breit zu untermauern. Dazu war die Zeit zu kurz.

Herr **Grobba**: Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Der Hessische Städte- und Gemeindebund hat in seiner Stellungnahme das vorliegende Gesetz wegen seiner klaren Strukturierung und seiner Vorgaben im Wesentlichen begrüßt. Aber – das haben auch die Vorredner betont – wir sind nicht mit der Stellung der kreisangehörigen Kommunen in diesem Gesetz zufrieden. Wir sind definitiv keine Aufgabenträger und deshalb nicht unmittelbar von den ausschreibungsrechtlichen Regelungen betroffen, haben aber aufgrund der Festlegung der Rolle der kreisangehörigen Kommunen überhaupt keinen Einfluss – außer Zahlmeister zu sein.

Auch die Finanzierungsregelungen der §§ 11 und 12 in der neuen Fassung, die Streichung von § 9 in der alten Fassung verdeutlichen, dass die Gemeinden nicht mehr unmittelbar Zuwendungsempfänger sind, sondern lediglich die Aufgabenträger im Wesentlichen über die Kreisumlage finanzieren, ohne dass irgendeine Regelung im Gesetz eine direkte Mitsprachemöglichkeit eröffnet. Das wird von uns strikt abgelehnt.

Die schon angesprochene Einführung des Ersteller-Besteller-Prinzips betrifft uns nicht, da wir keine Aufgabenträger sind und insofern nicht unter diese Beschränkung fallen. Wir sind aber der Auffassung, dass durch die bestehenden ausschreibungsrechtlichen Regelungen eine weitere spezialgesetzliche Regelung im ÖPNV-Gesetz nicht erforderlich ist. Die übrigen Rechtsmaterien regeln dieses Prinzip schon umfassend.

**Vorsitzender**: Wir kommen zur Fragerunde zu diesem Block.

Abg. **Dieter Posch**: Ich habe eine Frage an den Landkreistag. Sie haben auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen und dort gesagt, dass das Thema Wettbewerb unter Berücksichtigung der Standortfaktoren beurteilt werden müsste. In Ihrer Stellungnahme heißt es:

Daher ist ein korrigierender, übergeordneter regional- und insbesondere strukturpolitischer Ansatz zusätzlich im Gesetz zu verankern.

Was heißt das? Sind Sie der Auffassung, dass in bestimmten Fällen nicht ausgeschrieben werden soll und eine Direktvergabe erfolgen soll? Mit diesem allgemeinen Hinweis programmatischer Art kann ich relativ wenig anfangen.

Meine zweite Frage an den Städtetag geht in eine ähnliche Richtung. Herr Dr. Dieter, Sie haben eben noch einmal den angeblichen Sonderweg des Landes Hessen problematisiert, die EuGH-Rechtsprechung etc. Sind Ihre Ausführungen so zu verstehen, dass der Städtetag seinen Mitgliedsstädten und -gemeinden empfehlen würde, nicht auszuscheiden, sondern direkt zu vergeben? Denn Sie haben lediglich problematisiert, ohne eine konkrete Aussage zu treffen.

Herr **Gnadt**: Herr Vorsitzender! Ich bin im Präsidium des Landkreistags und möchte auf die Fragen an Herrn Wobbe antworten. Herr Abg. Posch, die Stellungnahme des RMV geht in Bezug auf die Bejahung des Wettbewerbs am weitesten. Die darin niedergelegten präzisen Auffassungen decken auch unsere Einstellung. Der Hinweis in unserer Stellungnahme, den Sie angesprochen haben, versteht sich ein Stück weit in Anerkennung der Sorgen, die kommunale Verkehrsbetriebe haben, wobei wir nicht zu der Kon-

sequenz kommen, dass sie Sonderwege im Ausschreibungsverfahren gehen können. In der Stellungnahme des RMV findet sich an einer Stelle wieder, dass man mit der Ausgestaltung von Ausschreibungsbedingungen gewisse Steuerungsmöglichkeiten in einem allerdings eng begrenzten Rahmen hat: Wie groß werden die Lose gestaltet? Werden mehrere Lose in ein Ausschreibungspaket gegeben?

Herr **Dr. Dieter**: Herr Abg. Posch, nach unseren Informationen wird in dieses zweifellos nicht ganz rechtssichere Fragengebilde sehr rasch Rechtsklarheit kommen, weil die EU dieses Thema erkannt zu haben scheint und jetzt an einer klarstellenden Richtlinie arbeitet. Wir rechnen damit, dass sich mit dieser Richtlinie die Rechtsfragen klären lassen, die vielleicht noch unsicher sein mögen. Allerdings sind wir der Überzeugung – das wird von den Experten auf diesem Fachgebiet breit getragen –, dass es nach dem geltenden Recht und den bestehenden Richtlinien möglich ist, die kommunalen Erstellergesellschaften unmittelbar zu bedenken. Wir wollen, wie das in anderen Bundesländern geschieht, dass dieser Spielraum für die jeweilige Bestellerkommune auch in Hessen besteht.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich will zu der grundsätzlichen Frage Wettbewerb ein paar Fragen stellen, insbesondere an den Landkreistag und den Städtetag. Soll Wettbewerb auf Dauer verhindert werden? Sie kennen die Position der CDU und des Wirtschaftsministers, die eindeutig in Richtung Wettbewerb wollen – möglicherweise ist das ein Teil Ihres Vorwurfs – und etwas forscher voranschreiten als andere. Jetzt ist die Frage, was am Ende der Interessenabwägung, die auch die kommunale Seite vorzunehmen hat steht. Der Minister argumentiert sehr häufig damit, dass es erhebliche Kosteneinsparungen gibt. Ich sage dazu einschränkend: Die Kommunen sind an anderer Stelle, was die Personalseite anbelangt, in einer schwierigen Situation, sodass man den positiven Saldo auf der Habenseite sicher nicht 1 : 1 übernehmen kann, da die kommunalen Träger das Problem haben, dass sie auf alten Personalgrößen sitzen, die sich nicht so schnell verschieben bzw. verändern lassen. Wie weit sind Sie mit eventuell notwendig gewordenen Verschiebungen, was die früheren Mitarbeiter in Unternehmen anbelangt, die mit der heute geringeren Leistung, die sie bringen müssen – auch quantitativ –, verbunden sind?

Noch eine Frage zu dem Stichwort „einheitliche Tarifsysteme“: Das ist ein Vorschlag, den ich auf den ersten Blick ganz gut finde. Wie stellt man sich das vor?

Es ist auch die Rede von einem mittelhessischen Verkehrsverbund, zu dem ich auch gerne ein paar Sätze gehört hätte. Warum soll das einen zusätzlichen Nutzen bringen, wenn es auf der anderen Seite die eine oder andere Überlegung gibt, möglicherweise einen hessenweiten Verkehrsverbund zu schaffen?

Herr **Gnadt**: Wie weit sind die kommunalen Betriebe – die meisten sind in Städten, die vom Städtetag betreut werden, einige auch bei uns – mit ihrer Vorbereitung auf den Wettbewerb? Für meine Begriffe ist die Organisationsentwicklung der kommunalen Verkehrsbetriebe noch nicht weit genug gediehen, um sich dem Wettbewerb zu stellen. Man hat die Stringenz, wie der Wettbewerb kommt, unterschätzt und hat sich teilweise zu viel Zeit gelassen. Es tut aber nichts zur Sache, dass diese Organisationsentwicklung jetzt durch den Druck der Veränderung stattfinden muss. Sie müsste auch zu ei-

nem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn der Zyklus des Gesetzes ein anderer wäre. Man steht immer vor der Problematik, dass Druck entsteht, und wenn Druck besteht, wird auch gehandelt. Aber zu Ihrer Frage: Die Umorganisation ist noch nicht flächendeckend gedingen. Einige erwischt es kalt. Aber auch einige mittelständische Unternehmen – z. B. Busunternehmer – sind nicht ausreichend vorbereitet und haben, so weit ich das übersehe, die Zeit noch nicht so genutzt, dass sie sich selbst umstrukturiert haben.

Der Mittelhessenverbund bringt überhaupt nichts. Sie sehen an verschiedenen Stellen der Stellungnahmen, dass das Solidarprinzip der Verbände auch einen Ausgleich zwischen Ballungsräumen und dem so genannten flachen Land bringt. Von der Mitgliedschaft im RMV profitiert ausdrücklich der mittelhessische Raum. Die einzelnen Verkehrsprodukte sind unterschiedlich ertragreich, sodass der mittelhessische Raum im Finanzierungssaldo nichts gewinnen würde, wenn er einen eigenen Verkehrsverbund aufmachen wollte, abgesehen davon, dass es dann zusätzliche Schnittstellenprobleme in den Übergangsbereichen gäbe.

Herr Abg. Boddenberg, Sie haben auch einen landesweiten Verbund angesprochen. Dabei entsteht die Problematik, dass mit zunehmender Größe die Urteilsfähigkeit der Mandatsträgerinnen und -träger über das Geschehen vor Ort schwindet. Je größer der Apparat ist, umso geringer ist die Urteilsfähigkeit, wo etwas stattfinden muss und soll. Wir haben im RMV 27 Gesellschafter. Das ist schon ein riesiges und sehr komplexes Gebilde. Aus der Sicht des normalen Mandatsträgers ist eine Menge zu tun, um den Nahverkehrsplan und alle Verästelungen zu überblicken. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein landeseinheitlicher Verbund demgegenüber zusätzliche Synergien und Vorteile bringt.

Herr **Dr. Dieter:** Herr Abg. Boddenberg, zunächst zum landesweiten Tarif. Wir wollen ein einheitliches System – landesweit. Diese Position haben unsere Mitglieder hierzu aufgebaut. Das kann ich jetzt nicht weiter erläutern. Wenn diese Forderung umgesetzt wird – damit haben Sie Recht, dem kann ich nicht widersprechen –, wird das Thema eines mittelhessischen besonderen Weges relativiert.

Zur Kosteneinsparung durch Wettbewerb gehen wir davon aus, dass kommunale Erstellergesellschaften selbstverständlich wirtschaftlich zu arbeiten haben, alle Möglichkeiten suchen müssen, Kosten einzusparen und sich an Indizes messen lassen müssen, die für andere Unternehmungen unter diesem Aspekt gelten.

Wir sehen aber nicht, dass so ein Wettbewerb auf Dauer die Strukturen so verändert, wie das optimal ist. Wenn die kommunalen Erstellergesellschaften durch den Wettbewerb weggefegt würden, werden andere an ihre Stelle treten, die auf Dauer keinesfalls niedrige Kosten garantieren. Wir halten im Gegenteil kommunale Erstellergesellschaften für Stabilisatoren im Wettbewerb, die auf Dauer dafür sorgen werden, dass durch die engen Beziehungen auch zu mittelständischen Unternehmen im Vergleich zu Großanbietern, mächtigen Konzernen, die dann auf den Markt treten, eher ein niedrigerer Preis gewährleistet wird und auch im Wettbewerb ein positives Klima bestehen kann, sprich: Oligopole Strukturen auf der Erstellerseite werden dadurch vermieden.

Deshalb warnen wir davor, den Wettbewerb als Allheilmittel für eine dauerhafte, nachhaltige Preissenkung anzusehen. Denn kurzfristige Effekte sind nicht entscheidend,

sondern die langfristige Entwicklung am Markt, die durch kommunale Erstellergesellschaften positiv beeinflusst wird.

Abg. **Mathias Wagner (Taunus)**: Zunächst möchte ich mich der Kritik des Hessischen Städtetags ausdrücklich anschließen. Herr Dr. Dieter, Sie schreiben:

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

Sie kritisieren außerdem, dass die Fristen viel zu kurz waren. – Ich darf Ihnen sagen, das sehen drei Fraktionen in diesem Hause genauso wie Sie, die Mehrheitsfraktion sieht das leider anders. Insofern teilen wir ausdrücklich Ihre Kritik, dass dieses Gesetz eine ausführliche – –

(Zuruf von der CDU)

– Wenn dort steht „der Hessische Landtag“, muss man schon sagen, wer die Entscheidung herbeigeführt hat.

Herr Dr. Dieter, Sie haben in Ihrer schriftlichen und in Ihrer mündlichen Stellungnahme gesagt, Sie haben Bedenken gegen den Ausschreibungswettbewerb. Lassen sich diese Bedenken im Ausschreibungswettbewerb heilen, oder würden Sie generell ein anderes Verfahren für die Vergabe von Verkehrsleistungen vorschlagen? Das würde uns sehr interessieren, weil wir prinzipiell eine positive Haltung gegenüber dem Ausschreibungswettbewerb haben. Welche Schwierigkeiten sehen Sie? Mich würden Ihre Bedenken interessieren und wie Sie sie im ÖPNV-Gesetz bearbeitet sehen wollen.

Zur Stellungnahme des Landkreistags habe ich eine Frage, was die Bedeutung des SPNV angeht. Auf S. 26 Ihrer Stellungnahme bedauern Sie, dass der SPNV aus den Zielbestimmungen herausgefallen ist. Wie wünscht der Landkreistag die Gestaltung und die Rolle des SPNV?

Sie schreiben auch, dass Sie sich wünschen, dass sich das Land über das bisherige Maß hinaus engagiert, was die Förderung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr angeht. Mich würde interessieren, wie wir das im ÖPNV-Gesetz bearbeiten können.

Herr **Dr. Dieter**: Herr Abg. Wagner, das werden wir nicht im Gesetz verankern können. Insofern ist die Rechtsposition des Landes zutreffend. Es ist nicht möglich, eine vorgegebene Situation, die durch Europarecht und verschiedene bundesrechtliche Vorgaben bestimmt ist, durch ein Landesgesetz zu ändern. Das ist, je nach Standpunkt, erfreulich oder bedauerlich. Deswegen verweise ich auf die Ausführungen, die ich dazu gemacht habe, insbesondere darauf, dass wir uns in der jetzigen Rechtssituation zu Hause fühlen – die anderen 15 Bundesländer auch – und auf entsprechende Rechtsetzungen in Bezug auf die europäischen Vorgaben positive Erwartungen setzen. Ich wiederhole also das, was ich gesagt habe.

Ansonsten will ich auf meine vorherigen Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog hinweisen. Sie haben verschiedene Fragen – Verankerung von Fahrgastrechten, Zielbestimmungen, ÖPNV – gestellt, die ich Ihnen gerne auf der Basis entsprechender Gremien-

beschlüsse beantworten würde. Das sind politisch ausgerichtete Fragestellungen. Meine persönliche Meinung kann ich Ihnen nicht darlegen, weil ich als Verbandsvertreter spreche und nur Abgestimmtes vortrage. Insofern fällt diese Position der kurzen Frist zum Opfer. Ich bitte um Nachsicht, dass ich das jetzt nicht liefern kann.

Herr **Gnadt**: Folgendes zur Bedeutung des Schienenverkehrs. Das Land muss eine Aussage treffen und eine demgemäße Politik unternehmen, das vorhandene Schienennetz als Rückgrat des ÖPNV anzunehmen und festzuschreiben. Wir sehen das ausdrücklich so: Das Schienennetz ist die Grundlage und das Rückgrat des ÖPNV, auch in Beziehung zum lokalen Nahverkehr. Wir sehen eine Korrelation zum Regionalisierungsgesetz. Wenn sich die knappen Kassen fortsetzen, ohne den Teufel an die Wand malen zu wollen, erwarten wir, dass mit der nächsten Novelle des Regionalisierungsgesetzes die Fahrgastmesszahlen – gegenwärtig: 500 – weiter nach oben geschraubt werden.

Diese Messzahl ist bei der letzten Novelle eingeführt worden. Dadurch gibt es Kostenverschiebungen und verkehrspolitische Verschiebungen, indem nämlich die Aufgabenträger gezwungen werden, den Bestand einzelner Strecken und Schienenbestellungen zu überdenken und, wenn es ihnen selber schlecht geht, das verkehrspolitisch Vernünftige zu unterlassen. Damit findet eine Verlagerung vom Regionalverkehr zum Lokalverkehr statt. Denn die dortige Bevölkerung muss weiterhin bedient werden. Das geschieht dann mit Mitteln des Lokalverkehrs, den die lokalen Aufgabenträger bezahlen müssen. Demgemäß muss das Land – so meinen wir das – seine Verkehrs- und Finanzpolitik so ausrichten, dass die Akzeptanz des Schienenverkehrs als Rückgrat des ÖPNV steigt. Das bedarf nach unserem Dafürhalten noch einer stärkeren Ausprägung im Gesetz. Damit müssen entsprechende finanzpolitische Garantien einhergehen.

Abg. **Hildegard Pfaff**: Zunächst drei Fragen an den Landkreistag. Ich möchte zunächst das, was Herr Kollege Posch aufgegriffen hat, ebenfalls ansprechen. Sie sagten vorhin: Wettbewerb Ja, aber unter Berücksichtigung von Standortfaktoren. Mir war Ihre Antwort nicht ausreichend, und ich würde gerne nachhaken. Heißt das, dass Sie eine Einschränkung dieses Wettbewerbs, wie er jetzt auch in Hessen praktiziert wird, anstreben, weil dadurch gegebenenfalls gerade in den ländlichen Räumen eine Benachteiligung verbunden sein kann, indem – im Klartext – große Anbieter die Verkehrsleistungen im ländlichen Raum als nicht attraktiv erachten und keine Angebote abgeben? Heißt das aus Ihrer Sicht, dass es wie in allen andern Bundesländern auch in Hessen eine Alternative geben sollte?

Meine zweite Frage zur Finanzierung: Sie fordern eine dauerhafte, verlässliche Finanzierungszusage hinsichtlich der Bundesmittel, der Regionalisierungsmittel. Wie sollte das nach Ihrem Vorschlag im Gesetz geregelt werden? Wollen Sie eine Festschreibung, dass die gesamten Bundesmittel auch für den ÖPNV an die Aufgabenträger durchgereicht werden, oder sind Sie mit der gegenwärtigen Situation zufrieden, dass ein Teil dieser Gelder nicht für den ÖPNV eingesetzt werden kann?

Meine dritte Frage zur Zusammenarbeit der Aufgabenträger: Wie stehen Sie zu der Regelung in § 14? Dort heißt es:

Kreisangehörige Aufgabenträger und der Landkreis, dem sie angehören, sollen einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen.

Das ist die Kompensation dafür, dass im ersten Entwurf die Organisationen eine gemeinsame LNG gründen sollten. Das findet sich in den Nahverkehrsplänen wieder.

Herr Dr. Dieter, Sie problematisieren den ausschließlichen Ausschreibungswettbewerb, wie er in Hessen praktiziert wird. Mich würde die Position des Deutschen Städtetags interessieren. Teilen Sie die Auffassung, dass neben diesem Ausschreibungswettbewerb eine weitere Alternative rechtssicher angeboten werden muss? Nach meiner Information lautet die Position des Deutschen Städtetags: Nach wie vor kann ein Aufgabenträger rechtssicher auch ein eigenes Unternehmen betrauen oder einen privaten Betreiber heranziehen.

Wie bewerten Sie den neuen Vorschlag der EU-Kommission, der mittlerweile vorliegt, die Nachfolgeverordnung der VO 1191, die im Juli beraten werden soll? Danach wird die Möglichkeit einer Inhouse-Vergabe, einer marktorientierten Direktvergabe oder eines Genehmigungswettbewerbs – all diese Fachbegriffe treffen im Kern dasselbe – vorgesehen, nach der Kommunen ihre Verkehrsleistungen selbst erbringen oder private Betreiber heranziehen können, unter Beachtung der Kriterien des Altmark-Urteils des EuGH. Wie bewertet der Hessische Städtetag diesen neuen Vorschlag, der jetzt im Geschäftsgang ist und bei dem das Verfahren wohl Ende 2006 – das ist zumindest das Zeitziel – abgeschlossen werden kann? Teilt der Städtetag unsere Auffassung, dass man zunächst einmal einen klaren Rechtsrahmen der EU abwarten sollte, bevor auf Hessenebene eine Novelle erfolgt, die im Kern den angelegten einseitigen Ausschreibungswettbewerb in einen Gesetzestext gießen soll?

Herr **Gnadi**: Frau Abg. Pfaff, Sie haben drei Fragen an mich gerichtet. Ich habe mich vorhin bei der Antwort auf die Frage des Herrn Abg. Posch kurz gefasst, weil ich nicht so viel Redezeit beanspruchen wollte. Jetzt muss ich weiter ausholen. Ein grundsätzliches Ja zum Wettbewerb; wir bejahen den Wettbewerb. Ich habe mich vorhin auf die Stellungnahme des RMV bezogen, die insoweit präziser als unsere ist, aber unsere Auffassung trifft. Danach sind auch wir der Meinung, dass nur in ganz wenigen Ausnahmefällen vom Wettbewerbsgebot abgewichen werden kann, und dass es große Komplikationen gibt, wenn man den Versuch unternehmen wollte, Mechanismen, Kontrollregelungen und Spielregeln zu schaffen, um ein Ausnahmegeflecht zu ermöglichen. Ich habe vorhin Folgendes angesprochen. Indem man als örtlicher Aufgabenträger gemeinsam mit seinem Verkehrsverbund die Lose konfigurieren kann, hat man eine gewisse Einflussmöglichkeit. Ich nenne zwei Beispiele:

Erstens. Es ist ein Unterschied, ob ich das Gebiet eines Landkreises in zwei oder in sechs Lose packe. Wenn ich für das Gebiet eines Landkreises sechs oder acht Lose bilde, gebe ich mehreren mittelständischen oder kommunalen Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, den Wettbewerb erfolgreich zu bestehen. Bilde ich wenige große Lose, begünstige ich Großanbieter. Schreibe ich alle Lose auf einmal aus, trifft es diejenigen, die keine Lose bekommen, hart. Strecke ich die Ausschreibung über verschiedene Zeiten, hat der Anbieter, der beim letzten Mal unterlegen ist, eine neue Chance.

Wir teilen aber die Auffassung des RMV, dass sich kommunale Verkehrsbetriebe daran gewöhnen müssen, bei Ausschreibungen unter Umständen im eigenen angestammten

Gebiet nicht zu fahren, aber in einem benachbarten, weil man, um das zu kompensieren, auch in benachbarten Regionen an Ausschreibungen teilnimmt, um dort Verkehrsleistungen zu erwerben. Was das mit der Unternehmereigenschaft und Eigenbedarfswirtschaft auf sich hat, ist eine andere Frage. Aber das ist damit gemeint.

Zweitens. Wenn ich beispielsweise für ein Gebiet sechs oder acht Lose bilde, sie gemeinsam ausschreibe und demjenigen einen Rabatt einräume, der alle Lose auf einmal zieht, begünstigt das wiederum die Großen. Also haben es die lokalen Aufgabenträger im Rahmen der Gesetze und der VOB-Bestimmungen ein Stück weit in der Hand, mittelstandsfreundliche oder mittelstandsfeindliche Ausschreibungsbedingungen zu schaffen.

Ich möchte noch darauf verweisen, dass durch den Wettbewerb natürlich auch die Qualität verändert wird.

Zu Ihrer Frage 2: Was verstehen wir unter „verlässlicher Finanzierung“? Zunächst halten wir Budgets für richtig, wenn sie verlässlich sind. Wir können noch nicht absehen, was Budgetvereinbarungen in der Praxis heißen und welche Verbindlichkeit sie haben. Wir wünschen uns eine Verbindlichkeit; das gehört zu dem Prinzip dazu. Wir haben beim RMV 2003 die Erfahrung gemacht, dass die Vorstufe des Budgets, die damalige Plafondierung, nicht durchgängig gehalten hat. Deshalb: Wenn wir schon als Kommune eine Pflichtselbstverwaltungsaufgabe ohne eine zugehörige Finanzausstattung bekommen haben – das ist im Übrigen auch eine Frage der Konnexität, die hier wieder nicht eingehalten wurde –, muss wenigstens das Budgetsystem so gehandhabt werden, dass die Budgets auf jeden Fall verlässlich sind. Das fordern wir vorsorglich ein. Wenn man dieses Prinzip gesetzlich bewahren kann, würde uns das recht sein. Wir wollen aber nicht, dass das, was Budgets bezwecken sollen, durch eine Überbürokratisierung der Bestimmungen – Vorschriften im Kleinklein – wieder aufgeweicht wird.

Durchreichen von Regionalisierungsmitteln: Wir sind der Meinung, die Regionalisierungsmittel dienen der Durchführung des ÖPNV. Wenn das Land selbst teilweise Aufgaben wahrnimmt, um den ÖPNV durchzuführen, könnte es sich unter den Gesichtspunkten der Transparenz diesen Teil nehmen, aber nur diesen Teil – zweckgebunden. Grundsätzlich gilt, dass die Regionalisierungsmittel der Durchführung des ÖPNV dienen müssen, der überwiegend auf der Verbund- bzw. der Aufgabenträgerebene bewerkstelligt wird, sodass ich Ihre Frage, ob das Land sie auch anderweitig verwenden kann, so beantworte: prinzipiell Nein und wenn doch, dann nur in ganz geringem Umfang, was seine Regieführung für die Organisation des ÖPNV anbelangt.

Zu Ihrer Frage Sonderstatusstädte: Wir sind grundsätzlich der Meinung, heute ist nicht die Zeit, über das kommunalverfassungsrechtliche Konstrukt von Sonderstatusstädten zu reden; es ist sowieso diskussionsbedürftig. An dem ÖPNV-Gesetz wird einmal mehr deutlich, dass das ein einschneidendes Problem ist. Das Optimum wäre eine einheitliche Aufgabenträgerschaft zwischen Sonderstatusstadt und dem zugehörigen Landkreis, weil es zahlreiche Schnittstellenprobleme gibt. Wir sind nicht so illusionär zu glauben, dass das jetzt stattfindet. Deswegen sagen wir: Hilfsweise muss die Bestimmung, eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation zu bilden, verschärft werden.

