

Drei deutsche Direktvergaben landen vor dem EuGH

Die Kommunalunternehmen RVK, Wupsi und West Verkehr müssen weiter zittern. Das Düsseldorf OLG hat seine Andeutungen wahrgemacht (NaNa-Brief 50-52/16, 15+16/17) und überweist die strittigen Direktvergaben an den Europäischen Gerichtshof. Neben den Gesellschaftern-Aufgabenträgern sind damit nun auch Verkehrsverbände offiziell in den Rechtsstreit eingebunden, ebenso die sog. „Stadtbusstädte“.

DURCHSAGE



„Wir begrüßen, dass es eine Klärung zentraler Punkte wie der Auslegung der Gruppe von Behörden, dem Umgang mit dem Reziprozitätsprinzip sowie

dem Zeitpunkt der Schaffung der Voraussetzungen für eine Direktvergabe aus der EU-Verordnung 1370 vor dem EuGH gibt, um so Rechtssicherheit für alle Beteiligten bei der Vergabe von Direktvergaben zu erlangen.“

Frederik Ley, Regionalleiter DB Regio Bus Region NRW, zum „NaNa-Brief“

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa

Insgesamt vier Vergabeprüfungen sind betroffen. Angestrengt wurden sie allesamt von nicht-kommunalen Antragstellern: dem Verkehrsbetrieb Hüttebräucker, der DB-Tochter Busverkehr Rheinland (BVR) und von Rhenus Veniro, dem Nahverkehrszweig des Rethmann-Konzernes.

Formal richten sich die Verfahren gegen die folgenden direktvergabewilligen Aufgabenträger: Kreis Heinsberg, Rheinisch-Bergischer Kreis (Bergisch Gladbach), Rhein-Sieg-Kreis (Siegburg) und die Großstadt Leverkusen. Als direkt Betroffene sind auch deren Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln (RVK), Wupsi und West-Verkehr beigeladen.

Am Mittwoch, 3. Mai, hat das Oberlandesgericht Düsseldorf nun endlich seine mehrfach verschobene Entscheidung verkündet. Demnach wird der Europäische Gerichtshof (EuGH) um eine „Vorabentscheidung“ ersucht, also eine Grundsatzklärung im Interesse einer EU-weit einheitlichen Rechtsprechung.

Dies betrifft die Fälle RVK und West-Verkehr direkt. Der Fall Wupsi ist nur indirekt betroffen. Dieser Rechtsstreit geht nicht an den EuGH. Aber auch er liegt nach dem OLG-Beschluss nun so lange auf Eis, bis ein Urteil der Luxemburger Richterkollegen vorliegt.

Die Überweisung an den EuGH bietet für den Düsseldorf Vergabesenat die Gelegenheit, die teilweise auseinanderlaufende deutsche Rechtsprechung zu vereinheitlichen und so für eine rechtssichere Auslegung zu sorgen.

Der EuGH wird sich dabei mit Fragen befassen müssen, die für viele deutsche Verkehrsbetriebe und Omnibuslinien von großer Bedeutung sind:

- **Vorlagefrage: Direktvergaben auch ohne Dienstleistungskonzession (DiKo)?**
- **Wenn ja: Direktvergabe ohne DiKo – nach dem Spezialgesetz 1370/07 oder als Inhouse-Vergabe?**

In dieser Ausgabe:

RECHT	EuGH-Vorlagebeschluss: Optionen für Plan B	Seite 3
POLITIK	45a-Reform BaWü	Seite 4
FUNDSACHE	Lumpensammler	Seite 5
POLITIK	Staatssekretär Barthle zum PBefG, zur Zweckbindung und zur E-Ticket-Förderung	Seite 6
MARKT	DB-Vorstand Huber zur Mittelfristplanung	Seite 7
MENSCHEN	Budig verabschiedet, Kalbfuss als Nachfolger begrüßt	Seite 8

Hier geht es um die Frage, ob eine Direktvergabe nach dem Sonder-Vergaberecht der EU-Verordnung 1370/07 überhaupt erlaubt ist, wenn das begünstigte Verkehrsunternehmen nur ein geringes Marktrisiko trägt (wenn also, wie hier, keine DiKo vorliegen).

Die deutschen Vergabesenate haben solche Fragestellungen bislang uneinheitlich beantwortet. Grünes Licht für RVK, Wupsi und West Verkehr würde es bedeuten, wenn der EuGH die Auffassung der meisten deutschen Obergerichte bestätigt. Denn Gerichte wie das OLG München (in seinem Urteil zum Stadtverkehr Augsburg, Az. Verg 14/15, NaNa-Brief 14/16) halten eine DiKo nicht für erforderlich.

