LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
16. Wahlperiode

Drucksache **16/13534**

22.11.2016

Antrag

**der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DOE GRÜNEN**

Angebotsqualität im kommunalen ÖPNV sichern - faire Löhne und Sozialstandards der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten

I. Sachverhalt

Aktuelle Problemstellung

Im Januar 2016 erhielt in Pforzheim ein privates Busunternehmen (Tochter von DB Regio) nach entsprechendem Antrag eine Genehmigung zum eigenwirtschaftlichen Betrieb des gesamten Stadtverkehrs vorrangig vor einer entsprechenden Direktvergabe an das städtische Verkehrsunternehmen. Rechtsgrundlage dafür ist § 8 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) des Bundes. Ähnliche Vorgänge werden aus Hildesheim und Oldenburg berichtet. In Hildesheim hat das städtische Verkehrsunternehmen zur Abwehr des Konkurrenzantrages selbst einen eigenwirtschaftlichen Antrag, der nur durch Lohneinbußen der Beschäftigten zustande kommen konnte.

In NRW sind aktuell der Rheinisch-Bergische Kreis und die Stadt Leverkusen betroffen, allerdings laufen hier die Verfahren noch. Die Bezirksregierung Köln hat kürzlich auf Basis eines Gutachtens, das an den wirtschaftlichen Kalkulationen des Verkehrsunternehmens zweifelte, den Antrag auf eigenwirtschaftliche Verkehre abgelehnt. Solche Konflikte drohen in Zukunft in vielen weiteren deutschen und damit auch nordrhein-westfälischen Kreisen, Städten und Gemeinden, v.a. wo vergleichbare Rahmenbedingungen herrschen, d.h. überwiegende oder ausschließliche Verkehrserbringung durch Busverkehre und hoher Anteil an Ausgleichsleistungen i.S.d. Art. 3 Abs. 2 und 3 der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Hintergrund

Im Jahr 2012 hat die damalige CDU/FDP-Bundesregierung in Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das PBefG mit Wirkung ab dem 1.1.2013 geändert. Im Referentenentwurf war sogar noch die Pflicht zur Ausschreibung einzelner Linien vorgesehen – dies konnte nach langwierigen Verhandlungen im Hinblick auf die notwendige Zustimmung des Bundesrates verhindert werden. Der dann gefundene und Gesetz gewordene ‚Kompromiss' verhindert nun

Datum des Originals: 22.11.2016/Ausgegeben: 22.11.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

lediglich diese „Rosinenpickerei“, hält aber am Vorrang der eigenwirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistung fest.

Das novellierte PBefG bestimmt zwar auch weiterhin in § 8 Absatz 4 einen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, schränkt diesen aber gegenüber der Vorgängerregelung erheblich ein. Ein eigenwirtschaftlicher Verkehr genießt zwar nur noch dann Vorrang, wenn er vom Unternehmer verbindlich zugesichert ist und den vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan bzw. konkret in einer sog. „Vorabbekanntmachung“ definierten Anforderungen entspricht oder nur unwesentlich davon abweicht. Zur Eigenwirtschaftlichkeit dürfen aber nur noch Fahrgeldeinnahmen, Werbeeinnahmen und die in Artikel 3 Absätze 2 und 3 der Verordnung ausdrücklich zugelassenen Finanzierungen über allgemeine Vorschriften beitragen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Alle übrigen Finanzierungen (z. B. Querverbundszahlungen, anderweitige freiwillige Zahlungen und Förderungen) dürfen für eigenwirtschaftliche Verkehre nicht mehr geleistet werden.

Bei dem Problem des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre ist zu bedenken, dass trotz der Einschränkung der Begriff der ‚eigenwirtschaftlichen Verkehre‘ de facto irreführend ist, da auch eigenwirtschaftliche Verkehre in Deutschland praktisch in weiten Teilen mit Steuermitteln finanziert werden. Dies betrifft z. B. Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung oder für die kostenlose Schwerbehindertenbeförderung, weil sie über allgemeine Vorschriften ausgereicht werden.

Kommunale Unternehmen sind nun in der Gefahr, von eigenwirtschaftlichen Verkehrsanbietern aus dem Markt gedrängt zu werden, da kommunale Unternehmen für ihre Arbeitnehmer den i.d.R. höheren Tarifvertrag TVN anwenden müssen, während ein eigenwirtschaftlicher Antragsteller - mangels Vergabe eines Auftrages – nicht einmal an einen repräsentativen Tarifvertrag gebunden ist. Auch nur z.T. gilt der niedrigere NWO-Tarifvertrag. Auch die landesrechtlichen Tariftreue- und Vergabegesetze leisten hier keine Abhilfe, da diese Gesetze nur bei Vergaben greifen, nicht aber bei Verkehren auf Grund einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung (Konzession).

<u>Konsequenzen für kommunale Verkehrsunternehmen</u>

Es besteht eine Existenzgefährdung der kommunalen Verkehrsunternehmen und damit von Arbeitsplätzen. Bei einem vorrangigen eigenwirtschaftlichen Verkehr gibt es in der Regel kein Betätigungsfeld mehr für die jeweiligen kommunalen Verkehrsunternehmen. Eine Parallelbedienung ist ausgeschlossen, alternative Betätigungsfelder in anderen Kommunalgebieten sind zumeist verschlossen und auch nicht realistisch.

