

Sonderausgabe

ÖPNV

1370

MYTHEN UND WAHRHEITEN

PBefG



Mythen und Wahrheiten über den Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre

Wie sieht die rechtsgeschichtliche Einordnung der eigenwirtschaftlichen Verkehre aus?

Welche Verkehre können überhaupt eigenwirtschaftlich erbracht werden?



Welche Auswirkungen und praktische Erfahrungen gibt es?

Welche Forderungen nach erneuter Novellierung des PBefG sind sinnvoll?



„Ein trojanisches Pferd zu Weihnachten ...

Das hatten sich zumindest unsere Mitgliedsbetriebe in Sachen PBefG nicht gewünscht. Immerhin brauchten bdo und VDV mindestens zwei Legislaturperioden bis sie sich 2012 nach umfangreichen Debatten und Verhandlungen auf einen Kompromiss einigen konnten. Mit dem novellierten PBefG sollte ein gemeinsamer Weg beschritten werden, der in Konformität mit der EU Verordnung 1370/07 ein ausgewogenes Nebeneinander von privaten und kommunalen Unternehmensstrukturen auch in Zukunft sicher stellt. Nun sind 4 Jahre vergangen und alle Beteiligten warten gespannt auf den Bericht der Bundesregierung zur Evaluation des novellierten PBefG. Während der bdo - vielleicht etwas naiv - davon ausgegangen ist, dass dieser Bericht – wenn er vorliegt - transparent und im Dialog mit allen Betroffenen ausgewertet wird, ziehen die kommunalen Spitzenverbände, Ver.di und der VDV schon vorab Bilanz und rufen in atemberaubender Dramatik den Ausverkauf kommunaler Unternehmen herbei. Mit der Realität hat das wenig zu tun. Der deutsche ÖPNV wird von einer nie da gewesenen Kommunalisierungswelle erfasst. Im Gegensatz zu anderen EU Mitgliedstaaten bildet Wettbewerb im ÖPNV in Deutschland die Ausnahme. Kommunale Direktvergaben sind die erste Wahl immer dort wo es kommunale Unternehmen gibt und das ist fast überall der Fall. Im Grunde ist diese Entwicklung nicht wirklich überraschend und war vom bdo ja auch so befürchtet worden. Neu ist aber, dass die kommunalen Aufgabenträger nicht nur die Bestandsverkehre ihrer Unternehmen durch Direktvergaben dem Markt entziehen; es werden zudem die bisher von privaten Unternehmen eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen in diese Direktvergaben einbezogen. So dehnen sich kommunale Unternehmen Stück für Stück flächendeckend aus. Damit das Ganze finanzierbar bleibt, werden die einverleibten Leistungen der Privaten anschließend in einem europaa-

INHALT

- Rechtsgeschichtliche Einordnung der eigenwirtschaftlichen Verkehre 3
- Welche Verkehre können überhaupt eigenwirtschaftlich erbracht werden?.... 4
- Streit um die allgemeine Vorschrift..... 5
- Auswirkungen und praktische Erfahrungen..... 8
- Änderungsvorschläge bdo 11
- Der Angriff auf die Eigenwirtschaftlichkeit..... 14

weiten, oftmals ruinösen Preiswettbewerb ausgeschrieben. Private Unternehmen haben da kaum noch Chancen, wie unsere heutige Sonderausgabe darlegen wird. Da der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit „durch die Vordertür“ aufgrund verfassungsrechtlicher Vorgaben nicht aufzuheben ist, versuchen die kommunalen Interessensvertreter durchaus trickreich mit der Forderung nach einer angeblich „minimalinvasiven PBefG-Änderung“ die Entscheider in Bund und Ländern davon zu überzeugen, noch vor dem Vorliegen des Evaluationsberichts mit konkreten Änderungsvorschlägen durch die „Hintertür“ den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit auszuhebeln. Diese Sonderausgabe beschäftigt sich im Detail mit den aktuellen Entwicklungen und den wichtigsten Hintergründen zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit. Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre.“



Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo

Rechtsgeschichtliche Einordnung der eigenwirtschaftlichen Verkehre

Neuerdings wird in der Öffentlichkeit die Behauptung verbreitet, dass mit der PBefG-Novelle im Jahre 2012 (In-Kraft-Treten: Januar 2013) der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre neu in das PBefG aufgenommen worden sei. Hintergrund dieser Fehlannahme ist die öffentlich sehr aufgeheizte Diskussion um das Genehmigungsverfahren der Stadt Pforzheim auf eigenwirtschaftlicher Basis. Vergleichbare Entwicklungen finden sich in u.a. in Hildesheim und Leverkusen. Der bdo geht davon aus, dass die eigenwirtschaftliche Erbringung von Stadtverkehrsleistungen dieser Größenordnung Ausnahmen bilden und ihre Ursachen zumeist einen spezifischen Hintergrund vor Ort haben, der sich nicht ohne weiteres auf andere Stadtverkehre übertragen lässt.

Allerdings ist unter dem Rechtsregime des PBefG und der VO (EG) Nr. 1370/2007 grundsätzlich die bevorrangte Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen unter bestimmten engen Voraussetzungen vorgesehen. Dies mag vielleicht von einigen Vertretern der kommunalen Spitzenverbände mit Argwohn betrachtet werden, es basiert jedoch auf den Grundlagen einer sozialen Marktwirtschaft.

So ist die Statuierung des Vorrangs der eigenwirtschaftlichen Verkehre dem Ziel verpflichtet, dass eine ausreichende Verkehrsversorgung durch Leistungen erfolgt, die möglichst geringe Kosten für die Allgemeinheit erzeugen. Solange ein unternehmerisch kalkuliertes ausreichendes Verkehrsangebot vorliegt, kann der Bedarf am Markt gedeckt werden, ohne dass es eines Rückgriffs auf durch die öffentlichen Haushalte



zur Verfügung zu stellende Finanzmittel bedarf. Erst dann, wenn eine Bedarfsdeckung am Markt nicht möglich ist, wenn also ein Marktversagen vorliegt, soll ein Wechsel in das gemeinwirtschaftliche Leistungserstellungssystem möglich sein. Dieses Prinzip entspricht dem EG Vertrag der Europäischen Gemeinschaft und fand damit Eingang in die einschlägige VO (EG) Nr. 1370/2007 und war bereits in deren Vorgängerverordnung VO (EG) Nr. 1191/69 enthalten.

In Deutschland ist dieses Prinzip noch älter, denn das PBefG hat seine Grundlagen im klassischen Gewerberecht. So bestand vor 1934 für die Beförderung im Nahverkehr mangels Regelung Genehmigungsfreiheit. Die Zunahme des Personenverkehrs insbesondere durch automobiler Entwicklung machte eine Koordinierung aller Verkehrsträger notwendig, so dass die gewerbsmäßige Personenbeförderung genehmigungspflichtig wurde. Erst mit der PBefG Änderung zum 01.01.1996 wurde eine Abgrenzung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren aufgenommen und damit der dem PBefG System immanente Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit erstmals ausschließlich zur Abgrenzung mit den neu eingefügten gemeinwirtschaftlichen Verkehren gesetzlich formuliert.

So bestimmt § 8 Absatz 4 Satz 1 PBefG als Grundsatz, dass Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Dieses Grundprinzip hat die höchstrichterliche Rechtsprechung als den Vorrang der eigenwirtschaftlichen vor der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung erklärt und hieraus Folgerungen für das Genehmigungsverfahren abgeleitet. Die Novelle 2012 hat an diesem Vorrang nichts geändert.