Hingegen meinte das OLG Frankfurt: Eine Direktvergabe ohne DiKo ist möglich, aber nur nach den anders gelagerten Regeln für Inhouse-Aufträge (Stadtverkehr Lampertheim, Az. 11 Verg 15/13; Ausg. 94/11, 101+102/13 u.a.). Wenn der EuGH diese Variante bestätigte, wären die hier strittigen Direktvergaben allesamt falsch angelegt; die nicht-kommunalen Beschwerdeführer würden als Sieger aus den Verfahren ziehen.

Der Düsseldorfer Kartellsenat wiederum hat eine dritte Meinung entwickelt, die beide Positionen verbindet, im Verfahren des REVG gegen die neue RVK-Konstruktion, Az. VI-U (Kart) 2/16 (NaNa-Brief 17, 22, 43, 44/16): Demnach ist die EU-Verordnung 1370/07 zwar eine Lex specialis für den ÖPNV, aber dieses Spezialregime bewegt sich automatisch innerhalb der Inhousevergaben. In diesem Fall müssten die Beschwerdeführer demnach abblitzen.

- **Vorlagefrage: Interventionsbefugnis auch ohne Tarifkompetenz?**

Die EU-Verordnung erlaubt Direktvergaben durch „eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden“. Bedeutet dieses „entweder/oder“? Kann ein Teil der Direktvergabe durch den einzelnen Aufgabenträger erfolgen, ein anderer Teil durch die Gruppe? Ist es erlaubt, dass eine Behörde eine Direktvergabe ankündigt und durchführt, wenn sie nicht über die komplette „Interventionsbefugnis“ verfügt, „beispielsweise indem ... die Aufgabe Tarif ... auf einen Zweckverband Verkehrsverband übertragen wird“?

Die nicht-kommunalen Gegner der Direktvergaben sagen, die zuständigen Behörden müssen von vornherein über die komplette „Interventionsbefugnis“ verfügen. Nur Einzelkomponenten genügen nach ihrer Auffassung nicht.

Der Vergabesenat hält diese Konstruktion hingegen für möglich. Denn der Aufgabenträger könne erstens in der Zweckverbandsversammlung (des VRS bzw. des AVV) am Verbundtarif mitwirken, und zweitens könnte er sein Verkehrsunternehmen anweisen, diesen Tarif dann auch anzuwenden. Beim AVV wird zudem das Recht zur Direktvergabe ausdrücklich den Zweckverbandsmitgliedern vorbehalten.

- **Vorlagefrage: Wer hat bei einer Gruppe von Behörden den Durchgriff?**

Mehrere Aufgabenträger dürfen gemeinsam ein Verkehrsunternehmen besitzen, müssen dann gemeinsam die Kontrolle ausüben. Aber wird diese Voraussetzung der gemeinsamen Kontrolle auch dann noch erfüllt, wenn jeder einzelne Gesellschafter nur für sich allein über die eigenen Verkehre entscheidet?

Beim RVK ist eine solche Konstruktion geplant, allerdings noch nicht umgesetzt. Der Düsseldorfer Vergabesenat „neigt“ dazu, eine Stärkung des jeweils betroffenen Aufgabenträgers anzunehmen, in der alten wie in der neuen Gesellschaftskonstruktion.

- **Vorlagefrage: Direktvergabe zuhause, trotzdem auswärts fahren?**

Art. 5 Abs. 2 Buchst. b) der 1370/07 erlaubt dies für abgehende Linien, aber verbietet die Teilnahme an auswärtigen Wettbewerben. Aber gilt das Verbot auch für auswärtige Direktvergaben? Oder für auswärtige Notvergaben?

Der Vergabesenat hält die Direktvergabe mehrerer paralleler Aufgabenträger in einem Verkehrsverbund für erlaubt. Die Direktvergaben an den RVK in sog. „Stadtbusstädten“ hält er dagegen für direktvergabeschädlich, obwohl ihr Gebiet zum Kreisgebiet gehört. Denn diese Städte sind nicht Gesellschafter des (kreiseigenen) Verkehrsunternehmens, verfügen also über keinen Durchgriff. Allenfalls könnten hier Übergangsvergaben direkt erfolgen, meint das OLG.

- **Vorlagefrage: Wann müssen die Voraussetzungen der Direktvergabe erfüllt sein?**

Schon bei der Vorabkennzeichnung? Oder erst bei der eigentlichen Vergabe?

