



In 2. Lesung hat das Europäische Parlament am 10.5.2007 über die Verordnung zur Neuregelung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abgestimmt. Die Kommunen werden entscheiden können, ob sie ÖPNV-Dienste selbst erbringen oder für den Wettbewerb öffnen wollen. Auch eine Direktvergabe, etwa an Kleine und Mittlere Unternehmen, wird möglich sein. Die Verordnung tritt zwei Jahre nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft.

Inhouse-Geschäft möglich, ebenso Direktvergabe und Ausschreibung

Städte und Regionen können beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (Inhouse-Geschäft) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie "eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht".

Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden. Dieses Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen.

Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen

Die zuständigen Behörden können entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1.000.000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 km aufweisen, direkt, also ohne Ausschreibung zu vergeben.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine und mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, vergeben werden, können diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 Millionen EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden.

Darüber hinaus können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr – mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen – direkt zu vergeben. Diese Aufträge haben eine Höchstlaufzeit von zehn Jahren.

Maximale Laufzeiten zehn bzw. 15 Jahre - Übergangsfrist zehn Jahre

Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Verkehr mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50% des Werts der betreffenden Verkehrsdienste ausmacht.

Geltende Verträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, jedoch nicht länger als 30 Jahre. Die Übergangsfrist für die Anwendungen der neuen Bestimmungen wurde auf zehn Jahre festgesetzt.

Längere Laufzeiten bei Investitionen mit außergewöhnlich langer Amortisierungsdauer

Um den Wettbewerb möglichst wenig zu verfälschen und gleichzeitig die Qualität der Dienste sicherzustellen, sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge befristet sein. Allerdings könnte eine Vergabe auf Dauer davon abhängig gemacht werden, "dass die Verkehrsteilnehmer diese positiv aufnehmen". Zudem können öffentliche Dienstleistungsaufträge um maximal die Hälfte ihrer ursprünglichen Laufzeit verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Wirtschaftsgüter tätigen muss, deren Amortisierungsdauer außergewöhnlich lang ist.

Verbot, aus geschützten Märkten heraus auf anderen Märkten zu agieren

Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, dürfen interne („Inhouse“-) Betreiber nicht aus geschützten Märkten heraus auf anderen Märkten agieren und dort an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen. Im Falle einer Direktvergabe dürfen die öffentlichen Personenverkehrsdienste also nur innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausgeführt werden (territoriale Einschränkung).

Festlegung von sozialen und Qualitätskriterien - Verhinderung von Sozialdumping

Es ist nun explizit festgeschrieben, dass es den zuständigen Behörden freisteht, zu entscheiden, wie sie soziale Kriterien und Qualitätskriterien festlegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen. Dazu gehören beispielsweise Mindestarbeitsbedingungen, Fahrgastrechte, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, Umweltschutz, Sicherheit

Bernhard Rapkay MdEP
Jutta Haug MdEP

von Fahrgästen und Angestellten sowie sich aus Tarifvereinbarungen ergebende Verpflichtungen und andere Vorschriften und Vereinbarungen betreffend den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst geleistet wird.

Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und zur Verhinderung des Risikos des Sozialdumpings, können von den zuständigen Behörden gesonderte Qualitätsstandards für sozialen Rechtsschutz und Dienstleistungen auferlegt werden.

Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten

Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, müssen so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden.

Beabsichtigt eine zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, so muss sie auch detaillierte Bestimmungen einhalten, mit denen die Angemessenheit der Ausgleichsleistung gewährleistet wird und die der angestrebten Effizienz und Qualität der Dienste Rechnung tragen.

Die jetzt vom Europäischen Parlament vorgenommenen Änderungen am Gemeinsamen Standpunkt des Verkehrsministerrates sind mit der Ratspräsidentschaft vorab ausgehandelt worden. Sie müssen formal nun ebenfalls noch vom Ministerrat verabschiedet werden. Damit erübrigt sich ein förmliches Vermittlungsverfahren und die Verordnung tritt in der jetzt verabschiedeten Fassung in Kraft.

Es gibt eine Ausnahme: Um Lohndrückerei möglichst einzuschränken und zu verhindern, dass das beauftragte Unternehmen lediglich als Management-Ebene agiert und die Verkehrsdienstleistungen an Subunternehmen weiter vergibt, muss es den überwiegenden Teil (mehr als die Hälfte) der Verkehrsdienstleistungen selbst erbringen. Der Rat will hier lediglich einen „substanziellen“ Teil vorsehen. Er wird sich aber wohl hüten, deswegen den Vermittlungsausschuss anzurufen und damit auch noch zu riskieren, das ganze Paket wieder aufzuschnüren.

Hintergrund:

Im Jahr 2000 hatte die Kommission eine Neuregelung des ÖPNV vorgeschlagen: der "kontrollierte Wettbewerb" sollte an die Stelle der bisher existierenden unterschiedlichen nationalen, regionalen und lokalen Systeme treten.

In seiner Ersten Lesung 2001 beschloss das Europäische Parlament ein Änderungspaket, mit dem unter anderem Stadt- und U-Bahnen sowie Buslinien innerhalb eines Bereichs von 50 km ohne Ausschreibungspflicht zugelassen wurden. Dort, wo eine Ausschreibung stattfindet, soll nicht nur preislicher Wettbewerb stattfinden, sondern auch ein Wettbewerb in Bezug auf die Qualität, während die Laufzeiten für den Bus auf 8 Jahre und für Bahnfahrzeuge auf 15 Jahre verlängert werden. Die von der Kommission vorgeschlagenen Forderungen in Bezug auf die Transparenz bei Ausschreibungen wurden übernommen.

Nach der Ersten Lesung des EP hat es über fünf Jahre gedauert, bis der Rat seinen Gemeinsamen Standpunkt festgelegt hat, in dem er die zentralen Entscheidungen des Parlaments bereits übernommen hat.

Weiterführende Informationen:

Der Text der Verordnung steht auf den Internetseiten von Jutta Haug und Bernhard Rapkay als PDF-Dokument zur Verfügung.

www.jutta-haug.de in der Rubrik Infos/EuropaThemen-Fakten

www.rapkay.de in der Rubrik Publikationen/EuropaThemen-Fakten