Das ist in der jetzigen Fassung des Gesetzentwurfs – dieser Punkt ist in der zweiten Fassung gegenüber der ersten noch einmal aufgeweicht worden – absolut ungenügend. Es werden keine freiwilligen Zusammenschlüsse auf dieser Basis stattfinden. Ich wider-



spreche an der Stelle ausdrücklich der Stellungnahme des RMV, der als Beispiel die Landkreise Wetterau, Vogelsberg und Gießen angeführt hat. Dort hat ein Zusammenschluss nur aufgrund von Sachzwängen – unter dem Druck des Steuerquerverbundes – stattgefunden. Freiwillig wäre das nie geschehen. Allerdings ist es im Ergebnis segensreich.

Wenn das Gesetz keine gemeinsame Aufgabenträgerschaft bringt, muss es hilfsweise gemeinsame lokale Nahverkehrsorganisationen geben. Aus meiner Sicht kann man diese mit Malusregelungen bei der Budgetwirtschaft durchsetzen. Wer keine gemeinsame Organisation bildet, erhält bei der Budgetbemessung einen Malus. So könnte man das steuern.

Noch zwei Beispiele zum Warum, nicht weil wir so herrisch sind: Es gibt zwei knallharte Probleme bei der NVP-Planung an der Schnittstelle zwischen Sonderstatusstadt und umgebendem Kreis. Ich weiß, dass es auch Positionen gibt, die für die Sonderstatusstädte sprechen. Die Linien aus dem Umland fahren in die Stadt hinein und sind mit den Stadtverkehrslinien nicht kompatibel, weil jeder seinen eigenen Nahverkehrsplan macht. Dazu laufen die Umlandlinien auf Linien des Stadtverkehrs mit der Folge, dass auch die städtischen Fahrgäste mit den Umlandlinien fahren, aber keine anteiligen Erträge an die Kreisverkehrsorganisationen abgehen. Das ist aus übergeordneter Sicht in Zeiten überall knapper Kassen sogar Verschwendung. Insofern wünschen wir uns mehr Mut und verbindliche, wirksame Regelungen, nicht nur Absichtserklärungen.

Herr **Dr. Dieter**: Frau Abg. Pfaff, wenn Sie gestatten, möchte ich auf den letzten Punkt von Herrn Landrat Gnadl direkt antworten. Die elektronische Fußfessel ist eine Erfindung des Justizvollzugs und nicht für Bestimmungen zwischen Landkreisen und Sonderstatusstädten geeignet. Wir haben sehr zäh darum gekämpft, dass die Sonderstatusstädte entgegen den noch im ursprünglichen Ministeriumsentwurf vorgesehenen Bestimmungen in ihrer Rolle als Aufgaben- und Gestaltungsträger volle Freiheit genießen, und wir werden auch weiter dafür eintreten, dass das so geschieht. Wir sind der Landesregierung ausdrücklich dankbar, dass sie an der Stelle vom ursprünglichen Ministeriumsentwurf abgewichen ist. Wir sagen sehr deutlich, dass das der Rolle der Sonderstatusstädte im Verkehr gerecht wird, wenn sie eine ganz selbstständige Rolle spielen und nicht zwangsweise mit dem Kreis verknüpft werden.

Die allgemeine Debatte über die Vereinnahmung der Sonderstatusstädte durch die Kreise gehört nicht in diese Diskussionsrunde. Sie ist allgemein bekannt und wird uns sicher noch beschäftigen. Sonderstatusstädte können sich auch Richtung Kreisfreiheit entwickeln. Das ist für die Städte von ihrer Struktur her kein Problem.

Nun, Frau Abg. Pfaff zu Ihrer ersten Frage. Unsere Position ist die des Deutschen Städtetags, auch in der dortigen sehr klaren Struktur der Rechtsposition.

Bei Ihrer zweiten Frage erhoffen wir – ich habe es deutlich gesagt – einen klaren Rechtsrahmen der EU, wie Sie das formuliert haben. Wir hoffen auch, dass dieser klare Rechtsrahmen in dem Sinne, wie wir es wünschen, erfolgt, sprich: große Gestaltungsmacht zur Bestellung bei kommunalen Erstellergesellschaften. Wir wissen, dass es keine zwingende Verknüpfung zwischen klarer Rechtsetzung und EU-Richtlinien gibt. Das ist nicht immer kompatibel. Wir hoffen, dass es in diesem Fall so kommt. Wir warten natürlich ab, was tatsächlich in der Richtlinie stehen wird, bevor wir es abschließend

bewerten. Wenn es sich so entwickelt, wie Sie, Frau Abg. Pfaff, es optimistisch annehmen, wäre es für uns günstig.

Abg. **Dr. Walter Lübcke:** Ich habe an den Landkreistag und den Städtetag die Frage, ob ich das richtig verstanden habe, dass Sie ein ÖPNV-Gesetz wollen, in dem die kommunalen Verkehrsgesellschaften einen gewissen Schutz genießen. Wir wollen mit dem ÖPNV-Gesetz – das dürfte Ihnen bekannt sein – einen Wettbewerb, damit mittelständische Betrieben eine größere Chance bekommen. Das steht im Widerspruch zueinander.

Noch eine Anmerkung für das Protokoll: Das vorgelegte ÖPNV-Gesetz, zu dem hier eine Anhörung stattfindet, regelt in keiner Weise die Ausschreibungspraxis, obwohl die Oppositionsparteien selbstverständlich dazu Fragen stellen können. Aber nach meiner Auffassung gehört das nicht in eine mündliche Anhörung.

Herr **Dr. Dieter:** Herr Abg. Lübcke, wir haben deutlich gesagt, dass uns bekannt ist, dass Sie diese Fragen nicht mit einem hessischen Gesetz regeln können, aber dass dieses Gesetz wegen seiner Verknüpfung Anlass gibt, diese zentrale Frage zu behandeln. Die Ausschreibungspraxis ist zweifellos die zentrale Frage überhaupt, die sich im Zusammenhang mit der Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs stellt. Das ist, glaube ich, aus unserer Positionierung auch klar geworden.

Ich habe mich auch schon zur Zukunft der Strukturen im Nahverkehr geäußert. Wir gehen nicht davon aus, dass Wettbewerb dazu führen wird, in Hessen mittelständische Strukturen zu stabilisieren. Wir gehen davon aus, dass die Existenz kommunaler Erstellergesellschaften das ideale Mittel ist, um mittelständische Strukturen dauerhaft zu erhalten. Wir sehen dabei – das betone ich – von kurzfristigen Effekten ab. Wir schauen in die Zukunft und glauben nicht, dass es den Mittelstand fördern würde, wenn vor allem stark konzentrierte Anbieterkonzerne am Markt erscheinen, den Markt abräumen und auch kommunale Erstellergesellschaften zurückdrängen.

Herr **Gnadi:** Herr Abg. Lübcke, wir müssen uns missverstanden haben, oder ich habe mich missverständlich ausgedrückt. Ich wollte keine Sonderregelung für Kommunalbetriebe. Ich habe nur auf die Frage „Wo sehen Sie die Kommunalbetriebe?“ geantwortet, so weit ich das überblicken kann. Ich verstehe die Kommunalbetriebe übereinstimmend mit Herrn Dr. Dieter als Teilnehmer am Markt, unbeschadet des Prinzips des Wettbewerbs. Ich bin auch der Meinung, sie werden, wenn sie die Organisationsentwicklung hinter sich gebracht haben, erfolgreiche Teilnehmer am Wettbewerb sein. Auch im Verkehrsmarkt sehe ich eine gesunde Marktdurchmischung, wie wir sie auch in der Bankenlandschaft durch Genossenschaftsbanken, Sparkassen und Privatbanken haben, mit einem starken kommunalen Anteil, der sich aber im Markt bewegen und behaupten muss, privaten mittelständischen Unternehmern und Großunternehmern. Ich habe mich nicht dezidiert für eine Bevorzugung von kommunalen Betrieben ausgesprochen. Wir müssen uns missverstanden haben.

Abg. **Dieter Posch:** Die Rechtslage ist sicherlich zutreffend dargestellt worden, auf welchen Grundlagen Wettbewerb, Ausschreibungen zu erfolgen haben. Das ÖPNV-Gesetz

atmet einen bestimmten Geist. Wenn in diesem ÖPNV-Gesetz die Mittelstandsförderung zum Ausdruck kommt, ist das für mich mehr als nur ein Programmansatz, sondern daraus lassen sich auch bestimmte Dinge ableiten, zumindest was die Praxis in Zukunft anbelangt. Insofern bin ich schon der Meinung, dass die Frage der Realisierung des Wettbewerbs nicht unabhängig vom ÖPNV-Gesetz diskutiert werden muss. Das zeigt auch die öffentliche Auseinandersetzung über genau die Kernfragen, die wir im Moment ansprechen.

Herr Landrat Gnadl, ich bin Ihnen dankbar, dass Sie die Stellungnahme des Landkreistags dadurch präzisiert haben, dass Sie auf die Stellungnahme des RMV Bezug genommen haben. Sie haben in dem Zusammenhang gesagt – ich glaube, ich habe Sie richtig verstanden –, dass die Ausschreibung die Regel sein wird, Sie sich aber vorstellen können, ohne das möglicherweise im Moment näher präzisieren zu können, dass es andere Fallkonstellationen geben kann. – Wenn dem so ist: Wie soll das Verfahren durchgeführt werden? Wer wird darüber entscheiden, ob ich von dem Prinzip des Ausschreibungswettbewerbs abweiche oder nicht?

Herr **Gnadl**: Ich habe darauf hingewiesen – das steht auch in der Stellungnahme des RMV –, was passiert, wenn man den Versuch unternehmen wollte, ein Ausnahmegeflecht aufzubauen. Das wird große Komplikationen mit der Kontrollbürokratie und etwa auch Klagerisiken mit sich bringen. Sie haben es richtig ausgeführt: grundsätzlich Wettbewerb und in wenigen Ausnahmen Direktvergabe, sehr einzelfallbezogen. Das hängt ein Stück weit davon ab – wir sind in der Szene schon länger an unterschiedlichen Stellen miteinander zugange –, dass bei auslaufenden Verträgen eventuell Möglichkeiten der Nachbeauftragung eingeräumt werden können/müssen, wenn es der Einzelfall den Umständen entsprechend zulässt und geboten erscheinen lässt.

Sie sehen, ich setze prinzipiell auf das Wettbewerbsgebot, weiß aber auch aus der Vergangenheit, dass es dann und wann Direktvergaben gegeben hat. Es können durchaus Gründe dafür sprechen, dass die Beteiligten so etwas im Einklang in die Wege leiten, wohlgermerkt ausnahmsweise. Dafür lässt sich kein Regelwerk aufstellen. Das ist dann Praxis, muss im Einklang geschehen und muss rechtssicher sein. Das ist schwierig.

**Vorsitzender**: Ich rufe den zweiten Block, die Gruppe der Besteller, auf.

Herr **Rabenmüller**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir haben in Nordhessen mit dem bisherigen ÖPNV-Gesetz in immerhin zehn Jahren die Erfahrung gemacht, dass es in der Lage war, eine moderne Neuordnung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Die Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes verbessert diese Situation, weil sie die bisherigen Strukturen noch klarer und präziser darstellen kann. Das bisher in Hessen schon verfolgte Prinzip, übergeordnetes Recht einzuhalten – denn die grundsätzlichen Wettbewerbsfragen sind nicht im Hessischen ÖPNV-Gesetz, sondern im Allgemeinen Eisenbahngesetz, im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und im Personenbeförderungsrecht geregelt –, wird einfach im neuen Hessischen ÖPNV-Gesetz in der Durchführungsebene klarer geregelt.

Der Kern dieses Gesetzentwurfs, nämlich das Besteller-Ersteller-Prinzip, sehr präzise und klar stringent umzusetzen, zieht sich durch die gesamte Struktur. Die Elemente da-

zu, die Fördermittel bei den Aufgabenträgerorganisationen zu bündeln, die Finanzierung des Verkehrs über transparente Verträge zu organisieren, die Einführung von Finanzierungsbudgets, mit denen die Aufgabenträger genötigt sind, ihre Erfolge am Verkehrsmarkt bei der Mobilität der Bevölkerung in messbaren Größen darzustellen und dabei eine an Maßnahmen orientierte Förderung auf eine an Zielen orientierte Förderung umzustellen, sind Grundsätze, denen sich nur sehr wenige Menschen ernsthaft verschließen wollten. Davon bin ich trotz divergierender Interessen überzeugt. Diese Gesamtordnungsprinzipien sind einfach zeitgemäß, und es ist im öffentlichen Nahverkehr, der anderen Wirtschaftssektoren in vielerlei Hinsicht oft hinterherhinkt, auch notwendig, so modern und klar zu regeln.

Wir sind insbesondere im Nordhessischen Verkehrsverbund der Ansicht, dass die Umstellung der Finanzierung auf Budgets, die nach klaren, messbaren Zielen organisiert sind und bei deren Nichteinhaltung die Aufgabenträger einen Malus erhalten, einen sehr guten Mechanismus darstellt, um tatsächlich Marktprinzipien in die Finanzierung einzuführen, und zwar die Marktprinzipien, die letztlich dafür geschaffen wurden, um überhaupt öffentliche Mittel auszugeben, nämlich eine Dienstleistung für die Bevölkerung zu erbringen, die die Bevölkerung auch annimmt. Aus diesem Grund sind wir summarisch der Ansicht, mit dem neuen ÖPNV-Gesetz wird bisher erfolgreiches Arbeiten gut unterstützt und kann auch so fortgeführt werden.

Lassen Sie mich auch klar sagen, dass in der derzeitigen Praxis die Realisierung dieser Prinzipien zu einer Vereinfachung von Verwaltungsprozessen führt. Wir haben zum Beispiel – das wird, glaube ich, von keinem Unternehmen, das in der Verkehrsbranche praktisch arbeitet, bestritten – die höchst umständliche Finanzierung der §-45a-Regulierungen in eine Budgetleistung überführt. Das ist eine Leistung des Ministeriums, das im Sinne von Vereinfachung reformiert zu haben. Hier ist tatsächlich Bürokratieabbau und nicht -aufbau erfolgt. Das entlastet das Personal in den Verkehrsunternehmen von der Erledigung bürokratischer Aufgaben.

In diesem Sinne weiterzuarbeiten, ist nur konsequent, und ich bin auch überzeugt, dass mit dem neuen Gesetz der öffentliche Verkehr in Hessen eine Rolle einnehmen wird, die ihn auch von weniger klaren Organisationen in anderen Bundesländern positiv abheben wird. Zu den vielen Details, die ansonsten in der Anhörung angesprochen wurden, verweise ich auf die schriftliche Stellungnahme.

Herr **Sparmann**: Ich bedanke mich, dass wir hier noch einiges vortragen dürfen; denn das ist unser tägliches Geschäft. Ich darf darauf hinweisen, dass wir jetzt zehn Jahre alt sind: zehn erfolgreiche Jahre. Wir vom Rhein-Main-Verkehrsverbund sind mit den Verkehrsverbänden einig – ich wiederhole nicht das, was Herr Rabenmüller gesagt hat, sondern gehe auf ein paar Punkte präzise ein –, dass wir hessenweit agieren, und die Frage, die immer wieder gestellt wird, werden wir kurzfristig realisieren. Wir haben bereits ein hessenweites Informationssystem und werden auch einen hessenweiten Tarif einführen. Das ist für uns überhaupt kein Problem. Insofern wünschen wir uns auch, aufbauend auf den Erfahrungen, dass die jetzt vorgesehene Novellierung uns die Gestaltungsräume schafft, die erforderlich werden, weil Sie uns permanent in den finanziellen Möglichkeiten etwas einschränken. Darauf will ich später im Hinblick auf die Ehrlichkeit des Verfahrens noch eingehen.

Die Basis bilden aber praktisch die Rahmenbedingungen, die uns durch Europa vorgegeben werden. Wir in den Verbänden werden nicht auf irgendetwas vertrauen, was zukünftig sein kann. Wir arbeiten auf der Grundlage eines rechtssicheren Verfahrens für einen zukunftssicheren effizienten Verkehr. Mich stört es sehr, dass das Ganze überwiegend unter dem Aspekt Wettbewerb diskutiert wird. Denn in Wirklichkeit werden durch die Novellierung erst einmal die Spielregeln der Akteure und damit auch eine zukunftssichere Finanzierung geregelt. Das ist ganz wichtig für uns. Trotzdem will ich nachher noch einen Satz zum Wettbewerb sagen.

Ich bin gebeten worden, ein paar Fakten zu nennen, die Herr Rabenmüller angedeutet hat.

Acht Jahre RMV bedeutet, dass wir die Fahrgastzahlen von 530 Millionen in 1996 auf 634 Millionen in 2004 haben steigern können.

Noch wichtiger ist, dass die Differenz zwischen der Produktion einer Fahrt und dem, was wir kassentechnisch herausholen, der öffentliche Zuschuss, in diesem Zeitraum durch die Gestaltungsspielräume von 1 € 1996 auf 80 Cent gesenkt werden. Der Ertrag, der Leistungsteil ist also um 20 % gestiegen. Der RMV hat auf diese Art und Weise gegenüber der Ausgangssituation rund 120 Millionen € aus dem Steuerbereich eingespart, bei Wahrnehmung seines Auftrags.

In diesen acht Jahren haben sich die Arbeitsplätze im RMV um 3.000 von 14.000 auf 17.000 erhöht.

Wir können diese drei Bereiche nur gemeinsam wie in einem Fundamentaldiagramm behandeln, da sie zusammenhängen.

Die Auslastung des Verkehrssystems, die im ÖPNV immer kritisiert wird, haben wir gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen von 22 % auf über 30 % steigern können, so dass die eingesetzten Ressourcen deutlich besser genutzt werden konnten, und das bei einer Steigerung des Leistungspakets sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht.

Für mich ist es wichtig, das noch einmal mit zwei Zahlen zu belegen: 1996 ein Preisdeckungsgrad von 74 %, 2004 ein Preisdeckungsgrad von 54 %. Ich möchte auch in diesem Hause darauf hinweisen, das meiste, das im ÖPNV an Ertrag hereinkommt, stammt immer noch vom Fahrgast. Insofern fühlen wir uns dem Fahrgast besonders verpflichtet.

Ich habe es bei meiner Stellungnahme relativ einfach, weil ich einen einstimmigen Aufsichtsratsbeschluss vorzutragen habe. Mein Aufsichtsrat besteht aus 15 Landräten, elf Oberbürgermeistern und zwei Staatssekretären des Landes Hessen. Der Beschluss lautet: Die Geschäftsführung wird beauftragt, im Rahmen der Anhörung der Träger der öffentlichen Belange, die Interessen des Verbundes wahrzunehmen und dabei auf der Basis folgender Eckpunkte abzustimmen:

Erstens. Es wird klar zwischen Besteller- und Erstellerfunktion getrennt.

Zweitens. Nur noch ÖPNV-Aufgabenträger und Eigentümer von ÖPNV-Infrastrukturen erhalten Landeszuwendungen.

Drittens. Landeszuwendungen erfolgen über mehrjährige Budgets – das ist der eigentlich wichtige Punkt für uns Verbünde – an die Verkehrsverbünde, also Planungssicherheit. Sie werden von einer maßnahmen- in eine zielbezogene Förderung überführt.

Das heißt, wir bekommen Gestaltungsspielraum bei niedrigerem Zuschuss. Wir sind an betriebswirtschaftlichen Größen orientiert. Die drei Größen, die wir einhalten müssen, heißen: Marktreichweite, Kundenzufriedenheit und Effizienz. Weiterhin können wir diese Mittel alternativ – konsumtiv und investiv – einsetzen, also auch durch Verbesserung in dem Bestand zu günstigeren Folgekosten kommen. Die Gestaltungsspielräume sind erforderlich; sonst können wir diese Erfolgsstory nicht fortsetzen.

Insbesondere bei der Marktreichweite ist das Verankerte das Solidarmodell. Wir müssen gemeinsam dafür Sorge tragen, dass überall in Hessen ein Mindestangebot an ÖPNV entsteht. Das ist bei uns bekanntermaßen im Odenwald oder Vogelsberg schwieriger als im Ballungsraum.

Obwohl das Solidarmodell für uns gestaltungsmäßig wichtig ist, beginnen wir, das Angebot stärker nachfrageorientiert zu fahren und die Verkehrsmittel dort einzusetzen, wo wir auch hohe Auslastungen erreichen.

Der Fahrpreis wird bei uns marktorientiert ermittelt. Unser hoher Ertrag resultiert nicht aus zu hohen Fahrpreisen. Wir haben zwar in der Tat eine Hochpreispolitik, aber bezogen auf die deutschen Verkehrsverbünde, deren Sprecher ich bin, liegen wir gut im Mittelfeld. Die Fahrpreise in Köln und Stuttgart liegen deutlich höher.

Viertens. Qualität. Mit dem in Hessen eingeschlagenen Weg konnte die Qualität deutlich erhöht werden. Das zeigt sich zum Beispiel daran, dass nach dem schlimmen Jahr 2003 alle Schienenverkehrsmittel – das gilt selbst für die DB AG – im positiven Bereich liegen und wir zahlen müssen, nachdem wir in der Vergangenheit immer bekommen haben. Im Gegensatz zu anderen Ländern haben wir im Vertrag beispielsweise gemeinsam mit der DB AG 100 neue S-Bahn-Fahrzeuge für die Kunden erwirtschaftet. Das haben wir in unserem Budget selber erwirtschaftet – ohne gesonderte Zuschüsse.

Letzter Punkt: Wir wollen uns vom Aufgabenträgerverbund zum Mobilitätsverbund entwickeln, um allen Bürgern in der Region erweiterte Mobilitätsangebote zu machen.

All diese Möglichkeiten, die unser Aufsichtsrat auch abgenickt hat, können wir nur nutzen, wenn der Rahmen stimmt und die Spielregeln so klar gestaltet sind, wie wir das hier vorfinden.

Zum Problemfall Wettbewerb: Es ist schade, dass das die Diskussion – warum auch immer – überlagert. Wir haben – das sage ich auch als Vizepräsident des VDV – dahin gehend eine Übereinkunft, dass es in dem Ermessen des Aufgabenträgers liegt, welche Verfahren er nimmt. Insofern habe ich als RMV-Geschäftsführer kein Problem damit; denn wir haben unser Szenario im regionalen Nahverkehrsplan geplant, verankert und einstimmig beschlossen. Das heißt, unsere Szenarien der Ausschreibung des regionalen Verkehrs – sowohl für Busse als auch für den SPNV – liegen nicht in der Gewalt des Geschäftsführers und seiner Mitarbeiter, sondern sind durch den Aufsichtsrat einstimmig festgelegt, sodass unser Programm, das anspruchsvoll, aber auch sehr erfolgreich ist, bis 2014 festliegt. Der Effekt ist, im Gegensatz zu früher haben wir klar definierte Verkehrsleistungen, die wir mit den Verkehrsunternehmen über eine längere Zeit über

vertragliche Vereinbarungen gesichert haben, sowohl nach Qualität als auch nach Quantität.

Ein für Sie vielleicht nebensächliches Ergebnis, das aber für uns sehr wichtig ist: Die Zahl der Kundenbeschwerden sind auf diesen Sektoren geradezu halbiert worden. Das zeigt, dass der Effekt, den wir bei den Kunden erreichen, positiv ist.

Meine Bitte an die politisch Verantwortlichen ist, mit uns so ehrlich umzugehen, dass Sie uns, nachdem unsere Landeszuwendungen über die Jahre von allen Fraktionen schrittweise gekürzt worden sind und wir das durch Management und Gestaltung zu einer Erfolgsstory haben umbauen können, dazu verhelfen, wie das vom Gesetz vorgesehen ist, diesen Weg, der für uns nach wie vor eine Verpflichtung ist, weiter so konsequent zu gehen.

**Herr von Berlepsch:** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bedanke mich für die Einladung zu dieser Anhörung und folge nicht der Versuchung, Ihnen traffiQ dazustellen, obwohl es vor diesem Publikum sehr reizvoll wäre. Ich möchte zu dem Gesetz Folgendes sagen: Es ist aus unserer Sicht tatsächlich eine Weiterentwicklung eines bewährten Gesetzes, das aber noch in manchen Teilen Experimentalcharakter hatte. Jetzt werden die Spielregeln gefestigt. Das, was der RMV und der Nordhessische Verkehrsverbund gesagt haben, entspricht auch unserer Erfahrung. Unsere Einstellung zu dem Gesetz ist: Jetzt wird aus dem, was wir in den vergangenen Jahren entwickelt haben, ein Gesetz gegossen, das in Zukunft für unsere Arbeit sehr hilfreich sein wird.

Die einzelnen Bestimmungen will ich nicht kommentieren. Wir haben einige Bitten formuliert, zu denen ich noch einmal kommen möchte. Einer der wesentlichen Gesichtspunkte des Gesetzes ist die Stärkung und Verklarung der Arbeitsgrundlagen der Aufgabenträgerorganisationen der lokalen Ebene. Hier gibt es meiner Ansicht nach noch ein paar Punkte, in denen diese zu verbessern wären.

Im ersten Absatz von § 7 ist nicht abschließend oder umfassend deutlich gemacht, was die lokalen Nahverkehrsorganisationen tun sollen. Das würde, wenn es so bliebe, dazu führen, dass wir mit dem Verbund in Diskussionen, möglicherweise in Konflikte kämen. Deshalb haben wir in unserer Stellungnahme geschrieben, dass wir es für wichtig und richtig hielten, als Aufgaben der lokalen Nahverkehrsorganisationen noch Marketing, Finanzierung der lokalen Verkehrsleistung, Markt- und Verkehrsforschung sowie Strukturen, Standards für Vertrieb fakultativ einzufügen. Das muss dann die Größe der lokalen Nahverkehrsorganisation und deren Aufgabenzuweisung ergeben, wie die Gemeinde oder die Gebietskörperschaft das haben möchte. Ich hoffe, dass das noch ergänzt werden kann.

