

Omnibusverband Hessen e.V. Ernst-Giller-Str. 7 35039 Marburg
info@omnibusverband-hessen.de www.omnibusverband-hessen.de

Registergericht: Marburg, Nr. 104260
Vorstandsvorsitzender: Karl Reinhard Wissmüller, Stellv. Vorstandsvorsitzende: Emmi Poguntke
Geschäftsführer: RA Volker Tuchan
Geschäftsführer: Dipl.-Ökonom Mathias Hörning

Antworten bitte an die Adresse der Geschäftsstelle Süd richten!



Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
Referat V 1
Z. Hd. Frau Andrea Hofmann
65183 Wiesbaden

Geschäftsstelle Süd:
**Landesverband Hessischer
Omnibusunternehmer e.V.**
Marburger Straße 44
35390 Gießen
Tel. +49 641 932930
Fax +49 641 9329333

Geschäftsstelle Nord:
**Fachverband
Omnibusverkehr Hessen e.V.**
Königsplatz 59
34117 Kassel
Tel. +49 561 71817
Fax +49 561 104260

Gießen, 19.05.2010

Stellungnahme des Omnibusverbands Hessen e.V. (OVH) zur Fortschreibung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes

Sehr geehrte Frau Hofmann,

der „Omnibusverband Hessen e.V.“ (OVH) ist als Dachverband ein Zusammenschluss des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e.V. (LHO) und des Fachverbandes Omnibusverkehr Hessen e.V. (FOH), der die gewerbepolitischen Interessen des privaten hessischen Omnibusgewerbes mit einer Stimme vertritt.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Nachgang zum Auftaktgespräch am 12. März 2010 im Hause des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zur geplanten Fortschreibung des Hessischen ÖPNV-Gesetzes schriftlich Stellung nehmen zu dürfen.

Im Einzelnen möchten wir zu den vier inhaltlichen Punkten folgende Ausführungen machen:

1. Ziele und Anforderungen an den ÖPNV in Hessen

Als Verband des privaten hessischen Omnibusgewerbes haben wir ein großes Interesse daran, dass die im Bereich des ÖPNV vergebenen Leistungen möglichst allen interessierten Unternehmen zugänglich sind.

Seit Einführung des flächendeckenden Ausschreibungswettbewerbs zeigt sich jedoch eine Entwicklung, die weder aus Sicht des Verbands noch aus Sicht der Aufgabenträger und der Politik wünschenswert sein kann. Wir erleben den Rückzug und das Ausscheiden zahlreicher kleinerer Unternehmen aus Städten und insbesondere aus der Fläche. Über Jahrzehnte hinweg bildete diese Klientel das Rückgrat vor allem im ländlichen ÖPNV. Diese Unternehmen haben über eine lange Zeit ein großes Know-how für die Durchführung von Personenbeförderungsleistungen entwickelt, das nun verloren zu gehen droht.

Mit großer Sorge beobachten wir daher, dass die Zahl der Unternehmen, die noch Leistungen durchführen können und dies auch wollen, beständig abnimmt. Wenn man sich die Ausschreibungsergebnisse und die Zahl der sich noch an Ausschreibungen beteiligenden Unternehmen ansieht, wird deutlich, dass eine Marktkonsolidierung bereits im vollen Gange ist.

Zur Vermeidung von Oligopolen ist jedoch eine Bietervielfalt unerlässlich. Eine solche wird schon jetzt in § 8 Absatz 2 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes festgeschrieben, in dem es heißt, „Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung (Durchführung des Verkehrs) ist eine Angebotsvielfalt zu fördern, mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes sind zu unterstützen.“

Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung des ÖPNV und seiner Betreiber in Hessen muss daher umso mehr nach Wegen gesucht werden, wie auch kleinere mittelständische Unternehmen Chancen auf Marktteilhabe erhalten.

Hierzu gehört zum einen die Möglichkeit, Verkehre auch kommerziell erbringen zu können, also unter Einbeziehung der Fahrgeldeinnahmen und der Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung von Schülern sowie der SGB IX-Mittel.

Zum anderen bedarf es Rahmenbedingungen, die auch auf die Belange und die Strukturen kleinerer Unternehmen zugeschnitten sind. Das im Jahr 2008 verfasste Gutachten „Private Busunternehmen im Wettbewerb – Anforderungen, Chancen und Handlungsalternativen“ (BSL-Gutachten) hat in dieser Hinsicht einige Punkte aufgezeigt.

Im Gutachten heißt es hierzu:

„Die heute vorhandene Struktur der Busunternehmen kann nur erhalten werden, wenn die Vergabebedingungen stärker auf diese Struktur ausgerichtet sind. Hierzu zählen – soweit politisch gewollt – die Differenzierung von Ausschreibungen, z.B. über die Beimischung kleinerer Ausschreibungslose, aber auch die Prüfung alternativer Vergabeformen neben der Ausschreibung. Genannt sei hier vorbehaltlich der rechtlichen Bedingungen auf nationaler Ebene die Direktvergabe an private Unternehmen, die in der EU-Verordnung 1370 als Option genannt ist.

Darüber hinaus kann durch veränderte Parameter, wie z.B. eine stärkere Prüfung der Preisstrukturen oder eine Gewährleistung vergleichbarer Rahmenbedingungen für die privaten Mittelständler bei der Fahrzeugfinanzierung, das Markt- und Wettbewerbsgefüge durch Politik und Aufgabenträger langfristig eher gesichert werden. Bestehende negative Tendenzen aus Sicht der Betreiber oder nur der privaten Mittelständler würden dadurch abgemildert werden. Für den Anteil der Verkehrsleistungen, die an kommunale Unternehmen außerhalb des Wettbewerbs vergeben werden, ist eine Beteiligung von privaten Unternehmen für Teile der Leistung, z.B. durch Vorgabe einer Fremdvergabequote, zu prüfen“.