Gesetzestext PBefG

Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Konsolidierte Fassung des PBefG

entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages (BR-Drs. 586/12) vom 12.10.2012, dem der Bundesrat am 02.11.2012 zugestimmt hat.

§ 8

Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

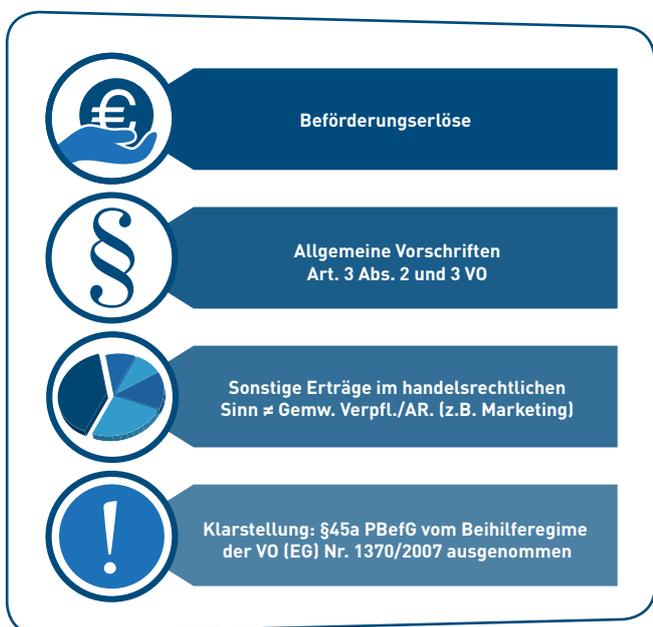
(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt ...

Welche Verkehre können überhaupt eigenwirtschaftlich erbracht werden?

Zunächst einmal ist festzustellen, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung nicht bedeutet, dass diese Verkehre dem Wettbewerb entzogen wären. Das Gegenteil ist der Fall. Für eigenwirtschaftliche Verkehre gilt der Genehmigungswettbewerb nach PBefG, der ebenfalls den Anforderungen eines wettbewerblichen Verfahrens nach § 8b PBefG und damit auch Artikel 5 Absatz 3 der VO (EG) 1370/2007 entspricht.

Allerdings lässt die VO (EG) 1370/2007 den Mitgliedstaaten nur einen geringen Spielraum, was den Genehmigungswettbewerb angeht. So ist dieser nur in den Grenzen von Art. 3 der VO (EG) 1370/2007 zulässig. Diese Grenzen hat der deutsche Gesetzgeber mit der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit rechtstechnisch dargestellt.

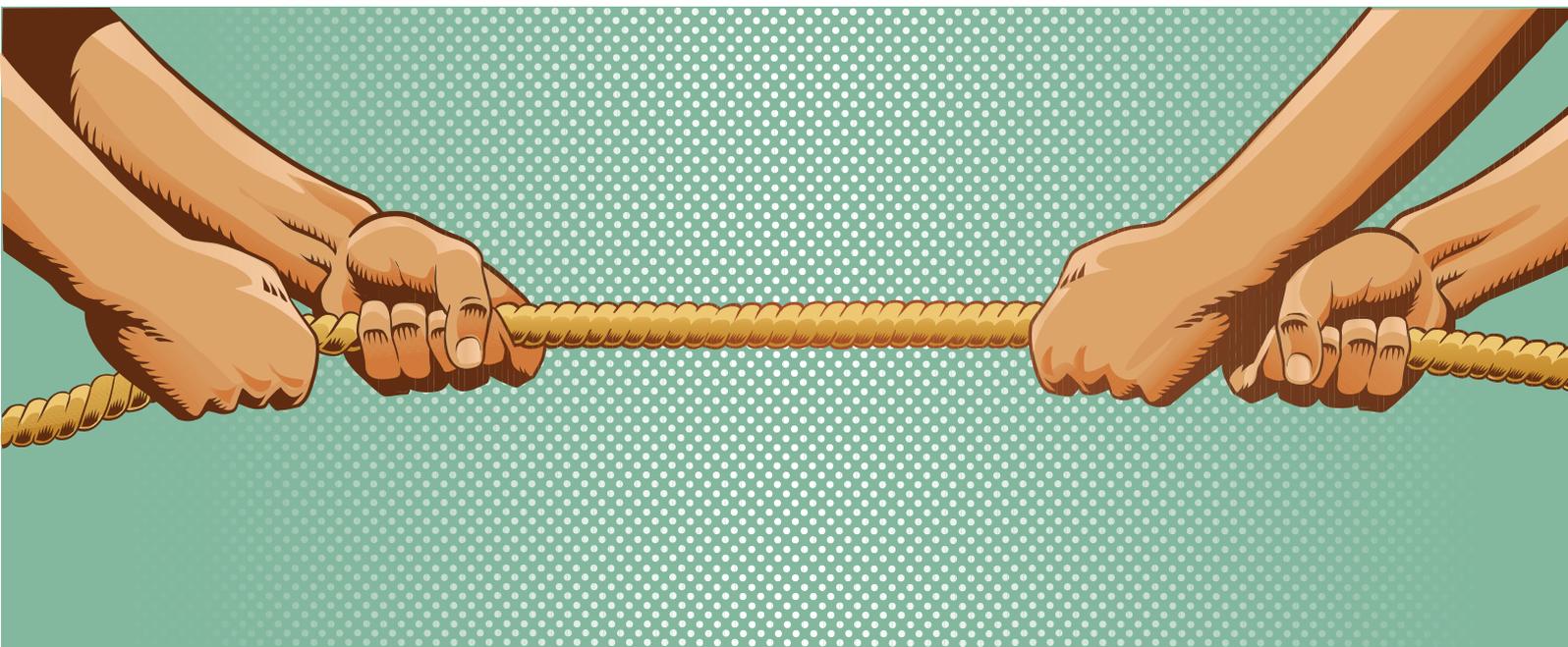
Mit der in § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG vorgenommenen Definition der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung hat der deutsche Gesetzgeber den Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 2 entsprechend den Anwendungsbereich der Eigenwirtschaftlichkeit eingeschränkt. Danach sind Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich, deren Aufwand durch sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn gedeckt werden, allerdings mit der Einschränkung, dass diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.



Im Rahmen der Novellierung 2012 wurde seitens der kommunalen Spitzenverbände die Frage gestellt, ob die Erteilung einer Personenbeförderungsgenehmigung ein ausschließliches Recht im Sinne der VO (EG) 1370/2007 darstellen könnte. Hintergrund war ihr Ansinnen, mit einer solchen Auslegung per se jede Verkehrsleistung aufgrund der deutschen Genehmigungspflicht in die Gemeinwirtschaftlichkeit zu überführen. Der deutsche Gesetzgeber hat sich allerdings im Rahmen des sehr zähen und langwierigen Gesetzgebungsverfahrens bei der PBefG-Novelle 2012 sehr eng mit der Europäischen Kommission abgestimmt. Damit ist als entschieden zu betrachten, dass dem durch § 13 Abs. 2 Nr. 2 geregelten Konkurrenzschutz nicht die Rechtswirkung der Begründung eines ausschließlichen Rechts i.S. der unionsrechtlichen Verordnung beigemessen wird.

