

COM-3/041

Brüssel, den 25. April 2001

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses der Regionen

vom 4. April 2001

zu dem

**“Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über Maßnahmen der Mitgliedstaaten
im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes
und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr
auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen”
(KOM (2000) 7 endg. - 2000/0212 (COD))**

Der Ausschuss der Regionen,

GESTÜTZT auf den “Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen”

(KOM(2000) 7 endg. - 2000/0212 (COD));

AUFGRUND des Beschlusses des Rates vom 20. Oktober 2000, den Ausschuss gemäß Artikel 265 Absatz 1 und Artikel 71 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu ersuchen;

AUFGRUND des Beschlusses des Präsidiums vom 2. Juli 1999, die Fachkommission 3 “Transeuropäische Netze, Verkehr, Informationsgesellschaft” mit der Erarbeitung der diesbezüglichen Stellungnahme zu befassen;

GESTÜTZT auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt (vorgelegt von der Kommission)

(KOM(2000) 5 endg. - 2000/0023 (COD));

GESTÜTZT auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen zu der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Wirtschafts- und Sozialausschuss: "Die Entwicklung des Bürgernetzes: Warum ein attraktiver lokaler und regionaler Personenverkehr wichtig ist, und wie die Europäische Kommission zu seiner Schaffung beiträgt"

(KOM(1998) 431 endg. - CdR 436/98 fin)¹;

GESTÜTZT auf den von der Fachkommission 3 am 7. Februar 2001 angenommenen Stellungnahmeentwurf

(CdR 292/2000 rev. 2)

(Berichterstatter: Herr SUYKERBUYK, B/PPE);

verabschiedete auf seiner 38. Plenartagung am 4./5. April 2001 (Sitzung vom 4. April) folgende Stellungnahme:

*

* *

Der Ausschuss der Regionen

1. stellt fest, dass der Verordnungsvorschlag bezweckt, die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu modernisieren, um in einem liberalisierten Markt zu einem Verfahren für die Benennung von Betreibern auf der Basis eines regulierten Wettbewerbs zu gelangen, dergestalt dass auch im öffentlichen Personenverkehr die in anderen Bereichen bereits verwirklichte Dienstleistungsfreiheit gegeben ist.
2. ist der Auffassung, dass die Aufgabe der Verkehrspolitik darin besteht, die einschlägigen gesellschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sie den Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Der Sicherstellung und dem weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsangebote kommt dabei besondere Bedeutung zu.
3. befürwortet die Zielsetzung der Verordnung und hält es für ein zukunftsweisendes Konzept, wenn sich ein Markt etabliert, auf dem eine Vielzahl von Anbietern - unter Wahrung mittelständischer Strukturen - im Wettbewerb ein qualitativ hochwertiges Angebot zu einem angemessenen Preis sicherstellt. Eine solche Konzeption eröffnet auch die Möglichkeit, den Einsatz öffentlicher Mittel wirtschaftlicher zu gestalten. Außerdem ist er der Auffassung, dass marktwirtschaftliche Strukturen auf dem Verkehrssektor allerdings die Gefahr eines reinen Preiswettbewerbs bergen können. Dieser kann sich qualitätsmindernd auswirken, zu Lohn- und Sozialdumping sowie - im Grenzfall - zur Bildung neuer Monopole führen. Daher sind gesetzliche Regelungen zu schaffen, die faire Wettbewerbsbedingungen sichern, mittelständische Anbieterstrukturen fördern und erreichte Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards

bewahren.

