

Eigenwirtschaftlichkeit und Nahverkehrsplanung

Juristische Perspektive

Rechtsanwalt Dr. Lorenz Wachinger

Jena, 30. Oktober 2015

Ein neues Phänomen: eigenwirtschaftlicher Antrag für einen Großstadtverkehr, ...

Südwestbus greift nach dem Stadtverkehr

Bahn-Tochter bestätigt Interesse / Rathausprecher: Eigenwirtschaftlicher Antrag konnte nicht vermieden werden

Von Carolin Freytag
und Mike Bartel

Nun steht es fest: Der Investor, der sich um den Stadtverkehr Pforzheim beworben hat, heißt Südwestbus (RVS). Auf Nachfrage des Pforzheimer Kurier bestätigte die Bahn-Tochter gestern die Bewerbung. „Ja es stimmt. Wir haben beim Regierungspräsidium in Karlsruhe einen Antrag gestellt“, erklärt Unternehmenssprecher Martin Schmolke. Mehr wolle man aber derzeit nicht sagen, sondern erst einmal die Entscheidung des Regierungspräsidiums abwarten. So gab es deshalb auch keine Antwort auf die Fragen, wie sich die Bahn die Finanzierung vorstellt oder wie die Aussichten im Übernahmefall für die derzeitigen SVP-Mitarbeiter sind. Die Stadt Pforzheim wollte die offizielle Bestätigung von Südwestbus gestern nicht kommentieren.

Glücklich dürfte sie über diese Entwicklung nicht sein, wollte man doch eigentlich nur einen Mehrheits Eigentümer für den Stadtverkehr finden. Nach Auskunft des städtischen Presseferenten Michael Strohmayer hätte sich aber bei jeder Form von Ausschreibung ein Investor mit dem Antrag auf einen eigenwirtschaftlichen Betrieb des Stadtverkehrs melden können.

Die Stadt habe aufgrund des europäischen Vergaberechts keine Möglichkeit gehabt, diese Variante von vornherein auszuschließen. Das Bestreben sei laut Strohmayer allerdings weiterhin – wie vom Gemeinderat mit großer Mehrheit beschlossen – einen gemischt-wirtschaftlichen Busbetrieb mit einem privaten Partner und unter Einbeziehung der Stadt zu bekommen. Jetzt müsse man aber erst einmal abwarten, was die Prüfung des Eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages durch das Regierungspräsidium ergibt.

Der RVS erbringt derzeit schon rund 45 Prozent der Nahverkehrsleistungen im Bereich des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE). Qualitätsstandards und Fahrpläne werden vom VPE vorgegeben.



DIE ROTEN BUSSE der Bahn-Tochter Südwestbus sind für den VPE bereits in Pforzheim und im Enzkreis unterwegs. Jetzt will das Unternehmen auch den kompletten Stadtbusverkehr übernehmen. Foto: Wacker

Nach Ansicht von VPE-Geschäftsführer Axel Hofsaß wäre der Öffentliche Personennahverkehr (OPNV) im Enzkreis auf derzeitigem Niveau auf keinen Fall ausschließlich aus Fahrgeldeinnahmen zu finanzieren. Mit anderen Worten: Eine eigenwirtschaftliche Lösung im Enzkreis hält Hofsaß für ausgeschlossen. Der Zuschussbedarf für den OPNV im Enzkreis inklusive des Schienenverkehrs beträgt pro Jahr rund fünf Millionen Euro.

In Pforzheim werden jedes Jahr schätzungsweise drei Millionen Euro aus dem städtischen Etat für den Stadtverkehr Pforzheim (SVP) aufgewendet.

Stichwort

Südwestbus

Der Regionalbusverkehr Südwest (RVS), kurz Südwestbus, ist eine Tochter von DB Regio mit Sitz in Karlsruhe. Dort befindet sich auch die Geschäftsleitung.