Neu und ausdrücklich in die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit aufgenommen wurden die ebenfalls durch den europäischen Verordnungsgeber erstmalig in die VO (EG) 1370/2007 aufgenommenen sog. allgemeinen Vorschriften. Danach sind Zahlungen für Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste bei Verbund- und Gemeinschaftstarifen als Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften gemäß Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 eigenwirtschaftlich. Ebenfalls wurde ausdrücklich klargestellt, dass § 45 a PBefG (Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung) aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 ausgenommen wurde und diese Ausgleichsleistungen damit per se eigenwirtschaftlich sind.

Vertreter der kommunalen Spitzenverbände betreiben derzeit eine regelrechte Verunglimpfung der privaten Busbranche mit der Unterstellung, eigenwirtschaftliche Verkehre seien nicht nachhaltig, da diese Verkehre oftmals nicht seriös kalkuliert seien und die Unternehmer nach ein oder zwei Jahren ohnehin vom Aufgabenträger subventioniert werden müssen. Ferner wird behauptet, dass der Aufgabenträger bei eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung keinerlei Einflussmöglichkeiten habe und ihm bei Schlechtleistungen die Hände gebunden seien. Das PBefG sieht jedoch für derartige Fälle hinreichende Regularien und Sanktionen bis zum Entzug der Genehmigung vor.



Der Streit um die allgemeine Vorschrift

Mit der allgemeinen Vorschrift haben sowohl der europäische als auch der nationale Gesetzgeber „Neuland“ betreten. Es verwundert daher nicht wirklich, dass es bei den Anwendern einige Unstimmigkeiten darüber gibt, wie mit diesem neuen Instrument zu verfahren ist. Da aufgrund der in der 2006 vereinbarten Föderalismusreform die Länder Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG nunmehr durch Landesrecht ersetzen können (§ 64 a PBefG), erlangen Ausgleichszahlungen aufgrund allgemeiner Vorschriften eine immer größere Bedeutung.

Für Aufgabenträger und Unternehmer macht es einen erheblichen Unterschied, auf welcher Rechtsgrundlage die öffentliche Finanzierung des Ausbildungsverkehrs erfolgt. Gesetzliche Ausgleichssysteme wie § 45 a PBefG oder ersetzende Landesregelungen sowie Ausgleichsgewährungen aufgrund allgemeiner Vorschriften der Aufgabenträger (wie bei § 11 a Abs. 2 ÖPNVG NRW) tragen gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG zur Eigenwirtschaftlichkeit und damit zum sparsamen Umgang mit öffentlichen (=Steuer-) Geldern bei. Der Marktzugang erfolgt hierbei nicht über die vom Aufgabenträger gesteuerte Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, sondern im Genehmigungswettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre.

Rund 4 Jahre nach In-Kraft-Treten des PBefG muss der bdo feststellen, dass das Instrument der allgemeinen Vorschrift eher stiefmütterlich behandelt wird. So empfiehlt der Deutsche Städtetag seinen Mitgliedern sogar öffentlich, keine allgemeinen Vorschriften zu erlassen, um eigenwirtschaftliche 3 Anträge von vornherein zu unterbinden. Er begründet dieses mit einem angeblichen Wahlrecht, des Aufgabenträgers, allgemeine Vorschriften erlassen zu können, aber nicht zu müssen.. Dies entspricht jedoch nicht der Intention des Gesetzgebers.

Am 11. September 2014 hat hierzu der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, im sog. Ferlemann-Schreiben ausdrücklich klargestellt, dass die Bundesregierung eine Verpflichtung zum Erlass allgemeiner Vorschriften unter bestimmten Bedingungen sieht.

Ebenfalls anhängig sind zu dieser Rechtsfrage verschiedene Klageverfahren, die bislang zugunsten des Aufgabenträgers vom Vorliegen eines Wahlrechts ausgegangen sind (VG Augsburg (Au 3 K 15.79), OVG Münster (13 A 788/15)). Allerdings sind beide Urteile nicht rechtskräftig und es ist davon auszugehen, dass diese Streitfrage in den nächsten Jahren durch das Bundesverwaltungsgericht geklärt wird.

Welche Position vertritt die Bundesregierung dazu?

Ein im Einzelfall auszuübendes behördliches Wahlrecht zwischen eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und der Direktvergabe an einen internen Betreiber steht dem Verfassungsrecht entgegen (siehe auch Prof. Ziekow in seinem Gutachten "Der Vorrang kommerzieller Verkehre", Freisbach, September 2008) Da Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) 1370/2007 im Kollisionsfall dem nationalen Recht den Vorrang einräumt, stehen die Möglichkeiten des Artikel 5 Abs. 2 der Verordnung insoweit nicht zur Verfügung. So würde das angebliche Wahlrecht (1.) das sich aus Art. 12 Abs. 1 GG ergebende Grundrecht privater Verkehrsunternehmen auf Berufsfreiheit verletzen. Darüber hinaus (2.) stünde ein solches Wahlrecht nicht mit dem allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG in Einklang. Schließlich würden haushaltsrechtliche Grundsätze einem den Kommunen ohne Rücksicht auf die Frage, ob eine privatwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsdienstleistungen nicht wirtschaftlicher als eine Beauftragung eines kommunalen Unternehmens im Wege der Direktvergabe wäre, eingeräumten Wahlrecht entgegenstehen.

Dies alles hat der deutsche Gesetzgeber mit seinen Vorgaben in dem novellierten PBefG in ausgewogener Art und Weise berücksichtigt und den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit unter den Prämissen der VO (EG) Nr. 1370/2007 allerdings sehr eingeschränkt geregelt. Ein uneingeschränktes Wahlrecht des Aufgabenträgers, allein nach Gutdünken zu entscheiden, grundsätzlich keine allgemeine Vorschrift zu er-

lassen, ist damit rechtswidrig.

In der Praxis würde die Annahme eines solchen uneingeschränkten Wahlrechts bedeuten, dass der - wie dargelegt - verfassungsmäßig vorgeschriebene Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit in Wirklichkeit überhaupt nicht bestehen würde, denn die politischen Entscheider vor Ort könnten mit der Festlegung eines sozialpolitischen Höchsttarifs (dies ist zumeist überall in Deutschland der Fall) ohne dessen Ausgleich über eine allgemeine Vorschrift oder zumindest der Anerkennung des Haustarifs grundsätzlich jeden eigenwirtschaftlichen Verkehr in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführen. Eine solche Entwicklung entspricht jedoch in keiner Weise dem PBefG (siehe auch Schreiben BMVI) und würde - bei weiterer Umsetzung in diesem Sinne - das „Aus“ für mittelständische Busunternehmen in Deutschland bedeuten.

Vorsitzende des Arbeitskreises
Öffentlicher Personenverkehr
Frau Ministerialdirigentin
Karin Paulsmeyer
Leiterin der Abteilung II
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Enak Ferlemann, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvil.bund.de
www.bmvil.de

**Betreff: Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre
im Personenbeförderungsgesetz**

Aktenzeichen: LA 25/7382.1/1-008
Datum: Berlin, *11. 01. 2014*
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Frau Paulsmeyer,

rund 1 ½ Jahre nach Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erreichen mich Informationen, nach denen der im Gesetz bestehende Grundsatz des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in der Praxis vor Ort nicht ausreichend berücksichtigt wird. Hierdurch ist die Existenz vieler mittelständischer Busunternehmen bedroht.





Betreff: Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Personenförderungsgesetz

Aktenzeichen: LA 25/7382.1/1-008

Datum: Berlin, 11.09.2014

Sehr geehrte Frau Paulsmeyer,

rund 1 ½ Jahre nach Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erreichen mich Informationen, nach denen der im Gesetz bestehende Grundsatz des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in der Praxis vor Ort nicht ausreichend berücksichtigt wird. Hierdurch ist die Existenz vieler mittelständischer Busunternehmen bedroht.