Für denjenigen, der eine (geplante) Direktvergabe angreifen will, ist dies ungemein wichtig. Er muss wissen: Kann er schon früh Rechtsschutz beantragen, oder muss er mit einer Vergabepflicht warten, bis die „Chose eigentlich schon gelaufen“ ist (wie ein Beteiligter es formulierte)?

Umgekehrt ist diese Frage auch für direktvergabewillige Kommunen hochbrisant. Bis wann können/müssen z.B. „Stadtbusstädte“ in den Gesellschafterkreis eintreten, um dem bisherigen Partner die Aufträge weiterhin wettbewerbsfrei zu erteilen?

- **Vorlagefrage: „Überwiegende Selbsterbringung“ auch durch 100%-Tochter?**

Gilt die Direktvergabe nur für einen Betrieb durch die West-Verkehr, oder darf die Kreisverkehr Heinsberg (KVH) zunächst weiterfahren? Die Vergabekammer Rheinland (VK Köln) hatte diese Konstruktion als rechtswidrig eingestuft.

Hier wünscht sich der Vergabesenat ausdrücklich, dass der EuGH die Leistung hundertprozentiger Töchter eindeutig der Selbsterbringungsquote ihrer Mutter zuschlägt.

Fundstellen: OLG Düsseldorf, Vergabesenat, Vorlagebeschlüsse vom 3. Mai 2017, VII-Verg 16/16 (Wupsi), VII-Verg 17/16 (Hüttebräucker ./ RVK), VII-Verg 18/16 (DB BVR ./ RVK), VII Verg 51/16 (West-Verkehr).

NaNa Brief | 09.05.2017 | Markus Schmidt-Auerbach

Wie könnte Plan B der Aufgabenträger lauten?

Am liebsten wäre den Beschwerdeführern, den Mittelständler Hüttebräucker sowie den Konzernen DB Bus und Rhenus Veniro, wohl gewesen, wenn das OLG ihren Argumenten gefolgt wäre und die drei geplanten Direktvergaben verboten hätte.

Nun also regen die Düsseldorfer bei ihren Luxemburger Richtern eine kommunalfreundliche Auslegung des Rechtsrahmens an. Trotzdem können die nicht-kommunalen Beschwerdeführer dies immerhin als einen Teilerfolg betrachten. Das wurde in der mündlichen Verhandlung deutlich (NaNa-Brief 50-52/16).

Denn die Direktvergaben erfahren nun eine abermalige Verzögerung. Erfahrungsgemäß nehmen Vorlageverfahren vor dem EuGH anderthalb bis zwei Jahre in Anspruch. Damit wird es für (die teilweise schon laufenden) Notvergaben zeitkritisch. Denn eine „Notmaßnahme ... ist für längstens zwei Jahre zulässig“, gibt Art. 5 Abs. 5 der EU-Verordnung 1370/07 vor.

Danach aber muss ein Wettbewerb durchgeführt werden. Und außerdem ist da ja noch das von Hüttebräucker vor dem OLG Düsseldorf erstrittene Urteil gegen die geplante Notvergabe an Wiedenhoff.

Will der Aufgabenträger eine Notvergabe mit garantiertem Ausgleich, also ohne Risiko, erteilen, muss er seinen Dienstleister demnach im Wettbewerb ermitteln (NaNa-Brief 3/16). Hier könnten sich die Antragsteller ebenso wie die angegriffenen Kommunalunternehmen bewerben. Natürlich könnten auch andere Marktteilnehmer versuchen, einen Fuß in die Tür zu setzen. Verliert das Kommunalunternehmen, ist es fraglich, ob die Kommune es ohne Leistungen am Leben erhält, bis in vielleicht zwei Jahren die Voraussetzungen einer Direktvergabe höchstrichterlich geklärt sind. Aufgabenträger und Kommunalunternehmen hängen also vorerst (b.w.)

Fortsetzung: Wie könnte Plan B der Aufgabenträger lauten?

weiter in der Luft. Gut möglich also, dass sie und ihre Anwälte bereits an einem Plan B feilen. Er könnte darin bestehen, dass sie ihre ursprüngliche Direktvergabeabsicht aufgeben.

Damit würde der Klagegrund entfallen, und die EuGH-Verfahren würden gestoppt. Für die Branche hätte dies den Nachteil, dass es mit der erhofften Rechtssicherheit vorerst wider nichts wird.

Für die gefährdeten Kommunalunternehmen aber hätte es den Vorteil, dass sie einem Wettbewerb und ggf. einer Abwicklung entkommen. Wie aber könnten sie auch in Zukunft ihre Stammeleistungen behalten?