Südwestbus ist bereits am Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) und am Karlsruher Verkehrsverbund

(KVV) beteiligt. Im vergangenen Jahr investierte das Busunternehmen rund 1,2 Millionen Euro am Standort Pforzheim und damit in sechs neue Busse, die im Gebiet des VPE unterwegs sind.

Insgesamt transportiert Südwestbus nach eigenen Angaben rund 33 Millionen Fahrgäste pro Jahr und beschäftigt zudem 431 Mitarbeiter. In vier Niederlassungen, darunter auch eine in Pforzheim, gibt es teilweise eigene Werkstätten. 2014 wurde das Unternehmen 25 Jahre alt. fre

... der naturgemäß nicht allgemein auf Begeisterung stößt

Trauerzug angesichts von „Pest oder Cholera“

Stadt will mit Regierungspräsidium über Konkurrenz Antrag von PEbus zum Regionalverkehr Südwest sprechen

Von unseren Redaktionsmitgliedern
Edith Kopf und Mike Bartel

In Sachen PEbus als Alternative für den Stadtverkehr (SVP) will die Stadt Pforzheim das Gespräch mit dem Regierungspräsidium suchen. Dies ergab gestern eine Anfrage des Pforzheimer Kurier im Rathaus. Gleichzeitig bestätigte Pressesprecher Philipp Mukherjee, dass die Stadtverwaltung vom Regierungspräsidium (RP) nicht aufgefordert wurde, Stellung zu nehmen zu dem Antrag der neun privaten Busunternehmer, die PEbus bilden. Der Gemeinderat habe also auch nichts zu entscheiden.

Das Angebot zum eigenwirtschaftlichen Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs in Pforzheim wurde wie bereits gestern berichtet nur unter Vorbehalt angenommen im RP. Aus Sicht der Arbeitnehmer bringt der Konkurrenz Antrag zum Regionalverkehr Südwest die Wahl zwischen „Pest und Cholera“, sagt

SVP-Betriebsratsvorsitzender Guido Koch. Während dieser zusammen mit Kollegen für Samstag einen Trauerzug vorbereitet, geht es bei PEbus um die weitere Ausgestaltung des Übernahmeangebots für den SVP.

„Wir müssen bis 21. September unsere finanzielle Leistungsfähigkeit

nachweisen“, sagt PEbus-Geschäftsführer Hartin Müller zu dem was im

Anhörungsverfahren gefordert ist. Dass er damit nicht in direkte Konkurrenz zu Südwestbus tritt, scheint Müller zu überraschen. Er ging gestern davon aus, dass der Gemeinderat am 24. September darüber entscheidet, ob er das außerhalb der regulären Frist eingereichte Angebote von PEbus zulassen will oder nicht. „Wenn ja, dann müsse das Regierungspräsidium über zwei Anträge entscheiden.“

Der SVP-Betriebsratsvorsitzende Guido Koch hofft, dass sich am Samstag neben den angekündigten Vertretern von Verkehrsbetrieben, Gewerkschaften und Parteien auch zahlreiche Bürger am Demonstrations-Trauerzug der Stadtbus-Beschäftigten beteiligen werden.

Denn wenn es zum befürchteten „Verkehr nach Kassenlage“ und einer Ausdünnung der Fahrten komme, die Fahrgäste die Leidtragenden.

Um 13.30 Uhr wird sich der Demonstrationszug am Betriebshof der Verkehrsbetriebe in Bewegung setzen. Dann geht es durch die Brötzingener Fußgängerzone und die Westliche entlang zum Leopoldplatz, wo gegen 14.30 Uhr eine Kundgebung mit rund 1 000 Teilnehmern stattfinden soll. Als Vertreterin des Verdi-Bundespräsidiums wird die

Fachgruppenleiterin für Straßen- und Schienenverkehr, Mira Ball, sprechen. Laut Betriebsratschef Koch wird auch OB Gert Hager anwesend sein. Außerdem hätten die Fraktionen von SPD, Grünen, AfD, Linke sowie WiP und Freie Wähler ihr Kommen zugesagt.