Ein ganz wesentliches Ziel bei der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes war es, in Einklang mit dem europäischen Recht zu ermöglichen, dass auch in Zukunft eigenwirtschaftliche Verkehre durchgeführt werden können. Sie sollen weiterhin Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren besitzen, wenn damit der Versorgungsauftrag der für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Aufgabenträger nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus fordert das Gesetz, dass bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen sind.

Vor diesem Hintergrund wurde das Instrument der allgemeinen Vorschrift, dessen Möglichkeit die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 den Mitgliedstaaten ausdrücklich einräumt, in das PBefG aufgenommen.

§ 8 Abs. 4 PBefG wurde hierzu neu formuliert und stellt klar, dass allgemeine Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Eigenwirtschaftlichkeit zuzurechnen sind und damit gemäß § 8 a Absatz 1 PBefG Vorrang genießen.

Nun ist in der Praxis ein Streit darüber entstanden, ob den Aufgabenträgern stets ein umfangliches Wahlrecht zusteht, allgemeine Vorschriften zu erlassen oder ob der im Gesetz verankerte Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit in der Genehmigungspraxis dieses Wahlrecht in bestimmten

Fällen so stark einschränkt, dass eine allgemeine Vorschrift zu erlassen ist. Diese Frage beschäftigt bereits mehrere Verwaltungsgerichte.

Eine höchstrichterliche Entscheidung ist jedoch in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Nach meiner Auffassung ist bei der Rechtsanwendung folgendes zu berücksichtigen:

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht in Artikel 3 Absatz 2 und 3 die Möglichkeit vor, mit dem Erlass einer allgemeinen Vorschrift von der ansonsten notwendigen Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzuweichen. Von dieser Möglichkeit hat der Bundesgesetzgeber mit der Novelle des PBefG Gebrauch gemacht und diese Fälle gleichsam der Eigenwirtschaftlichkeit zugeordnet. Sie genießen damit Vorrang gemäß § 8a Absatz 1 PBefG. Ein Wahlrecht des Aufgabenträgers besteht daher in Deutschland nur dann, wenn kein eigenwirtschaftlicher Verkehr angeboten wird oder genehmigungsfähig ist.

Für die Praxis bedeutet das folgendes: In den Fällen, in denen der Busunternehmer alle in § 13 Absatz 2a PBefG festgelegten Kriterien erfüllt und damit der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach dem Gesetz greift, muss ihm ein sozialpolitisch vorgeschriebener Tarif über eine allgemeine Vorschrift ausgeglichen werden. In diesen Fällen ist das Ermessen des Aufgabenträgers so stark eingeschränkt, dass eine allgemeine Vorschrift zu erlassen ist. Andernfalls handelt es sich nicht um eine wesentliche Abweichung gemäß § 13 Absatz 2a, sodass der eigenen wirtschaftliche Antrag auch mit einem abweichenden Tarif zu genehmigen ist.

Ich wäre Ihnen daher verbunden, wenn Sie meine Ausführungen an die Genehmigungsbehörden und Aufgabenträger weitergeben und unterstützen würden.

Mit freundlichen Grüßen,
Enak Ferlemann



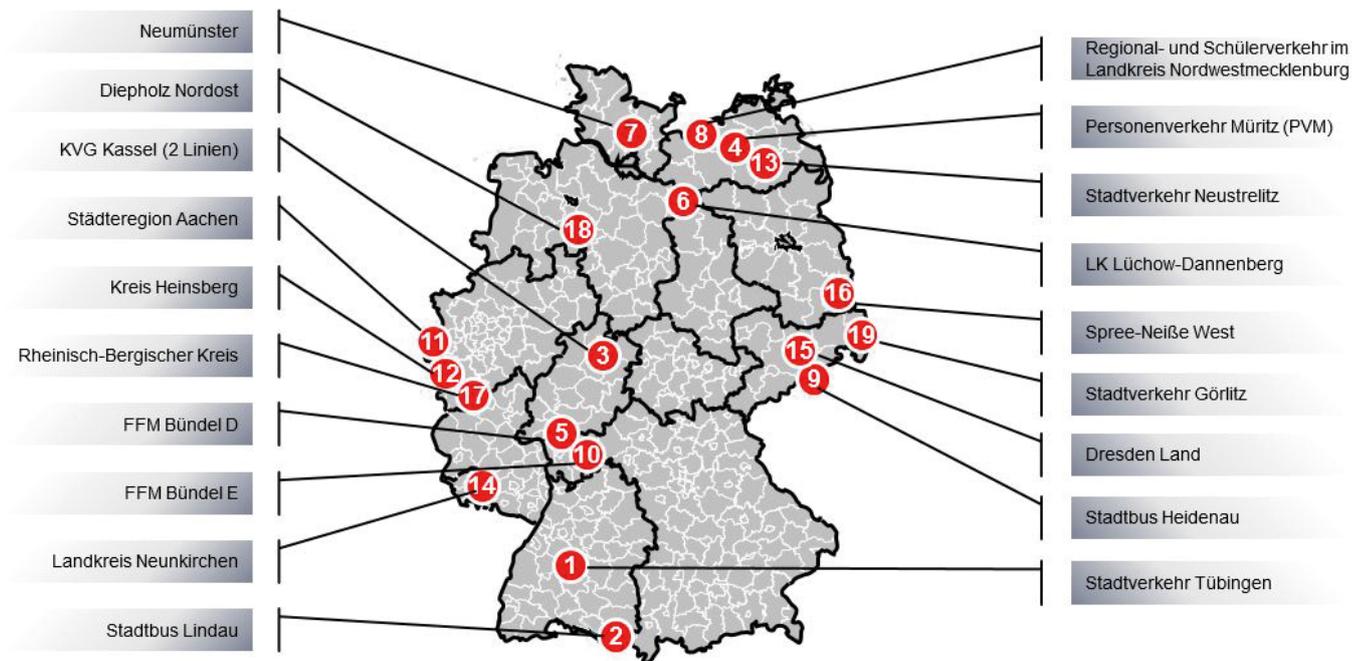
Auswirkungen und praktische Erfahrungen

Blendet man die medial stark aufbereiteten politischen Diskussionen um Pforzheim und ähnlich gelagerte Fälle einmal aus, so zeigt sich in Wirklichkeit ein völlig anderes Bild. Denn die Verweigerungshaltung vieler Aufgabenträger im Hinblick auf das Instrument der allgemeinen Vorschrift führt in der Praxis dazu, dass mittelständische Unternehmen in erheblichem Umfang vom Markt verschwinden.

Hintergrund vor Ort ist zumeist sogar der Gedanke der Re-Kommunalisierung. So werden Verkehrsleistungen, die bislang von privaten Unternehmen erbracht wurden, über die

Tarifabsenkung (Verpflichtung der Unternehmen, einen sozialpolitischen Tarif anzuwenden) gezielt in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführt, um das eigene Unternehmen mit einer Inhouse- bzw. Direktvergabe zu begünstigen. Teilweise werden sogar bislang bestehende Gemeinschaftsunternehmen (ÖPP), die eigenwirtschaftliche Verkehre erbringen, absichtlich liquidiert, um mit neu gegründeten Tochterunternehmen die Direktvergabefähigkeit zu erhalten.