4. stellt fest, dass eine gute Organisation der öffentlichen Versorgung im Bereich des Personenverkehrs ein wichtiges Instrument der Politik der regionalen und lokalen Verwaltungen auf diesem Gebiet ist; er weist ferner darauf hin, dass der ÖPNV dem Bereich der Daseinsvorsorge zuzurechnen ist und daher der Universaldienstverpflichtung zuzuordnen ist: Die Gewährleistung des ÖPNV ist eine Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung und darf damit nicht vollständig dem freien Spiel der Marktkräfte überlassen werden.
 1. stellt fest, dass ein leistungsfähiges Angebot im Bereich des öffentlichen Personen-Nahverkehrs Einfluss auf die Lebensqualität hat. Somit muss jede Region für ihr jeweiliges Gebiet selbst darauf Einfluss nehmen können; stellt fest, dass sich der Verordnungsentwurf zu Recht auf den gesamten Bereich der öffentlichen Verkehrsleistungen bezieht. Der Geltungsbereich schließt damit auch den Schienenpersonenfernverkehr mit ein.
 2. stellt fest, dass vor allem in den Städten, aber auch in allen anderen Gemeinden ein gut ausgebautes öffentliches Personenverkehrssystem zu einer besseren Lebensqualität, und vor allem zu weniger Verkehrsstaus beiträgt.
 3. hält fest, dass paraöffentliche Verkehre (Anrufsammeltaxis, Rufbus etc.) in ländlichen Räumen bzw. In Schwachlastzeiten ein hervorragendes Mittel sein können, ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten.
 4. stellt fest, dass auf regionaler wie auf lokaler Ebene der öffentliche Personenverkehr eine größere Mobilität gestattet, weist aber nachdrücklich darauf hin, dass für die bevölkerungsschwächeren Regionen ernsthaft etwas getan werden muss, damit den Bewohnern der ländlichen Gebiete die gleiche Mobilität ermöglicht wird wie allen anderen.
 5. stellt unter dem ökologischen Aspekt fest, dass diese Art der Mobilität weniger umweltbelastend ist.
2. fordert die Europäische Kommission auf, in ihrem Verordnungsvorschlag den Subsidiaritätsaspekt gebührend zu berücksichtigen. Richtigerweise legt der Verordnungsvorschlag keine Zielvorgaben für die ÖV-Dienstleistung fest und gibt auch nicht vor, welche institutionellen Strukturen die Mitgliedstaaten schaffen müssen. Der Mechanismus der öffentlichen Ausschreibung ist wirklich ein geeignetes Instrument, das die Erzielung von kostenmäßigen Wettbewerbsvorteilen gestattet, ohne dass die Daseinsvorsorge Schaden nimmt. Der Ausschuss der Regionen weist darauf hin, dass Chancengleichheit in einem durch Wettbewerb geöffneten Markt nur gegeben ist, wenn die Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer gleich sind. Für die zuständigen Behörden muss es zumindest die Möglichkeit einer Ausnahme von der Ausschreibungspflicht für integrierte Verkehre geben, um gewachsene Verbundstrukturen nicht zu gefährden. Die Ausnahmemöglichkeit in Artikel 7 Abs. 1, 2, 4 ist insoweit auszuweiten, als auf die Integrations- und nicht auf die Betreiberfunktion abzustellen ist.
 1. äußert den Wunsch, dass die Europäische Kommission die verschiedenen verwaltungsmäßigen Entscheidungsebenen der Mitgliedstaaten berücksichtigt und auf die Rolle der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften im Verordnungsvorschlag und auch in dessen Titel Bezug nimmt.
 2. macht die Europäische Kommission darauf aufmerksam, dass die lokalen und

regionalen Gebietskörperschaften innerhalb ihres jeweiligen Mitgliedstaats einen wichtigen Auftrag im Verkehrsbereich haben. Der öffentliche Personentransport muss in seinen Anwendungsformen sich u.a. auch in die allgemeinen raumordnungspolitischen Zielsetzungen einfügen. Dies gilt für die Streckenführungen, sowohl für alte wie für neue Strecken, die Weichen, Haltestellen, Bahnsteige, Bahnhöfe und dergleichen. Das in der Verordnung vorgesehene Verfahren muss so ausgestaltet werden, dass die Anhörung der lokalen und regionalen Verwaltungen gewährleistet ist.