Ein Galgen auf einem Leichenwagen soll symbolisieren, was die SVP-Beschäftigten im Fall eines eigenwirtschaftlichen Stadtverkehrs befürchten: Den Verlust von 250 Arbeitsplätzen. Doch noch sieht Koch die „Chance auf eine vernünftige politische Lösung“. Dazu, wie die aussehen könnte, will er sich derzeit nicht äußern. Es gebe aber bereits ein fertig ausgearbeitetes Konzept für eine rein kommunale Lösung.

Wichtig ist ihm, dass die Busse am Samstag wie gewohnt fahren. Nur während der Zeit der Kundgebung auf dem „Leo“ werde, wie an verkaufsoffenen Sonntagen, auf Ersatzhaltestellen in der Zerrennerstraße ausgewichen.

Gemeinderat bleibt
bislang außen vor

Agenda

- > Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung
- > Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung
- > Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung
- > Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit?
- > Fazit

Agenda

> **Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung**

Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung

Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung

Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der
Eigenwirtschaftlichkeit?

Fazit

Wenn der Aufgabenträger einen ÖDA vergeben will, hat er mehrere Planungsinstrumente

**abstrakt
strategisch
langfristig**



**konkret
operativ
kurzfristig**

Instrument	Funktion
NVP	<ul style="list-style-type: none">• Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV• Definition ausreichende Verkehrsbedienung (Umfang und Qualität des Angebots, Integration, Umweltqualität)• Plan für Herstellung der Barrierefreiheit• Langfristige Investitionsplanung
VAB	<ul style="list-style-type: none">• Konkretisierung der Ziele für Vergabe• Konkreter Maßstab für eigenwirtschaftliche Anträge• Definition des Gegenstands der Vergabe (Art und Umfang, Losgröße)
ÖDA	<ul style="list-style-type: none">• Verbindliche Bestellung des ÖPNV-Angebots• Definierter Rahmen für Änderungen
Vollzug	<ul style="list-style-type: none">• Zu-, Ab- und Umbestellung

Agenda

Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung

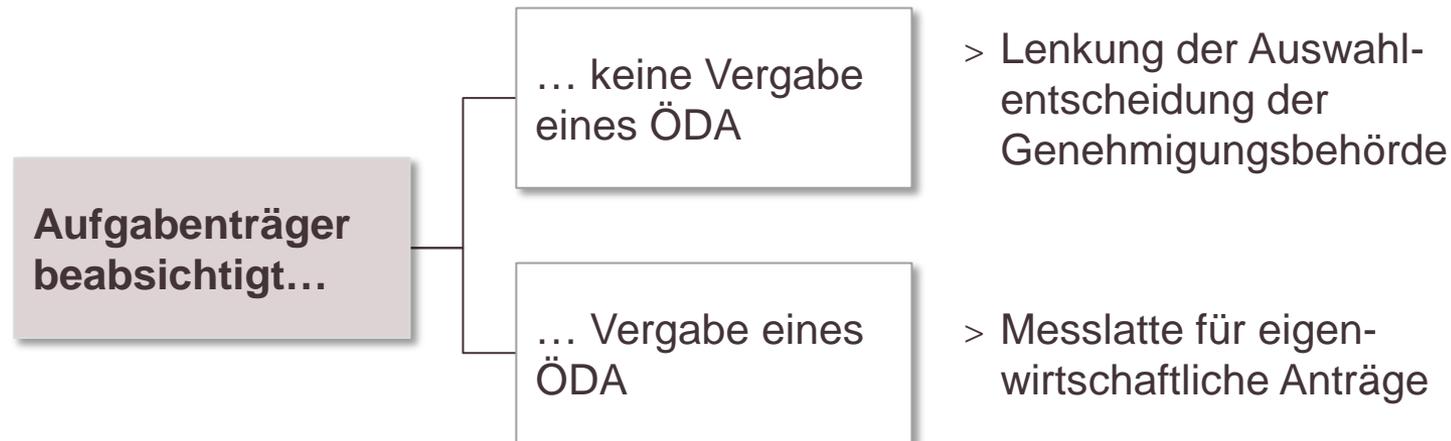
> **Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung**

Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung

Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der
Eigenwirtschaftlichkeit?