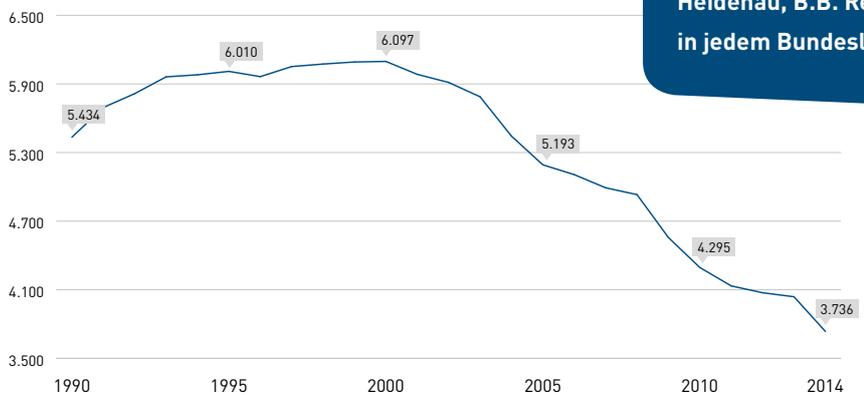
Übersicht Rekommunalisierungen im nationalen ÖSPV-Markt¹



¹ Stand 14. November 2016

Vereinfacht lässt sich sagen: Fast ausschließlich überall dort, wo es eigene Tochter-, Schwester- oder sogar Enkelunternehmen gibt, werden mittelständische Unternehmen aus ihren eigenwirtschaftlichen Verkehren gedrängt. Dort, wo es diese Unternehmen noch nicht gibt, werden sie gegründet. Dies kann man gar nicht anders als Kommunalisierung auf dem Rücken privater Unternehmen verstehen.

Anzahl privater Busunternehmen in Deutschland 1990-2014



Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Ergebnisse aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden um 1990, 2003-2005 und 2010
Quelle: Statistisches Bundesamt 2016
Stand 03/2016

In den bdo-Landesverbänden organisierte Familienbetriebe sind bereits vom Markt verschwunden, stehen unmittelbar vor dem Aus oder haben ihre eigenwirtschaftlichen Genehmigungen verloren. Neben der 95 Jahre alte AFAG in Flensburg, Busbetriebe Wismar, Kraftverkehr Wiedenhoff GmbH im Rheinisch-Bergischen Kreis, Reisedienst Dreßler GmbH Heidenau, B.B. Reisen GmbH Neustrelitz gibt es inzwischen in jedem Bundesland eine Vielzahl weiterer Beispiele.

Diepholz

Das Linienbündel Diepholz-Nordost wird bislang zur Hälfte von Mittelständlern und zur anderen Hälfte von einem Kommunalunternehmen erbracht. Im Juni 2016 hat der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN) die Direktvergabe dieses Linienbündels zum 1. August 2018 an einen „internen Betreiber“ angekündigt gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 angekündigt. Jahrzehntelange Strukturen werden dadurch zerstört. Der Landkreis Diepholz hält nur 9 % der Anteile an dem Kommunalbetrieb. Die Mittelständler verlieren damit ihre Liniengenehmigungen und ihnen bleibt bestenfalls die Leistungserbringung als Subunternehmer.

Flensburg

Das 95 Jahre alte Busunternehmen AFAG (Allgemeine Flensburger Autobus-Gesellschaft) steht vor dem Aus. 2013 hatte die Stadt Flensburg alle Flensburger Buslinien in die Zuständigkeit der Stadtwerke-Tochter Aktiv-Bus übergeben. An die AFAG wurde die Bedienung ihrer (vormals eigenen) Linien als Subunternehmer übergeben. Diese Regelung läuft Ende 2017 aus. Die Bedienung als Subunternehmerleistung wurde europaweit ausgeschrieben und die AFAG hat diese Ausschreibung verloren.

Neumünster

Von 1956 bis 2014 wurde der Stadtverkehr durch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH) betrieben, seit 1981 gemeinsam mit den Stadtwerken Neumünster, die die Genehmigung hielten. Seit dem 01.01.2015 fährt die 2011

gegründete und im hundertprozentigen Eigentum der Stadt Neumünster stehende Stadtwerke Neumünster Verkehr GmbH den Stadtverkehr. Für die Jahre 2016 bis 2026 erhielt sie dafür durch die Stadt Neumünster eine direkte Betrauung. Der VHH-Betriebshof wurde an die Stadtwerke übergeben.

Osterholz

Im Landkreis Osterholz in Niedersachsen haben bislang private Unternehmen und das Busunternehmen von Ahrentschildt (100%iges Tochterunternehmen der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)) die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbracht. Die Liniengenehmigungen laufen zum Sommer 2017 aus.

Der Landkreis Osterholz hat sich mit 5 % des Stammkapitals (12.500 € (!)) am Busunternehmen von Ahrentschildt beteiligt und dieses hat nun die Verkehre im Wege der Direktvergabe an einen internen Betreiber erhalten. Der Rest wurde ausgeschrieben. Das 1947 gegründete private Busunternehmen Reisedienst Von Rahden hat alle seine Linien verloren (17 Busse).

Augsburg

Die Stadt Augsburg hat 2015 sämtliche Linien ohne Wettbewerb an ihre 100-prozentige Tochter Stadtwerke direkt vergeben. Diese hat anschließend im Wege der Subunternehmervergabe die privaten Regionallinien europaweit ausgeschrieben. Es wurde weder von der Möglichkeit der Direktvergabe an KMU Gebrauch gemacht, noch eine allgemeine Vorschrift erlassen, um eigenwirtschaftliche Anträge zu ermöglichen. Das über 100 Jahre alte Familienunternehmen Hörmann Reisen hat damit seine Verkehre verloren.

Von diesen Kommunalisierungstendenzen sind nicht nur private mittelständische Unternehmen, sondern auch bundesweit tätige Unternehmen betroffen. Diese haben sich erstmalig zu Wort gemeldet, um auf diese negative Entwicklung aufmerksam zu machen.

Das private Omnibusgewerbe und die vier großen bundesweit tätigen Busbetreiber möchten auf bestehende Missstände aufmerksam machen. Sollte die Politik keine Maßnahmen ergreifen, diese für private Unternehmen nachteilige Entwicklung zu stoppen, ist die Existenz der zurzeit noch im ÖPNV tätigen privaten Unternehmen in Deutschland erheblich gefährdet. Ohne privatwirtschaftliches Engagement und ohne Wettbewerb werden die Kosten des ÖPNV explodieren. Wir appellieren daher an die politisch Verantwortlichen, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um:

1. **Die Kommunalisierung im ÖPNV aufzuhalten.**
2. **Fairen Wettbewerb zu ermöglichen und nicht durch weitere und ausufernde Inhouse- und Direkt-Vergaben an kommunale Unternehmen zu erschweren.**
3. **Den im PBefG verankerten Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit „mit Leben zu füllen“ und dafür die zuständigen Behörden zu verpflichten, allgemeine Vorschriften zu erlassen.**
4. **Die ÖPNV-Gesetze der Länder nicht zur Kommunalisierung privater Verkehre zu missbrauchen.**



Kommunalisierungs-Tendenzen im ÖPNV stoppen – Soziale Marktwirtschaft erhalten!

Die private Busbranche (Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer bdo e.V.) sowie die 4 großen bundesweit tätigen Busbetreiber (DB Regio Bus, Rhenus Veniro, Transdev und Netinera) befürchten ihre sukzessive Verdrängung aus dem deutschen Markt aufgrund zunehmender Kommunalisierung des ÖPNV in Deutschland.