In § 7 Abs. 2 Ziffer 3 geht es um die Finanzierungsgrundlage unserer Verkehrsleistung. Wir bitten, in der Formulierung, die Einnahmeaufteilung für das jeweilige Abrechnungsjahr durchzuführen, die Worte „für das jeweilige Abrechnungsjahr“ durch „mindestens einmal jährlich“ zu ersetzen. Das ist für unsere Organisation, Kalkulation und Arbeit wichtig, möglicherweise noch kurzfristiger darauf zurückgreifen zu können. Es ist klar, dass das zu Problemen in der Abwicklung führt, aber in diese Richtung muss es gehen. Wir können schlecht mit einer noch Jahre später kommenden Spitzabrechnung leben, insbesondere dann, wenn wir dazu kommen, den Vertrieb zu zentralisieren.

In § 7 Abs. 6 Satz 2 sollte ergänzt werden, dass sich die Verkehrsverbände über Landesgrenzen hinweg nur über landesweite und nicht über lokale Angebote verständigen. Das kann sich von selbst so verstehen, aber es ist wichtig, dass wir als lokale Nahverkehrsorganisation hier nicht in Konflikte geraten.

In Sachen Infrastrukturförderung sollten Vereinbarungen zwischen dem Land und den Infrastrukturunternehmen nicht ohne Einbeziehung der lokalen Nahverkehrsorganisationen stattfinden. Das ist notwendig und kann unstrittig sein.

Sorgen macht uns auch § 11 Abs. 2. Dort könnte die Verlagerung von Finanzierungsströmen die Folge sein, die sich aus unserer Sicht bewährt und eingespielt haben. Das sieht auch der RMV so. Insofern schlagen wir Ihnen vor, darüber nachzudenken, diesen Abs. 2 zu streichen. Die solidarische partnerschaftliche Finanzierung kommt schon in mehreren Paragraphen vor und ist erledigt.

Zur Klarheit bitten wir in § 8 Abs. 1 unter der Überschrift „Trennung von Besteller und Ersteller“ anstelle von „Durchführung des ÖPNV“ „Personenbeförderung“ zu schreiben. Denn das ist das Ziel der Trennung von Besteller und Ersteller, dass Verkehrsunternehmen die Personenbeförderung zusteht. Die anderen Aufgaben, beschrieben in § 7, gehören auch zur Durchführung des ÖPNV, stehen aber der Aufgabenträgerorganisation zu.

Eine letzte Bemerkung zu § 12 Abs. 3: Dort heißt es, dass das Land für Investitionen in Bau und Ausbau der Infrastruktur den Betreibern Zuwendungen gewähren kann. – Das könnte sich in Zukunft als unpraktisch erweisen, denn es wäre denkbar und auch sinnvoll, dass es unter der Überschrift „Trennung von Besteller und Ersteller“ Infrastrukturunternehmen gibt, die nur die Infrastruktur besitzen, während andere die Infrastruktur betreiben. Hier wird das nicht differenziert. Wir schlagen vor zu differenzieren und unseren Formulierungsvorschlag aufzunehmen. Dann wäre auch in diesem Falle für die Zukunft gesorgt.

Insgesamt sind wir für diesen Gesetzentwurf sehr dankbar und stimmen seiner Absicht und seinen Zielsetzungen voll zu.

**Vorsitzender:** Wir kommen zur Fragerunde über den Block der Besteller.

Abg. **Dr. Walter Lübcke:** Zunächst bedanke ich mich, dass sich die Besteller auf den originären Auftrag einer solchen Anhörung beschränkt haben. Herr Sparmann, Sie haben gesagt, es ist schade, dass das Gesetz durch die Überlagerung mit der Ausschreibung in seiner eigentlichen Wirkung etwas gedämpft wird. Zu dem, was zwischen der kommunalen Familie so herausgekommen ist, ein Verkehrsverbund für Hessen, habe ich die Frage, weil wir nach meiner Ansicht zwei funktionierende Verkehrsverbände haben: Welche Schwierigkeiten der Zusammenarbeit gibt es zwischen dem NVV und dem RMV? Welche Schwierigkeiten des Übergangs gibt es vom NVV zum RMV bei den Tarifen? Herr Rabenmüller oder Herr Sparmann, vielleicht könnten Sie darstellen, wo die Bewegungen sind und wo wir einmal hinkommen wollen. Sie sagten, Ihre Verkehrsverbände sind erst zehn Jahre alt, also noch nicht den Kinderschuhen entwachsen. Vielleicht gibt es da in der nächsten Zeit eine Besserung.



Herr **Rabenmüller**: Wir haben in Hessen kein einheitliches Tarifsystem, sondern wir haben einen RMV-Tarif und einen NVV-Tarif, die jeweils die Spezifika dieser Landstriche optimal regeln. Das bedeutet, dass es an der Grenze zwischen beiden einen sehr breiten Raum gibt, in dem wir schon seit vielen Jahren einen Übergangstarif haben. Jetzt gibt es immer noch Menschen, die sich einen noch größeren Bereich für Übergangstarife wünschen. Das können wir gut verstehen. Deswegen haben wir uns entschieden, in mehreren Bereichen so weit zu gehen, dass wir schrittweise die Informationssysteme und die Tarifsysteme so ineinander führen, dass die Bevölkerung aus dem einen Verkehrsverbund ohne Nutzung der anderen Systematiken bis in den andern Verbund fahren kann, und dies wechselseitig.

Dieses Programm haben wir im ersten Schritt bereits abgearbeitet. Sie können heute eine Fahrplanauskunft von Bad Karlshafen bis nach Bensheim unter dem NVV-Label an einem Stück bekommen. Wenn Sie von Bensheim aus wieder zurückfahren, können Sie unter dem RMV-Label Gleiches erhalten. Auch das Tarifsystem führen wir in der nächsten Zeit zusammen, sodass die beiden Verbünde aus meiner Sicht auf die Zeichen der Zeit selbstständig reagieren können, ohne ihre Identität aufzugeben.

Herr **Sparmann**: Wir haben beim RMV gemerkt, dass die Verbundgrenzen nur ein Teil sind. Die Menschen wollen darüber hinaus. Das ist in unterschiedlicher Stärke zu sehen. Deswegen haben wir nicht nur 8.000 Haltestellen im RMV, sondern mittlerweile 11.000 Haltestellen in unserem Tarifsystem. Das heißt, 3.000 Haltestellen liegen schon außerhalb des RMV, die man mit dem RMV-Ticket benutzen kann. Das ist ganz stark Rheinhessen-Nahe, Herr Dr. Dieter, der Raum nach Süden Richtung Mannheim – wir haben den Auftrag des Aufsichtsrats, bis nach Heidelberg durchzutarifieren –, aber auch nach Norden, ausgehend insbesondere von dem erfolgreichen Semesterticket. Wir, Thomas Rabenmüller und ich, nehmen die Fragen, die insbesondere von Herrn Abg. Posch kommen, sehr ernst. Wir wollen innerhalb eines Jahres einen hessenweiten Tarif haben, sodass der Kunde gar nicht merkt, dass ihn verschiedene Verbünde bedienen, weil nach einheitlichen Spielregeln abgefertigt wird.

Im Übrigen sind wir der erste und einzige Verbund gewesen, der die Bahncard anerkannt hat. Wir haben gemeinsam mit der DB AG in unserem Verkehrsvertrag beschlossen, dass man auch von außen, also auch von Berlin, Hamburg oder Leipzig, in unseren Verbund mit einem Ticket hinein- und wieder herausfahren kann. Insofern haben wir schon versucht, uns so zu zeigen, wie wir im Rhein-Main-Gebiet sind: international und nach allen Seiten offen.

(Heiterkeit)

Abg. **Dieter Posch**: Herr Rabenmüller, ich habe zwei Fragen. Bedeuten Ihre Aussagen, wenn ich zukünftig als Kunde aus dem Bereich des NVV nach Frankfurt fahre und innerhalb von Frankfurt mit einer anderen Straßenbahn fahren will, dass ich das mit einem einzigen Ticket machen kann? Ich habe es so verstanden, dass Ihre Aussagen nicht nur die Fahrplanauskunft, sondern auch den Tarif betreffen.

Meine zweite Frage richtet sich an die, die meinen, dazu etwas sagen zu können, aber insbesondere an den Rhein-Main-Verkehrsverbund. Der RMV hat sich in seiner Stellungnahme sehr dezidiert mit der Frage der marktorientierten Direktvergabe auseinan-

der gesetzt und plakativ formuliert. Ich bitte um Nachsicht, wenn ich das eben etwas flapsig formuliert habe. Wie würde eine marktorientierte Direktvergabe tatsächlich aussehen? Was müssten diejenigen, die dieser marktorientierten Direktvergabe unterworfen werden, nach den vier Kriterien des EuGH-Urteils, die Frau Pfaff zitiert hat, an Unterlagen vorlegen? Wie würde ein solches Verfahren tatsächlich durchgeführt werden? Ist es praktikabel? Ich frage das deswegen, weil wir die Frage der marktorientierten Direktvergabe hier im Ausschuss immer als denkbare Alternative zur Ausschreibung diskutiert haben, ohne von denen, die sie praktizieren würden, zu wissen, wie das aussehen würde. Da das Problem, das es hier gibt, ernst zu nehmen ist, würde mich interessieren, wie ein solches Verfahren im Vergleich zur Ausschreibung aussehen würde und wie Sie es bewerten.

**Herr Rabenmüller:** Zur ersten Frage: Wenn wir das in Vorbereitung befindliche Tarifsystem fertig gestellt haben, wird man mit einer einzigen Fahrkarte zum Beispiel des RMV vom HR-Funkhaus am Dornbusch mit der U-Bahn zum Bahnhof fahren können, mit einem Regionalexpress nach Kassel und in Kassel mit der Straßenbahn zum dortigen Funkhaus.

**Herr Sparmann:** Innerhalb der Verkehrsverbände sind wir uns einig, dass wir ein Verfahren, das jetzt unter „marktorientierte Direktvergabe“ läuft, nur dann machen würden, wenn wir dazu von irgendjemandem beauftragt würden. Ich habe es vorhin gesagt: Wir beim RMV machen das nicht. Insofern haben wir zwar dazu eine Stellungnahme abgegeben, zu der ich mich nicht dezidiert äußern will, weil wir als Aufgabenträger einen einstimmigen Beschluss haben, dass dieses Verfahren bei uns nicht infrage kommt. Ich will relativ allgemein antworten. Der Kollege in München hat das im Auftrag des dortigen Oberbürgermeisters gemacht, mit all den Problemen, die anschließend nach der Rechtslage passiert sind. Man muss auch fragen, wo das überhaupt geschehen ist. Das war bisher kaum der Fall. Es gibt zwei grundlegende Probleme:

Erstens. Es findet eine totale Durchleuchtung des Verkehrsunternehmens selbst statt. Es ist ein ungeheurer Aufwand, alle Daten zu erfassen. Das hat für das weitere Vorgehen im Wettbewerb den Nachteil, dass der Besteller von diesem Unternehmen alles weiß. Hier ist nach meinem Verständnis die Trennung der Besteller-Ersteller-Funktion stark gestört.

Zweitens. Viel problematischer ist, ich wüsste gar nicht, mit wem ich zum Beispiel ein solches Verfahren machen würde. Führe ich das mit der VU oder mit der ESWE durch? Das könnte nur dann in Betracht kommen, wenn sich die Eigentümerfunktion und die Aufgabenträgerfunktion sehr stark überschneiden. Das ist in Hessen auch schon im alten Gesetz so. Da kann das neue Gesetz gar nichts machen. Das hat Herr Dr. Dieter richtig gesagt. Im Moment gilt eine andere Rechtslage in Europa, und wenn es eine neue gäbe, auf die hier abgehoben wird, würden auch wir uns darauf einstellen. Wir operieren aber hier in einem zukunftssicheren Rechtsrahmen. Deswegen möchte ich nur sagen, dass wir bei dem Stress – 57 Busbündel und 23 Bahnbündel in einer Mannschaft von fünf Leuten bei Herrn Achenbach – schon große Mühe haben, das jetzige Verfahren ordentlich und professionell durchzuziehen.

Abg. **Hildegard Pfaff:** Zunächst möchte ich ausdrücklich die Bilanz begrüßen, die Herr Sparmann für den RMV vorgetragen hat. Das ist eine beeindruckende Leistung, wie sowohl der RMV als auch der NVV in den vergangenen Jahren Verkehr organisiert hat und wie erfolgreich diese Arbeit ist. Herr Sparmann, Sie haben eingangs dargestellt, dass die finanziellen Möglichkeiten des RMV in den vergangenen Jahren eingeschränkt wurden, weil das Land über einige Jahre schrittweise die Mittel gekürzt hat. Sie haben dargestellt, dass vor diesem Hintergrund ein Ausschreibungswettbewerb der richtige Weg ist, weil die Zusatzangebote bzw. Qualitätssteigerungen erst durch Einsparungen finanziert werden können. Ansonsten könnten sie nicht mehr finanziert werden.

Herr Sparmann, sind Sie der Auffassung, dass diese Einsparungen sowohl im Bus- als auch im Schienenbereich dauerhaft zu erzielen sind, vor dem Hintergrund, dass man in Skandinavien einen ähnlichen Weg wie den Sonderweg Hessen beschritten hat, dort mittlerweile oligopole Strukturen entstanden sind, viele kleine Mittelständler nicht mehr am Markt agieren, weil wir die Vertragslaufzeiten nicht „überwintern“ können und wir die Situation haben, dass in der zweiten und dritten Ausschreibungswelle die wenigen Unternehmen, die noch am Markt agieren, die Preise diktieren und heute die Einsparungen nicht mehr erzielt werden können, sondern es im Gegenteil zu erheblichen Preissteigerungen gekommen ist? Ich will mich überhaupt nicht auf einzelne Zahlen und Prozentsätze verlassen, sondern dies einfach offen formulieren. Im Übrigen kann man dies im Detail in einer Studie nachlesen, die der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen – bdo – im Auftrag erstellen ließ und die genau zu diesem Ergebnis gekommen ist.

Des Weiteren finde ich es schon mutig zu sagen: Wir in Hessen befinden uns mit diesem Weg auf einer rechtssicheren Grundlage. Das würde heißen, dass sich alle anderen 15 Bundesländer nicht im rechtssicheren Raum befinden. Das halte ich allerdings für abenteuerlich. Es gibt konkrete Aussagen der Verkehrs- und Wirtschaftsminister der anderen Bundesländer: Wir befinden uns auf rechtssicherem Terrain; wir halten die geltenden gesetzlichen Regelungen ein.

Es gab auch eine kritische Anmerkung, dass der Wettbewerb im Rahmen dieser Anhörung und der Novellierung zu sehr thematisiert wird. Natürlich liegen uns aus vielen Bereichen – von Kommunalunternehmen, von privaten kleinen Busunternehmen, von verschiedenen Fachverbänden, von den Gewerkschaften – massive Proteste und Kritik vor: Das, was in Hessen passiert, zerstört Strukturen, gefährdet mittelständische Unternehmen und am Ende Arbeitsplätze, weil es zu Dumpinglöhnen kommt. Das ist keine Erfindung der SPD-Fraktion in diesem Hause, sondern das sind die Ergebnisse, die wir in Gesprächen, die wir seit Wochen und Monaten führen, erfahren. Sie werden sich auch an die große Demo der Busunternehmen hier in Wiesbaden mit 300 oder 400 Bussen – nageln Sie mich nicht auf die Anzahl der Busse fest! – erinnern. Dort wurde gegen die Wettbewerbspraxis in Hessen demonstriert. Die Gewerkschaften sind bereits vor Weihnachten auf die Straße gegangen. Insofern ist das Thema „Arbeitsplätze, Chancen für die mittelständische Wirtschaft in Hessen“ für uns in diesem Zusammenhang ein relativ wichtiges.

Herr **Sparmann:** Das Ganze hat natürlich sehr wohl auch eine politische Wertung. Wir müssen uns per Satzung – und ich als Geschäftsführer insbesondere – auf unsere Aufgaben konzentrieren. Meine Aufgabe liegt darin, dass ich eine Vergabestelle zu repräsentieren habe. Wenn ich sage, wir bewegen uns im rechtssicheren Raum, sage ich im

Umkehrschluss nicht automatisch: andere nicht. Mir fällt nur auf, dass andere bei solchen alternativen Verfahren sehr zögerlich sind und unserem Verfahren weitestgehend folgen. Nicht nur meine Kollegen akzeptieren das. In diesem Fall könnte man sogar auf die schriftlich eingereichte Position meines Kollegen aus München eingehen.

Die einzige Legitimation, die wir haben, sind unsere Kunden. Selbstverständlich wissen wir, dass wir partnerschaftlich im Sinne der Spielregeln ohne die Verkehrsunternehmen gar nicht arbeiten können. Wir wünschen uns, dass es den Verkehrsunternehmen nicht nur gut geht, sondern dass sie auch als Unternehmen ordentlich damit arbeiten können. Ich kann es aber als Verbundgeschäftsführer nicht beeinflussen, welche Tariflöhne dort bezahlt werden. Das ist Bundessache, wenn da etwas käme. Das wissen Sie auch. Ich kann auch nicht verhindern, wenn jemand ruinösen Wettbewerb betreibt. Wir können höchstens überprüfen, ob das ein noch zulässiges Angebot ist.

Wenn Sie die Zahl der Unternehmen ansprechen, so sind es bei uns durchschnittlich 40 Unternehmen, die sich beim Ausschreibungsteil bewerben – überwiegend private. Im Verfahren ist eine Riesenauswahl von mindestens zehn vorhanden, die aber alle im gleichen Preisbereich liegen. Die Frage, ob ein solidarisches Verhalten der Verkehrsunternehmen vorliegt, können Sie nicht an die Verbünde richten. Das liegt bei den Verkehrsunternehmen selber.

Folgendes ist jedoch für uns wichtig: Wir haben Acht-Jahres-Verträge. Die Zahl der Unternehmen hat sich durch den hessischen Weg erheblich vergrößert; das macht uns viel mehr Arbeit. Wir haben bereits jetzt nicht nur 3.000 Arbeitsplätze, sondern auch 20 % Verkehrsunternehmen mehr. Besonders freut uns, dass die kleinen Lose, die die Skandinavier nicht anbieten – sie schreiben ganz Stockholm aus; das machen wir nicht –, tatsächlich erbracht haben, dass Mittelständler zwei Drittel aller Verfahren gewonnen haben. Durch dieses Verfahren haben sie mehr als vorher. Wenn das nicht mittelstandsfreundlich ist, weiß ich nicht, was dann noch mittelstandsfreundlich sein kann. Wir gehen darauf ein, die Lose, wie Landrat Gnadl es dargestellt hat, der Situation anzupassen und lassen auch über Zeitabläufe und Übergangszeiten mit uns reden, weil wir sehr wohl wissen, dass dahinter Arbeitsplätze und Menschen stehen.

Wenn Sie nach der Zukunft fragen, kann man darauf seriöserweise so oder so antworten. Wichtig ist, dass im Rhein-Main-Verkehrsverbund durch das Verfahren die weiteren acht Jahre von 2009 bis 2017 gesichert sind mit einer sehr großen Anzahl von Unternehmen. Wissen Sie, was in anderen Bereichen wie etwa Energie oder Umwelt 2017 sein wird? Meine Sorge ist, erst einmal mit den vorhandenen Ressourcen unsere Aufgabe zu erfüllen, mittelfristig – das nennt man auch zukunfts gesichert – und nachhaltig ÖPNV in dieser Region durchführen zu können, weil das ein erheblicher Standortfaktor ist.

Wir wollen nicht den Eindruck erwecken, Frau Pfaff, als wüssten wir genau, wie es geht und würden das immer so weitermachen. Wir haben in dem Gesetz, wenn Sie es genau betrachten, unheimlich viele Gestaltungsspielräume. Die bisherigen Erfahrungen – das werden die Verkehrsunternehmen bestätigen – haben gezeigt, dass wir im Gespräch auch den Prozess gestalten und Härten vermeiden können, indem wir Vorschläge und Anregungen aufnehmen. Letztendlich gilt im Wettbewerb in allen Branchen dasselbe wie beispielsweise im Fußball: Wenn es einen Gewinner gibt, muss es zwangsläufig auch einen Verlierer geben. Wichtig ist, dass das gesamte Spielfeld besetzt ist und dass wir das nach vorne entwickeln. Das ist unsere Aufgabe. Insofern habe ich Ihre

Frage nicht befriedigend beantwortet. Aber ich glaube, dass wir durch diese Gestaltungsspielräume den Prozess für alle Akteure im ÖPNV in Zukunft sogar noch besser begleiten und noch günstiger gestalten können.

Abg. **Mathias Wagner (Taunus)**: Herr von Berlepsch, Sie schreiben auf S. 12 Ihrer Stellungnahme auf die Frage, wie Lohndumping vermieden werden kann, dass sich der Gesetzgeber darüber klar werden müsste, ob er zusätzliche gesetzliche Regelungen erlässt, beispielsweise ein Tariftreuegesetz. Mich würde interessieren, ob Sie uns einen solchen Weg empfehlen würden oder ob Sie eher das Instrumentarium präferieren würden, das Sie uns auf S. 3 Ihrer Stellungnahme schildern, über sehr detaillierte Ausschreibungen Anforderungen an das Personal zu formulieren, um so sicherzustellen, dass nicht sehr niedrige Löhne bezahlt werden. Diese Frage richtet sich auch an Herrn Rabenmüller und Herrn Sparmann.

Auch zum Themenkomplex Fahrgastrechte würde ich gerne die Auffassung dieser drei Herren hören. Hier gibt es das Spannungsverhältnis: Was machen die Verbände oder die Besteller von sich aus, und was muss man in einem Gesetz regeln?

Das Gleiche gilt für die Zielbestimmungen für den ÖPNV, die in der geltenden Rechtslage enthalten und in der künftigen Rechtslage nicht mehr vorgesehen sind. Herr Rabenmüller und Herr Sparmann, Sie haben in Ihren Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass Sie glauben, als Verbände diese Zielsetzung in ihrer Arbeit gewährleisten zu können. Ich würde ein Fragezeichen setzen, ob Sie sich da als Verbände nicht verheben und ob Zielstellungen verkehrspolitischer Art nicht doch eher Aufgabe der Landesregierung und des Landesgesetzgebers sind.

Könnte aus Ihrer Sicht wegen der Befürchtungen, die sowohl vonseiten des Mittelstandes als auch der Arbeitnehmer mit dem Ausschreibungswettbewerb verbunden sind, ein jährlicher Wettbewerbsbericht zumindest Transparenz darüber schaffen, wie Ausschreibungen bisher gelaufen sind und zu welchen Ergebnissen sie für die Unternehmer, aber auch für die Lohnentwicklung in diesem Bereich geführt haben? Sollten wir nicht einen jährlichen Wettbewerbsbericht in das Gesetz aufnehmen?

Eine letzte Frage an Herrn von Berlepsch: Könnten Sie uns konkret beschreiben, wie die marktorientierte Direktvergabe in Frankfurt ablaufen würde und mit welchen Verhandlungen Sie sich dann konfrontiert sähen?

Abg. **Michael Boddenberg**: Einige meiner Fragen sind schon von Herrn Wagner an die beiden Verbände gestellt worden, insbesondere was die Qualitätsstandards angeht.

Zu den Ausschreibungsverfahren: Könnten Sie uns aus den bisherigen Verfahren etwas dazu sagen, wie dort beispielsweise Auskömmlichkeit geprüft wird? Gegenstand von Ausschreibungen ist ja zunächst festzustellen, dass ein Unternehmen mit einer seriösen Leistung an der Ausschreibung teilnimmt. Es muss in gewisser Hinsicht Kontrollinstrumente geben, wenngleich ich weiß, dass man am Ende nicht alles kontrollieren können. Wie empfinden Sie zurzeit die Praxis der Kommunen in Verantwortung der hier angesprochenen Problematiken – Stichwort: Tariflöhne usw.?

Abg. **Dieter Posch**: Ich wollte die Chancengleichheit der unterschiedlichen Anbieter ansprechen. In der politischen Diskussion wird immer darauf hingewiesen, dass die mittelständischen Unternehmen, insbesondere in Mittelhessen, sehr erfolgreich gewesen seien, weil sie sich zu Bietergemeinschaften zusammengeschlossen hätten. Wir als Ausschuss haben das Problem, dass wir die Schwierigkeiten vor Ort nicht unmittelbar erfahren; da die Verbände das organisieren. Herr Sparmann, Sie haben von 57 Linienbündeln gesprochen. Mich würde interessieren, wie viele Kilometer sich dahinter verbergen, speziell auf die Busunternehmer bezogen. Die gleiche Frage geht auch an den NVV.

Besteht nicht sehr wohl die Möglichkeit, bei den Bündeln etwas zu verändern, sie etwa zu verkleinern? Das würde natürlich die Verantwortlichkeiten verlagern, aber kleineren Unternehmen eher eine Chance bieten, erfolgreich an Ausschreibungen teilzunehmen. Das ist eine zentrale Frage. Darauf hinzuweisen, dass Bietergemeinschaften erfolgreich gewesen sind, ist legitim, aber aus unterschiedlichen Gründen sieht sich nicht jeder mittelständische Unternehmer in der Lage, an Bietergemeinschaften teilzunehmen oder sich an dem Umstrukturierungsprozess des Gewerbes zu beteiligen.