An diesen Aussagen hat sich nichts geändert. Wir appellieren daher daran, die Ergebnisse des Gutachtens bei der Fortschreibung des ÖPNV-Gesetzes in Hessen verstärkt zu berücksichtigen.

Ferner halten wir es für notwendig, die Rolle der Verkehrsunternehmen als Erbringer der Verkehrsdienstleistungen im Verhältnis zu Verbänden, Aufgabenträgern und deren Organisationen zu stärken. Die privaten hessischen Verkehrsunternehmen verstehen sich als Partner der anderen im ÖPNV beteiligten Organisationen und können durch Innovationen und Know-how zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen.

2. Zuständigkeiten und Befugnisse in Hessen

Generell zu bedauern ist die Entscheidung, die Zuständigkeit für die Vergabe der Ausgleichszahlungen für die Ausgabe rabattierter Schülerkarten von den Genehmigungsbehörden auf die Aufgabenträger zu übertragen.

Der unabhängigen staatlichen Genehmigungsbehörde kam im bisherigen System immer auch die Aufgabe eines Schiedsrichters zu, wenn die Interessen und Vorstellungen von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auseinander fielen. Durch die genannten Regelungen fällt die neutrale Position dieser staatlichen Mittelbehörde, die bisher für einen sachgerechten Interessenausgleich der Beteiligten gesorgt hat, weg. Wir sehen die Wiedereinführung dieses Systems als zwingend an und bitten daher, hierfür einzutreten.

3. Finanzierung des ÖPNV in Hessen

Grundsätzlich begrüßen wir die Ende 2009 zwischen dem Land Hessen und den Verkehrsverbänden abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen, die den Beteiligten eine Planungssicherheit verschaffen. Es wird nötig sein, auch in Zukunft eine solide Finanzierungsgrundlage zu gewährleisten, die der hohen Bedeutung des ÖPNV in Hessen Rechnung trägt.

Kritisch sehen wir die Landesregelung des § 9a ÖPNV-Gesetz, die § 45a PBefG ersetzt. Wir halten es für sinnvoll, die Ausgleichsleistungen für die rabattierte Schülerbeförderung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift, am besten durch eine gesetzliche Bestimmung, zu regeln. Im Sinne der transparenten und einheitlichen Anwendung erscheint dies zweckmäßiger als die Verlagerung auf eine vertragliche Basis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Denn zum einen kann – und wird – es hierbei zu unterschiedlichen Regelungen kommen, zum anderen sind die Unternehmen in einem solchen Fall vom Wohlwollen des Aufgabenträgers abhängig. Die bisherigen Erfahrungen mit der neuen Regelung im ÖPNV-Gesetz zeigen, dass beide Seiten hierbei mit erheblichen Unsicherheiten kämpfen. Es zeigt sich auch, dass die Unternehmer in einer schwachen Position sind, was die Durchsetzung Ihrer berechtigten Interessen gegenüber dem Aufgabenträger angeht.

Der im Gesetz grundsätzlich vorgesehene und auch in der Leitlinie niedergelegte Vorrang kommerzieller Verkehre ist zu begrüßen. Er hat in der jetzigen Ausprägung für die Unternehmer jedoch keinen Wert, wenn er wirtschaftlich nicht ausgefüllt ist. Es besteht kein Zweifel daran, dass die Unternehmen auf die Zahlung der Ausgleichsmittel angewiesen sind. Ein Unternehmen sollte jedoch auch einen gesetzlichen Anspruch auf Mittel haben, die ihm zustehen, weil er auf Grund einer gesetzlichen Regelung verpflichtet ist, vergünstigte Fahrkarten an Schüler und Auszubildende abzugeben.

Sinnvoll wäre es aus unserer Sicht auch, im Bereich „Finanzierung“ des ÖPNV wieder eine an Umweltstandards orientierte Fahrzeugförderung einzuführen. Profitieren hiervon würden sämtliche Unternehmen, unabhängig von der Art der Vergabe der Verkehrsleistung.

4. Erwartungen an Rechtsanpassungen auf Bundesebene / Personenbeförderungsgesetz

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Rechtsunsicherheiten zu Konflikten und Auseinandersetzungen vor Gericht führen können. Daher sollten alle Rechtsanpassungen im Hinblick auf die bevorstehende Novellierung des PBefG vor der Notwendigkeit der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit für alle Beteiligten erfolgen. Grundsätzlich sollte dabei ordnungspolitisch die gewerberechtliche Ausrichtung des PBefG beibehalten werden.

Weiter möchten wir auf angefügtes Eckpunktepapier des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) und des VDV für eine bundeseinheitliche Fortentwicklung des PBefG vom 08. Dezember 2009 verweisen. Die dort getroffenen Vereinbarungen werden in Spitzengesprächen derzeit weiterentwickelt. Sobald sich hieraus weitere Festlegungen ergeben, werden wir Ihnen diese umgehend zuleiten.

Mit freundlichen Grüßen



Karl Reinhard Wissmüller
1. Vorsitzender Omnibusverband Hessen e.V.
und Landesverb. Hess. Omnibusunternehmer e.V.



Volker Tuchan
Geschäftsführer
LHO e.V.