Hintergrund dieser Befürchtungen sind messbar ansteigende Kommunalisierungstendenzen, welche mit dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 begonnen haben und mit Inkrafttreten der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Januar 2013 noch mal verstärkt wurden. Systematisch werden Busverkehre im ÖPNV dem Gesamtmarkt in Deutschland entzogen, da sie mit Hilfe von Inhouse- und Direkt-Vergaben an kommunale Unternehmen gegeben werden.

Diese Form der kommunalen Marktabschottung und Verkleinerung des Gesamtmarktes wird weder den europäischen Rahmenbedingungen der EU-VO 1370/2007 noch den nationalen Rahmenbedingungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gerecht. Beide Regelungen beinhalten das verfassungsmäßig garantierte Subsidiaritätsprinzip, nach dem staatliches Handeln erst dann erfolgen darf, wenn der Markt keine Kapazitäten zur Verfügung stellt („Privat vor Staat“).

Dies offensichtlich völlig außer Acht lassend hebeln in Deutschland die für die Vergabe zuständigen Behörden die Grundprinzipien der Marktwirtschaft in weiten Teilen aus. Wie der u. a. Landkarte zu entnehmen ist, ist der Norden Deutschlands hiervon in weiten Teilen betroffen, in Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Thüringen sogar nahezu flächendeckend. Private Unternehmen werden aus ihren Personenbeförderungsgenehmigungen gedrängt, indem kommunale Direktvergaben ohne das hierfür notwendige öffentliche Verkehrsinteresse ausgeweitet werden. Diese Form der „Closed-Shop-Politik“ staatlichen Handelns ist keinesfalls mehr von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie des Grundgesetzes gedeckt. Bisher eigenwirtschaftlich (und damit den Steuerzahler entlastende) betriebene Verkehre werden offensichtlich aus „staatlichem Eigeninteresse“ und Machterhalt in die Gemeinwirtschaftlichkeit gedrängt. Die Lasten trägt der Steuerzahler. Die Existenz privatwirtschaftlich agierender Verkehrsunternehmen in Deutschland ist hierdurch gefährdet.

Änderungsvorschläge bdo:



1. Mittelstandsschutz durch den verpflichtenden Erlass allgemeiner Vorschriften

Das PBefG orientiert sich an den Vorgaben der EU-VO 1370/2007, die vorsieht, dass staatliches Handeln entsprechend dieser Verordnung nur dann erfolgen soll, wenn der Markt versagt. Daher sieht das PBefG mit seiner Regelung zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ausdrücklich ein Zwei-Stufen-Verhältnis vor, nachdem staatliches Handeln über den Weg der Gemeinwirtschaftlichkeit nur statthaft sein soll, wenn kein Unternehmen, unabhängig ob privat oder kommunal, sich in der Lage sieht, ein eigenwirtschaftliches Angebot abzugeben. Hierbei hat der Gesetzgeber durch die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Abs. 4 PBefG mit der Einbeziehung der allgemeinen Vorschrift unmissverständlich klargestellt, dass Ausgleichsleistungen über allgemeine Vorschriften neben den Beförderungserlösen zur Eigenwirtschaftlichkeit zählen. Hieraus folgt, dass in den Fällen, in denen die Beförderungserlöse aufgrund (sozial)politischer Tarifvorgaben nicht den tatsächlichen Marktpreisen entsprechen, allgemeine Vorschriften zu erlassen sind, um das politisch festgelegte Delta auszugleichen, wie es auch die EU-Verordnung 1370/2007 vorsieht. Diesen Grundsatz außer Acht lassend weigern sich vielerorts die zuständigen Behörden – die zumeist zugleich verantwortlich für das eigene kommunale Unternehmen sind – rechtswidrig die notwendigen allgemeinen Vorschriften zu erlassen. Diese Handhabung liegt aktuell in mindestens zwei Verfahren den Gerichten zur Überprüfung vor. Bis zu einer Entscheidung des Bundes-

verwaltungsgerichtes können bis zu fünf Jahre vergehen. Damit wird den privaten Unternehmen von vornherein die Möglichkeit genommen, die nach dem PBefG vorgesehenen eigenwirtschaftlichen Anträge zu stellen. Genehmigungswettbewerb nach PBefG ist damit ausgeschlossen. Bislang eigenwirtschaftlich durch Privatunternehmen erbrachte Verkehrsleistungen werden von den eigenen kommunalen Unternehmen ohne jeglichen Wettbewerb und damit zu Lasten des Steuerzahlers übernommen, trotz höherer Kosten.



Es ist daher eine rechtssichere Formulierung in das PBefG aufzunehmen, wonach bei politischen vorgegebenen Tarifabsenkungen allgemeine Vorschriften zu erlassen sind. (siehe auch Auslegung BMVI im sog. Ferlemann-Schreiben)

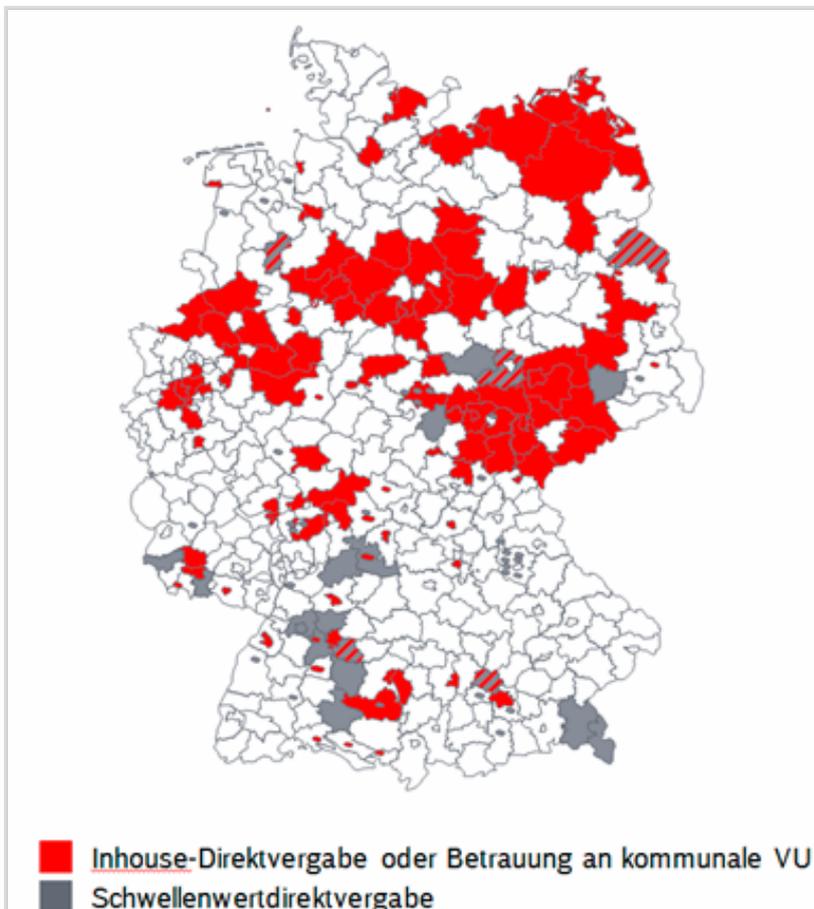
2. Mittelstandsschutz durch KMU Direktvergaben

Der Mittelstand ist die tragende Säule des ÖPNV. Kaum ein anderer EU Mitgliedstaat hat einen so mittelständisch geprägten ÖPNV, wie Deutschland mit seinen 3.759 mittelständischen Busunternehmen. Grundlage dieser erfolgreichen und nahezu einzigartigen mittelständischen Struktur in Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz mit seinem gewerberechtl. Ansatz des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung. Diesen gilt es zu erhalten und da, wo es notwendig ist auch zu verbessern. Die einschlägige VO (EG) Nr. 1370/2007 unterbreitet mindestens zwei Vorschläge zum Schutz mittelständischer Unternehmen. Dies ist zum einen der Erlass sog. allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 und zum anderen die mittelstandsfreundlichen Vergaben nach Artikel 5 Abs. 4 der VO (EG) Nr. 1370/2007. Fast 10 Jahre nach Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 werden diese Möglichkeiten nicht ausreichend zum Schutz des Mittelstandes genutzt.