Herr **von Berlepsch**: Die Frage zur Tariftreue „Lieber Gesetz oder lieber das jetzige Verfahren?“ kann ich nur schwer beurteilen. Wegen der Erfahrungen, die wir machen, komme ich sehr gut mit der augenblicklichen Situation zurecht. Wir kommen – ich hatte es Ihnen in der Antwort auf die Fragen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU deutlich beschrieben – mit unseren Anforderungen an die Fahrer in ein Segment von Arbeitnehmern, die auf dem Markt nicht zu Dumpinglöhnen zu haben sind. Das läuft nicht. Sie können keinen Fahrer aus Usbekistan holen, der die deutsche Sprache beherrscht, alle Vorschriften, den Fahrplan und die gesamte Tarifstruktur kennt und den Fahrgästen Auskunft geben kann. Das funktioniert nicht. Es existiert auch eine Prüfung, in der wir uns einen Eindruck von den Fahrern machen, die dort eingesetzt werden.

Ich kann also die Frage nur so beantworten: Wir kommen mit der gegenwärtigen Situation zurecht. Eine gesetzliche Verklarung würde möglicherweise – ich selber bin nicht in der gesetzgebenden Körperschaft – wieder zu Schwierigkeiten führen, welcher Tarif zu nehmen ist. Wie beschreibt man das so verständlich und transparent, dass auch die europäische Mittelstandsbetreiber-gesellschaft aus Lettland versteht, was gemeint ist?

Fahrgastrechte: Wir haben als lokale Nahverkehrsorganisation seit Beginn den Fahrgastbeirat unter unseren Fittichen. Wir arbeiten sehr intensiv mit dem Fahrgastbeirat. Wir haben in die Ausschreibung auch Teile, die wir dort als spezifische Fahrgastinteressen entnommen haben, einbezogen. Wir sind aber erst am Anfang, und wollen Fahrgastrechte noch weiterentwickeln. In unserer Antwort zum Fragenkatalog von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben wir das ausführlich begründet.

Ein jährlicher Wettbewerbsbericht wäre meiner Ansicht nach eine sehr gute Institution, die zusätzliche Transparenz herstellen würde, die sehr förderlich wäre. Denn in der Diskussion geht doch vieles ungeprüft hin und her. Wir haben eben die Sicht von Frau Pfaff gehört, die aus der schwedischen Entwicklung resultiert. Es gibt Arbeiten, die ich in meiner Antwort erwähnt hatte, die genau das Gegenteil belegen. Dem würde ein solcher Bericht, der von all denen, die ausschreiben, jährlich abgegeben werden müsste, entgegenwirken.

Wie wäre die marktorientierte Direktvergabe in Frankfurt (Main) möglich? Auch hier muss ich wie Herr Sparmann antworten. Wir sind als lokale Nahverkehrsorganisation abhängig von den Beschlüssen unserer Gebietskörperschaft, unserer Stadtverordnetenversammlung. Wenn sie es wünscht, würden wir das machen. Was könnten wir tun? Wir haben das Verfahren Auferlegung, das man sich vorstellen könnte – es ist ja mehr ein politischer Kampfbegriff als ein ausformuliertes Rechtsverfahren – in Frankfurt schon intensiv durchgeführt. Die Auferlegung ist wahrscheinlich nicht sehr viel anders als die MOD. Sie ist aber ein Vorgang, der vor den Wettbewerb einen fiktiven Wettbewerb setzt, und hat all diese Dinge, die auch die Voraussetzungen der marktorientierten Direktvergabe wären: Wir müssen einen Marktvergleichspreis haben; wir müssen vorher eine klare Linienbündelung haben; wir müssen klar definieren, welche Verkehre wir wünschen – bis in die Einzelheiten.

Von den Instrumentarien her haben wir das entwickelt. Es ist ein sehr aufwendiges Verfahren, und es führt nur zu einem übergangsweise zufrieden stellenden Ergebnis. Wenn wir zum wirklichen Wettbewerb übergehen, zeigt sich, dass die Ergebnisse sehr viel positiver sind. Dann gibt es noch einmal einen zusätzlichen Gewinn für die öffentlichen Haushalte, der sich aus dem Wettbewerb ergibt. Als Übergang ist die Auferlegung sinnvoll. Zur marktorientierten Direktvergabe ist, glaube ich, alles gesagt worden.

Herr Posch, Sie wollten noch einmal spezifisch auf die Chancen für mittelständische und kleine Betriebe hinaus. Ich möchte noch darauf hinweisen, dass wir in den Ausschreibungen ausdrücklich die Frage der Subunternehmer behandeln und auch durch unsere Bestimmungen fördern, dass Subunternehmer zum Zuge kommen. Hier gibt es wie in der Vergangenheit auch für kleine Unternehmen ein Betätigungsfeld im Rahmen eines solchen Wettbewerbsszenarios als Subunternehmen tätig zu werden. Es ist keineswegs so, dass das Sterbeglöcklein schon für alle geläutet hat, die im Wettbewerb vielleicht nicht in der Lage sind, eine Ausschreibung zu beantworten, einen Antrag zu stellen oder ein Angebot abzugeben.

Herr **Rabenmüller**: Zu den Fragen von Herrn Abg. Wagner: Wenn Ihnen in der Novelle des ÖPNV-Gesetzes die Zielstellungen des bisherigen ÖPNV-Gesetzes fehlen, sind die Verbände nicht der angemessene Adressat für dieses Thema, sondern Ihre parlamentarischen Kollegen.

(Abg. Mathias Wagner (Taunus): Das haben Sie geschrieben, Herr Rabenmüller!)

Die Verbände arbeiten mit einem Gesetz. Wir sind nahe an der Praxis, und dort ist die konkrete Vereinbarung über Finanzierungen letztlich der Maßstab für uns, an dem wir uns orientieren.

Zur Abgabe eines Wettbewerbsberichts: Es ist denkbar, einen Wettbewerbsbericht herauszugeben. Wir sind uns darüber im Klaren, dass es möglich ist, die Frage der Einhaltung von Tarifbestimmungen im Bereich der Entlohnung des Personals der Verkehrsunternehmen durch die Vergabeverfahren zu regeln. Beide Verbände haben in jüngster Zeit – mein Kollege kann das bestätigen – durch die Festsetzung von Tariftreueerklärungen einen Maßstab gesetzt, Lohndumping schon in der Ausschreibung dezidiert zu vermeiden. Ob aber die Festsetzung solcher Standards tatsächlich rechtssicher ist oder ob nicht hier die Verbände etwas tun, um ein bestimmtes Schutzinstitut einzuführen,

das dann wieder von Kollegen – Verkehrsunternehmen – im Wettbewerb angegriffen wird, muss die Rechtspraxis zeigen, die sich zurzeit entwickelt. Aber wir nutzen unseren Gestaltungsspielraum, um hier Schutzinstitute einzubauen, in Hessen koordiniert.

Zu der Frage von Herrn Abg. Boddenberg: Wir haben mit den Tariftreueerklärungen eindeutig nicht die Sicherheit, Stabilität in das Geschäft zu bringen. Ich bin überzeugt davon, dass solche Fragestellungen letztlich bundesgesetzlich zu regeln sind und Regelungen auf Hessen- oder gar Verbundebene falsch angesiedelt sind.

Zu den konkreten Ausformungen des Wettbewerbs in den Fragen von Herrn Abg. Posch: Im Nordhessischen Verkehrsverbund sind die Linienbündel durch die Lokalstruktur noch etwas kleiner als im RMV. Unsere Linienbündel umfassen durchschnittlich etwa 400.000 bis 600.000 Jahreskilometer Wagenleistung. Die Streubreite der Bündel reicht von 200.000 bis zu 1,2 bis 1,3 Millionen Jahreskilometer. Ein einziges Bündel ist noch größer.

Das bedeutet aber: Die Bündel sind so klein, dass wir hier ausdrücklich Mittelstandsförderung betreiben. Wenn es allein nach der Effizienz der Durchführung der Verfahren ginge, würden wir die Bündel größer schneiden. Wir machen das, um eine kleinteilige Anbieterlandschaft zu erhalten, um auch in der Stimulation des Bietermarktes Marktverengungen zu vermeiden.

(Abg. Michael Boddenberg: Können Sie irgendeinen „Daumenwert“ angeben, was ein Fahrzeug am Tag schafft?)

– Ich kann sagen, ein Bündel mit 200.000 km ist ein Bündel für vier Busse.

Herr **Sparmann**: Ich möchte keine Wiederholungen machen. Natürlich reizt es mich, dem Herrn Wagner zu antworten, dass die Zielbestimmungen, die wir in der Finanzierungsvereinbarung zwischen den Verbündeten und dem Land haben, hoch politisch sind. Wir haben bei allen Dreien politische Vorgaben.

Marktreichweite heißt ja, wir dürfen die Regionen nicht vernachlässigen, sondern müssen es verstärkt in der Region durchführen. Effizienz heißt, dass wir die Schere zwischen Aufwand und Ertrag kleiner gestalten müssen. Unter den angesprochenen Rahmenbedingungen, wenn Sie z. B. Dinge hineingeben, die den Aufwand erhöhen, ist das gar nicht so einfach.

Zur Kundenzufriedenheit: Da gibt es vier subjektive und vier objektive Kriterien, die nicht von uns abhängen, sondern zum einen von den Unternehmen, zum anderen von den Fahrgästen selber. Wenn man rein unternehmerisch arbeiten würde, würde man sehr viel stärker in die betriebswirtschaftlichen Elemente eines Verbundes hineingehen. Ich halte die Vorgaben für sehr politisch.

Einen jährlichen Wettbewerbsbericht machen wir, den liefern wir jedes Jahr an unseren Aufsichtsrat. Wir haben das Thema Fahrgastrechte über unseren Fahrgastbeirat mit Sicherheit die ganze Zeit stark bewegt. Konkret gemacht haben wir bisher nur die Mobilitätsgarantie. Wir werden auch hier gemeinsam, so wie es Herr von Berlepsch gesagt hat, weitere Wege beschreiten. Beim Mobilitätsverbund haben wir die Devise: Wir sind gut. Wenn wir aber nicht gut sind, sind wir wenigstens hoch kulant.



Qualitätsstandards haben wir bei der Ausschreibung über den Aufsichtsrat beschlossen. Es ist wichtig, dass die Mindestqualitätsstandards im ganzen Verbundgebiet einheitlich sind. Wir wissen sehr wohl, dass beispielsweise der Einsatz neuer Fahrzeuge auch den Preis erhöht. Insofern müssen wir uns sehr genau überlegen, wie viel wir fordern. Beispielsweise ist eine Klimaanlage heute Standard.

Herr Posch, zu der Frage, wie wir die Auskömmlichkeit prüfen: Da haben wir zunächst die Probeprüfung. Liegt ein Angebot, ein Ausreißer, mindestens 15 % über oder unter einem anderen Angebot, dann gehen wir davon aus, dass die Auskömmlichkeit nicht gegeben ist. Im anderen Fall prüfen wir die Einzelposition, insbesondere die Personalkosten, indem wir die angegebenen Personalstunden durch die Personalkosten teilen, wir den eingesetzten Stundensatz herausbekommen und dadurch auch eine Vergleichbarkeit für das, wovon Sie die ganze Zeit sprechen, bekommen.

Wichtig ist für mich in dem Zusammenhang, dass wir die Linienbündel regional sehr flexibel gestaltet haben. Wir haben 57 Linienbündel, die für rund 45 Millionen Buskilometer verantwortlich sind. Der RMV hat insgesamt mit den Lokalen rund 100.000 Buskilometer, das sind 45 %. Wenn man zehn pro Jahr ausschreibt, dann beträgt die Bandbreite 200.000 – 1,5 Millionen, sodass ein großes Spektrum jährlich zur Verfügung steht.

Abg. **Mathias Wagner (Taunus)**: Herr Sparmann, sicher ist es richtig, dass in der Finanzierungsvereinbarung Zielbestimmungen enthalten sind. Ich möchte jetzt nicht über die Sinnhaftigkeit dieser Zielbestimmungen reden, das gehört nicht hierher. Meine Frage war aber, ob es nicht ein qualitativer Unterschied ist, ob das in einem Landesgesetz steht oder ob das in einer Vereinbarung, die sich – in welchen Abständen auch immer – ändern kann, geregelt wird.

Das ist für mich als Parlamentarier schon eine wichtige Frage, weil die Zielbestimmungen eine unterschiedliche Qualität haben, je nachdem, ob sie ein Landesgesetz oder eine Vereinbarung zwischen Landesregierung und der Verbünde sind. Vielleicht möchten Sie dazu noch einmal Stellung nehmen. Ansonsten war es ein Statement von meiner Seite.

Herr **Sparmann**: Das sehe ich genauso, weil das in einem Gesetz stärker als in einer Vereinbarung zwischen Land und RMV wahrgenommen wird.

Abg. **Mathias Wagner (Taunus)**: Das ist ähnlich zu dem Wettbewerbsbericht. Herr Sparmann, es ist gut und schön, dass Sie das gegenüber dem Aufsichtsrat machen. Wir wissen aber noch nicht, wie es im NVV ist. Wir wissen noch nicht, wie die Ausschreibungen auf kommunaler Ebene gelaufen sind. Insofern könnte der RMV das leuchtende Beispiel sein, um das auch landesweit zu machen. Ihre Sicht ist natürlich eine andere als unsere. Ihre Sicht ist auf den Verbund beschränkt. Wir wollen ja etwas herausfinden, was landesweit gemacht werden kann.

Herr **Sparmann**: Herr Vorsitzender, Sie haben von den Bestellern gehört, dass wir alle grundsätzlich dazu bereit sind. Insofern ist das eher eine Frage der Koordination. Wir werden da sicherlich etwas zustande bekommen.

**Vorsitzender**: Damit hätten wir diesen Teil erledigt. Ich komme jetzt zu den so genannten Erstellern. Ich rufe zunächst den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Bundesland Hessen auf.

Herr **Dr. Vornhusen**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich bin der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn in Hessen, das heißt DB-übergreifend verantwortlich für alle Angelegenheiten der Bahn in Hessen, unabhängig davon, ob es Regionalverkehr, Stadtverkehr, Netz, Bahnhöfe betrifft. Das heißt, ich bin der Ansprechpartner für die Bahn insgesamt.

Lassen Sie mich noch erwähnen, dass die Bahn in Hessen auch 1.500 Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer im Nahverkehr und 1.000 Busfahrer hat, dann die Mitarbeiter in den Werkstätten, Mitarbeiter, die die Fahrpläne machen, die an der Umsetzung der Fahrpläne arbeiten usw. Das heißt, wenn wir über den Ablauf des Wettbewerbs und die Organisation der Branche reden, dann sind wir genuin daran interessiert mitzusprechen. Ich freue mich, wenn Herr Sparmann immer wieder deutlich sagt, wie groß die Erfolge in der Vergangenheit waren, was die Fahrgastzahlen und die Qualität des Verkehrs angeht. Dem kann ich nur voll zustimmen.

Zum ÖPNV-Gesetz: Die DB AG stimmt den grundsätzlichen Zielen und Anforderungen dieses Gesetzes zum öffentlichen Nahverkehr zu. Wir empfehlen allerdings sicherzustellen, dass die Wettbewerbspraxis in Hessen keine zu starken staatlichen Elemente aufweist, wobei ich unter staatlich auch die betrieblichen Gebietskörperschaften auf den verschiedenen Ebenen verstehe, und zwar sowohl was die Marktteilnehmer als auch was die Festlegung der kundenwirksamen Leistungsinhalte, also das Angebot, angeht. Wir glauben, dass sich entsprechende Regelungen auch im Gesetz finden sollen. Wieso glauben wir das?

Es ist zu beachten, dass wir mit Blick auf die Marktstrukturen im Verkehrsmarkt keinen gewachsenen Wettbewerbsmarkt haben. Wir haben die Deutsche Bahn. Wir arbeiten schon lange mit mittelständischen Unternehmen z. B. Subunternehmern zusammen. Wir haben andererseits – so hat sich die Branche entwickelt – kommunale Verkehrsunternehmen, die sich ganz sicher anders verhalten als normale private Unternehmen, die Probleme haben, die den Problemen ähneln, die wir in der Vergangenheit hatten und die ihre eigenen Entscheidungszwänge durch die Einbindung in die politischen Prozesse aufweisen.

Ich bin mir sicher, dass die Wettbewerbspraxis nicht überall, aber in einiger Hinsicht anders abläuft, als es ursprünglich von den Verantwortlichen gedacht war. Ich bin mir sicher, dass es so ist. Das betrifft z. B. das Thema Kostenangebote oder die Frage, was das Lohnkostendumping beim Busfahrer angeht. Man muss beachten, dass wir keinen normalen Wettbewerbsmarkt vor uns haben, der schon immer so funktioniert hat, bei dem man endlos warten muss, dass sich alles zum Besten entwickelt, sondern man muss weiter gestalten.

Ich stimme den Verantwortlichen für dieses Gesetz zu: Das Gesetz lässt diesen Entscheidungsspielraum absichtlich offen. Wir äußern uns dazu, weil wir glauben, dass unsere Haltung bei der Ausnutzung des Spielraums gehört werden sollte. Ich komme zu drei Empfehlungen:

Erstens. Wettbewerb durch öffentliche bzw. kommunale Unternehmen: Ich beginne damit, dass wir als DB AG die Grundhaltung der Hessischen Landesregierung begrüßen, nämlich die Staatstätigkeit auf das essentiell Staatliche zu beschränken und darauf zu setzen, dass die Kräfte des Wettbewerbs zwischen privaten Unternehmen zukünftig den Wettbewerb bestimmen sollen.

Ich möchte das zitieren, was Ministerpräsident Koch bei der Gelegenheit Anfang Januar gesagt hat. Er sagte etwas, was mir sehr gut gefällt: Der Staat soll sich auf die Aufgaben zurückziehen, die er tun muss. Damit hat er mehr als genug zu tun. Bei allem anderen soll er sich der Hilfe Privater bedienen. Das zu schaffen, bleibt die Aufgabe. Jetzt konfrontieren wir das mit der Branchenhistorie, wo zwangsläufig – das ist deutlich geworden – private Wettbewerber mit öffentlichen Verkehrsunternehmen gegeneinander antreten. Zwangsläufig haben die öffentlichen Unternehmen eine schwächere Kosten- und Ergebnisorientierung als private Unternehmen, weil sie alle möglichen anderen Ansprüche noch zu erfüllen haben. Teilweise ist es sogar so, dass sie im kommunalen Querverbund sind und aus dem Grunde eine deutliche Verlusttoleranz zeigen. Wenn wir im Wettbewerb gegen diese antreten, stellen wir immer wieder fest, dass wir uns zu dem privaten Unternehmertum rechnen. Wir sind auf dem Weg an die Börse. Das weiß jeder. Es handelt sich vielleicht um zwei, drei Jahre. Wir zählen uns zu den privaten Anbietern.

Die DB AG schließt sich Forderungen an, die nicht nur von uns kommen, nach denen der steuerliche Querverbund den kommunalen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb keinen Vorteil verschaffen darf. Die Überschüsse aus Energieaktivitäten sollen nicht genutzt werden, um das private Unternehmertum zu schwächen. Außerdem sollte verhindert werden, dass eine ungleichmäßige Marktöffnung stattfindet. Verkehrsunternehmen, die in ihrem meist städtischen Heimatmarkt geschützt sind, sollten umgekehrt auch nicht an Wettbewerben teilnehmen, aus denen sie andere verdrängen.

Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass die Verzinsungsansprüche eines normalen Unternehmens von den Kapitalmärkten bestimmt werden. Wenn man Kalkulationen am Markt sieht, bei denen auf Risikoprämien verzichtet wird, oder die Abschreibungsfristen für Fahrzeuge extrem lang gewählt werden, dann halten wir das für nicht zielführend. Soweit es sich um kommunale Verkehrsunternehmen handelt, sollte man einfach auf die Verpflichtung aus der hessischen Gemeindeordnung zurückgreifen, in der dezidiert steht: Auch kommunale Unternehmen sind zu einer marktüblichen Verzinsung nach Vollkosten verpflichtet, einer Betätigung nur im eigenen Gemeindegebiet und einer regelmäßigen Prüfung, ob der Geschäftsauftrag des kommunalen Unternehmens nicht ebenso gut einem privaten Dritten übertragen werden kann. Das gilt natürlich auch für kommunale Verkehrsunternehmen, die aus anderen Bundesländern zu uns stoßen.

Die Gemeindeordnung zeigt klar auf, in welche Richtung die Entwicklung der kommunalen Verkehrsunternehmen gehen soll. Deswegen würde ich empfehlen, dass man das auch konsequent durchführt.

Zweitens. Die Empfehlung zur Rollenverteilung zwischen Bestellern und Erstellern kann man so sicherlich unterschreiben. Nicht zielführend ist es allerdings, wenn die Ausschreibungsbedingungen extrem eng gefasst werden, sodass den Verkehrsunternehmen kein Spielraum mehr bleibt für den unternehmerischen Konzeptwettbewerb. Wenn letztlich der Aufgabenträger derjenige ist, der das Angebot bis in Detail festschreibt, wenn dieses Entdeckungsverfahren des Wettbewerbes am Markt – dahinter steckt die Denkfigur: die Wettbewerber treten gegeneinander an und fahren unterschiedliche Angebote, das beste gewinnt – vorgegeben wird, dann darf man nicht überrascht sein, wenn nachher dieses Entdeckungsverfahren nicht funktioniert. Ich sage das nicht zu den heutigen Beteiligten, die ich alle sehr schätze.

Es ist aber ein Gesetz, das eine lange Lebensdauer haben soll, auch wenn es ein Verfallsdatum hat. Insofern möchte ich heute schon darauf hinweisen, dass man diesen Tendenzen vorbeugen soll.

Das gilt z. B. für die Themen Angebotsplanung. Es muss nicht immer alles vollständig vom Aufgabenträger gemacht werden. Deswegen wäre unsere Bitte, dass man einen Satz aus der Gesetzesbegründung in § 8 Abs. 1 aufnimmt. Ich zitiere:

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

Das steht sehr schön in der Gesetzesbegründung. Ich kann mir vorstellen, dass es auch seinen Platz im Gesetz selbst hat. Wir haben eine andere Haltung als der Kollege von Berlepsch, der die Aufgaben der Verkehrsunternehmen auf die Personenbeförderung beschränken möchte und nicht den Begriff, der in der Gesetzesbegründung benutzt wird, verwendet.

Wir freuen uns auch, dass Staatsminister Dr. Rhiel am 27. April anlässlich der ersten Lesung des Gesetzes dezidiert gesagt hat: Wir befürworten die Aufnahme funktionaler Elemente in die Ausschreibungen. Auch dafür haben wir im Gesetzentwurf die Basis gelegt. Ja, genau so ist das. So muss man es machen. Weil die Praxis hier auch in der Diskussion steht, möchte ich das hier anfügen.

Als letzter Punkt das Thema Lohndumping: Die DB AG tritt normalerweise nicht mit extrem aggressiven Gestaltungen an, was die Löhne angeht. Aus dem Grunde ist es nahe liegend, dass wir dieses Lohndumping um unserer Mitarbeiter willen nicht richtig und gut finden, zumal man sich darüber im Klaren sein muss: Wenn die Ausschreibungen extrem eng gefasst sind, dann bleibt nur noch Gestaltungsspielraum beim Lohnkostensatz. Gerade beim Busfahren sind die wesentlichen Kostenelemente die Busse selbst und die Fahrer. Wenn man alles festschreibt außer der Höhe dessen, was der Busfahrer verdienen darf, dann darf man nicht überrascht sein, wenn das nachher auf seine Kosten geht.

Es gibt Möglichkeiten durch Tariftreuerregelungen – wie das im Einzelnen geht, das können Sie der Stellungnahme entnehmen –, wobei die Tarifautonomie gewährleistet sein sollte. Insgesamt muss der Wettbewerb in der Hauptsache auf Leistung, Qualität und Preiswürdigkeit beruhen. Es soll nicht nur das Lohnkostenthema als Wettbewerbs-element genutzt werden. Dann könnte es sogar sein, dass sich die tariflichen Mindeststandards auf die Elemente beziehen, die dem Fahrgast nützen.

Herr **Budig**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich würde gerne meinem Kollegen Herrn Metz von der Hauptgeschäftsstelle in Köln Gelegenheit geben, ein paar Worte aus juristischer Sicht zu sagen. Zunächst meine kurze Stellungnahme. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass der hessische Gesetzgeber Aktivitäten im Sinne der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes entwickelt, klare Regelungen zugunsten eines einerseits kundenfreundlichen – das steht im Vordergrund –, andererseits aber wirtschaftlich vertretbaren ÖPNV zu schaffen.

Ich möchte an die Stellungnahme des Deutschen Städtetages anschließen. Unser Votum lautet: Das Selbstbestimmungsrecht der Aufgabenträger, wie sie ihren ÖPNV organisieren wollen, soll erhalten bleiben. Hier steht der kommunale Aufgabenträger im Fokus. Der ist in der Regel nicht nur Aufgabenträger für den ÖPNV, sondern auch Eigentümer eines eigenen Unternehmens. In aller Regel – ich glaube, mittlerweile flächendeckend – sind das Kapitalgesellschaften. Eigentümer von Kapitalgesellschaften haben – so ist es in der Gesetzgebung verankert – umfangreiche Rechte, aber auch Pflichten, wonach sie zum Wohl ihrer im Eigentum befindlichen Gesellschaft handeln müssen. Das darf nicht außer Acht gelassen werden. Dieser Aspekt wird in der Diskussion um die Frage des Ausschreibungswettbewerbs häufig vergessen.