3. fordert, dass mitgliedstaatliche Ausgleichszahlungen für die Aufteilungen der öffentlichen Verkehrs-Dienstleistungen auf verschiedene Regionen sowie für Investitionskosten nach objektiven und transparenten Kriterien vorgenommen werden.
4. fordert die Europäische Kommission auf, die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge unter der Voraussetzung zu verlängern, dass die Betreiber spezielle Sicherheitsinvestitionen tätigen.
5. stellt zu seiner Zufriedenheit fest, dass der Verordnungsentwurf sich ausdrücklich für die Bereithaltung öffentlicher Verkehrsdienste eines entsprechenden Qualitätsniveaus ausspricht. Es ist nur zu begrüßen, dass so viel Wert auf qualitätsmäßig anspruchsvolle Dienstleistungen gelegt wird. Wenn ein Mindestmaß an Mobilität für jeden Bürger zum Grundsatz erhoben wird, muss die Qualität das zentrale Anliegen sein. Das Mindestmaß an Mobilität erfordert auch, dass dem Bürger ein Mindestangebot im öffentlichen Verkehr, und zwar in zeitlicher Hinsicht, zur Verfügung steht. Um den lokalen bzw. regionalen Bedürfnissen Rechnung tragen zu können, sollten die Vergabekriterien in Artikel 4 - wie das bei den allgemeinen Ausschreibungsrichtlinien der Fall ist - lediglich als Richtschnur dienen, aber nicht bindend sein.
 1. stellt fest, dass beim Verkehrsangebot drei großen Kategorien von Fahrgästen Rechnung getragen werden muss: den Berufspendlern, den Touristen und der großen Gruppe von Benutzern, die aufgrund einer Behinderung, aus finanziellen Gründen oder aufgrund ihrer Jugend bzw. ihres Alters, auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind.
 2. ist der Auffassung, dass die Verkehrsdienstleistungen in einen Rahmen von Rechten und Pflichten eingebettet sein müssen: einerseits gibt es ein Dienstleistungsentgelt, das in Form eines Beförderungstarifs klar ausgedrückt wird, und zum anderen die Verpflichtung des Dienstleistungsanbieters, und zwar die Verpflichtung zur Herbeiführung des Dienstleistungsergebnisses.
 3. plädiert dafür, dass die Bedürfnisse bestimmter Kategorien von Fahrgästen, wie etwa alte Menschen oder Behinderte, besonders berücksichtigt werden.
6. Es ist nur zu begrüßen, dass die Verordnung auch die Arbeitnehmer in die Überlegungen einbezieht, da die Kündigung eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit einem Betreiberwechsel einhergehen kann. Gleichwohl ist dem Unterschied zwischen der Aufrechterhaltung der bestehenden Arbeitsbedingungen und der Kündigung eines Vertrags Rechnung zu tragen. Die Verordnung muss gewährleisten, dass die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz nicht verlieren und lediglich die Arbeitsbedingungen, das Qualitätsniveau und die Sozialvorschriften im Bedarfsfalle angepasst werden. So ist eine rechtliche Grundlage zu schaffen, die vorsieht, dass in Ausschreibungen auch arbeits- und sozialrechtliche Kriterien einzubeziehen sind.
7. möchte die Kommission auffordern, Artikel 4 der Verordnung im Sinne der nachstehenden Vorschläge abzuändern:

- Die Informationen über den Fahrplan, Anschlussverbindungen usw. müssen klar und deutlich, unentgeltlich und für alle Reisenden zugänglich sein, und die Betreiber müssen ihren diesbezüglichen Dienst am Bürger verbessern.
 - Den Reisenden muss eine entsprechend gesicherte Umgebung (Beleuchtung, Aufsichtspersonal usw.) geboten werden, und zwar nicht nur im Verkehrsmittel selbst, sondern auch bei der äußeren Transportinfrastruktur, d.h. auf den Bahnsteigen, an den Bushaltestellen usw.
 - Bei Verspätungen muss systematisch eine Rückerstattung erfolgen.
 - Der Fahrgast hat einen Anspruch auf einen angemessenen Beförderungskomfort in Bezug auf Sitzplätze, Raum für Gepäckunterbringung und nach Maßgabe der Fahrstreckenlänge auf sanitäre Anlagen.
8. Art. 1 ist dahingehend klarzustellen, dass der Verordnungsentwurf für den gesamten ÖPNV (Schienen- und Landverkehr) gilt.
9. möchte die Kommission auffordern, Artikel 3 lit. d wie folgt neu zu fassen:
- "Integrierte Dienste" sind Bus-, Schienen- und Seilbahnverkehr, die in einem Verbundsystem erbracht werden, in dem ein Fahrplan, ein Tarif und ein Fahrschein gelten.
10. möchte die Kommission auffordern, Artikel 4 Absatz 1 wie folgt zu ergänzen:
- ... indem sie öffentliche Dienstleistungsaufträge gem. Abschnitt 3 vergeben, Mindestkriterien für den ÖPNV gem. Abschnitt 4 festlegen und durch Auferlegung entsprechender Normen einen qualitativ hochwertigen ÖPNV gewährleisten.
11. möchte die Kommission auffordern, Artikel 6 lit. c wie folgt zu ändern:
- "Die Aufträge sind befristet und ihre Laufzeit orientiert sich am Durchschnittswert des betriebswirtschaftlichen Abschreibungszeitraums der eingesetzten Betriebsmittel."
12. möchte die Kommission auffordern, Artikel 10 a) der Verordnung wie folgt zu ergänzen:
- "Als Mindestkriterium sollten allgemeine, für die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs begünstigende Fahrkartenarten in begrenzten Gebieten gefördert werden können."