Dies könnte zu einer erheblichen finanziellen Belastung für die Eigentümerkommune führen. Es drohen massive Auswirkungen auf die kommunalen Haushalte. Zudem würden regelmäßig getätigte Investitionen der Städte, Kreise und Gemeinden in eigene, kommunale Unternehmen entwertet, da bei einem ggf. kurzfristig notwendigen Verkauf eine entsprechende Refinanzierung von Immobilien oder des Fuhrparks zumeist nicht erreicht werden kann. Hinzu kommen die Kosten des Sozialplans.

Bei einer Abwicklung eines kommunalen Unternehmens würden in erheblichem Umfang Arbeitsplätze abgebaut. Da eine anderweitige Verwendung des entsprechenden Personals im kommunalen/öffentlichen Bereich vielfach nicht in Betracht kommt und auch keine Verpflichtung des neuen Betreibers zur Übernahme des Personals besteht, werden in der Regel Entlassungen die Folge sein. Dies kann, je nach Größe des Verkehrsunternehmens, eine 3-stellige Zahl von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer betreffen. Der Arbeitsplatzverlust vieler

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommunaler Unternehmen und auch die mögliche Herabsenkung des Lohnniveaus würden so massiv verstärkt.

Eine weitere Konsequenz wäre, dass für den betreffenden Kreis oder die Stadt während der Laufzeit der eigenwirtschaftlichen Genehmigung des privaten Verkehrsunternehmens abhängig von der Gestaltung der rechtlichen Vorgaben weniger Einflussmöglichkeiten auf die Verkehrsleistung bzw. deren Qualität besteht.

Denn das Personenbeförderungsgesetz gibt derzeit keine ausreichende praktikable Handhabe, den eigenwirtschaftlichen Verkehr während der 10-jährigen Genehmigungslaufzeit an sich ändernde Bedürfnisse anzupassen.

Viele Städte, Kreise und Gemeinden haben auch deshalb kommunale Verkehrsunternehmen, weil sie hiermit kurzfristig die Möglichkeit des Reagierens auf neuere Entwicklungen haben.

Es wird darüber hinaus teilweise über das sog. „eigenwirtschaftliche Dumping“ gemutmaßt. Das heißt, dass ein privates Verkehrsunternehmen zunächst einen qualitativ hochwertigen eigenwirtschaftlichen Antrag abgibt, um Inhaber der Genehmigung zu werden, dann aber nach einigen Jahren die Verkehrsleistung nicht mehr wirtschaftlich erbringen kann und eine Entbindung gem. § 21 Abs. 4 PBefG beantragt. Dies wird teilweise auch unter Drohung der Insolvenz durchgesetzt. Der Aufgabenträger, dessen Verkehrsunternehmen dann ggf. schon ganz oder teilweise abgewickelt ist, hätte zu diesem Zeitpunkt kaum eine Möglichkeit, auf dieses Verhalten angemessen zu reagieren.

II. Der Landtag stellt fest

- Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen erhält jährlich vom Land rund 1,58 Mrd. €. Diese Mittel des Bundes und des Landes sind gemeinwohlorientiert.

- Die flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Angeboten des ÖPNV ist ein Gebot der sozialen Daseinsvorsorge. Das gilt insbesondere auch für den ländlichen Raum.

- Jeder Kommune und jedem Kreis sollte es freigestellt sein, die Quantität und Qualität der ÖPNV-Leistungen zu definieren und soziale Standards für die Leistungserbringung festzulegen.

- Die kommunaleigenen Verkehrsunternehmen sind die unverzichtbare Basis zur Erbringung dieser flächendeckenden Verkehrsleistungen, auch im Interesse der Fahrgäste. Sie dürfen in Ihrer Existenz nicht gefährdet werden. Gleiches gilt für die fairen Löhne und sozialen Standards ihrer verantwortungsvollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

- Die Initiative der Landesregierung, im Rahmen der aktuellen Novellierung des ÖPNVG NRW Standards der Entlohnung auch für eigenwirtschaftliche Verkehre über die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger verbindlich zu machen, wird begrüßt.

III. Der Landtag beschließt

Die Landesregierung wird aufgefordert,

- den Bund aufzufordern und ggf. über den Bundesrat eine entsprechende Initiative zu ergreifen, dass das PBefG dahingehend geändert wird, dass die Einhaltung sozialer Standards bundesweit auch für eigenwirtschaftliche Verkehre von den Aufgabenträgern eingefordert werden kann und von den Aufgabenträgern vorgegebene erhöhte Anforderungen z. B. auch für Umweltstandards für eigenwirtschaftliche Verkehre verbindlich sein müssen
- auch weiterhin die Wirtschaftlichkeit bei Anträgen auf eigenwirtschaftliche Verkehre zu prüfen, um nur behauptet eigenwirtschaftliche Anträge ggf. negativ zu bescheiden und dem Landtag von Nordrhein Westfalen zeitnah über die Ergebnisse zu berichten.

Norbert Römer
Marc Herter
Jochen Ott
Andreas Becker

und Fraktion

Mehrdad Mostofizadeh
Sigrid Beer
Rolf Beu
Arndt Klocke

und Fraktion