Vielleicht wird bereits analysiert, welche Linien man eigenwirtschaftlich erbringen kann. Dafür braucht man bekanntlich keine Direktvergabe. Gleichzeitig müsste sich ein kommerzieller Angreifer erheblich anstrengen, um das Altunternehmerprivileg auszuhebeln.

Der kleinere gemeinwirtschaftliche Teil wäre natürlich bedroht. Auf die entsprechenden Dienstleistungsverträge/Zuschüsse könnten sich alle gleichermaßen bewerben – auch die Kommunalunternehmen.

Was hätten die Angreifer, was hätten andere nicht-kommunale Busunternehmen davon? Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren gibt es keine Selbsterbringungsquote, der Marktanteil der Subunternehmer wäre also nicht von vornherein beschränkt. Bewerbungen auf die gemeinwirtschaftlichen Restverkehre wären möglich.

Nicht zuletzt: Die Genehmigungsbehörden, die in immer mehr Verkehrsverbänden konstatieren, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung eigentlich gar nicht mehr möglich ist, müssten wieder umdenken. Eine Entwicklung, die – so sie denn Wirklichkeit würde – auf Zustimmung im BDO stoßen könnte.

NaNa Brief | 09.05.2017 | Markus Schmidt-Auerbach

POLITIK

45a-Neuordnung kurz vor Einbringung in den Stuttgarter Landtag – Uneinigkeit über Allgemeine Vorschriften – Mittelstand in großer Sorge wegen Systemwechsel. Der 24. ÖPNV-Kongress des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) am vergangenen Donnerstag in Sindelfingen war dominiert vom anstehenden Systemwechsel bei den 45a-Mitteln. Die Einbringung in den Landtag stehe unmittelbar bevor, sagte Gerd Hickmann vom Verkehrsministerium auf dem Podium.

(Alt-)Unternehmer oder Aufgabenträger: Wer gibt den Ton an? Berater Peter Bagdahn (Kompetenz Bus), Mittelständler Ulrich Rau (OVA), Rechtsanwalt Holger Zuck (am Mikro), VRN-Justiziar Michael Winnes und der Spitzenbeamte Gerd Hickmann im Gespräch mit Frank Fichert (FH Worms) (v.l.n.r.)



Foto: WBO / Klaus Zimmermann

Zuvor gab es zwei Anhörungsrunden – und davor ein Beteiligungsverfahren mit den Verbänden von Kommunen und Unternehmen, also Städtetag, Landkreistag, VDV und WBO. Im September 2016 entstand daraus ein gemeinsames Eckpunktepapier.

Allerdings konnte keine Einigung auf ein einheitliches Muster für Allgemeine Vorschriften (AV) zur Mittelweitergabe an die Verkehrsunternehmen in den einzelnen Verkehrsverbänden erzielt werden. Geht es nach der Landesregierung, fließen die Mittel künftig zunächst an die Aufgabenträger statt an die Verkehrsunternehmen.

Der WBO jedoch macht sich für eine Pflicht stark, die Ausgleichsmittel in vollem Umfang mittels AV direkt an die Unternehmen weiterzugeben. Ziel ist es, möglichst viele Verkehre in der

Eigenwirtschaftlichkeit zu halten. Nach der gescheiterten Einigung hat der WBO zwei eigene AV-Muster vorgelegt.

Allerdings gibt es auch Vorschläge von den kommunalen Verbänden sowie vom VDV. Rechtsanwalt Holger Zuck äußerte auf dem Podium die Erwartung, dass nun in jeder Verbund seine eigene Lösung entwickeln werde, möglicherweise an einem der vier Muster orientiert.

Im Gespräch mit dem „NaNa-Brief“ verwies Zuck darauf, dass bei einem eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrag ein „wesentlich besseres“ Angebot vorzulegen sei, während bei einem vom Aufgabenträger eingeleiteten Wettbewerbsverfahren auch schon ein um einen einzigen Cent günstigeres Angebot entscheide.

WBO-Hauptgeschäftsführer Witgar Weber unterstrich, dass der WBO den gemeinsamen Eckpunkten trotz der Sorge vor einem Systemwechsel schon deswegen zugestimmt habe, um weiter am Verfahren beteiligt zu sein.

Immerhin habe die Mittelstandslobby eine Zweckbindung und die Durchleitung der Mittel in voller Höhe an die Verkehrsunternehmen erreicht. In seiner Eröffnungsrede hatte Weber gleichwohl ein düsteres Bild für den Mittelstand gemalt: Schon die EU-Verordnung 1370/07 und das neue PBefG sorgten für Veränderungen in der Marktstruktur. Die sogenannte ÖPNV-Finanzierungsreform in Baden-Württemberg – die indes im Wesentlichen auf die 45a-Mittel abzielt – wirke nun aber als „Brandbeschleuniger“.