Ich mache darauf aufmerksam – im Augenblick gibt es nur sehr wenige Beispiele –, dass, wenn ein Eigentümer eines solchen Unternehmens ausschreibt – es findet ein Betreiberwechsel statt – eine Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung angestellt werden muss, die sich nicht nur auf den Vergabepreis beschränkt, der generiert wurde, sondern auch auf jede Menge zusätzliche Kosten. Eine Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung unter Berücksichtigung des Altunternehmers muss nicht immer zugunsten eines Ausschreibungswettbewerbs ausgehen.

Der zentrale Akteur gemäß Regionalisierungsgesetzgebung sind auch die Aufgabenträger. Insofern irritiert es schon, dass – optisch gesehen – in einem Gesetzestext, der sich vorrangig mit den Aufgabenträgerorganisationen befasst, auf anderthalb Seiten die Aufgabenträger und die Ersteller der Leistungen, die Verkehrsunternehmen, nur sehr kurz abgehandelt werden. Im Sinne des Selbstbestimmungsrechtes der Aufgabenträger sollte auch gewährleistet werden, dass sie bestimmen, wie sie ihre Organisationen, die die hoheitlichen Rechte für sie als Aufgabenträger wahrnehmen sollen, ausgestalten. Das sind genau die Aufgabenträger-Organisationen. Je weitergehender und differenzierter diese Aufgaben im Gesetz beschrieben werden – das ist eine Vorgabe –, je mehr wird die Gestaltungsfreiheit der Aufgabenträger eingeschränkt. Das ist die eine Seite der Medaille.

Die andere Seite der Medaille betrifft die Diskussion, wie stark eine Aufgabenträger-Organisation die Ausgestaltung des ÖPNV reglementiert. Im Gesetzestext heißt es „Festlegung der Qualität und Quantität des Leistungsangebotes“. Das kann sehr viel, das kann aber auch sehr wenig sein. Das kann ein Rahmen sein. Das können natürlich Vorgaben bis zur letzten Minute eines Fahrplans sein. Hier besteht die Gefahr – die vermieden werden sollte, das liegt meines Erachtens in der Verantwortung der Aufgabenträger –, dass über eine solche Überreglementierung Wertschöpfungsstufen, die klar den Unternehmen zuzuordnen sind – dieses Wort ist hier und da in Reden aufgetaucht –, „revertstaatlicht“ werden, also dem Markt entzogen werden, durch eine behördenähnliche Stelle wahrgenommen werden. Dann wird genau das konterkariert, was eigentlich gewollt ist, auch durch diese Gesetzgebung, dass mehr Markt stattfindet,

Gestaltungsfreiheit der Unternehmen, Kreativität der Unternehmen, ein Leistungsangebot herzustellen.

Ich möchte auch sagen, dass hier und da unterstellt wird, die Verkehrsunternehmen seien verkrustet, wenig kreativ usw. und so fort. Das stimmt nicht. Ich habe Schwierigkeiten, mir vorzustellen, was uns als Verkehrsunternehmen denn motivieren soll, Schlechtleistungen zu erbringen. Wenn wir am Markt tätig sind, wenn Fahrgäste beworben werden, Fahrgastzuwächse und damit Einnahmenezuwächse generiert werden sollen, dann ist die Motivation genau gegenteilig. Das bedarf keiner Regulierung.

Aber – das möchte ich auch sagen – das Besteller-Ersteller-Verhältnis, so wie es dem Grunde nach hier verankert ist, akzeptieren wir ausdrücklich. Es sind auch viele Besteller-Organisationen im VDV Mitglied. Herr Sparmann ist sogar Vizepräsident unseres Verbandes.

(Minister Dr. Alois Rhiel: Da schließt sich der Kreis!)

Insofern vertreten wir die gesamte Branche. Im Kern ist dieses Prinzip zu begrüßen. Es schafft viel mehr Klarheit als früher, als es dieses Prinzip nicht gegeben hat. Allerdings darf dieses Besteller-Ersteller-Verhältnis nicht in Richtung eines Leistungsaustausches interpretiert werden. Dann hat man nämlich die Ausschreibungspflicht. Dann gilt das allgemeine Vergaberecht: ein Sektorenauftraggeber, Schwellwerte, Ausschreibungspflicht kommen dann sofort zum Tragen.

Ich würde es begrüßen, wenn in § 7, in dem es um die so genannte Bestellung von Verkehrsleistungen geht, nicht nur unter Punkt 4 Vergabeverfahren angesprochen würden, sondern wenn auch die Handlungsoption einer Betrauung mit aufgenommen würde. Betrauung ist ein öffentlich-rechtlicher Akt. Das unterliegt eben nicht dem Vergaberecht.

Ich möchte schließen und verweise auf unsere umfangreichen Stellungnahmen und die Antworten zu dem Fragenkatalog. Noch ein Hinweis: Uns ist aufgefallen, dass einige Regelungen in dem Gesetz auftauchen, die eigentlich schon abschließend in einer Bundesgesetzgebung verankert sind. Ich möchte nur ein kleines Beispiel nennen: Wenn es um das Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan geht – das steht im hessischen Gesetz –, ist eine Anhörung der Verkehrsunternehmen vorgesehen. Das Bundesgesetz sagt eindeutig „Mitwirkung der Verkehrsunternehmen“. Das ist weiter gehend. Das würden wir auch für Hessen fordern und begrüßen.

Herr **Metz**: Ich möchte Sie nun nicht mit juristischen Ausführungen behelligen, sondern ich möchte auf den eigentlichen Kern des Widerspruchs, den wir als hessische Landesgruppe bzw. in der VDV-Hauptgeschäftsstelle sehen, hinweisen. Worum geht es? Der VDV setzt sich dafür ein, dass die Aufgabenträger Gestaltungsbefugnisse haben, die die Optimierung des Gesamtsystems ÖPNV unter dem Gesichtspunkt Adam Riese ermöglichen.

Herr Budig hat es schon angedeutet: Regionalisierung bedeutet, die Aufgabenträger vor Ort sollen nach wirtschaftlichen Grundsätzen, nach dem Prinzip Adam Riese entscheiden dürfen, welche wettbewerbliche Gestaltung in welcher Tiefenschärfe gewählt werden sollte. Wir sehen, dass der Gesetzentwurf bei ausdrücklicher Zustimmung zur Mög-

lichkeit der Einräumung des Ausschreibungswettbewerbs als Wettbewerbsprinzip auf einem Auge blind ist, weil er die zweite Alternative, die durch das EuGH-Urteil in der Rechtssache Altmark Trans aufgezeigt wurde, nicht enthält, noch nicht einmal erwähnt.

Wir fragen uns – das ist der Kern der Rede –, warum die hessische Landesregierung in Bezug auf die Beurteilung der effizientesten Erbringung des ÖPNV bei dem von mir strapazierten Gesichtspunkt Adam Riese schlauer sein möchte als die Aufgabenträger vor Ort, indem man ihnen nur ein Prinzip zur Verfügung stellen möchte.

Im Übrigen gibt es eine intensive Diskussion auf der europäischen Ebene. Es gibt eine andere Praxis in anderen Bundesländern. Es gibt auch eine Reihe von fachlichen Stellungnahmen, die sich zugegebenermaßen widersprechen, sodass man möglicherweise bedenken sollte, ob man hier nicht Präjudizien schafft, indem man dieses Besteller-Ersteller-Prinzip noch weiter vertieft, die, wenn es zu einer europäischen Regelung kommt, gegebenenfalls korrigiert werden müssen.

Das heißt, unser Appell lautet: Die Richtung muss dahin gehen, die Möglichkeiten der Aufgabenträger nicht dadurch einzuschränken, dass man ihnen ökonomische Potenziale der Gestaltung aus der Hand nimmt.

Herr **Frölich**: Herr Vorsitzender! Herr Staatsminister! Die privaten Unternehmer sind erfahrungsgemäß der Meinung, dass sie Weltmeister im Erbringen einer guten und einer preiswerten Leistung sind. Wir haben kleine Strukturen, keine großen Overheads, wir arbeiten auch nicht nach tarifvertraglichen Bindungen, wenigstens die Unternehmer nicht. Wir können einen sehr günstigen und guten Verkehr bieten.

Der Wettbewerb, der sich aus diesem ÖPNV-Gesetzentwurf ergibt, ist hier und heute schon als die zentrale Frage dargestellt worden. Der Ausschreibungswettbewerb, der von der Hessischen Landesregierung betrieben wird, ist natürlich für die privaten Unternehmer unseres Fachverbandes die zentrale, wenn nicht sogar existenzielle Frage.

Dr. Lübcke hat vorhin ausgeführt, dass die Chancen für die Mittelständler eine der tragenden Ideen bei diesem Gesetzentwurf waren. Aus meiner Sicht greift dieser Gesetzentwurf die historische Chance nicht auf, genau das umzusetzen. Mittelstandsförderung wird expressiv verbitis genannt. Das, was sich aber in der letzten Zeit durch den hessischen Ausschreibungswettbewerb ergeben hat, zeigt, dass es in eine völlig andere Richtung geht.

Meine Damen und Herren, die Analyse der Universität Emden, die vom Bundesverband in Auftrag gegeben wurde, ist schon erwähnt worden. Erfahrungen aus Skandinavien zeigen – das haben wir in Hessen schon erlebt –: Wir werden, wenn das so weiter geht, wenn nicht zwingend und schnell mittelstandsfreundliche Parameter eingeführt werden, den Mittelstand in der Form, so wie er über Jahrzehnte eine zuverlässige und seriöse Arbeit geleistet hat, nicht mehr haben. Das hat Gründe.

Mittelstandsfreundliche Bündel: Herr Rabenmüller, im Nordhessischen Verkehrsverband bezog sich eine der letzten Ausschreibungen auf Niestetal. Wir mussten mit ca. 20 Bussen kalkulieren. In der Ausschreibung stand: Diese 20 Busse müssen über 5-Gang-Automatikgetriebe verfügen. Auf diesen Punkt möchte ich gesondert zu sprechen kommen. Das wurde zwar hinterher herausgenommen. Als Mittelständler hatte man aber

nur eine Chance: Wir mussten mit neuen Bussen gegen Wettbewerber kalkulieren, die ihre Finanzierung am Markt ganz anders bekommen können als ein Privater. Bei solchen Einschreibungen – ich bleibe bei dem Beispiel – müssen wir eine Bürgschaft abgeben. Diese Bürgschaft müssen Private zu marktkonformen Bedingungen einkaufen. Andere Anbieter, die sich am Markt mit sehr großem Erfolg betätigt haben, können viele Leistungen völlig anders kalkulieren als ein privater Unternehmer.

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, dieser Gesetzentwurf, so sehr wir ihn begrüßen, so sehr wir für Wettbewerb sind, verpasst die Chance, mittelständische Strukturen zu erhalten. Das dürfen wir nicht außer Betracht lassen. Diese mittelständischen Strukturen sind es, die es dem Land morgen und übermorgen ermöglichen, weiterhin kostengünstige Verkehre einzukaufen. Wenn es Ziel dieses Gesetzes ist, den Verkehr für morgen und übermorgen zu sichern, wenn es Ziel ist, die Qualität zu verbessern, auch zu finanzierbaren Beträgen im Rahmen der Möglichkeiten, dann kommen Sie nicht an mittelständischen Unternehmen vorbei.

Die Erfahrungen zeigen – Herr Sparmann, ich kann Ihre Bewertung von 20 % mehr Anbietern nicht ganz nachvollziehen, aus meiner Sicht gibt es mindestens 20 % weniger Anbieter –, dass wir im nordhessischen Beritt – dafür spreche ich vorwiegend – in letzter Zeit mehr Unternehmer haben, die unter den Ausschreibungsbedingungen gelitten haben. Wenn man das stoppen will, dann muss der Gesetzentwurf dringend überarbeitet werden. Wir brauchen blitzschnell Maßnahmen. Wir brauchen Mechanismen, um den Mittelstand zu erhalten.

Herr **Beth**: Mein Name ist Dieter Beth. Ich bin Vorsitzender des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer. Herr Geißler ist unser Geschäftsführer. Ich möchte nicht alle Einzelheiten aus unserer Stellungnahme wiederholen. Sie liegt Ihnen in Schriftform vor. Sie können sie nachlesen. Auch möchte ich mich bemühen, nicht das zu wiederholen, was mein Kollege vorhin ausgeführt hat.

Lassen Sie mich betonen, dass auch wir uneingeschränkt für einen Wettbewerb stehen. Insoweit begrüßen wir ausdrücklich das, was in der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes steht, dass nämlich klare Rahmenbedingungen für faire Wettbewerbsbedingungen Gesetz werden sollen. Allerdings, meine Damen und Herren, vermissen wir nach dieser hehren Zielsetzung, die nur zu unterstützen ist, die entsprechenden Ausführungen im eigentlichen Gesetzestext. Dort wird unserer Meinung nach in sehr karger Form ausschließlich in § 8 Abs. 2 davon gesprochen, dass die Angebotsvielfalt zu fördern sei und dass mittelständische Strukturen zu unterstützen sind. Dem kann man sich anschließen.

Das kann nicht das Ende der Fahnenstange gewesen sein. Das muss mit Leben erfüllt werden. Wenn man die Ergebnisse der Ausschreibungen sieht und wenn man sieht, wie der Ausschreibungswettbewerb in Hessen in den letzten Monaten gelaufen ist, dann kommen erhebliche Zweifel auf, ob das Gesetz den zentralen Ansprüchen genügt. Was heißt aus unserer Sicht fairer Wettbewerb? Es ist einiges zu Beginn über den Bereich der Unternehmen im Besitz der öffentlichen Hand, der Kommunalbetriebe gesagt worden.

Es muss Zielsetzung des Gesetzes sein, dass wir keinen geteilten Markt bekommen. Es kann nicht im Sinne eines fairen Wettbewerbs sein, dass ein bestimmter Sektor der Mit-



spieler an diesem Wettbewerbskuchen sozusagen auf dem Feldherrnhügel sitzt, selbst vom Wettbewerb ausgenommen ist und genüsslich beobachtet, wie die Wettbewerbschlacht zwischen Global Player, Regionalbündel und privaten Mittelständlern tobt. Das heißt, es muss dafür gesorgt werden, dass wir keine kommunalen Sonderwirtschaftszonen bekommen. Wenn schon Wettbewerb, dann für alle und diskriminierungsfrei zu denselben Bedingungen.

Wir können das gerne bei anderer Gelegenheit vertieft behandeln. Ich möchte mir ersparen, auf alle Facetten dieser empfundenen Diskriminierung einzugehen. Ein paar Dinge, die heute Morgen angesprochen wurden, möchte ich gerade rücken. Zu den Ergebnissen des bisher gelaufenen Wettbewerbs: Wir haben erhebliche Zweifel daran, wenn die privaten Mittelständler immer als einer der großen Gewinner dargestellt werden. Wir hätten das gerne. Dagegen haben wir nichts. Man muss natürlich den Saldo ziehen. Durch private Mittelständler wurden Leistungsbestandteile gewonnen. Das ist zweifelsohne so. Man muss natürlich dagegen rechnen, was an selbst konzessionierten Linien, was im Bereich der Auftragnehmer-Verkehre verloren wurde.

Festzuhalten ist, dass die Ergebnisse zeigen, dass aufgrund der Ausformung des hessischen Ausschreibungswettbewerbs sich in nicht genügender Anzahl Private beteiligen – das ist nachweislich so, es wird allenthalben beklagt, da kann man trefflich darüber diskutieren, warum das so ist – und dass der Ausschreibungswettbewerb, so wie er hier stattfindet, schon zu einer Konzentration geführt hat. Dieser Konzentrationsprozess wird weiter an Geschwindigkeit zunehmen. Die Beispiele aus Skandinavien sind mehrmals angeführt worden. Ich möchte diese noch einmal konkretisieren.

Wir haben seit Beginn der Ausschreibungen in Dänemark einen Rückgang der mittelständischen Unternehmen um sage und schreibe 60 %. Mehr als die Hälfte der privaten Mittelständler ist dort nach Beginn der Ausschreibungen vom Markt verschwunden. Wir haben die Situation, dass nur noch drei Unternehmen in Schweden über 70 % Marktanteil verfügen. Das kann nicht Ziel einer hessischen Ausschreibungspolitik sein. Wettbewerb macht aus Sicht der Aufgabenträger nur Sinn, wenn genügend Mitspieler im Wettbewerb bleiben.

Ich möchte noch drei Punkte über unsere Stellungnahme hinaus kurz ansprechen. Wir denken, wir müssen zu betriebswirtschaftlichen Elementen kommen, anhand derer die Auskömmlichkeit der abgegebenen Angebote kontrolliert werden kann. Das gilt natürlich für alle Sektoren. Wir haben in Anbetracht der konkreten Lage erhebliche Bedenken, wenn man sich Ausschreibungsergebnisse in Hünfeld, Hersfeld und anderswo anguckt, dass sie betriebswirtschaftlich seriös kalkuliert sind.

Wir haben auch erste Urteile, wonach Wettbewerber wegen Unterpriis-Angeboten vom Wettbewerb ausgeschlossen wurden. Ich kann mir bei der Gelegenheit nicht ersparen anzumerken, dass es sich um eine Tochtergesellschaft eines Kommunalbetriebes handelt. Vom OLG wurde letztlich bestätigt, dass sie aus diesen Gründen zu eliminieren ist. Wir arbeiten daran. Wir werden in den nächsten Tagen so weit sein, den entsprechenden Behörden und dem Ministerium unsere Module vorzulegen, wie man sich der Sachlage auch betriebswirtschaftlich nähern kann, um eine Auskömmlichkeit der Angebote darzustellen.

Wir sind darüber hinaus der Meinung, dass eine stärkere Verzahnung und Überprüfung auch in Richtung der HGO erfolgen muss. Die Hessische Gemeindeordnung bietet,

auch wenn uns die erste Fassung, die zur Diskussion stand, wesentlich besser gefallen hat, auch in der jetzigen Ausprägung genügend Instrumente, die auch angewendet werden müssen. Wir müssen zu einer Handhabung kommen, um Verstöße kontrollieren zu können. Wir werden die Dinge, die darin stehen, einfordern: Bevor sich kommunale Betriebe beteiligen, ist die Gemeindevertretung zu unterrichten. Eine Markterkundung muss vorgenommen werden. Die Auswirkungen auf die mittelständischen Unternehmen müssen geprüft werden. Die Kammern und Verbände müssen angehört werden. Diese Dinge sind bisher überhaupt nicht erfolgt. Darüber wird in Zukunft zu reden sein, auch wie die Anforderungen an den Haushalt und die Kalkulation aussehen.

Ein letzter Punkt – dann möchte ich in Anbetracht der Zeit einen Schlusstrich ziehen – ist der bereits mehrfach genannte Aspekt der mittelstandsfreundlichen Losgrößen. Meine Damen und Herren, es ist eine zentrale Frage bei der Ausformung der Ausschreibungen, wie groß Sie die Bündel letztendlich schnüren wollen. Fest steht – das zeigt auch die Untersuchung der Universität Emden –, dass in Hessen in der Vergangenheit von 14 privat gewonnenen Ausschreibungen 13 private Ausschreibungsgewinner in einer Größenordnung kleiner als 700.000 Wagenkilometer pro Jahr anzusiedeln sind.

Wir haben eine Menge von Ausschreibungslosen, die darüber liegen. In diesem Bereich gibt es nur einen privaten Gewinner. Wenn 13 von 14 privaten Ausschreibungsgewinnern in der Größenordnung unterhalb 700.000 Wagenkilometern liegen, dann zeigt das ganz deutlich, wie diese Linienbündel gestrickt werden müssen, um den privaten Mittelständlern eine Chance zu geben. Mein Appell: Lassen Sie in die Beratung um die Novellierung dieses Gesetzes die Bedingungen, die konkret notwendig sind, einfließen, um diesem mittelständischen Gewerbe, das immerhin über 500 Unternehmen in Hessen verfügt – auch wir haben 5.000 bis 6.000 Arbeitnehmer, denen wir Brot und Arbeit geben, neben den Familien, die dort tätig sind – eine Chance zu geben. Ich kann Ihnen versichern, die Arbeitsplätze bei Privaten sind nicht weniger wert als die Arbeitsplätze bei Global Players oder in Kommunalbetrieben.

Sorgen Sie dafür, dass sie eine Zukunft haben und dass Ihre eigenen Ansprüche an klare Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb erfüllt werden.

Herr **Meyer**: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nach einer so langen Reihe von Diskussionsbeiträgen ist man geneigt, zu einzelnen Elementen Stellung zu nehmen. Ich erspare mir das. Ich möchte allerdings auf eine grundsätzliche Frage eingehen. Vom Ursprung her waren wir ein privates, dann ein öffentliches und jetzt wieder ein privates Unternehmen. Daran sieht man auch den Wandel der Zeit und der Rahmenbedingungen.

In Nordrhein-Westfalen und in vielen anderen Bundesländern, in denen wir Angebote abgeben, wo wir aktiv sind, gibt es sehr wohl eine entsprechende Entwicklung hin zu den Grundsätzen, die das hessische Landesgesetz heute schon vorsieht – so wie in der Praxis die Entwicklung zu einer Besteller-Ersteller-Organisation im allgemeinen Wirtschaftsleben üblich ist. Es käme auch niemand auf die Idee, die Auftraggeberrolle beim Hausbau infrage zu stellen oder in anderen Dienstleistungsfragen zu vermuten, dass man keinen Aufgabenträger im Sinne einer Eigentümerfunktion oder einer Vorgabefunktion hätte. Insofern möchte ich der Aussage deutlich widersprechen, dass es nur in Hessen einen Sonderweg gibt.

Nach Diskussionen mit den politisch Verantwortlichen in anderen Bundesländern stellen wir fest, dass sie teilweise nicht den Mut gehabt haben, die Regelungen so zu verändern, dass ein klarer Ordnungsrahmen entsteht. Wir fordern ihn geradezu ein. Deswegen ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass es eine Ordnungsfunktion gibt, unter welchen Voraussetzungen wettbewerbliche Rahmenbedingungen organisiert werden.

Zum Thema Rechtssicherheit möchte ich sagen, dass das, was zurzeit naturgemäß abläuft, ein Interessenstreit ist, der natürlich und ausdrücklich, weil Verbände Interessen zu vertreten haben, opportunistische Grundzüge hat. Ich frage mich, wie man aus einer europäischen Urteilsfindung und der Tatsache, dass heute neue Verordnungsentwürfe in der Welt sind, herleiten kann, dass andere Bundesländer rechtssicher arbeiten. An dem Punkt werden bestimmte Rahmenbedingungen leider auch zulasten des Marktes verschoben. Ich habe vorhin einen wichtigen Satz vernommen, der sich auch auf das Thema EuGH-Kriterien bezieht.

Zur marktorientierten Direktvergabe: In unserer Stellungnahme ist ein Wortverdrehen enthalten, vielleicht trifft er das direkter, haben wir geschrieben: „Die Umstellung von Eigenproduktion und direktorientierten Leistungsvergaben ...“ Dann geht es ausschließlich um die Betrachtung von Beihilferecht. Es gibt eine Stellungnahme des VDV – wir sind im Übrigen auch Mitglied des VDV –, die darauf abhebt, dass die Verkehrsunternehmen alles vermeiden mögen, um einen Leistungsaustausch zu beschreiben. Das kann keine sichere Grundlage für eine Auftragsvergabe sein, wenn es deshalb stattfindet, um die ansonsten gültige Marktordnung Vergaberecht nicht zur Anwendung kommen zu lassen.

Ich denke, man tut niemandem einen Gefallen, wenn man unter Zuhilfenahme von Konstruktionen versucht, ein Gebiet zu befriedigen und das andere auszublenden. Ich sage nicht, dass das bei jedem im Einzelfall so ist. Das sind aber Themen, die in dieser Betrachtung eine ganz zentrale Rolle spielen müssen.

Wie soll ein gut geführtes Unternehmen identifiziert werden

(Herr Metz: Wenn Sie falsch zitieren!)

– Herr Metz, Sie können nachher dazu Stellung nehmen –, wenn man eine Wettbewerbsentwicklung hat und die Marktordnung zu anderen Preisbildungen führt? Das wäre im Zweifel ein kontinuierlicher Prozess. Wenn sich die Unternehmen im Wege einer marktorientierten Direktvergabe einer Preisbildung, einer Legitimation, dass sie marktfähig sind, unterziehen und sich ständig einem neuen Durchschnitt gegenüber legitimieren müssen, dann führt das am Ende zu einem Legitimationsprozess, der die Bestandsfähigkeit dieser Unternehmen nicht gewährleisten kann, weil permanent neue Rahmenbedingungen für den Durchschnittspreis identifiziert werden müssen, weil der Durchschnittspreis morgen schon nicht mehr stimmt.

Ich möchte auf das Thema Restrukturierungsfähigkeit und -notwendigkeit kurz eingehen. Natürlich ist es unbedingt notwendig, dass in jeder Hinsicht sowohl für die Rahmenbedingungen von privaten Unternehmen als auch für die Rahmenbedingungen von öffentlichen Unternehmen, insbesondere bezüglich der Rahmenbedingungen der DB ein Übergangszeitraum identifiziert werden muss. Das bedeutet, dass man die Verpflichtungen, die man in der Vergangenheit eingegangen ist, auf die Zukunft hin legitimieren muss. Wenn man als politisch Verantwortlicher, als Eigentümer eines Verkehrs-

unternehmens seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gegenüber Zusagen gemacht hat, dann muss man auch politisch dazu stehen.

