

Vergabe von Genehmigungen im öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖPNV)

Nach der Sitzung des Technischen Ausschusses am 09.05.2016 hatte ich Sie bereits über meinen Eindruck und meine Bewertung informiert. Das Büro PwC Legal wurde vom Landratsamt Erzgebirgskreis beauftragt, die Folgen aufzuzeigen, welche eintreten könnten, wenn der Aufgabenträger über eine Direktvergabe an die RVE hinaus weitere Direktvergaben im kleinen Umfang an kleine oder mittlere private Verkehrsunternehmen (sog. KMU-Vergabe) vornähme.

Ich möchte darauf verweisen, das meine Einschätzung und Bewertung auf einer permanenten fachlichen juristischen Beratung basiert.

Die Argumentation von PwC Legal wurde in einem rechtlichen und in einem verkehrswirtschaftlichen Teil vorgetragen.

PwC Legal hat nicht darauf hingewiesen, dass EU Recht (EU VO 1370/2007) und nationales Recht (PBefG) verschiedene Vergaben zulassen. Die von den privaten VU mit eigener Konzession geforderte KMU-Vergabe zur Erhaltung des Status quo über 2019 hinaus ist nach Art. 5 Abs. 4 EU VO und § 8a Abs. 3 PBefG rechtskonform.

In der PwC-Begründung der verkehrswirtschaftlichen Auswirkungen sind außer einer negativen Bewertung privater VU keine substantiellen Fakten zu finden. Die behaupteten negativen Auswirkungen bei der geringfügigen Vergabe an private VU können überhaupt nicht zur Wirkung kommen, weil diese privaten Unternehmen seit 15 bis 20 Jahren diese Leistungen bereits erbringen – zuverlässig und beanstandungsfrei. Die Einschätzung „zuverlässig und beanstandungsfrei“ wurde nicht von den privaten VU sondern von der Landkreisverwaltung und der Geschäftsführung der RVE gegeben.

Die behaupteten Probleme bei der Abstimmung zwischen der Kreisverwaltung und den Privaten über eventuelle künftige Anpassungen der Verkehre hat es bisher nicht gegeben und wird es auch in Zukunft nicht geben. Solche Anpassung sind in der Vergangenheit wiederholt notwendig gewesen und von den Privaten reibungslos umgesetzt worden. Der Aufwand des Landkreises bei der Vergabe im gleichen Umfang wie bisher bleibt dem zufolge unverändert.

Die von PwC Legal aufgezeichnete Drohkulisse, dass bei einem eigenwirtschaftlichen Antrag eines dritten Bieters die Existenz der RVE gefährdet sei, ist unrealistisch und wurde bewusst zur Verunsicherung der Entscheider eingebracht. Es macht bei diesem Szenario keinen Unterschied, ob die RVE 94,5% oder 100% der Leistungen hat. Um das Drohpotenzial weiter „aufzublasen“, wurde mit dem Untergang von 26 Subunternehmen der RVE argumentiert. Wenn die Vertreter von PwC Legal die jüngsten Entwicklungen der Stadt Pforzheim als Negativbeispiel für den Erzgebirgskreis aufzeichnen, schätzen sie wohl den Kenntnisstand der hiesigen Kreisräte sehr bescheiden ein.

Der Stadtverkehr einer 120.000 Einwohner zählenden Großstadt und eines Oberzentrums mit nochmals ca. 650.000 Einwohnern kann überhaupt nicht mit dem Regionalverkehr in der Fläche des Erzgebirgskreises verglichen werden, wo der größte Teil der Verkehre eigenwirtschaftlich nicht zu erbringen ist.

Der Anteil der RVE an den gesamten Verkehrsleistungen im Erzgebirgskreis liegt bei 94,5 %, der Anteil der privaten VU bei 5,5%. Der geringe Anteil der Privaten hat betriebswirtschaftlich eine verschwindend geringe Auswirkung auf die RVE, aber eine erhebliche Auswirkung auf die