Dem versuchte Michael Winnes, Leiter der Vergabestelle beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), in der Podiumsdiskussion entgegen zu treten: Auch in Vergabeverfahren habe der Mittelstand durchaus eine Chance.

So sei es dem VRN im Main-Tauber-Kreis gelungen, durch kleine Lose und eine Loslimitierung den Anteil der mittelständischen Unternehmen am Gesamtvolumen sogar zu erhöhen, indem DB Bus ein Bündel verlor. Und auch die Kreativität der Unternehmen vor Ort bei der Fahrplanoptimierung könne ein Aufgabenträger berücksichtigen, entgegnete Winnes auf den Einwurf von Ulrich Rau (OVA Aalen), der den Unterschied des eigenverantwortlichen Unternehmers gegenüber einem Carrier betonte.

Auch Hickmann lenkte den Blick auf die Chancen des Mittelstandes: Die richtige Frage sei doch, wie der Mittelstand wachsen könne. In einigen Landkreisen seien doch bereits heute konzerngebundene Unternehmen wie DB Bus sehr stark vertreten.

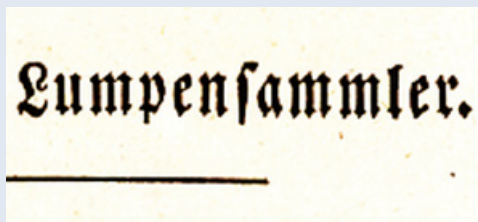
Einig waren sich die Teilnehmer der Podiumsdiskussion darin, dass die Auskömmlichkeit der Angebote über die gesamte Vertrags- bzw. Genehmigungslaufzeit und die Einhaltung der Tariftreue besonderer Beachtung bei Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden bedürften.

Die geplante Umsetzung der 45a-Kommunalisierung zum 1. Januar 2018 erfordert nun zügiges Handeln vor Ort.

Der WBO will angesichts seines eigenen 70. Geburtstags in diesem Jahr und von 24 Mitgliedsunternehmen, die in diesem Jahr ihr 90jähriges Bestehen feiern, die Zukunftsperspektiven für den Mittelstand sichern. Die Mehrheit der Unternehmer erwartet indes einen deutlichen Umbruch in der Marktstruktur binnen fünf Jahren.

Im Interview mit dem „NaNa-Brief“ hatte Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) herausgestrichen, dass die Reform den

FUNDSACHE



Scan: Deutsche Nationalbibliothek / Bearbeiter: NaNa-Brief

Der gefürchtete „Bahnriß“: Kann er in der Allgegenwart des Webs seinen Schrecken verlieren? Der „Lumpensammler“: Muss der Bus über die Dörfer in einer smartisierten Welt noch reguliert werden?

InnoZ-Mobilitätsforscher Andreas Knie gab auf der Bus2Bus darauf eine einfache Antwort: „Weg mit dem PBefG!“

Differenzierter war die Forderung von Roland Werner, Cheflobbyist von Uber DACH: „Öffnung für unsere Leistungen auf der letzten Meile.“ Hingegen lautet die Botschaft von VDV-Geschäftsführer Jan Schilling (auf der Frühjahrstagung der Landesgruppe Hessen): „Das PBefG nicht mehr anpacken.“

Die Revolution 4.0, die dem Personenverkehr in aller Drastik noch bevorsteht, ist in den Medien bereits mit voller Wucht angekommen. Zum Welttag des Buches am 23. April versucht die Deutsche Nationalbibliothek den Spagat zwischen gestern und morgen und hat die zunächst analog dargebotene Ausstellung [„Bahnriß? Papier – Kultur“](#) nun online gestellt.

Die Ausstellungsmacher sind gewiss; Die neue Konkurrenz elektronischer Medien wird weder den Untergang des „Allerweltstoffes Papier“ noch den der Kultur einleiten, sondern zu ganz neuen Lösungen führen. (Der „NaNa-Brief“ selber ist ein beredtes Zeugnis dieser Entwicklung.)

Der Ausstellungsbesucher wiederum erfährt, dass ein Lumpensammler in vorindustrieller Zeit tatsächlich erheblichen Regulierungen unterlag – im öffentlichen Interesse. Außerdem wird er aufgeklärt, dass ein Bahnriß weder mit der DB noch irgendeinem anderen Verkehrsanbieter zu tun hat. So lange deren Fahrpläne aber gedruckt werden, wird der Bahnriß wohl gefürchtet bleiben.

kommunalen Aufgabenträgern „noch was obendrauf“ bringen werde, nämlich „Kompetenzen“ (Ausz. 10/17).