Das hat mit der Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Dienstleistung vergeben wird, überhaupt nichts zu tun. Das führt nach unserer Überzeugung zu dieser Vermischungsdiskussion, dass man auf der einen Seite Rahmenbedingungen, die historisch gewachsen sind, die in Ordnung sind, bei denen es vertragliche, auch tarifvertragliche und sonstige Vereinbarungen gibt, mit der Frage vermischt, unter welchen qualitativen Anforderungen eine Dienstleistung vergeben wird. Genau an der Stelle sehen wir Handlungsbedarf – ob das im ÖPNV-Gesetz richtig untergebracht ist, vermag ich nicht zu sagen –, da muss es entsprechende Übergangsvereinbarungen geben, um Remanenzen zu vermeiden.

Wenn man die Marktordnung, die Grundregeln unseres Gemeinwesens ernst nimmt, dann gilt für jeden – das möchte ich ausdrücklich unterstreichen – die Notwendigkeit, gleiche Marktbedingungen vorzufinden. Dann kann es auch nicht sein, dass Unternehmen, die in der Vergangenheit vielleicht fünf Beschäftigte hatten, durch eine besondere Vorschrift geschützt werden. Sie müssen sich genauso den Marktbedingungen stellen, wie das die öffentlichen oder andere Unternehmen tun. Das ist nun einmal zwangsläufig.

Wenn man das ernst nimmt, was mein Kollege zur Rechten, Herr Beth, gesagt hat, dann entsteht ja auch durch die Losgröße ein größeres Unternehmen. Welche jeweilige Lage der mittelständischen Struktur soll man für die Bildung von Losgrößen zugrunde legen? Wir empfehlen in diesem Zusammenhang, die Frage des Standortfaktors so zu regeln, wie das in Verträgen heute auch schon passiert, dass man dafür entsprechende Vereinbarungen durch die Aufgabenträger vorgibt, dass es einen bestimmten Anteil der Partizipation von mittelständischen Unternehmen geben muss. Das kann man durchaus machen.

Wir können sagen: Eine bestimmte Quote soll nicht selbst gefahren werden. Ich komme zum Kern: Wir begrüßen ausdrücklich das Besteller-Ersteller-Prinzip. Wir sind der Auffassung, dass Qualitätsanforderungen an die Stelle von Restriktionen im Bereich von Tarifregelungen oder sonstigen Schutzvorschriften treten sollen, weil über diesen Weg auch die Personalfrage durch Qualität am Ende die Lohnfrage regelt. Wir begrüßen Budgetkontinuität und würden in diesem Zusammenhang die Verknüpfung der jeweiligen Volumen mit Quoten für mittelständische Unternehmen begrüßen. Wir fordern auch für den kommunalen Bereich die Infrastruktur-Verfügbarkeit in der Frage der Ausschreibungen, dass nicht nur die Frage Netz und Betrieb bei der DB diskutiert wird, sondern auch in schienengebundenen ortsgebundenen Verkehren. Wir fordern selbstverständlich auch die Freiheit bei der Aufgabenwahrnehmung. Das bedeutet, dass wir – ich formuliere das salopp – nicht unbedingt an Ausschreibungsprozessen teilnehmen wollen, in denen der Knopf an der Uniform vorgeschrieben wird.

Herr **Debling**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich bin verkehrspolitischer Sprecher der Arbeitsgemeinschaft der hessischen Kammern und möchte mich für die Einladung bedanken. Vieles wurde schon gesagt. Ich möchte mich auf drei Punkte konzentrieren:

Erstens. Wir begrüßen den Gesetzentwurf und den Ansatz, mehr Effizienz im ÖPNV zu erreichen. Die Wettbewerbsregeln und Rahmenbedingungen müssen letztlich so ausgestaltet werden, dass gleiche Rahmenbedingungen für alle Beteiligten und gleiche Chancen für alle vorhanden sind. Diese Bitte haben wir schon, denn es sollte keiner der Marktbeteiligten, durch welche Prozesse auch immer, daran gehindert werden, am Markt zu partizipieren.

Zweitens. Wir leben in einer Zeit, in der wir restriktive Finanzhaushalte haben, sowohl im Land als auch in den Kommunen. Leere kommunale Kassen haben in der letzten Zeit dazu geführt, dass sich immer mehr Gemeinden in gewisse gewerbliche Tätigkeiten begeben haben, um damit die Gemeindehaushalte unter Umständen aufzustocken. Dies ist ein sehr kritischer Punkt, den wir anzumerken haben. Die Gebietskörperschaften haben darüber hinaus auch über Eigenbetriebe und scheinprivatisierte kommunale Unternehmen ihre Leistungen auf dem Markt ausgedehnt.

Zu Vermeidung dieser deutlichen Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der privaten Unternehmer ist es aus diesem Grunde wünschenswert, dass eine wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden einem dringenden öffentlichen Zweck im Sinne der Daseinsvorsorge zuzuführen ist. Ich möchte in diesem Zusammenhang – das haben auch schon mehrere Vorredner getan – auf den § 121 HGO verweisen, ohne darauf aufgrund der knappen Zeit noch weiter einzugehen.

Drittens. Ich möchte auf den funktionierenden Wettbewerb zu sprechen kommen, obwohl er an sich keine Aufgabe des ÖPNV-Gesetzes ist, und auf den § 8 verweisen. Es geht letztlich darum, den Wettbewerb, Angebotsvielfalt und den Erhalt mittelständischer Strukturen des Verkehrsgewerbes zu intensivieren. Wenn man sich die Marktkomponente und die Ausschreibungen der letzten Zeit ansieht – viele Mittelständler haben die Ausschreibungen gewonnen, das wollen wir nicht in Abrede stellen –, so kann man feststellen, dass es Entwicklungen hin zu oligopolistischen Strukturen gibt. Dies halten wir für bedenklich. Die Frage ist, wie man diese oligopolistischen Strukturen in irgendeiner Weise in den Griff bekommt. Wir haben da auch kein Allheilmittel. Aber die Frage ist, wie man Marktanteile über Sperrmechanismen erhält, damit ein Marktanteil von 10, 15, 20 % nicht überschritten werden kann, ohne mich jetzt auf den Marktanteil festzulegen.

Aus dem zuvor Gesagten ergibt sich unmittelbar, dass aus unserer Sicht – wie auch immer das Verfahren zur Ausschaltung, auch partiell, des Wettbewerbs ist – die so genannte marktorientierte Direktvergabe zu keinem Ergebnis führt. Man muss sich, auch wenn die Diskussion schon sehr fortgeschritten ist, den Terminus technicus „marktorientierte Direktvergabe“ vor Augen führen. Ich kenne ihn bisher nur so, dass damit der Wettbewerb, in welcher Form auch immer, ausgeschaltet werden soll. Und das kann es – das muss man sehr deutlich sagen – vom Grundsatz her nicht sein.

Ein solches Verfahren ist auch im deutschen Vergaberecht bis dato nicht vorgesehen. Es diskriminiert wesentliche Teile der am Markt Beteiligten und führt letztlich zu einem gespaltenen Markt. Die von diesem Markt Benachteiligten würden sicherlich versuchen, auf dem Klageweg zu erreichen, dass das wieder zurückgeführt wird. Dies kann nicht einem funktionierenden, qualitativ hochrangigen ÖPNV dienen.

Herr **Dr. Jung**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Christian Jung. Ich bin Rechtsanwalt in Berlin. Unsere Kanzlei betreut kommunale Ersteller-Unternehmen im Bereich des ÖPNV. Diese kommunalen Ersteller-Unternehmen treten an uns meistens mit dem Beratungsauftrag heran, eine marktorientierte Direktvergabe vorzubereiten. Wir tun das sehr gerne, weil wir auch davon überzeugt sind, dass so etwas aus rechtsdogmatischen Gründen richtig und aus marktordnungspolitischen Gründen geboten ist.

Meine Aufgabe ist es hier, zu dem hessischen Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Lassen Sie mich die rechtsdogmatische Sicht kurz skizzieren. Die einzelnen Ausführungen finden Sie in unserer Stellungnahme wieder, die wir eingereicht haben. Was uns an dem hessischen Gesetzentwurf aus juristischer Sicht problematisch erscheint, ist die Verengung der Sichtweise auf das Marktordnungsmodell Ausschreibungswettbewerb. Ich darf vielleicht an die Stellungnahme meines Kollegen Dr. Metz vom VDV anschließen: Dieser Gesetzentwurf ist auf einem Auge blind. Die marktorientierte Direktvergabe als denkbare Marktordnungsmodell kommt überhaupt nicht vor. Sie wird sogar ausgeschlossen durch eine strikte und absolute Fixierung auf das Besteller-Ersteller-Prinzip.

Damit ist klar, dass unternehmer-initiierte Verkehre, wie sie der marktorientierten Direktvergabe zugrunde liegen würden, in Deutschland bezeichnet als eigenwirtschaftliche Verkehre, eigentlich nicht vorkommen können. Denn es wird immer vom Besteller vorgegeben, welche Leistungen erbracht werden müssen. Das ist auch ausgeschrieben. Das steht unserer Meinung nach in einem gewissen Gegensatz zu den marktordnungsrechtlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes und des Europarechts. In beiden Rechtsordnungen sind eigenwirtschaftliche Verkehre und die marktorientierte Direktvergabe als Alternativen ausdrücklich vorgesehen.

Der EuGH ebnet sogar ausdrücklich den Weg zu dieser Alternative der Gewährung von Linienverkehrskonzessionen. Wenn das hessische Gesetz diesen Aspekt komplett ausblendet, stellen sich aus juristischer Sicht zwei Probleme. Zum einen geht es um die Frage, ob der Landesgesetzgeber damit nicht an die Grenzen seiner Gesetzgebungszuständigkeit kommt. Zum Zweiten ist zu klären, wie die Vereinbarkeit mit dem höherrangigen Bundesrecht zu regeln ist – das aus rechtsdogmatischer Sicht. Wie das im Einzelnen zu bewerten ist, können Sie unserer Stellungnahme entnehmen. Es hängt letztlich von der rechtsdogmatischen Frage ab, ob eigenwirtschaftliche Verkehre nach § 13 Personenbeförderungsgesetz als legitime, genügend rechtssichere Ausnahmen im Sinne der Verordnung Nr. 1191/69 anzusehen sind.

Wenn das der Fall ist, dann lässt das Europarecht die eigenwirtschaftlichen Verkehre ausdrücklich zu als Ausnahme vom Ausschreibungszwang. Damit muss auch eine marktorientierte Direktvergabe grundsätzlich zulässig sein, weil auch der EuGH in Auslegung des Europarechts eine solche grundsätzlich als legitim angesehen hat. Das zur beihilferechtlichen Seite.

Bei der vergaberechtlichen Seite, die auch schon angesprochen wurde, wurde bemängelt, dass man das Verhältnis zum Aufgabenträger möglichst nicht als Leistungsprinzip ausgestalten sollte. Auch das ist durchaus legitim, denn die zuständige Richtlinie über Dienstleistungskonzessionen, Art. 17 der Richtlinie 18 aus 2004, erlaubt es ausdrücklich, dass so genannte Dienstleistungskonzessionen von der Vergabepflicht komplett ausgenommen sind. Um eine Dienstleistungskonzession würde es sich handeln, wenn man einem Unternehmen die Möglichkeit eröffnet, sich auf dem Markt zu betätigen und

Gewinne zu erwirtschaften. Wenn nicht die öffentliche Hand Leistungen dadurch, dass sie sie bestellt, beschafft, dann wird ein unternehmerischer Freiraum eingeräumt. Das ist der klassische Fall des eigenwirtschaftlichen ÖPNV. Insofern ist es durchaus legitim, wenn das Verhältnis zum Aufgabenträger als Zuschussverhältnis, als Subventionsverhältnis ausgestaltet wird. Das lässt die zuständige europäische Richtlinie ohne weiteres zu.

Dann wären wir auch vergaberechtlich außerhalb der Ausschreibungspflicht. Gegen die marktorientierte Direktvergabe wäre dann aus rechtsdogmatischer Sicht überhaupt nichts mehr einzuwenden. Aus marktordnungspolitischer Sicht – ich spreche jetzt aus der Beratungspraxis – spricht einiges für die marktorientierte Direktvergabe, denn die Unternehmen treten an uns heran mit der konkreten Sorge, in ihrer Existenz bedroht zu sein, wenn es denn zu einer Ausschreibung käme. Wir haben einige Unternehmen beraten, bei denen das der Fall wäre. Das bedeutet nämlich, dass bestehende funktionsfähige unternehmerische Strukturen zerschlagen werden, dass wir damit zu rechnen haben, dass eine erhebliche Anzahl von Fachpersonal von Arbeitslosigkeit bedroht wird. Das führt auch zu Kosten für die Allgemeinheit, für die öffentliche Hand, die jetzt beim Ausschreibungswettbewerb nicht berücksichtigt sind.

Lassen Sie mich mit zwei Postulaten für das künftige Gesetzgebungsverfahren schließen. Zum einen möchte ich Ihnen gerne mit auf den Weg geben: Die marktorientierte Direktvergabe ist europarechtlich und bundesrechtlich als legitime Alternative neben dem Ausschreibungswettbewerb gewollt und sollte als solche auch auf der Landesebene gesetzlich zugelassen werden.

Wenn man zur Ausschreibung schreitet, dann sollte bei den Zuschlagskriterien auch berücksichtigt werden, dass nicht nur das günstigste Angebot zählt. Die Geringste-Kosten-Verordnung und Art. 3 der Verordnung Nr. 1191/69 sprechen von den geringsten Kosten für die Allgemeinheit. Die geringsten Kosten für die Allgemeinheit betreffen nicht nur die konkrete Haushaltssituation. Einzurechnen ist auch das, was an Kosten entstehen würde, wenn es denn zur Zerschlagung eines kommunalen Unternehmens käme, welche Folgekosten das nach sich ziehen würde, auch im sozialen Bereich.

Letzter Punkt: Es darf kein Sonderrecht für Kommunen geben. Das hängt von einer genauen Analyse des EG-Vertrages ab, was noch nicht durchgeführt wurde. Man müsste den Artikel 16 des EG-Vertrages beurteilen, der die Bestandsgarantie für Dienstleistungen und die Definition von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse enthält. Ich glaube, das wäre noch zu leisten.

Herr **Tegner**: Mein Name ist Tegner. Ich bin Interimsvorsitzender von MehrBahnen, Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr, von Unternehmern des SPNV. Wir zählen uns zu den Erstellern. In unserer Stellungnahme wird deutlich, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, dass wir das Gesetz, so wie es vorgelegt worden ist, für ein Nahverkehrsgesetz der modernen Generation halten, das alle modernen Elemente bezüglich Finanzierung und klarer Zuweisung von Verantwortlichkeiten aufnimmt. Das zum Ersten vorweg.

Zum Zweiten möchte ich kurz die Ausführungen der Deutschen Bahn AG aufgreifen. Sie finden auf S. 140 einen Absatz, der sich mit dem SPNV befasst. Dort haben Sie ein

gespaltenes Regime von Direktvergaben und von einem Ausschreibungsmarkt, wobei der Ausschreibungsmarkt noch relativ klein ist. Sie können folgendes beobachten:

Erstens. Das Segment der Direktvergaben ist relativ teuer, unserem Wettbewerbsbereich, unseren Analysen zufolge im Durchschnitt 20 % teuer.

Zweitens. Die Qualitätsführer finden Sie laut Stiftung Warentest nur in dem Bereich, der ausgeschrieben worden ist, nicht in dem Bereich, der direkt vergeben worden ist.

Drittens. Zusätzliches Servicepersonal, das von den Unternehmen eingesetzt wird, um mehr Qualität herzustellen, finden Sie im Bereich des Ausschreibungswettbewerbs, nicht im Bereich der Direktvergaben. Vertragsverletzungsverfahren seitens der Europäischen Union finden Sie dort, wo Direktvergaben vorgenommen worden sind. Das ist ein laufendes Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland. Das zur Vervollständigung. Meine Damen und Herren Abgeordneten, den Transfer zum ÖPNV können Sie selbst vornehmen.

Ich möchte noch eine technische Anmerkung machen. Zum Komplex fairer Marktzugang gehört das, was auch von bdo angesprochen worden ist: Waffengleichheit bei der Finanzierung. Es ist ganz klar, dass private Unternehmen da häufig einen Nachteil haben.

Insofern würde ich mir wünschen, dass § 12 Abs. 3 – da geht es um Zuwendungen für Infrastruktur – möglicherweise erweitert wird, nicht nur in dem Sinne, wie Herr von Berlepsch es sagte, dass nicht nur Betreiber, sondern auch Aufgabenträger oder Vorhaltungsgesellschaften Zuwendungsempfänger sein können, sondern um das Instrument der Auslastungsgarantien erweitert wird, die häufig besser vom Land als von den Aufgabenträgerorganisation wahrgenommen werden können, weil das Land seitens der Financiers sehr ernst genommen wird – das kann seitens der privaten Auftragnehmer zu sehr günstigen Finanzierungsbedingungen führen –, und dass man überlegt, vielleicht auch für Schienenfahrzeuge derartige Zuwendungen bzw. Auslastungsgarantien zu erweitern, weil die eine Lebensdauer von 30 Jahren haben, die Verkehrsverträge aber nur über zehn Jahre laufen. Das sind meine Anmerkungen dazu.

Abg. **Michael Boddenberg**: Ich möchte mich auf das konzentrieren, was Herr Beth vorgetragen hat und das in den Kontext zu dem stellen, was auch von anderer Seite vorgetragen worden ist. Dabei sind unterschiedlichen Positionen deutlich geworden. Ich möchte zunächst einmal sagen – wir werden gleich noch das Thema der Mitarbeiterseite diskutieren –, dass wir die Sorgen von Unternehmen und Mitarbeitern bezüglich der Veränderungen sehr ernst nehmen. Das möchte ich sehr deutlich sagen.

Wir gehen darüber keineswegs hinweg. Sie kennen aber die klare Zielsetzung, wobei man am Ende darüber streiten wird, wie man diese Zielsetzung verfolgt, vor allem auch, mit welcher Geschwindigkeit man das Ziel erreicht – höhere Leistung, mehr Effizienz und anderes mehr, was hier angesprochen worden ist. Herr Beth, vor ein paar Jahren war ich kurze Zeit für den Bereich ÖPNV zuständig. Ich habe in den Jahren 1998, 1999 und 2000 viele Gespräche mit mittelständischen Unternehmern geführt. Ich hatte damals das Gefühl, dass es dort ein gewaltiges Mentalitätsproblem gibt. Das sage ich nicht wertend, sondern voll Verständnis dafür, dass ein Unternehmer – mir ist das damals einmal wortwörtlich so gesagt worden –, dem man ohnehin schon seit geraumer



Zeit die eine Seite der Selbstständigkeit genommen hat, was die Preisgestaltung angeht. Dort gibt es einen fixen Betrag X. Der Unternehmer redet in seiner selbstständigen Tätigkeit nur noch über die Frage der Kosten.

Er tut sich jetzt noch schwerer damit, weil aus seiner Sicht die Dinge in Schräglage kommen. Insofern – ich weiß nicht, ob Sie das offen beantworten können, weil Sie möglicherweise indirekt dem einen oder anderen Mitglied Ihres Verbandes sagen, dass er im Kopf, in seiner Mentalität nicht aktuell aufgestellt ist – möchte ich fragen, ob Sie nach wie vor solche Mentalitätsprobleme bei den kleineren Unternehmern mit zwei, drei, fünf oder zehn Fahrzeugen z. B. in Arbeitsgemeinschaften, in Form von Genossenschaften erkennen, wie auch immer das gesellschaftsrechtlich strukturiert ist, sich den Veränderungen auf dem Markt durch eine Vergrößerung zu stellen.

Ich möchte ein Beispiel nennen: Wir reden im Moment sehr viel über das Thema Public Private Partnerships, haben dort eine Entwicklung, die mir auch Sorge macht, was die Frage der großen Konzerne, was deren Refinanzierungsmöglichkeiten und die damit verbundene Schwierigkeit für kleinere und mittelständische Unternehmen angeht, bei großen Bauprojekten auf Augenhöhe in den Wettbewerb zu treten. Wir sind zurzeit dabei, an verschiedenen Stellen nachzubessern und Konzepte zu entwickeln, wie man dieses Defizit von kleineren Betrieben auffangen kann, auch was die Refinanzierung angeht. Ich möchte das nur als Hinweis geben. Kurzum: Dazu noch eine hoffentlich ehrliche Antwort von Ihrer Seite. Gibt es da positive Entwicklungen, sodass Sie sagen: „Eigentlich sind die schon alle auf dem Weg der Erkenntnis, dass es gemeinsam besser geht, als alleine zu streiten“?

Ich möchte zu der HGO-Debatte sagen: Das ist geregelt. Ich sage deutlich, damit kein falscher Eindruck im Raum stehen bleibt: Dieses Thema werden wir in absehbarer Zeit nicht noch einmal aufrufen. Darüber haben wir ausführlich gestritten. Da hatte auch die Fraktion der CDU – das sage ich hier ganz offen – unterschiedliche Positionen, die wir am Ende versucht haben, zu einem Kompromiss zu bündeln. Jetzt bin ich wirtschaftspolitischer Sprecher der Fraktion. Sie können sich in etwa vorstellen, auf welcher Linie Riehl und Boddenberg und andere an der Stelle diskutiert haben. Am Ende gibt es die Notwendigkeit zu einem Kompromiss. Das, was Sie dort sehen, ist ein wirklich ausführlich erörtertes Ergebnis in der Frage kommunale Betriebe oder Private: Wo gibt es klare Vorgaben, wann etwas stattfinden darf?

Wenn ich hier höre, dass über diesen Weg Ausschreibungsmodalitäten fixiert werden – Sie haben eben davon berichtet, dass Busse mit einem 5-Gang-Automatikgetriebe vorgeschrieben werden –, womit im Grunde der Wettbewerb nicht mehr zugelassen wird, weil das ein Mittelständler im Gegensatz zu einem größeren kommunal aufgestellten Unternehmen möglicherweise nicht leisten kann, dann – das sage ich deutlich – tragen Sie uns das auch über den heutigen Tag hinaus und in Zukunft zu. Ich wüsste es gerne, wenn Sie das Gefühl haben, dass hier über die Hintertür versucht wird, den Wettbewerb auszuhebeln.

Dann noch einmal der Hinweis auf § 121 HGO: Es ist ausdrücklich unser Anliegen, dass auf kommunaler Ebene den Kommunen und den Verwaltungsorganen der Kommune ganz klar – ich sage das jetzt so salopp – auf die Finger geguckt wird. Wir wollen, dass kommunale Stadtverordnete, Kreistagsmitglieder regelmäßig unterrichtet werden, nicht mit Informationen zugeschüttet werden. Als wir in der Ausschusssitzung über die

HGO diskutiert haben, ist von einem Parteifreund gesagt worden: Ich mache doch jedes Jahr 500 oder 1.000 Seiten. Das ist genau das Gegenteil von Information.

Ich möchte, dass Stadtverordnete über die Frage „Darf und soll ein kommunales Unternehmen in einen Wettbewerb gehen?“ informiert werden. Ich möchte wissen, was das kostet und ob das politisch gewollt ist. Ich fordere Sie ausdrücklich auf zu sagen, ob das aus Ihrer Sicht nicht stattfindet.

Der letzte Hinweis, über den man sicherlich reden muss, betrifft die Frage der Definition des Mittelstandes. Man kann sicherlich lange darüber streiten, wo das beginnt, wo es aufhört. An verschiedenen anderen Baustellen haben wir das gleiche Problem. Diese relativ schwammige Formulierung „Sollen mittelständische Unternehmen berücksichtigt werden?“ ist schwer zu greifen. Ich nehme aus der heutigen Debatte mit – wir wussten es allerdings auch schon vorher –, dass wir über die Frage der Losgröße und andere Dinge noch einmal reden und da das eine oder andere hineinschreiben müssen, ohne viele neue Paragraphen in das Gesetz zu stellen.

Ich wollte in die Richtung fragen: Was sind Ihre ersten Erfahrungen mit den Kommunen, mit den Stadtverordneten, den Kreistagen und den kommunalen Betrieben in der Frage der Transparenz von Kalkulationen usw.? Die zweite Frage: Wie ist die Bereitschaft zum Zusammenschluss, Arbeitsgemeinschaften und ähnlicher Modelle?

Abg. **Dieter Posch**: Ich möchte mich an die Gepflogenheit halten, nach Möglichkeit ausschließlich Fragen zu stellen. Das, was Kollege Boddenberg eben geäußert hat, gibt jedoch Anlass, darüber zu diskutieren. Deswegen möchte ich den Hinweis geben – der Vorsitzende wird mir das Wort nicht entziehen –, dass wir heute noch eine Ausschusssitzung haben. Die FDP-Fraktion hat einen Berichtsantrag eingebracht, in dem all die Fragen, die die privaten Omnibusunternehmer gestellt haben, Gegenstand der Debatte sein werden.

Da wird alles abgefragt bis hin zu der Frage, ob die Tarifgestaltung richtig ist, ob die dezidierten Vorgaben richtig sind. Das können wir nachher noch diskutieren. Da Sie das so gesagt haben, möchte ich meine Auffassung kundtun: Formal sind diese Fragen nicht die Fragen des ÖPNV-Gesetzes. Es geht vielmehr um die Frage, wie Wettbewerb praktiziert wird. Es wäre jetzt völlig egal, ob im ÖPNV-Gesetzentwurf auch steht, dass das mittelstandsfreundlich sein soll.

(Abg. Hildegard Pfaff: Dann muss man es auch nicht reinschreiben!)