Fazit

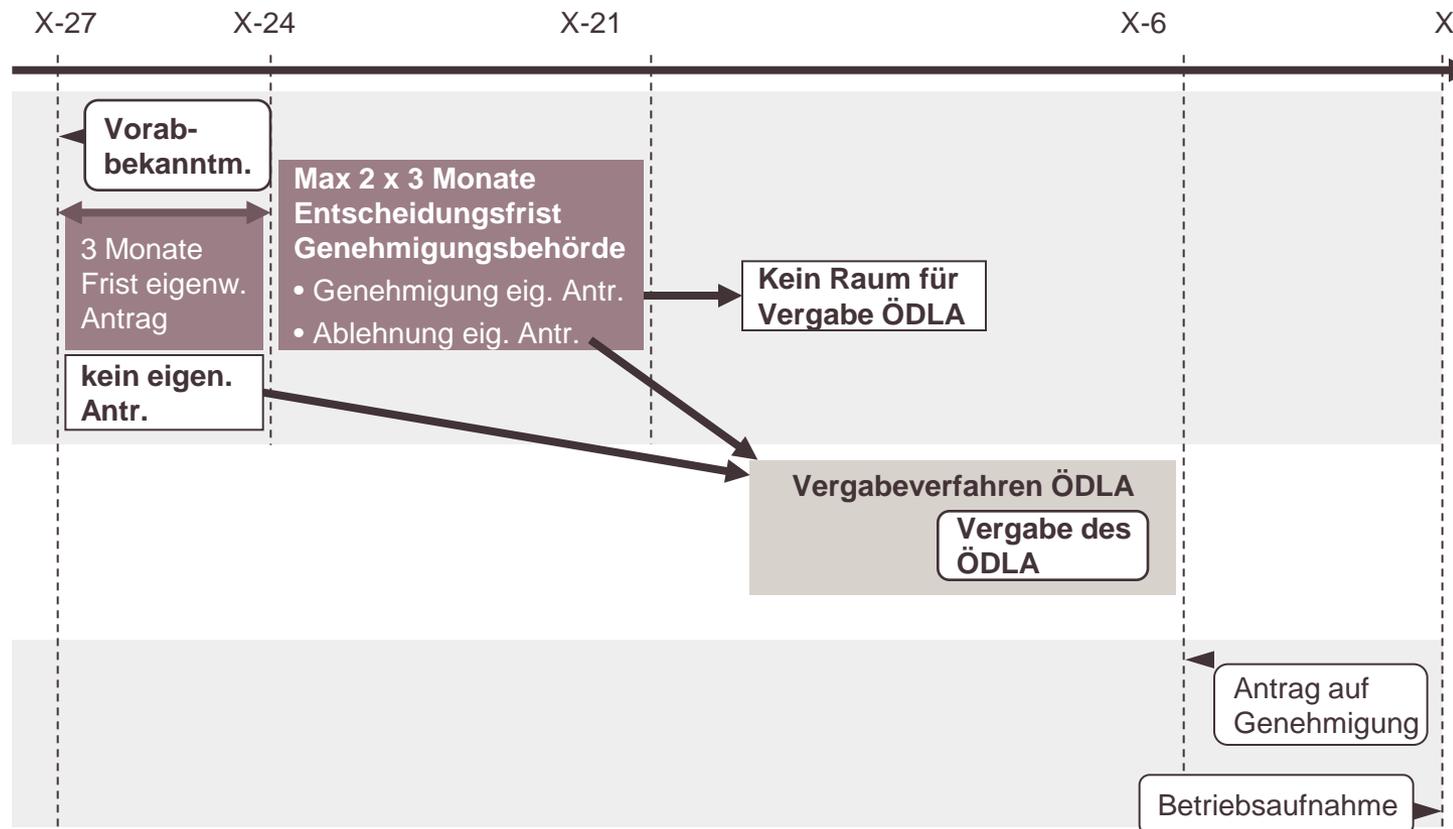
Zunächst kommt es darauf an, ob der Aufgabenträger eine Vergabe beabsichtigt