NaNa Brief | 09.05.2017 | mb/msa

Im Detail: 45a-Nachfolgeregelung Baden-Württemberg

Stufe 1 ab 1.1.2018

- unverändert 200 Mio. EUR Gesamtvolumen
- aber: Kommunalisierung, Mittel gehen an Aufgabenträger
- Aufteilung an Aufgabenträger analog zum Status quo der dort fahrenden Verkehrsunternehmen
- Weitergabe muss durch den Aufgabenträger bzw. den örtlichen Verkehrsverbund erfolgen (AV oder Dienstleistungsauftrag)

Zweite Stufe ab 2021

- neuer Verteilungsschlüssel, Parameter sind noch festzulegen
- kein Kreis soll weniger Mittel erhalten als zuvor
- Land und Kommunen sollen jeweils 25 Mio. EUR zusätzlich bereitstellen
- gedacht zur Dynamisierung und um Verwerfungen durch neuen Schlüssel auszugleichen
- Mittel der Aufgabenträger fließen laut Minister Hermann an sie zurück

NaNa Brief | 09.05.2017 | mb/msa

► **OVN/VDV Nord – Gemeinsame Forderungen an neue Landesregierung:** Im Vorfeld der Landtagswahl vom vergangenen Sonntag verlangen die Vorstände der beiden Verkehrsverbände insgesamt „ein deutlich stärkeres Engagement für ÖPNV und SPNV im Land“, insbesondere:

- eine Aufstockung der seit 2007 eingefrorene ÖPNV-Finanzierungsverordnung deutlicher als geplant; die zugesagten 5 Mio. EUR/a beseitigten den „bestehenden Finanzierungsstau“ nicht
 - Landes-GVFG ab 2020 zur Zweckbindung und Dynamisierung der USt-Entflechtungsmittel
 - mehr Tempo beim Infrastrukturausbau (insbesondere der Schnellbahnsysteme im Hamburger Umland und von Schnellbussystemen auf den Hauptachsen im Land)
 - Einführung Busförderung
 - Landesförderung für E-Busse und ihre Ladeinfrastruktur; auch weil der mit 300 Mio. EUR jährlich vergütete Windstrom bislang „vielfach ungenutzt“ bleibe
 - raschere Elektrifizierung der wichtigsten Bahntrassen, Förderung alternativer Antriebe im SPNV.
- CDU-Wahlsieger Daniel Günther strebt nun eine Jamaika-Koalition an.

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa

Staatssekretär Norbert Barthle am 5. Mai auf der Festung Ehrenbreitstein. Als Haushälter hat er Zweckbindungen nach eigener Aussage noch abgelehnt. Als Verkehrspolitiker freut er sich jetzt jedoch, dass dem Verkehrshaushalt die Lkw-Maut „und hoffentlich ab 2019 auch die Pkw-Maut Einnahmen bescheren“. Aber der Abschied vom Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ könnte der Schiene schaden.



Foto: Veranstalter / Peter Seydel

Staatssekretär Norbert Barthle – „Müssen das PBefG modernisieren“. Das sagte der CDU-Verkehrspolitiker dem „NaNa-Brief“ am Rande des Kongresses „Megatrends im Verkehr“. Um eine „Lex Uber“ gehe es dabei nicht, sondern um eine „Lex automatisierter Verkehr“. Mehr Engagement des Bundes für digitale Ansätze im Nahverkehr fordert auch RMV-Chef Ringat, stößt aber mit seiner Idee eines Förderprogramms über 300 Mio. EUR noch auf **entschiedenen Widerspruch.**

In seinem Vortrag, aber auch während der (vom Autor dieses Beitrags im Auftrag des Veranstalters moderierten) Podiumsrunde unterstrich der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI) Norbert Barthle die Bedeutung der Digitalisierung für den Kapazitätsausbau in der Infrastruktur: Es müsse nämlich nicht immer nur Beton sein.

Aber weil es eben auch um Erhalt, Aus- und Neubau gehe, habe die große Koalition den Verkehrsinfrastrukturausbau massiv vorangetrieben und die Mittel um 40 % auf 14 Mrd. EUR aufgestockt. Leider fehlten nun vielerorts Planungskapazitäten, um das Geld auch zu verbauen. Die RegGMittel bezeichnete Barthle in diesem Zusammenhang als großes Förderprojekt des Bundes

Für modernes Seilbahnrecht

Auch der Vorsitzende der VDV-Landesgruppe NRW und WSW-Chef Uli Jaeger hat den Kongress „Megatrends im Verkehr“ für Gespräche mit dem BMVI genutzt.