Das verleitet natürlich die Betroffenen, aus Anlass der Beratung dieses Gesetzes darüber zu diskutieren. Wenn Sie das so signalisieren, dann müssen wir Zeit gewinnen. Niemand sieht die zwingende Notwendigkeit, dass dieses Gesetz noch vor der Sommerpause durchgepeitscht wird. Lassen Sie uns darüber diskutieren, auch darüber, ob die Ausschreibungsbedingungen in dem einen oder anderen Fall konkretisiert werden können. Die Beiträge von Herrn Beth und von Herrn Frölich haben deutlich gemacht, dass hier ein Regelungsbedarf besteht, der möglicherweise nicht in der Gesetzesformulierung zum Ausdruck kommen muss, aber in der Frage des Gesetzesvollzuges. Deswegen möchte ich an das anknüpfen, was Herr Beth, Herr Frölich und Herr Meyer gesagt haben.

Herr Meyer, mich freut es schon, dass Sie gesagt haben, diese Diskussion sei nicht auf Hessen begrenzt, sondern diese Diskussion wird überall vor dem Hintergrund geführt, dass wir einen unglaublichen Strukturwandel haben. Überwiegend ist alles in öffentlicher Hand. So wurde es in der Vergangenheit abgewickelt. Nun geht es darum, genau diese öffentlichen Unternehmen „in den Wettbewerb“ zu lassen, damit in den Wettbewerb mit den mittelständischen Unternehmern zu treten, wodurch das Problem auftaucht.

Sie haben in dem Zusammenhang zwei unterschiedliche Begriffe verwendet, nämlich den Begriff des Übergangszeitraums und den Begriff der Übergangsvereinbarung. Da betrifft, glaube ich, genau das Problem, das ich eben versucht habe zu skizzieren. Sind Sie der Auffassung, dass man mit den unterschiedlichen Beteiligten – ich möchte jetzt nicht den Begriff runder Tisch benutzen – über Zeiträume, über Vereinbarungen – wenn ja, zwischen wem? – noch einmal diskutiert. Das Problem, das die kommunalen Betriebe auf einmal Privilegien nicht mehr haben, die sie in der Vergangenheit hatten, ist evident. Die Tatsache, dass die privaten Unternehmen auf einmal faire Wettbewerbsbedingungen anmahnen, ist auch evident. Deswegen ist es für mich schon die Frage, ob es Sinn macht, über ein Moratorium zu diskutieren und darüber nachzudenken, ob man genau dieses Problem in einer vielseitigen Vereinbarung möglicherweise einer Lösung zuführen kann.

In diesem Zusammenhang meine Frage, Herr Debling. Ich nehme mit großem Interesse zur Kenntnis, dass Sie zu § 8 Abs. 2 – Sie haben das hier wiederholt – formulieren: Hiergegen müssen im neuen Hessischen ÖPNV-Gesetz, ob im Gesetz oder außerhalb, Sperrmechanismen vorgesehen werden, möglicherweise durch Marktanteilsbegrenzungen. Wenn Sie das sagen, dann verstehe ich das so, dass Sie zu dieser Erkenntnis gerade wegen dieses Konfliktes gekommen sind, der sich nämlich in dem Umwandlungsprozess zwischen privaten Unternehmen einerseits und öffentlichen Unternehmen andererseits abspielt.

Herr Meyer, ist dies das, was Sie mit den Begriffen Übergangsvereinbarung und Übergangszeitraum gesagt haben. Wir haben in der Vergangenheit in Hessen die Diktion gehabt, wir wollen einen gleitenden Wettbewerb, wobei man ehrlicherweise zusagen muss, dass der Begriff gleitender Wettbewerb nie genau definiert worden ist. Der Begriff begleitender Wettbewerb war eine politische Erklärung, um den Prozess einzuleiten und unter Wahrung der unterschiedlichen Interessen zu einem Erfolg zu bringen. Das ist meiner Meinung nach das Kernproblem, was wir im Moment haben, Knall auf Fall den Wettbewerb einzuführen mit allen Folgen – wie das an den konkreten Beispielen von Herrn Tegner und Herrn Fröhlich deutlich wurde –, dass das letztendlich zu Strukturen führt, zu denen die Bilder gemalt werden: Wir wollen keine skandinavischen Verhältnisse. Wir wollen nicht anstelle dieser kleinteiligen Organisationsstruktur neue Oligopole anstelle der früheren Strukturen, die wir hatten.

Herr Meyer, können Sie dazu etwas sagen: Wie sehen Sie das im Hinblick auf die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern? Herr Debling hat gefragt, ob es nicht Sinn macht, darüber nachzudenken, um den Konflikt aufzulösen, weil – das sage ich ganz offen – ich ein großes Interesse daran habe, sowohl die Arbeitsplätze bei den kommunalen Unternehmen, die einem Strukturprozess unterliegen, als auch bei den privaten Busunternehmern zu erhalten, die dies in der Vergangenheit vorzüglich bewältigt haben.

Abg. **Hildegard Pfaff**: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin schon sehr überrascht über die Diskussion, die wir jetzt hier führen. Eigentlich ist das eine Anhörung, in der die Anzuhörenden zu Wort kommen sollen. Mittlerweile haben wir hier politische Bewertungen gehört. Ich muss sagen: Ich bin schon überrascht über die Einlassungen des Kollegen Boddenberg, auch des Kollegen Posch, die offenbar im Verlaufe dieser Anhörung Veränderungsbedarf und Nachbesserungsbedarf erkennen.

Es war auch sehr eindrucksvoll, wie die Fachverbände die Situation, die Verwerfungen, die wir mittlerweile haben, dargestellt haben. Es kamen Hinweise zu einem Konzentrationsprozess. Dies hat der Vertreter der IHK hier dargestellt. Das bestätigt uns in unserer Auffassung, dass wir mit diesem Gesetz nicht zufrieden sind und nicht nur eine Nachbesserung verlangen, sondern eine grundlegende Überarbeitung und ein grundlegendes Nachdenken über den Wettbewerb, wie er hier in Hessen praktiziert wird.

Im Gesetzestext in § 8 Abs. 2 wird das Ziel der Angebotsvielfalt postuliert. Wenn jetzt gesagt wird, das sei alles etwas unbestimmt, darauf sollte man sich doch nicht konzentrieren, nein, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wir erwarten, dass im Gesetzestext keine Lippenbekenntnisse formuliert werden, sondern Ziele, die man auch tatsächlich erreichen kann. Wir stellen fest, dass diese Ziele nicht erreicht werden, sondern dass das Gegenteil in Hessen der Fall ist. Das ist meine Eingangsbemerkung.

Meine Fragen: Herr Dr. Debling, Sie haben Marktzugangsbeschränkungen zur Diskussion gestellt, d. h. Anteilsbeschränkungen. Ich hätte gerne von Ihnen gewusst, wie das in die Praxis umzusetzen ist. Das ist auch eine Forderung, die der LHO bereits aufgestellt hat.

An Herrn Beth vom LHO: Sie möchten gerne über den Zuschnitt der Ausschreibungsbündel reden. Da haben wir offene Ohren. Da gehen wir gerne mit. Mich würde interessieren, wie Sie auch die zeitliche Gestaltung der einzelnen Ausschreibungen bewerten. Wir haben die Situation, dass in einem Kreis z. B. fünf, sechs, sieben Ausschreibungen gleichzeitig vorgenommen werden. Sind denn die Kleinen und Mittelständler in der Lage, diese Ausschreibungsanforderungen in dieser Konzentration zu bearbeiten? Haben Sie überhaupt die Chance, an diesen Ausschreibungen teilzunehmen?

Ein weiterer Punkt würde mich sehr interessieren. Herr Frölich, auch Sie sind aufgefordert zu antworten, eine Stellungnahme abzugeben. Wir haben beispielsweise in Bayern eine Vereinbarung zur Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Das sind gemeinsame Empfehlungen des Staatsministeriums, des Landkreistages, des Städtetages, der Omnibusunternehmer, des VDV, des Bayerischen Industrie- und Handelskammertages und der Gewerkschaften an die Aufgabenträger, ganz bestimmte Regelungen zu beachten. Unter anderem wird dort formuliert: Eine europaweite Ausschreibung erscheint auch zur Herstellung von Wettbewerb nicht erforderlich und im Interesse der mittelständischen Unternehmen nicht sinnvoll.

Hier wird gefordert, dass spätestens bei der Betriebsaufnahme ein inländischer Unternehmenssitz oder eine selbstständige Niederlassung im Inland begründet sein muss. Wie bewerten Sie – das ist auch ein Stück weit eine Marktzugangsregelung –, wie bewerten der LHO und der Fachverband Omnibusverkehre eine solche Marktzugangsregelung? Dort wie die Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften, auch im De-

tail, gefordert. Mich würde interessieren, ob Sie der Auffassung sind, dass das in die hessischen Ausschreibungen aufgenommen werden sollte.

An Herrn Dr. Jung habe ich die Frage: Wie bewerten Sie den Erlass des hessischen Verkehrsministeriums, nach dem nicht mehr zwischen gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Verkehren unterschieden wird. Steht das nach Ihrer Auffassung im Widerspruch zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes bzw. zur EU-Rechtsetzung oder geht das an dieser Stelle konform? Das wären zunächst meine Fragen an die Anzuhörenden.

Abg. **Mathias Wagner (Taunus)**: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Uns ist nach den Ausführungen von Herr Beth und von Herr Frölich deutlich geworden, dass das Ausrufen eines Ausschreibungswettbewerbes allein noch nicht dafür sorgt, dass wir tatsächlich auch einen fairen Wettbewerb haben. Deshalb meine Frage an alle Ersteller, die sich zu einer Antwort berufen fühlen: Welche Instrumente würden Sie uns vorschlagen, damit wir tatsächlich einen fairen Wettbewerb haben? Was sollen wir gegebenenfalls gesetzlich regeln? Was könnte man auf anderem Wege aus Ihrer Sicht regeln? Welche Instrumente gibt es, um tatsächlich zu einem fairen Wettbewerb zu kommen, der den Mittelstand nicht diskriminiert?

Ich habe eine zweite Frage: Könnte der von uns vorgeschlagene jährliche Wettbewerbsbericht aus Ihrer Sicht ein Instrument sein, um auf Fehlentwicklungen hinzuweisen und ggf. schnell reagieren zu können. Auch das ist eine Frage an alle, die sich dazu äußern wollen. Speziell an Herrn Vornhusen die Frage: Welche Erfahrungen haben Sie innerhalb Ihres Konzerns mit diesem Wettbewerbsbericht gemacht, den Sie für den Fernverkehr vorlegen? Wie sind da Ihre Erfahrungen? Können wir davon vielleicht für den ÖPNV profitieren?

Herr **Beth**: Herr Boddenberg hatte die Frage nach dem Mentalitätsproblem gestellt. Diese Frage möchte ich so kurz wie möglich beantworten. Das sehen wir nicht (mehr). Wir hatten mit Blick auf den Wettbewerb eine Vorbereitungsphase von mehreren Jahren. Das Land Hessen hat sich dankenswerterweise in Verbindung mit den Verbänden eingeschaltet, um ein sehr umfangreiches Gutachten für die Mittelständler zu erstellen. Das ist im Jahre 2000 auf den Markt gekommen.

Wir haben das an die verehrte Mitgliedschaft weitergegeben, auch mithilfe von Seminaren, sodass sich jeder darauf einrichten konnte. Ich möchte mit einer Mär aufräumen: Es ist nicht so, dass die Mittelständler nun einen totalen Besitzstandsschutz für alle Zeiten fordern. Wir gehören nicht zu denjenigen – es gibt andere Mitspieler –, die ihren kleinen Naturschutzpark wollen, aus dem man die Szene beobachten kann. Wirtschaften heißt immer Veränderung der Strukturen. Dessen sind wir uns vollkommen bewusst. Dass es bei dem einen schneller, bei dem anderen weniger schnell geht, das ist auch klar. Wenn Sie sich die Ausschreibungen ansehen, können Sie feststellen, dass wir eine ganze Reihe mittelständischer Arbeitsgemeinschaften, Zusammenschlüsse und Kooperationen haben, die sich an den Ausschreibungen beteiligt haben, durchaus auch erfolgreich. Dass der Prozess noch weitergehen muss, ist auch selbstverständlich. Wir haben noch nicht alle auf der Linie. Ich denke, dass wir da auf einem guten Weg sind. Insofern meine ich: Das Thema Mentalitätsprobleme kann man eigentlich abhaken. Es mangelt mehr an den Ausschreibungsmodalitäten, die aus unserer Sicht nicht diskrimi-

nierungsfrei sind. Auch werden gewisse Dinge nicht in der notwendigen Intensität nachgeprüft. Das habe ich auch ausgeführt.

Herr Posch hatte die Frage nach dem Übergangszeitraum gestellt. Wir denken, dass wir eine Art De-facto-Moratorium durch die Ausschreibungswelle haben. Überwiegend soll die Betriebsaufnahme – mit Ausnahmen – zum Jahresfahrplanwechsel, der im Dezember eines Jahres stattfindet, erfolgen. Das bedeutet angesichts des notwendigen Vorlaufs, dass die Ausschreibungswellen für die Ausschreibung Beginn Dezember 2005 bereits durch sind oder in Arbeit sind. Wir haben danach Zeit zu Atemholen, bevor die Ausschreibungen für Fahrpläne 2006/2007 beginnen. Nach unserer Meinung müssen diese konsequent genutzt werden, Dinge müssen verändert werden.

Wir haben jetzt einige Wochen und Monate vor uns, die uns die Möglichkeit geben, da etwas zu ändern. Frau Pfaff hatte nach den Losbündeln gefragt. Ich hatte schon gesagt, wo wir da die Grenze sehen. Übrigens stellt sich für uns die Frage der Mittelstandsfreundlichkeit eigentlich nicht. Sie müssen sich nur die Strukturen ansehen, die wir in Hessen haben. Wir haben rund 220 Mitgliedsbetriebe mit 2.500 Bussen, die betrieben werden. Das heißt, wir liegen bei zehn, elf Fahrzeugen. Das ist der durchschnittliche mittelständische Betrieb. Ein Riesensproblem – das hat Frau Pfaff angesprochen – ist natürlich der zeitliche Ablauf dieser Ausschreibungen.

Wir können nicht davon ausgehen – das empfehlen wir auch nicht –, dass sich ein Mittelständler nur auf die Ausschreibungen bewirbt, die unmittelbar vor seiner Haustür sind. Wenn er die verliert oder seinen eigenen Bestand verliert, dann steht er relativ schutzlos da.

Deshalb müssen wir auch in größeren Regionen denken. Das heißt aber bei diesen mittelständischen Größenordnungen: Er kann nicht gleichzeitig mehrere umfangreiche Ausschreibungen parallel bearbeiten. Das geht rein technisch nicht. Wir halten unsere Mitglieder und deren Kooperationen durchaus für fähig, diese Ausschreibungen zu bearbeiten, aber nicht gleichzeitig. Das heißt, in diesem Jahr sind Sündenfälle zu verzeichnen. Das muss entspannt werden. In der Zukunft gibt es auch die Möglichkeit, dass nicht parallel, sondern Ausschreibungen der Serie nach, aufeinander folgend auf den Markt kommen, was den Mittelständlern die Möglichkeit gibt, daran zu partizipieren.

(Abg. Michael Boddenberg: Geben Sie uns das doch einmal konkret, damit wir das auf dem Tisch haben!)

– Damit haben wir kein Problem. – Frau Pfaff, Sie hatten noch die Frage Marktzugang Ausländer angesprochen. Wir halten das für wenig tauglich – das ist auch kein Problem –, wenn Global Player aus Portugal, Polen oder anderswoher hier eine Niederlassung gründen oder eine Zweigstelle haben. Das wird das Kind letztlich nicht retten. Da haben wir andere Ansatzpunkte, die zur Genüge vorgetragen worden sind.

Herr Wagner hatte noch nach den denkbaren Instrumenten gefragt – Stichwort betriebswirtschaftliche Instrumente – ich verkneife mir an der Stelle, Ihnen das in extenso auszuführen. Die zeitliche Streckung der Ausschreibung – keine parallelen Ausschreibungen – und die Frage der Losgröße sind angesprochen worden. Das sind aus unserer Sicht drei ganz wesentliche Knackpunkte.

Herr **Meyer**: Ich versuche, es kurz zu machen. Mit den Begriffen Übergangsvereinbarung und Übergangszeiträume habe ich darauf abgehoben, dass diejenigen, die in Eigentümerverantwortung stehen, ihre originäre Eigentümerverantwortung gegenüber ihrem Unternehmen auch wahrnehmen müssen. Das hat zunächst einmal nichts mit der Frage zu tun, unter welchen Voraussetzungen Wettbewerb stattfindet. Das wird im Moment nach unserer Wahrnehmung vermischt. Wenn da keine klare Trennlinie gezogen wird, dann führt man auch bei den Unternehmen Rahmenbedingungen ein, die am Ende dazu führen, dass Friktionen entstehen.

Das gilt genauso für andere Marktteilnehmer, die auch aus ihrer Eigentümerverantwortung oder aus der Rolle ihres eigenen unternehmerischen Handelns heraus die Verantwortung übernommen haben. Sie können auch nicht kommen und sagen: Ich möchte jetzt einen Ausgleichsbetrag dafür haben, dass ich in der Vergangenheit möglicherweise Restrukturierungsmaßnahmen nicht wahrgenommen habe, womit ich nicht sagen möchte, dass das nicht passiert. Das heißt, klare Trennung der Aufgabenträgerrolle, also der Bestellfunktion für ÖPNV-Dienstleistungen und der Eigentümerverantwortung. Das ist der wesentliche Kern meiner Anmerkungen gewesen. A la Post, Telekom: Das ist ein passendes Beispiel. Das muss nach den gleichen Kriterien erfolgen.

Zu den Marktzugangsbeschränkungen möchte ich einen Satz sagen: Wir haben kartellrechtliche Rahmenbedingungen. Wir müssen jedes Verfahren anmelden. Immer dann, wenn wir in einen Unternehmenswettbewerb eintreten, muss man nach dem GWB entsprechende Anmeldungen vornehmen, sodass ein Ordnungsrahmen existiert.

Instrumente für den Wettbewerb: Es wäre gut, Leitplanken zu haben, sodass man nicht in jeder Aufgabenträgerorganisation unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Ausschreibung vorfindet, dass man auch das Verfahren, den Prozess und die Kosten dafür erleichtert. Da sollten Grundsätze für qualitative Anforderungen enthalten sein.

Wettbewerbsbericht ist ein Thema. Das einzig Sichere ist die Vergangenheit. Sie können das nur für die Zukunft korrigieren. Wenn Fehlentwicklungen dokumentiert sind, ist es immer das Problem, die Frage zu klären, wie man diese für die Zukunft beseitigen kann. Transparenz ist immer gut. Ob da ein Wettbewerbsbericht hilfreich ist, wage ich zu bezweifeln.

Herr **Dr. Debling**: Was die Marktanteilsbeschränkung angeht, das müssen wir noch in kleinem Kreis besprechen. Ich kann Ihnen jetzt auch nicht sagen, wo der Marktanteil konkret liegt. Fest steht eines: Man kann nicht staatliche Monopole und Oligopole durch privatwirtschaftliche ersetzen. Insoweit muss dieser Punkt noch einmal diskutiert werden.

Es geht nicht an, dass der Markt durch einen anderen ersetzt wird und die Preise in die Höhe getrieben werden. Es muss ein gesunder Wettbewerb da sein. Diese Regularien müssen ausformuliert werden.

Herr **Frölich**: Frau Pfaff, von Ihnen ist unter anderem nach Marktzugangsregeln gefragt worden. Ich könnte mir vorstellen, dass es eine Verordnung über die Preisbildung gibt. Ich bin kein Jurist. Wie die Verordnung explizit heißt, möchte ich in den Raum stellen. Aber in dieser Verordnung über die Preisbildung ist sehr konkret enthalten, welche

Preisbestandteile, Kostenbestandteile bei Vergabe öffentlicher Leistungen kalkuliert werden müssen. Soweit ich diese Verordnung kenne, ist das zum Teil schon sehr konkret benannt.

Ich denke, dass wir unter Zuhilfenahme dieser existierenden Verordnung schon eine wesentlich größere Sicherheit einbauen können, die solche „Kamikaze-Angebote“, wie wir sie gehabt haben, eliminiert und die private Wirtschaft „entdiskriminiert“.

Von Herrn Wagner ist die Frage gestellt worden, was denn wirklich helfen würde. Ich meine, dass der Wettbewerbsbericht wahrscheinlich nicht hilft. Das kommt mir so vor, als wenn Sie in der Zeitung nachlesen, wer vorgestern alles gestorben ist. Das hilft wenig. Wir müssen in die Zukunft blicken und da Mechanismen finden. Unter Zuhilfenahme dieser Verordnung würde es helfen, für die Preisbildung zu verlangen, dass jeder Bieter eine Vollkosten-Kalkulation erstellt, diese auch mit seinem Angebot einreicht. Vor Vergabe müsste dann geprüft werden, ob der Mindestbietende auch wirklich ein auskömmliches – ich ergänze –, für Private auch auskömmliches Angebot abgegeben hat. Das ist meiner Meinung nach von grundlegender Bedeutung. Das würde auch helfen, die privaten Strukturen zu erhalten.

Herr **Dr. Jung**: Ich gehe auf die Frage gerne ein. Ich habe den Erlass bewusst in meinem Statement außen vor gelassen, weil er wirklich sehr problematisch ist. Das eigentlich Problematische an dem Erlass ist nicht, dass er keinen Unterschied zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren mehr macht, sondern dass er sagt: Die eigenwirtschaftlichen Verkehre gibt es eigentlich gar nicht mehr. Das läuft alles nach dieser Verordnung 1191/69 und damit im gemeinwirtschaftlichen Bereich nach § 13a Personenbeförderungsgesetz.

Zum Verhältnis Bundesrecht zu Europarecht gibt es zweierlei zu sagen. Was hat dieser Erlass überhaupt für eine Rechtsqualität? Außenrecht ist es sicher nicht. Kein einziges Gericht ist dadurch gebunden. Ist es so genanntes Innenrecht – eine Verwaltungsanweisung, die die Behörden binden würde? Das ist problematisch, denn es steht keine einzige Weisung drin. Darin stehen nur Empfehlungen und wie man die Rechtslage sieht. Das ist beides diskutabel. Es ist aber keine klassische Verwaltungsanweisung. Das ist auch klar.

Wie ist das im Zusammenspiel mit Bundesrecht und Europarecht materiellrechtlich zu sehen? Das Bundesrecht, das Personenbeförderungsgesetz, geht ausdrücklich davon aus, dass es so etwas wie den eigenwirtschaftlichen Verkehr geben muss, § 13 Personenbeförderungsgesetz. Noch mehr: Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG sind die eigenwirtschaftlichen Verkehre sogar vorrangig. Nur wenn das Verkehrsbedürfnis nicht durch eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen befriedigt werden kann, dann kann man auch auf die gemeinwirtschaftliche Schiene gehen und eine Ausschreibung machen oder Verkehrsleistungen bestellen. Alles andere sollte nach Bundesrecht vorrangig im Bereich eigenwirtschaftliche Verkehre, marktorientierte Direktvergabe ablaufen. Genau so sieht das auch das europäische Gemeinschaftsrecht – nicht in diesem Vorrang-Nachrang-Verhältnis. Das europäische Gemeinschaftsrecht geht davon aus, dass es so etwas wie eine marktorientierte Direktvergabe geben muss. Das sind nach deutscher Terminologie die eigenwirtschaftlichen Verkehre.



Mein Fazit ist: Eigenwirtschaftlicher Verkehr ist grundsätzlich durch Bundesrecht vorgegeben. Der Erlass des hessischen Verkehrsministeriums steht dazu in Widerspruch. Wie das halt so ist, setzt sich Bundesrecht gegen Landesrecht, erst recht gegen Erlasse von Verwaltungsbehörden durch.

**Herr Dr. Vornhusen:** Herr Wagner hat nach den Erfahrungen mit dem Wettbewerbsbericht gefragt. Die sind gut, wie unschwer zu erraten ist. Ich möchte auf die verschiedenen Hinweise eingehen, dass sie sich mit der Vergangenheit beschäftigen würden. Das gilt für geschäftliche Dokumentationen ganz allgemein. Geschäftsberichte, GuV-Rechnungen usw. beschreiben im Allgemeinen die Vergangenheit, ermöglichen es aber auch, anhand dieser Zahlen und Dokumente die Diskussion zu versachlichen. Das sieht man an dem Wettbewerbsbericht, den wir herausgeben. Was sagt er? Er dokumentiert, dass der Wettbewerb heute schon intensiv ist, wie wir es aus Hessen wissen. Er dokumentiert insbesondere auch zu meiner großen eigenen Überraschung – das hätte ich vor drei, vier Jahren auch nicht gedacht –, dass es die kommunalen Verkehrsunternehmen sind, die diesen Wettbewerb, wie schon beschrieben, stark dominieren. Er dokumentiert auch Erfolge von internationalen Konzernen, die häufig, wie erwähnt, bei einer Bahn organisiert sind wie Connex oder AREVA.

Es ist eine ganz interessante Erfahrung, einmal zu lesen, wie ein Wettbewerbsbericht für Hessen aussehen würde. Vielleicht erlauben Sie mir, obwohl ich nicht direkt gefragt wurde, einen Satz zu der Fragestellung zu äußern, ob man die Marktanteilsbegrenzung einführen sollte. Ich würde der Bundesrepublik Deutschland ganz allgemein nicht empfehlen, ausschließlich Unternehmen anzustreben, die mit kleinsten Marktanteilen arbeiten. Das könnte insgesamt auch nach hinten losgehen.

Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass auch gerade die großen Marktteilnehmer – das gilt für uns schon seit vielen Jahren – mit Mittelständlern zusammengearbeitet haben und das auch weiter machen werden. Insofern ist der Mittelstand mit uns ganz gut gefahren.