Bedeutung NVP

- > Lenkung der Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde
- > Messlatte für eigenwirtschaftliche Anträge

Das "gestufte Verfahren" bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre



Differenzierte Bedeutung der Inhalte für die Versagung eigenwirtschaftlicher Anträge

Regelung in § 13 Abs. 2a PBefG

Art der Standards	Niveau der Standards	Relevanz einer Abweichung für eigenwirtschaftliche Anträge
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitsanforderungen • Umweltschutz • Kundeninformationen • Standards für Ersatzverkehr • ... <p style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">BT-Drs. 17/10857</p>	<p>Über bisheriges Verkehrsangebot hinausgehend</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bisheriger Unternehmer ist anzuhören • Standards gelten als nicht erforderlich • NVP kann Gegenbeweis liefern
	<p>Wie bisheriges Verkehrsangebot</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Regel: nicht relevant • NVP kann ggf. Ausnahme begründen
<ul style="list-style-type: none"> • Linienweg • Haltestellen • Bedienungshäufigkeit • Bedienungszeitraum • Abstimmung Fahrpläne • Barrierefreiheit • Tarife 	<p>Über bisheriges Verkehrsangebot hinausgehend</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bisheriger Unternehmer ist anzuhören • Standards müssen erforderlich sein • NVP als Beweismittel
	<p>Wie bisheriges Verkehrsangebot</p>	<p>Abweichung stets bedeutsam</p>

Agenda

Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung

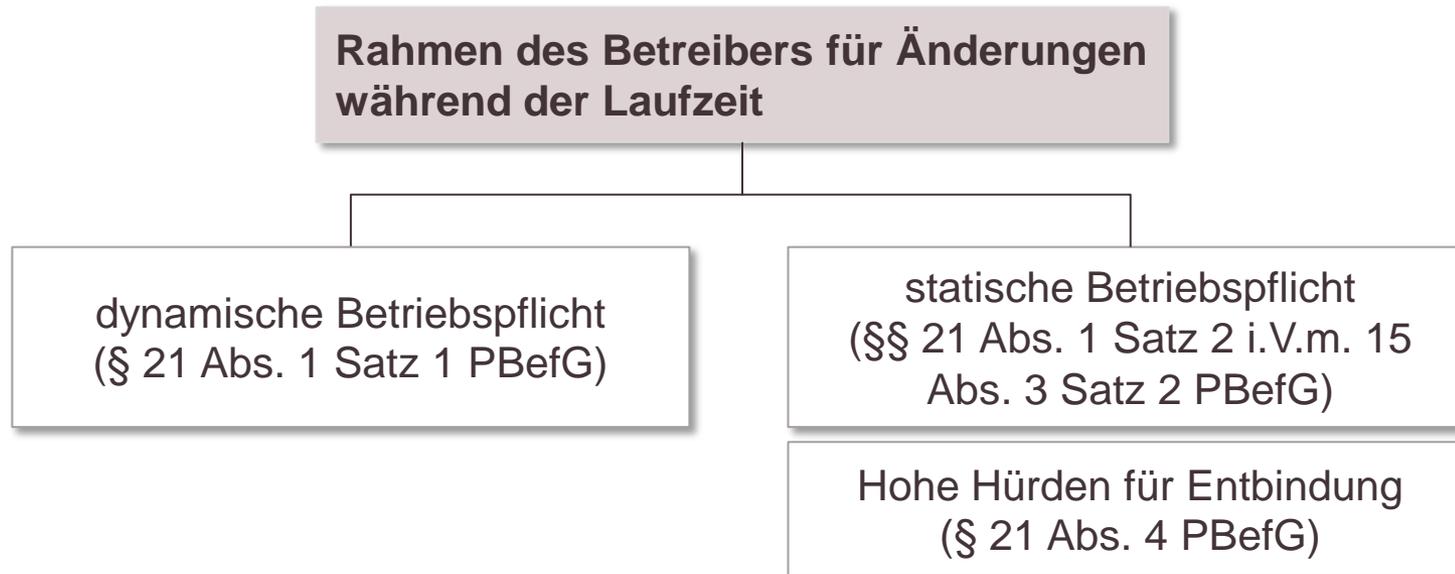
Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung

> **Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung**

Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der
Eigenwirtschaftlichkeit?

Fazit

Das geltende Recht konzentriert sich auf die Einhaltung der Standards bei Betriebsaufnahme



- ▶ Wann sind Änderungen des Angebots durch den eigenwirtschaftlichen Unternehmer
- > im öffentlichen Verkehrsinteresse dringend geboten und durchsetzbar (vgl. § 21 Abs. 3 PBefG)?
 - > trotz Einschränkungen mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse vereinbar?

Agenda

Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung

Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung

Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung

> **Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit?**

Fazit

Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit hat Voraussetzungen

§ 8a Abs. 1 Satz 1 PBefG:

„Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung (...) oder für eine Teilleistung nicht (eigenwirtschaftlich; ...) möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.“

§ 8 Abs. 3 PBefG:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung (...) sind die (...) Aufgabenträger zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen (...) in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Die Nahverkehrsplanung hat sich allein am öffentlichen Interesse zu orientieren

- > Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung muss sich an öffentlichem Interesse orientieren
- > Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach § 13 Abs. 2a PBefG bei Bestellabsicht des Aufgabenträgers stark eingeschränkt
- > NVP als Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung aller Interessen
- > Kein hervorgehobener grundrechtlicher Schutz gerade eigenwirtschaftlicher Verkehre; Schutz vor Wettbewerb nur zulässig, wenn öffentliches Verkehrsinteresse umgesetzt wird

Agenda

Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung

Nahverkehrsplanung vor und bei Genehmigungserteilung

Änderungen während der Laufzeit der Genehmigung

Grenzen für Nahverkehrsplanung aus Vorrang der
Eigenwirtschaftlichkeit?

> **Fazit**

- > Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit besteht nur, wenn die vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse festgelegten planerischen Anforderungen erfüllt werden. Der Aufgabenträger muss sich keine Selbstbeschränkung auferlegen, um eigenwirtschaftliche Verkehre zu ermöglichen
- > Will der Aufgabenträger einen ÖDA vergeben, kann er die Anforderungen für eigenwirtschaftliche Verkehre weitgehend festlegen
- > Will er keinen ÖDA vergeben, so kann er über den NVP lediglich mittelbar Einfluss nehmen. Der Unternehmer ist aber nicht zur Umsetzung des NVP verpflichtet, insbesondere nicht, wenn dies eigenwirtschaftlich nicht machbar ist
- > Das Gesetz konzentriert sich auf die Sicherstellung einer fairen Konkurrenz zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Anträgen. Es verliert dabei aus dem Auge, dass auch während der Laufzeit der Genehmigung Änderungen erforderlich werden können