Denn Wuppertal lie-bäugelt heftig mit einer Seilbahn (die Entscheidung im Stadtrat ist nun allerdings auf Juli vertagt).

Neben technischen und betrieblichen gibt es auch juristische Herausforderungen. Zwar müssen Grundstückseigentümer unter sich den Abbau von Bodenschätzen und über sich Luftverkehr dulden.

„Aber ein ‚Überflugsrecht‘ für Seilbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, gibt es bislang nicht“, sagte Jaeger dem „Na-Na-Brief“. „Auf diese Regelungslücke habe ich Staatssekretär Barthle aufmerksam gemacht.“



WSW-Chef Uli Jaeger

Foto: Megatrends im Verkehr / P. Seydel

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa

für kommunale Verkehrsinfrastruktur, so dass Nahverkehr fließen könne. RMV-Chef Knut Ringat konterte:

Die RegG-Mittel seien zu einem ganz erheblichen Teil ein Förderprogramm des Bundes für sich selbst. Denn über die SPNV-Besteller fließe dieses Geld zu einem erheblichen Teil wieder an den Bund zurück, als Trassen- und Stationsentgelte. Nun müssten diese Mittel auch reinvestiert werden.

Insbesondere warb Ringat um einen Ausbau des Eisenbahnknotens Frankfurt/Rhein-Main, durch den sich nach seinen Angaben zwei Drittel des Schienenpersonenfern- und des Schienengüterverkehrs zwingen müssten – und dessen Beschränkungen es derzeit erschwerten, den Marktanteil der Schiene im Ballungsraumverkehr bedarfsgerecht auszuweiten. Wie Staatssekretär Barthle setzt auch VDV-Vizepräsident Ringat auf digitale Lösungen, um mehr Verkehr zu bewältigen – und das heißt für ihn: um den Marktanteil des Nahverkehrs auszubauen und die Klimaziele zu erreichen.

Ringat bedankte sich in diesem Zusammenhang für die E-Ticket-Förderung des BMVI. Aber einmalig 20 Mio. EUR genügten nicht, um den Rückstand gegenüber Internetgiganten und anderen großen Spielern aufzuholen. Notwendig sei vielmehr, dass der Bund diesen Betrag jährlich während einer gesamten Legislaturperiode ausschütete.

Dazu sollten die Länder und die Industrie jeweils noch einmal dieselbe Summe beisteuern, so dass in Summe 300 Mio. EUR für eine Digitalisierungs-offensive im Nahverkehr bereitstünden. Ein solches Projekt lehnte Barthle kategorisch ab. Die Politik könne eine Anschubfinanzierung bereitstellen. An Geschäftsmodelle müsse die Wirtschaft aber selber ran.

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa

MARKT

DB-Vorstand Huber kündigt Offensive im Fernverkehr, bei Leihfahrrädern und im KEP-Markt an – Flexibilität bei SPNV-Verträgen gefordert.

Die DB erwartet, im Fernverkehr 2030 mindestens 180 Mio. Kunden zu befördern, 40 Mio. mehr als heute. Diese Erwartung sei in der Mittelfristplanung hinterlegt, sagte Berthold Huber, DB-Vorstand für Verkehr und Logistik, am vergangenen Freitag auf dem Koblenzer Kongress „Megatrends im Verkehr“.

Die DB hält steigende Fahrgastzahlen in ihrem Fernverkehr wegen der weiter voranschreitenden Urbanisierung für gut begründet. Sie Sorge zwangsläufig auch für mehr Verkehr zwischen den Städten. In den Städten, aber genauso auf den Autobahnen dazwischen werde der Platz aber nicht mitwachsen. Dies verschaffe dem ICE, dieser „S-Bahn zwischen den Großstädten“, gute Chancen.

Platzprobleme einerseits, die Digitalisierung andererseits will Huber zudem nutzen, um der DB auch im KEP-Geschäft neue Geschäftsfelder erschließen. Die DB verfüge über schnelle Zugänge in die engen Städte, und dort dann über Logistikflächen an ihren Bahnhöfen, sagte Huber.

