



Foto: pixelio.de / Fabio Sommaruga

PBefG: Besitzstandswahrung oder mehr Transparenz?

Berlin (Toni Hofreiter). Seit 3. Dezember 2009 regelt die EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße den Marktzugang im ÖPNV. Sie hat Vorrang vor nationalem Recht. Wo ihr das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) widerspricht, muss es angepasst werden.

Alternative
Kommunalpolitik,
Ausgabe 3/2010
www.akp-redaktion.de

Die neue Verordnung gilt immer dann, wenn ausschließliche Rechte erteilt werden oder finanzielle Ausgleichsmittel fließen. Vergaberechtlicher Regelfall ist das Wettbewerbsverfahren, z.B. Ausschreibungen. Kommunen bzw. Aufgabenträger können auch einen direkten Dienstleistungsauftrag erteilen, dem eigenen Verkehrsunternehmen oder kleinen und mittleren Unternehmen. Für bestehende Verkehre gelten lange Übergangsfristen. Eigentlich müssten alle Verkehrsleistungen überprüft werden, ob die öffentliche Hand nicht „Überkompensationen“ leistet. Schon sind Beihilfebeschwerden bei der EU-Kommission anhängig. Bereits die Große Koalition hat einen Änderungsbedarf zugestanden, aber nichts gemacht. Im schwarz-gelben Koalitionsvertrag wird die PBefG-Anpassung angekündigt.

Doch eine Lösung gestaltet sich schwierig, weil sich zwei Lager gegenüberstehen. Das eine Lager wird angeführt vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), dem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beigesprungen ist. Hier sammeln sich die, die heute Linienverkehrsgenehmigungen haben und auch weiterhin „ihre“ Verkehre fahren wollen. Sie behaupten, dass ihre Verkehre sogenannte kommerzielle Verkehre seien und damit nicht unter die Verordnung fallen. Dieses Lager findet bei der Union und der FDP Gehör.

Im anderen Lager hat sich eine interessante Allianz gebildet aus Gewerkschaften (Verdi), dem Interessenverband Mofair, kommunalen Spitzenverbänden und Grünen. Sie wollen in unterschiedlicher Abstufung, dass ÖPNV transparent erbracht wird, der Markt nicht unter den jetzigen Betreibern aufgeteilt bleibt und dass nicht die Genehmigungsbehörden, sondern die Aufgabenträger entscheiden. Sie gehen davon aus, dass der gesamte ÖPNV, der mit Linienverkehrsgenehmigungen erbracht wird, unter die Verordnung fällt. Setzt sich das erste Lager durch, droht eine Klageflut gegen Linienverkehrsgenehmigungen. Dann entscheiden letztlich Gerichte und nicht der Gesetzgeber, wie ÖPNV in Deutschland gestaltet wird.

Wird das PBefG nicht an die Verordnung angepasst, gibt es keine rechtssichere Direktvergabe an kommunale bzw. kleine oder mittlere Unternehmen. Denn das sieht das PBefG derzeit nicht vor. Ein Beispiel: Eigentlich wollte der Landkreis Südwestpfalz die Linie 249 an einen kleinen Anbieter vergeben. Doch jetzt fährt zwischen Pirmasens und Rodalben die DB Stadtverkehr, weil sie keinen Zuschuss nach PBefG wollte. Kleine Unternehmen können also unter die Räder kommen, weil sie auf den Zuschuss angewiesen sind. Die Großen können ihn aber verschmerzen, wenn es darum geht, einen Konkurrenten loszuwerden. Es bleibt spannend.

MdB Dr. Anton Hofreiter ist verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und Kreisrat im Landkreis München. Zur Problematik hat die grüne Bundestagsfraktion ein Fachgespräch veranstaltet, mehr dazu auf www.toni-hofreiter.de