Während kommunale Unternehmen unter das Dach der Direkt- und Inhouse-Vergaben schlüpfen und sich damit jeglichem Wettbewerb entziehen, werden kleine und mittlere Unternehmen gnadenlos in einen Preiswettbewerb geschickt. Nur 4 % aller Direktvergaben gehen an kleine und mittlere Unternehmen.



Der bdo fordert daher eine gesetzliche Verankerung von sog. KMU-Vergaben an kleine und mittlere Unternehmen, die dann zum Tragen kommen muss, wenn sich der Aufgabenträger gegen ein Wettbewerbsmodell entscheidet. Auf keinen Fall darf es in Zukunft so bleiben, dass kommunale Unternehmer flächendeckend Inhouse- und Direktvergaben erhalten und gleichzeitig die bisher eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen der privaten mittelständischen Unternehmen in einen ruinösen europaweiten Preiswettbewerb mit offenem Ausgang und bestenfalls Subunternehmerdasein überführen.



Übersicht der aktuell durchgeführten und im EU-Amtsblatt angekündigten Inhouse- und Direkt- Vergaben an kommunale Verkehrsunternehmen sowie Schwellenwert-Direktvergaben an kommunale und private Verkehrsunternehmen seit 2010 (Stand 30.9.2016)

3. Keine Kommunalisierung der § 45 a PBefG-Mittel durch die Länder

Der Bundesgesetzgeber hat mit § 8 Absatz 4 Satz 3 PBefG ausdrücklich von seinem Wahlrecht Gebrauch gemacht, die § 45 a PBefG-Mittel aus dem Vergaberegime der EU-VO 1370/2007 auszunehmen und so den Weg für den Genehmigungswettbewerb eröffnet. Seit Inkrafttreten des PBefG haben sich allerdings immer mehr Bundesländer von dieser bundesgesetzlichen Vorgabe gelöst und über die sog. Länderöffnungsklausel des § 64 a PBefG kommunale Strukturen zementiert, indem sie in ihren ÖPNV-Gesetzen eine „Vollkommunalisierung der Ausgleichszahlungen“ bereits verankert haben (u. a. Schleswig-Holstein, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen), bzw. beabsichtigen (aktuell Baden-Württemberg und Niedersachsen) zu verankern.

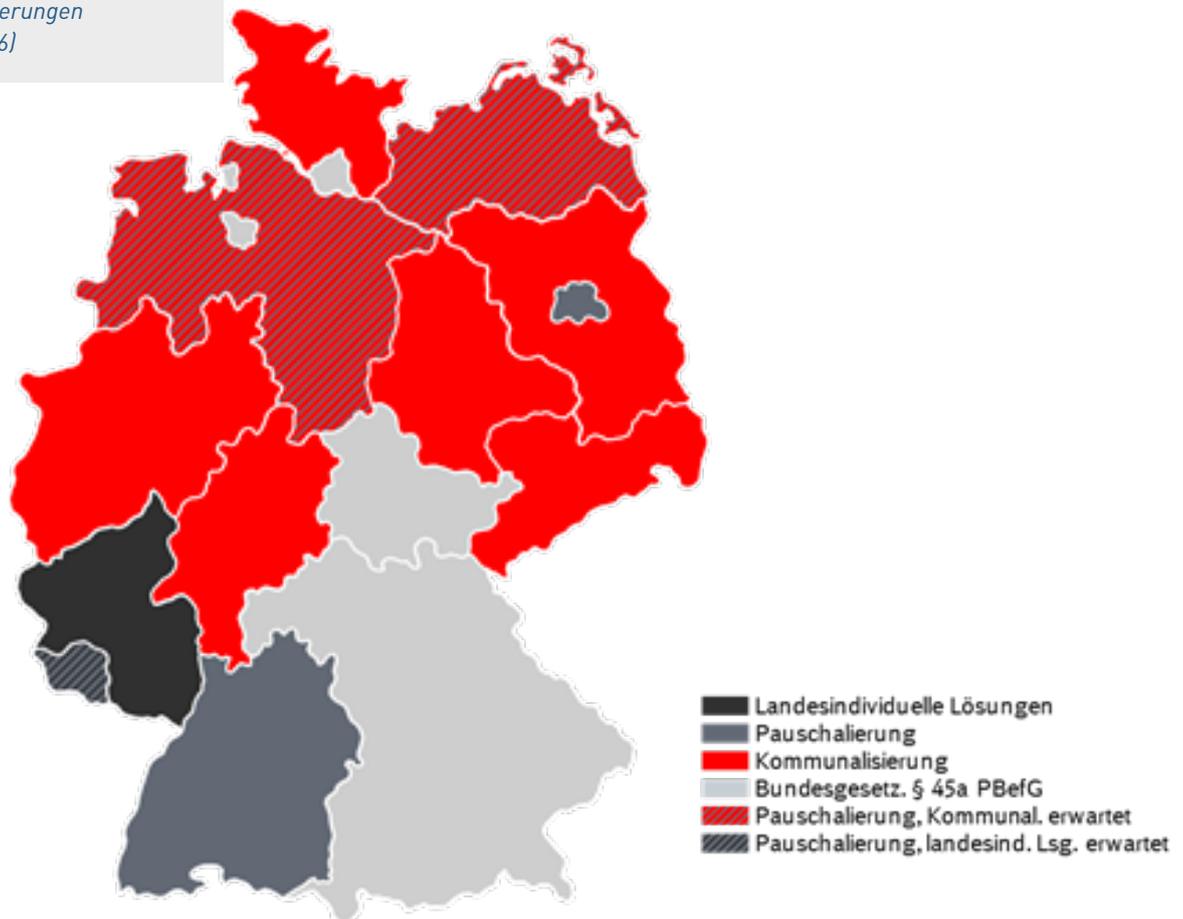
Hierdurch wird ebenfalls Genehmigungswettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre „im Keim erstickt“. Politischer Wille in diesen Ländern ist längst nicht mehr ein gewerberechtlicher Ansatz, nach dem auch private Unternehmen in Zukunft noch eine Chance auf ein Mitwirken im ÖPNV auf Augenhöhe haben sollen, sondern die dauerhafte Kommu-

nalisierung zu Lasten bestehender privater Strukturen. Besonders interessant ist hierbei, dass kommunale Unternehmen nach der Kommunalisierung der § 45 a PBefG-Mittel in erheblichem Umfang von Direktvergaben profitieren, die Verkehrsleistungen selbst allerdings in großem Umfang im Wettbewerb an private Unternehmen vergeben. Private Unternehmen werden infolge dieser Marktverdrängung entweder liquidiert oder zu Subunternehmern (Lohnkutscher) degradiert und geraten folglich zunehmend in die vertragliche Abhängigkeit kommunaler Unternehmen.