Auf dieser Basis will der Konzern neue Logistiklösungen anbieten, für den wachsenden Paketmarkt ebenso wie in der Nahmobilität. Mit dem Europa-Verteilzentrum von Nike gebe es bereits Gespräche, verriet Huber. Weiter kündigte er an, die DB werde ihr Engagement bei Leihfahrrädern massiv verstärken. Beides soll Hand in Hand damit gehen, dem Kunden in einer immer komplexeren (Verkehrs-)Welt digitale Orientierung anzubieten. Von den SPNV-Aufgabenträgern forderte der DB-Vorstand in diesem Zusammenhang, ihre Ausschreibungen flexibler zu gestalten. Die Verkehrsverträge dürften die



DB-Vorstand Berthold Huber erwartet, dass die Fahrt in einem DB-Produkt künftig die digitale Lebenswirklichkeit abbilden muss. Einen Deutschlandtarif hält er nicht für realisierbar und angesichts unterschiedlicher Ausgangslagen auch nicht für klug.

Foto: Veranstalter / Peter Seydel

Anforderungen nicht für 15 oder mehr Jahre festschreiben, sondern müssen auch Raum für Innovationsbudgets bieten.

Für die anschließende Podiumsrunde hatte Huber aus Termingründen abgesehen. RMV-Chef Knut Ringat nutzte seinen Auftritt dort aber für eine drastische Forderung an den DB-Manager: Er solle die überlasteten Schienenwege nicht beklagen, sondern mit den eigenen und den vom Bund bereitgestellten Mitteln dafür sorgen, dass überlastete Knoten wie Frankfurt/Rhein-Main endlich ausgebaut würden. Die Moderation der Diskussion hatte der Autor dieses Beitrages im Auftrag des Veranstalters übernommen.

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa



Foto: Lidl

Beim Mobilitätsbaustein Fernbus hat die DB das Feld preisgegeben. Beim Leihrad soll ihr dies nicht passieren. Zwar ging der Berliner Auftrag für das Verleihsystem innerhalb des S-Bahn-Ring an Nextbike verloren. Aber DB Callabike bleibt präsent, diesmal eigenwirtschaftlich und in Kooperation mit dem Handelsunternehmen Lidl. Doch viel mehr Sorgen als die Leipziger Konkurrenz machen DB-Vorstand Berthold Huber Mitbewerber aus China wie Ofo und Mobike. Diese rasch wachsenden Systeme hätten 800 Mio. USD Wagniskapital eingesammelt, um den Sprung nach Amerika und Europa zu wagen, sagte er.

MENSCHEN

Budig vom VDV verabschiedet – Kalbfuss als Nachfolger begrüßt



Foto: VDV-Hessen / Nils Arthur

VDV-Präsident Jürgen Fenske (r.) und Vizepräsident Knut Ringat (l.) haben dem neuen Vorsitzenden der Landesgruppe Hessen, Matthias Kalbfuss (2.v.r.), alles Gute für das neue Amt gewünscht. Seinem Vorgänger Michael Budig (2.v.l.) dankten die beiden Laudatoren am 26. April in einer Feierstunde in

Frankfurt/Main für seinen langjährigen Einsatz für die Branche in Hessen und auf Bundesebene. Zuvor hatte sich bereits das VDV-Präsidium bei seiner Sitzung in Berlin sich von Budig verabschiedet. In Budigs Frankfurter Dankesrede bekannte er sich als Sympathisant der Eintracht, aber noch mehr als BVB-Fan. Sein Wunsch, dass beide Mannschaften im DFB-Pokalendspiel aufeinander treffen mögen, ist inzwischen in Erfüllung gegangen, dank des Borussia-Sieges gegen die Bayern. Kalbfuss ist auch Vorstand im LHO.

NaNa Brief | 09.05.2017 | msa



NaNa-Brief – Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812; Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-01, Geschäftsführer: Martin Weber; Verlagsleitung: Manuel Bosch +49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com | Detlev K. Suchanek ; Redaktion: Chefredakteur: Markus Schmidt-Auerbach (verantwortl., msa), Tel. +49 69 2729 2757 | Fax: +49 40 23714-379 | msa@dvvmedia.com; Anzeigen: Gesamtanzeigenleitung DVV: Tilman Kummer, Anzeigenleitung: Silke Härtel (verantwortl.), Tel. +49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com, Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536 | andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Elif Ulusoy, Tel. +49 40 23714-363 elif.ulusoy@dvvmedia.com; Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243 | kundenservice@dvvmedia.com; NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als E-Mail-basierte PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 514,00 zzgl. MwSt.; Bezugsbedingungen: Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben. Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Den Inhalt verlinkter externer Internetseiten machen sich weder Verlag noch Redaktion zu eigen, eine Haftung wird ausgeschlossen.