13. ersucht die Kommission, anstatt dem in Artikel 10 b vorgesehenen System ein anderes System für die Festsetzung des Ausgleichsbetrags auszuarbeiten, um zu verhindern, dass besondere Beförderungsleistungen unmöglich werden.

13.a) Ersucht die Kommission, in Art. 12 die Möglichkeit der Auferlegung von Verkehrsleistungen durch die zuständigen Behörden vorzusehen, allerdings nur in Notfällen, wenn kein Betreiber zu finden ist, und auch nur als Übergangslösung, um die Kontinuität des öffentlichen Verkehrsdienstes zu gewährleisten.

13.b) Ersucht die Kommission, die Transparenzvorschriften in Art. 7 Abs. 3 und insbesondere in Art. 13 im Sinne einer Abwägung der damit verbundenen Kosten und des davon zu erwartenden Nutzen für die zuständigen Behörden auf ein für die zuständigen Behörden praktikables Maß zu reduzieren.

14. möchte die Kommission auffordern, die Übergangsvorschrift gem. Artikel 17 Absatz 1 auf 8 Jahre zu verlängern.
15. ist der Auffassung, dass auf jeden Fall die Modalitäten und Voraussetzungen festgelegt werden müssen, die auch in ländlichen und abgelegenen Gebieten quantitativ und qualitativ angemessene sowie sachgerechte Verkehrsdienste gewährleisten, damit die örtliche Bevölkerung nicht abwandert und ihre Wirtschaftstätigkeit nicht verlagert wird;
16. hofft, dass die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften eine Politik betreiben werden, die einen integrierten Ansatz auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs ermöglicht, das vor allem in der Preis- und Fahrplangestaltung seinen Ausdruck findet; insbesondere die städtischen Gebiete benötigen ein integriertes System mit einem einheitlichen Fahrplan, Tarif und Fahrausweis, was jedoch in keiner Weise in Abrede stellt, dass auch in ländlichen Gebieten ein integrierter Ansatz erforderlich ist.
17. stellt fest, dass der Verordnungsentwurf einmal mehr zahlreiche Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission enthält. Diese erfordern einen hohen bürokratischen Aufwand sowohl in den nationalen Verwaltungen als auch in der mit der Auswertung befassten EU-Verwaltung. Daher erscheint es ausreichend, wenn die konkrete Marktbeobachtung im wesentlichen den nationalen Stellen überlassen bleibt und die Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission auf ein Mindestmaß verringert wird.
18. ersucht die Kommission, die in der Verordnung vorgesehene Berechnungsmethode im Anhang 1 durch eine praktisch anwendbarere und nachvollziehbare zu ersetzen.

Brüssel, den 4. April 2001

Der Präsident

Der Generalsekretär

des Ausschusses der Regionen

des Ausschusses der Regionen

Jos CHABERT

Vincenzo FALCONE

¹ ABl. C 198 vom 14.07.1999, S. 8.

--

CdR 292/2000 (NL) CD/el

CdR 292/2000 fin (NL/FR) CD/hi