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



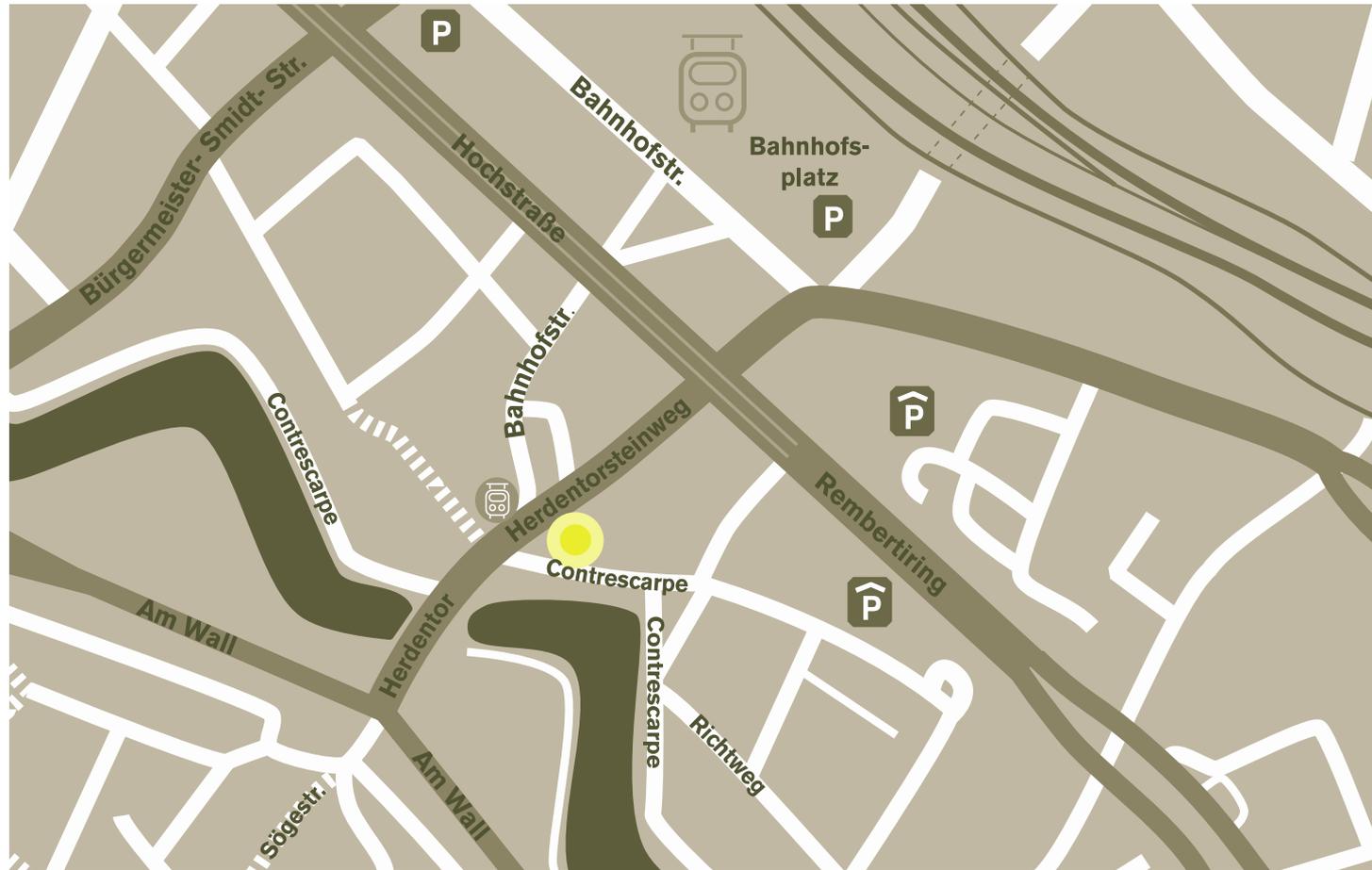
Dr. Dr. Silke Wachinger

wachinger@bbgundpartner.de

Der Weg zu Ihrem Recht

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte



BBG und Partner
Contrescarpe 75 A
28195 Bremen

T +49 (0) 421.335410
F +49 (0) 421.3354115

kontakt@bbgundpartner.de
www.bbgundpartner.de