Es ist daher eine klare Regelung in das PBefG aufzunehmen, dass auch nach Anwendung von § 64 a PBefG der Unternehmeranspruch auf Ausgleich bestehen bleibt und dieser zwingend auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften zu erfolgen hat.

Übersicht Ausgleichsleistungen
Schülerbeförderungen
(Stand 1.8.2016)



Der Angriff auf die Eigenwirtschaftlichkeit

Obwohl die Wirklichkeit (wie dargelegt) eine andere ist, fordert der Deutsche Städtetag, die kommunalen Spitzenverbände, ver.di und der VDV bereits sehr medienwirksam eine Änderung des PBefG, um eine „Zwangsprivatisierung“ wie in Pforzheim zu verhindern. Die Süddeutsche Zeitung berichtete am 6. Oktober 2016, dass Bürgermeister in dem Beispiel Pforzheim „eine mögliche Blaupause einer kommunalen Privatisierungswelle“ sehen. Massive Unterstützung erfährt der Deutsche Städtetag von Ver.di, deren Organisationsgrad bekanntermaßen bei privaten mittelständischen Unternehmen nicht sehr hoch ist.

Das Land Niedersachsen hat ebenfalls angekündigt, eine PBefG-Änderung vorantreiben zu wollen. Es ist davon auszugehen, dass sich Nordrhein-Westfalen und andere Bundesländer anschließen werden.

Diese Vorstöße kommen zwar für den bdo nicht sehr überraschend, denn der Deutsche Städtetag hatte sich bis zum Schluss den Kompromissen um das PBefG im Jahre 2012 verschlossen und immer wieder seine Beschlüsse wiederholt, die Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG abzuschaffen. Der bdo sieht vor diesem Hintergrund durchaus Anpassungsbedarf beim PBefG, hält sich aber zum jetzigen Zeitpunkt an den Kompromiss aus 2012 gebunden. Eine erneute PBefG-Diskussion muss fair und offen auf Grundlage der Evaluation geführt werden.

Die vorliegenden Änderungsanträge kommen zur Unzeit. Der bdo appelliert daher eindringlich an Bund und Länder, den PBefG-Kompromiss nicht in einem „Hau-Ruck-Verfahren“ aufzukündigen, sondern alle Beteiligten an einen Tisch zu holen.



Folgende wesentliche Änderungen des PBefG werden hierbei von o.g. Gruppen gefordert:

1 Die Möglichkeit für Aufgabenträger, sowohl die Anwendung von Entgeltregelungen einschlägiger Tarifverträge sowie den Übergang der Beschäftigten zu den bisherigen Bedingungen im Falle eines Betreiberwechsels sowie die Festlegung weiterer sozialer Standards.

bdo

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 lässt in Artikel 4 Absätze 5 und 6 schon jetzt eine solche Regelung zu. Zusätzlich obliegt es den Bundesländern, entsprechende Regelungen zu treffen. Hier von haben die meisten Bundesländer bereits im Rahmen ihrer ÖPNV Gesetze sowie mit den entsprechenden Tarifreuegesetzen und allgemein Verbindlichkeitserklärungen Gebrauch gemacht. Arbeits- und sozialrechtliche Regelungen gehören auch gesetzesdogmatisch nicht in das PBefG als Ausfluss des Gewerberechts. Zudem sind entsprechende Vorstöße der Länder bereits im Rahmen des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes mit großer Mehrheit abgelehnt worden. Der bdo kann nicht nachvollziehen, dass diese demokratisch getroffene Entscheidung nicht anerkannt, sondern erneut in Frage gestellt wird.



2 Eine Änderung des § 13 Abs. 2a Satz 4 PBefG. Hier soll das Wort „grundsätzlich“ durch „insbesondere“ ausgewechselt werden. Als Begründung wird angegeben, dass diese Änderung der Klarstellung und Rechtssicherheit dienen soll.

bdo Hierbei handelt es sich keinesfalls um eine „minimalinvasive“ Änderung (VDV Argumentation). § 13 Abs. 2a Satz 4 ist die zentrale Regelung im PBefG, die den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit in der Praxis sicherstellt. Im Rahmen der letzten Novelle fand die intensivste Auseinandersetzung zwischen den Beteiligten genau hier statt. Jedes einzelne Wort wurde intensiv diskutiert und verhandelt. Der bdo hat den Kompromiss im Jahre 2012 nur mitgetragen, weil durch das Wort „grundsätzlich“ eine abschließende Regelung getroffen wurde und damit die sog. Kernanforderungen definiert wurden. Hierdurch ist gerade für die Genehmigungsbehörde abschließend und klar geregelt, welche eigenwirtschaftlichen Anträge abzulehnen oder stattzugeben sind. Durch das Wort „insbesondere“ würde einerseits der Spielraum für Aufgabenträger grenzenlos erweitert, eigenwirtschaftliche Verkehre abzulehnen. Andererseits würde der Verzicht auf Kernanforderungen zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen. Die behauptete Klarstellung kann durch diese Änderung in keinem Fall erreicht werden. Das Gegenteil ist der Fall.

3 Anforderungen an den Nachweis der Kostendeckung bei der Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Hier soll ein intensiver und detaillierter Nachweis, dass die beantragte Verkehrsleistung kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung erbracht werden kann über die Vorlage vollständiger und prüffähiger Kalkulationen, in der alle Aufwands- und Ertragspositionen nachvollziehbar dargelegt werden erfolgen.

bdo Die Gerichte (zuletzt BVerwaltungsG 24.10.2013 (3 C 26/12)) haben hierüber bereits rechtskräftig entschieden. Die Genehmigungsbehörden sind aufgrund der Rechtsprechung schon heute daran gehalten, Überprüfungen der Kostendeckung im Rahmen ihrer Ermessensentscheidung vorzunehmen. Weiter gehende Regelungen sind daher überflüssig und führen zu weiterer Bürokratisierung, die gerade kleine und mittlere Unternehmen schädigen würden. Sie sind zudem aus datenschutzrechtlichen Gründen abzulehnen und stellen einen Eingriff in die Gewerbe-freiheit dar.

Auch sind in der Praxis keine Fälle bekannt, die ein gesetzgeberisches Tätigwerden in dieser Dimension verhältnismäßig erscheinen lassen. Gerade mittelständische Unternehmen, die zumeist eine persönliche Haftung des Unternehmers mit sich bringen, werden ihre eigenwirtschaftlichen Anträge so kalkulieren, dass sie auch über den gesamten Genehmigungszeitraum erbracht werden können. Im Übrigen müssten die erhöhten Anforderungen an den Nachweis auch bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. So sind im Bereich des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sehr wohl Fälle bekannt, in denen Direktvergaben an interne Betreiber (Gera u.a.) dem Steuerzahler schwer zu schaffen machen. Auch bei Wettbewerbsausschreibungen sind zahlreiche Beispiele bekannt (aktuell Celle) in denen nach Zuschlagserteilung „nachgebessert werden musste“.

Herausgeber:
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
Reinhardtstr. 25
10117 Berlin

info@bdo.org
www.bdo.org

Redaktion & Text:
Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Layout & Gestaltung:
Reiner Strauch
reiner.strauch@bdo.org

in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, potter.ag

Bildnachweis:
· MAN & NEOPLAN – MAN Truck &
Bus Deutschland GmbH
· MERCEDES BENZ – Daimler Buses
EvoBus GmbH
· SCANIA Deutschland GmbH
· bdo

Offizielle Förderer des bdo

Premiumpartner

 KRAVAG

 MAN  NEOPLAN



Mercedes-Benz

 SETRA

Partner

 SCANIA