**Vorsitzender:** Ich bedanke mich. – Jetzt haben wir nur noch sehr wenige, die noch nicht zu Wort gekommen sind. Ich beginne mit der letzten Fragerunde. Ich komme zur Abteilung Gewerkschaften. Für TRANSNET erteile ich Herrn Schlömer das Wort.

**Herr Schlömer:** Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Mein Name ist Dirk Schlömer. Ich bin Abteilungsleiter Personenverkehr der Gewerkschaft TRANSNET in Frankfurt/Main. Wir haben mit unserer Stellungnahme zu dem Entwurf des Hessischen ÖPNV-Gesetzes weitere Papiere versandt, die wir Ihnen in der Vergangenheit schon zugeleitet haben.

Ich möchte jetzt nicht noch einmal auf all das eingehen, was schon gesagt worden ist. Die meisten der von Unternehmern, Arbeitgeberverbänden, aber auch den Verkehrsverbänden gemachten Aussagen kann ich im Wesentlichen unterstreichen. Wir sind an einem guten Personennahverkehr in Hessen interessiert. Ich denke, dass genau diese Argumentation in der letzten Stunde etwas zu kurz gekommen ist. Nach meinem Dafürhalten darf es nicht darum gehen, dass wir im Land Hessen das ÖPNV-Gesetz vor dem Hintergrund sehen, Wettbewerb zu kreieren, sondern dass wir das Hessische ÖPNV-

Gesetz als Grundlage betrachten müssen, um einen auskömmlichen Personennahverkehr in diesem Bundesland vorzuhalten.

Erst wenn das geklärt ist, stellt sich die Frage, wie dieser Verkehr angeboten werden kann. Herr Dr. Jung hat eben – auch das ist zwischen uns nicht abgestimmt – zu der Frage Stellung bezogen, ob die Frage Gemeinwirtschaftlichkeit oder Eigenwirtschaftlichkeit im Bundesland Hessen richtig angewendet wird – nach unserer Auffassung jedenfalls nicht. Wenn wir dann zu dem Punkt der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen kommen, dann kann ich feststellen, dass viele der angesprochenen Unternehmen und viele derjenigen, die sich in der Anhörung zu Wort gemeldet haben, unsere Aussagen als Gewerkschaften bestätigen. Die Aussage, die wir als Gewerkschaft kritisch betrachten, lautet, dass der hessische Wettbewerb zurzeit zulasten der Arbeitnehmer ausgetragen wird, und zwar ausschließlich, da – das ist ebenfalls schon gesagt worden – die meisten anderen Kriterien in den Ausschreibungsrichtlinien vorgegeben worden sind.

Für die Unternehmer bleibt somit nichts anderes übrig, als den Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten auszutragen. Wir haben im Jahr 2005 festgestellt, dass es nicht möglich ist, einen wettbewerbsfähigen Tarifvertrag zu kreieren. Das gibt es nicht. Der Wettbewerb in Hessen hat gezeigt, dass es immer noch einen gibt, der günstiger anbietet. Wenn mich einer fragen würde, ob ich denn der Meinung bin, dass hier genügend vonseiten der Besteller kontrolliert wird, ob gewisse Rahmenbedingungen eingehalten werden, dann wäre meine Aussage ganz klar nein. Das ist nicht erkennbar. Es ist ausschließlich erkennbar, dass die Tarifbedingungen der Beschäftigten von Ausschreibung zu Ausschreibung runtergefahren werden und wir mittlerweile an einem Stand angekommen sind – das sage ich hier ganz klar für die Gewerkschaft TRANSNET –, dass wir keine weiteren Tarifverträge unter dem jetzigen Standard mehr abschließen werden.

Dann werden wir versuchen, das auf andere Art und Weise durchzusetzen. Wir haben das im November vergangenen Jahres deutlich vor dem Hessischen Landtag zum Ausdruck gebracht. Mit den Beschäftigten, übrigens mit vielen Teilen der Bevölkerung – in einer Unterschriftenaktion haben wir ad hoc über 3.000 Zustimmungen erhalten – haben wir einvernehmlich klargemacht, dass wir mit der jetzigen Politik der Vergabe von Verkehrsleistungen, die auch die Qualität stark beeinflussen, nicht einverstanden sind. Allerdings beschränken wir uns nicht darauf, nur zu schimpfen – das sage ich ganz deutlich. Deshalb lohnt es sich, noch einmal in die von uns versandten Unterlagen zu schauen.

Wir haben bereits im Jahr 2004 das hessische Verkehrsministerium angeschrieben und auf ein Papier hingewiesen, das noch älter ist, nämlich das gemeinsame Positionspapier aus dem Jahr 2002 zum Thema „Richtlinien für Ausschreibungen“. Das haben wir gemeinsam mit der Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV verabschiedet. Herr Sparmann, aber auch der NVV dürften Mitglieder in dieser Organisation sein. Das ist die Organisation der Besteller. Wir haben gemeinsam definiert, welche Dinge beachtet werden müssen, um einen qualitativ hochwertigen Wettbewerb hinzubekommen. Wir beschränken uns als Gewerkschaft nicht ausschließlich darauf zu fordern, höhere Löhne zu vereinbaren, sondern wir wollen für den Bereich Personal eine vernünftige Personalbemessung, eine Definition der Aufgaben, die vom Personal wahrzunehmen sind, ein Konzept der Aus- und Weiterbildung und Qualifikation des Personals – dazu sage ich gleich noch etwas –, Sicherheit, Qualitätsmanagement und Sicherung der sozialen Standards.

Das übrigens haben wir im Bundesland Brandenburg mit dem Verkehrsministerium als gemeinsame Erklärung – mehr als das können wir momentan nicht – vereinbart. Der hessische Verkehrsminister hat uns auf unser Schreiben vom November letzten Jahres leider mitteilen lassen, dass er an so einer Vereinbarung kein Interesse hat.

Zu dem Thema Aus- und Weiterbildung stellen wir fest, dass viele kleine Unternehmen nicht in der Lage sind, das Quantum an Ausbildung vorzuhalten, das wir mit größeren Unternehmen vereinbaren können. Das führt zu ganz anderen Problemen, die nicht in diesen Rahmen gehören, die aber auch berücksichtigt werden müssen, wenn wir uns über die Weiterentwicklung des Personennahverkehrs unterhalten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, sehr geehrter Herr Vorsitzender, das zu dem Thema Qualität im Wettbewerb des ÖPNV. Für weitere Fragen stehe ich natürlich gerne zur Verfügung. Ich möchte es bei diesem einen Punkt belassen. Fragen Sie ruhig. Wir stehen für weitere Gespräche zur Verfügung.

Herr **Haindl**: Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Abgeordneten! Liebe Damen und Herren! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich bin bei der ver.di Hessen für den Bereich Ver- und Entsorgungswirtschaft und für den Personennahverkehr zuständig. Ver.di Hessen bezieht in der Stellungnahme Position zum Gesetz. Wir stehen dem Besteller-Ersteller-Prinzip nicht abweisend gegenüber, sagen aber, dass es uns nicht genügt, solange verbindliche Sozialstandards für die Beschäftigten fehlen.

Die Ausschreibung nach der so genannten geringsten Kostenverordnung, die in Hessen praktiziert wird, führt unserer Meinung nach leider zu den so genannten unauskömmlichen Angeboten. Um der Frage der Kosteneffizienz und Qualitätssteigerung eine Gegenrechnung entgegenzuhalten – das ist vielleicht für Sie als Abgeordnete interessant – : Vonseiten des Ministeriums wurde gesagt, dass die am hessischen Markt bislang ausgeschriebenen vergebenen 27 Nahverkehrsbündel mit rund 15 Millionen Leistungskilometern insgesamt einen Einspareffekt in Höhe von 8 Millionen € für die öffentlichen Aufgabenträger Kommunen und Landkreise erbracht haben sollen.

Wir machen demgegenüber die Rechnung auf – mein Vorredner Kollege Schlömer hat darauf abgehoben –, dass dieser ungezügelter Wettbewerb und die hessische Ausschreibungspraxis zu Arbeitsplatzverlusten geführt haben. Wir gehen von rund 220 von betriebsbedingten Kündigungen betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in am Markt ehemals etablierten, zuverlässigen privaten, aber auch teilprivaten bzw. öffentlichen Unternehmen aus. Die volkswirtschaftlichen Folgekosten für diese mittlerweile mehr als 200 betriebsbedingten Kündigungen beziffern wir durch Abfindungszahlungen im Rahmen des Kündigungsschutzgesetzes, Sozialpläne, Arbeitslosengeld I mittlerweile auf 5 Millionen € allein im ersten Jahr. Wir haben Wohngeldunterstützungsleistungen und sonstige Leistungen durch die Sozialämter explizit nicht eingerechnet.

Das Problem, was wir sehen, ist, dass die Einkommen des Fahrpersonals im freien Fall sind. Wir können ein Beispiel anführen, das für Wiesbaden interessant ist. Wir haben eine Modellrechnung aufgestellt. Danach bekommt ein Fahrer im Busbetrieb ESWE mit sechs Jahren Beschäftigungszeiten und zwei Kindern aktuell 2.100 € brutto ohne Sonderzuwendungen und Zeitzuschläge. Auf der privaten Ebene sind wir mittlerweile ohne jegliche Tarifbindung bei rund 1.750 € im Ballungsraum angelangt. Das ist immerhin eine Differenz von 400 €. Warum das so ist, möchte ich Ihnen auch sagen.

Unsere Position ist: Wer verhandelbare Dienstleistungen im Rahmen der Daseinsvorsorge in diesen zügellosen Wettbewerb überführt, meine Damen und Herren, der darf sich nicht wundern, dass eine Marktberingung stattfindet. Im Zuge dieser Marktberingung unterstützen wir die Position der Arbeitgeberverbände, da ehemals leistungsfähige Unternehmen, die am Markt etabliert waren, mit ihren Beschäftigten die Verlierer sind.

Wenn wir das Beispiel Wiesbaden anführen – ich finde es gut, ein praxisnahes Beispiel zu nehmen –, dann können wir auch sagen, warum das so ist. Die Privaten waren im Vorfeld dieses zügellosen Ausschreibungswettbewerbs in der Regel Partner der kommunalen Unternehmen im Sinne von Auftragsunternehmern und haben in diesem ÖPNV-Markt, in diesem Marktsegment sehr gut verdient. Die Tatsache, dass der Wettbewerb jetzt so zügellos durchgeführt wird, wie es zumindest die Landesregierung propagiert, brachte einen Wechsel mit sich, dass nämlich der Auftraggeber seinen Auftragnehmer im Zuge des kommenden Wettbewerbs plötzlich als Konkurrenten begreifen musste und sich gegen ihn aufgestellt hat.

Das heißt, er hat ihn erst einmal rausgeschmissen – das ist das Erste –, er hat sich des Privaten entledigt und gründet im Prinzip selbst eine neue Tochter, die in der Regel privatrechtlich geführt wird, aber in kommunaler Trägerschaft oder in Mehrheits-, Anteilseignerschaft geführt wird. Mit diesem Unternehmen haben auch wir mittlerweile unsere Probleme. Wir sind jetzt dabei, diese Unternehmen aus der dritten Lohnenebene an uns zu binden.

Der Wettbewerb führt Arbeitgeberverbände wie den LHO mittlerweile dazu, Tarifverträge zu unterlaufen, um in diesem Wettbewerbsmarkt überhaupt eine Chance zu haben. Deswegen führen wir mit diesem Verband aktuell keine Tarifverhandlungen. Das ist – ich sage das sehr direkt – eine Folge dieses Wettbewerbs.

Unsere Forderungen in Kürze: Rücknahme des so genannten „Güttler-Erlasses“ und – ich weiß, es gehört nicht ganz hierher, auch wenn wir es heute schon diskutiert haben, ich nenne die ver.di-Forderung trotzdem – ein flankierendes Auftragsvergabegesetz, das wir seit vielen Jahren auf der Bundesebene verlangen, in das der ÖPNV integriert wird. Ob das mit der künftigen Bundesregierung umgesetzt werden kann, das stellen wir Gewerkschaften infrage. Zumindest haben die CDU und die FDP im Bundesrat unser Antragsbegehren damals abgeschmettert.

Letzter Satz: Wir halten die Möglichkeit der marktorientierten Direktvergabe als kleinsten gemeinsamen Nenner für dringend erforderlich, um überhaupt noch eine Form des Partizipationsmodells aus einem Mix von öffentlichen und privaten Unternehmen herstellen zu können. Für die Aufgabenträger bzw. die Aufgabenträgerorganisationen lautet unsere Mindestforderung – auch das hat Kollege Schlömer schon angeführt, das unterstützen wir nachhaltig – zu prüfen, inwieweit die Lohnkalkulationsbasis im Prinzip den Ausschlag gibt, ein besseres Angebot abzugeben und offensichtlich nicht auskömmliche Angebote abzulehnen.

Frau **Schliebener**: Ich bedanke mich für die Einladung. Ich komme aus der Schlichtungsstelle Nahverkehr, die bundesweit einzigartig ist. Ich habe den Gesetzentwurf mit großem Interesse gelesen. Ich möchte mich zu den Aspekten Qualität der Leistungs-

erbringung, Kontrolle der Leistung dieser Qualität, Kundenorientierung und Fahrgastrechte äußern.

In § 3 des Gesetzentwurfes wird als Ziel die Befriedigung der Mobilitätsnachfrage und eine Stärkung des Gesamtaufkommens des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt. Dann wird die Bedeutung von Quantität und Qualität der Leistungen genannt. Ich habe den Eindruck, dass es an Bewertungs- und Kontrollmechanismen fehlt. Sie sind mir auch in der Gesetzesbegründung nicht aufgefallen. Ich halte es nach unserer Erfahrung für notwendig, dass man Mechanismen direkt festlegt, um auch einheitliche Standards zu schaffen. Die Qualitätsanforderungen, die gestellt werden sollen, müssen auch überprüfbar sein.

Wir halten es für dringend erforderlich, dass auf ein funktionierendes Beschwerdemanagement der Unternehmen hingewiesen wird, dass das in den Ausschreibungen auch verlangt wird. Die Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen und auf Bundesebene bei der Schlichtungsstelle Mobilität zeigen, dass ein Schlichtungsverfahren letztendlich sehr hilfreich ist, um ein Gleichgewicht zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen zu schaffen. Da gibt es zurzeit ein großes Gefälle. Auch die EU-Kommission sieht Schlichtungsverfahren vor. Wir machen gute Erfahrungen damit, Unzufriedenheiten und Beschwerden auszugleichen, indem man eine Stelle schafft, die sich landesweit mit Fahrgästen, aber auch Unternehmen auseinandersetzt. Das wäre aus unserer Sicht ein wichtiger Punkt.

Wir sehen, dass die Ergebnisse dieser Schlichtungsstelle sowohl für die Zweckverbände als auch für die Landesregierung eine hilfreiche Orientierung im Hinblick auf Weiterentwicklung und Vereinheitlichung von Qualitätsstandards darstellen. Wir tauschen uns regelmäßig aus. Dadurch werden auch für die Aufgabenträger Defizite deutlich. Es wird ein landesweiter Vergleich möglich, der bei einzelnen Aufgabenträgern nicht immer gegeben ist.

Zwei weitere Punkte: In puncto Fahrgastinformationen erscheinen mir differenziertere Anforderungen sinnvoll. Die EU-Kommission hat einen sehr detaillierten Vorschlag gemacht. Es ist aus meiner Sicht wenig konkret. Ich halte es für alle Beteiligten für hilfreich, wenn man konkret vor Augen hat, was darunter verstanden werden soll. Dann weiß auch das Unternehmen, was es einhalten soll. Schließlich fehlt mir die Ambition, Kundenrechte zu stärken. Das ist sehr wichtig, um den Nahverkehr attraktiver zu machen, das Gesamtverkehrsaufkommen zu stärken, was Ziel sein soll. Diese Ambition ist nicht enthalten. Sie ist bisher kein Ziel. In den Ausschreibungen sollte Wert darauf gelegt werden, dass man in den Beförderungsbedingungen zumindest Kundengarantien vorsieht, damit die auch in angemessener Form weiterentwickelt werden können.

Herr **Schütz**: Der VCD Landesverband Hessen bedankt sich auch für die Einladung und möchte aus seiner schriftlichen Stellungnahme kurz die wesentlichen Ziele benennen. Zum einen begrüßt der VCD die strikte Trennung von Leistungserbringern und Bestellern im neuen Gesetz, was aus seiner Sicht zur Vermeidung von Interessenkonflikten unbedingt nötig ist.

Nach Meinung des VCD ist die verbindliche Fortschreibung der Nahverkehrspläne beizubehalten, allerdings unter der Maßgabe, dass eine Anpassung der ausgeschriebenen Leistungszeiträume an die Bestellung vorzunehmen ist, da das in der Vergangenheit zu

großen Problemen geführt hat, da die Leistungszeiträume und Bestellzeiträume unterschiedlich waren. Zu diesem Punkt empfiehlt der VCD, die für die Nahverkehrspläne Anhörungsberechtigten nach dem Personenbeförderungsgesetz um die Fahrgast- und Verkehrsverbände zu erweitern.

Mit einem Punkt ist der VCD Hessen nicht einverstanden, dass die bisher im Gesetz vorgesehenen Ziele, sprich Stärkung des Umweltverbundes und Berücksichtigung der Umwelt, komplett herausfallen. Diese sind für den VCD Hessen unverzichtbare Zielvorgaben, die im ÖPNV-Gesetz unbedingt erhalten werden sollten.

Ein weiterer Punkt: Der VCD Hessen sieht es als falsch an, das Prinzip des Vorrangs des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr bei Ausbau und Finanzierung aufzugeben. Weiteren Bedarf sieht der VCD Hessen – das ist zum Teil schon angeklungen – darin, dieses zur Sicherstellung des Schienenverkehrsgrundangebotes auch im Gesetz festzuschreiben.

Abg. **Mathias Wagner (Taurus)**: Ich möchte an die Vertreter von TRANSNET und ver.di eine Frage richten, die ich auch vorhin bei den Erstellern gestellt habe: Welche Instrumente empfehlen Sie zu ergreifen, um Lohndumping zu verhindern? Wir haben heute verschiedene Modelle von anderen Anzuhörenden gehört, dass man das über eine qualitativ hochwertige Ausschreibung sicherstellt. Schlagen Sie uns gesetzliche Regelungen vor? Müssen es bundesgesetzliche Regelungen, landesgesetzliche Regelungen aus Ihrer Sicht sein? Ich glaube, das ist bei dem Thema der springende Punkt: Wir sind uns alle einig, dass da etwas getan werden muss. Aber wir suchen alle noch nach dem richtigen Hebel.

Meine Frage an die Vertreterin der Schlichtungsstelle Nahverkehr aus Nordrhein-Westfalen: Wo würden Sie eine solche Schlichtungsstelle, wie Sie sie in Nordrhein-Westfalen haben, ansiedeln? Auch diese Frage ist in verschiedenen Stellungnahmen aufgegriffen worden. Unsere beiden Verbände, RMV und NVV, sagen, sie könnten die Aufgabe mit übernehmen. Wie sind da Ihre Erfahrungen? Macht es Sinn, das bei Verbänden anzusiedeln?

Wo würden Sie eine solche Schlichtungsstelle ansiedeln, bei den Verbänden oder in einer unabhängigen Organisation? Können Sie uns etwas dazu sagen, wie sich die Kundenzufriedenheit in Nordrhein-Westfalen mit dem ÖPNV durch ein solches Instrument wie der Schlichtungsstelle Nahverkehr entwickelt hat?

An Sie und an den Vertreter vom VCD die Frage: Wo wollen Sie Fahrgastrechte regeln – gesetzlich, über eine freiwillige Vereinbarung oder im Rahmen von Verkehrsverträgen?

Frau **Schliebener**: Zu der ersten Frage: Wo sollte eine Schlichtungsstelle angesiedelt werden? Ich hatte eben schon einmal den landesweiten Aspekt angesprochen. Ich halte das generell für sinnvoll. Ich spreche mich gegen regionale Lösungen bei einzelnen Verbänden aus. Ich sehe es als sinnvoll an – das zeigen auch immer wieder die Beschwerden –, dass es zumindest landesweit gelöst wird. Soweit verbund-übergreifende Fahrten da sind, könnten unter Umständen Schwierigkeiten auftreten. Wir haben bisher ganz gute Erfahrungen mit der Ansiedlung unserer Schlichtungsstelle bei dem Verbrau-

cherverband gemacht. Das kann meiner Meinung nach aber auch an anderer Stelle angesiedelt werden. Ich halte es nur für sinnvoll, dass es eine landesweit tätige Organisation ist.

Zu der zweiten Frage, der Steigerung oder Entwicklung der Kundenzufriedenheit durch die Schlichtungsstelle Nahverkehr in NRW. Diese Frage ist recht schwierig zu beantworten. Bis dato gibt es – zumindest ist mir keine bekannt – keine Erhebung NRW-weit für alle Fahrgäste: Wie war es vorher? Wie ist es jetzt? Wir können feststellen, dass bei uns die Kundenbeschwerden von Jahr zu Jahr ansteigen. Wir haben einen großen Beschwerdezuwachs. Das können wir feststellen. Wir stellen auch fest, dass die Kunden im Allgemeinen nach einer Bearbeitung zufriedener sind als vorher, weil sie sich vielfach zum ersten Mal richtig angehört fühlen. Das gehört in den Komplex Beschwerdemanagement, der bei einigen Unternehmen noch nicht genügend entwickelt ist.

Zu dem dritten Punkt, der Verankerung von Fahrgastrechten: Ich bin der Auffassung, man sollte da nicht auf eine europäische Lösung warten, die auch noch grenzüberschreitend gelten soll. Erstrebenswert ist langfristig eine Regelung im BGB. Das ist aus meiner Sicht strukturell der richtige Ort dafür. Um es innerhalb einer kurzen Zeit in die Praxis umzusetzen, würde ich vermuten, dass es sinnvoll ist, eine Regelung in der VO Allgemeine Beförderungsbedingungen anzuvisieren. Strukturell gehört es für mich eindeutig ins BGB.

Herr **Schlömer**: Als Tarifvertragsparteien haben wir natürlich etwas gegen die Einmischung der Politik in die Tarifautonomie. Insofern könnte man natürlich der Versuchung unterliegen und sagen: Tarifreuegesetz wäre eine solche. Wir sehen das aber als Rahmen an, den wir dringend brauchen, um einen Anhaltspunkt für die Unternehmen, aber auch die Beschäftigten zu haben. Insofern können wir auf die Erfolge in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Bremen und Schleswig-Holstein verweisen. Es funktioniert, manchmal nicht so richtig, aber es funktioniert. Es funktioniert wesentlich besser als in den Bundesländern ohne Tarifreuegesetz.

Wir möchten am liebsten ein bundesweites Gesetz haben. Da wir das nicht bekommen, sind wir gegenüber der Option – keine Regelung – besser bedient mit einem landesweiten Tarifreuegesetz.

Ich kann nur darauf verweisen: Mit einem solchen Rahmen haben wir viele Dinge ausgeräumt, die uns momentan in Hessen im Wege stehen. Es nützt allen, es nützt Bestellern als Orientierungshilfe, es nutzt den Unternehmen als Kalkulationshilfe und es schafft für die Beschäftigten ein Stück weit Sicherheit.

Herr **Haindl**: Ich ergänze das, was Kollege Schlömer zum Punkt Vergabegesetz gesagt hat. Wenn wir wissen, wir bekommen in Hessen ein ÖPNV-Gesetz ohne ein flankierendes Auftragsvergabegesetz, dann muss unser Appell für Ihre weitere Diskussion lauten: konkretere Festschreibung von Qualitäts- und Sicherheitsstandards. Ich möchte Hans Jörg von Belepsch nicht das Wort reden. In seiner Stellungnahme sind aber ein paar gute Sachen aufgeführt.

Der Appell an die Aufgabenträgerorganisationen lautet, die so genannte Lohnkalkulationsbasis fest zu verankern, um prüfen zu können, ob ein abgegebenes Angebot aus-

kömmlich ist, ja oder nein, und keinen Unterschied zu machen, ob es sich bei dem Angebotsabgebenden um einen privaten oder öffentlichen handelt – und wenn das Angebot offensichtlich nicht auskömmlich ist, den Betreffenden auch aus dem Wettbewerb rauszuschmeißen.

Herr **Schütz**: Ich wurde zu dem Punkt Stärkung der Fahrgastinteressen befragt und dazu, was der VCD davon hält. Der VCD hält die Einrichtung von Verkehrsbeiräten bei allen Aufgabenträgerorganisationen für zwingend erforderlich. Auf der anderen Seite regt der VCD die gesetzliche Verankerung einer Schlichtungsstelle Nahverkehr nach dem nordrhein-westfälischen Vorbild an, da die Fahrgäste bei der Wahrnehmung ihrer Rechte in der Regel auf kompetente und engagierte Unterstützung angewiesen sind.

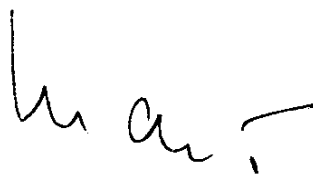
**Vorsitzender**: Da ich keine weiteren Wortmeldungen mehr sehe, darf ich mich bei den Anzuhörenden für die außerordentlich hohe Disziplin bedanken, sodass wir das in einem überschaubaren Zeitraum geschafft haben. Ich darf mich dafür bedanken, dass Sie gekommen sind, und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg.

Wiesbaden, 25. Juli 2005

Für die Protokollführung:

Heike Schnier

Der Vorsitzende:



Rüdiger Hermanns