

Dr. Michael Winnes

Linienbündelung im ländlichen Raum

Tagung: Nahverkehr im ländlichen Raum

23./24. April 2009

Kirchheimbolanden



Einfach ankommen.

Ausgangslage im VRN

- Genehmigungswettbewerb durch Konkurrenzanträge der Unternehmen führte zu Rosinenpickerei.
- Finanzierungsregelungen wurden durch Wettbewerber gerichtlich und vor der Kommission angegriffen.
- Die Politik will nicht mehr nur bezahlen, ohne Einfluss auf den ÖPNV zu haben.
- Die neue VO 1370/07 führt im Grundsatz zur Vergabepflicht im ÖPNV.

Risikoanalyse des VRN

Eine kurzfristig umzusetzende Pflicht zu Wettbewerbsverfahren ohne harmonisierte Genehmigungslaufzeiten führt zu:

- ▶ der Zerschlagung bestehender betrieblicher Einheiten und damit unwirtschaftlichen Ergebnissen
- ▶ einer Vielzahl von Verfahren und damit hohem Verwaltungsaufwand

Ziel der Linienbündelung im VRN

Geordneter Übergang in den Wettbewerb:

- Linienbündelung als wirtschaftlich und verkehrlich vernünftige Vergabegrundlage
- Unterbindung der Rosinenpickerei im Genehmigungswettbewerb
- Sicherstellung der Finanzierung in der Harmonisierungsphase der Bündel

Ziele:

- Die Aufgabenträger können Vergaben auf Grundlage von Bündeln durchführen.
- Die Unternehmen kennen früh die künftigen Strukturen.

Rechtsfragen bei der Linienbündelung

Amtliche Begründung zu § 9 Abs. 2 PBefG

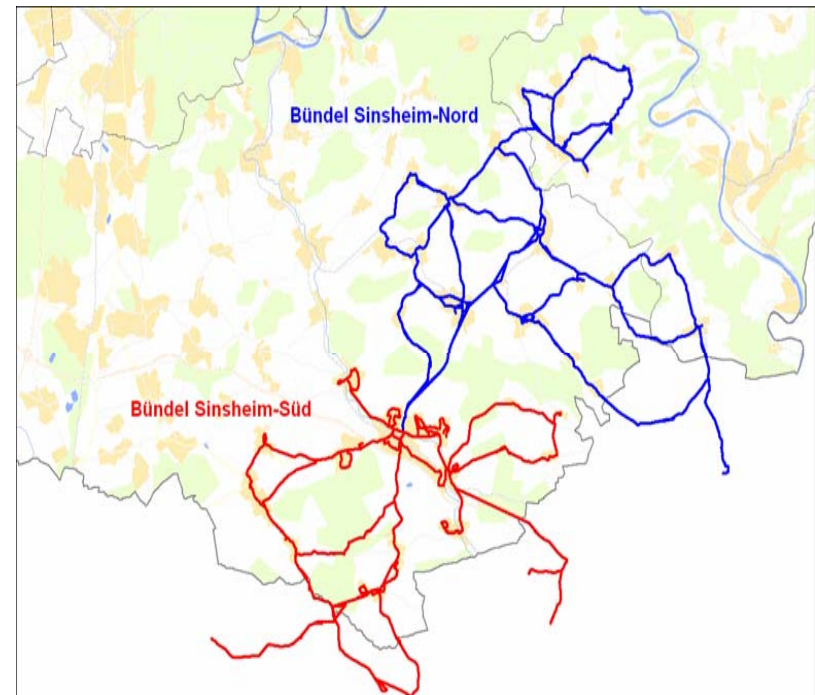
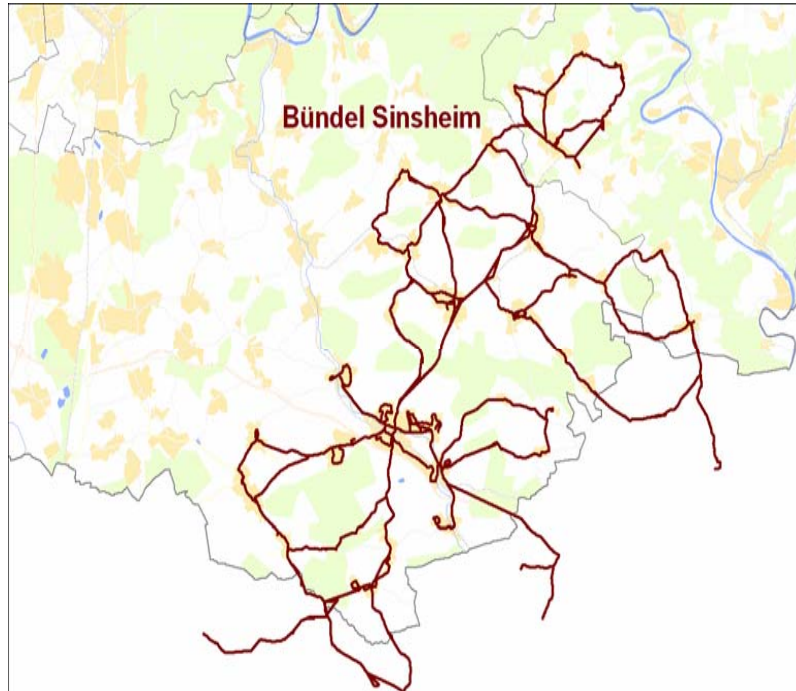
Ziele der Linienbündelung:

- ▶ Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten von Linienverkehrsgenehmigungen
- ▶ gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre
- ▶ erleichtertes und rationelleres Genehmigungsverfahren

Bündelungskriterien im VRN

- ▶ optimierter linienübergreifender Fahrzeugeinsatz
- ▶ „mittelstandsfreundliche“ Betriebsgröße
- ▶ einheitliche Qualitätsanforderungen
- ▶ Anzahl der beteiligten Finanziers
- ▶ Diskriminierungsfreiheit

Kernfrage Bündelgröße



Optionen für Teillose/Bündelgrößen

- ▶ Zwei parallele Bündel mit gleicher Vertragslaufzeit werden gemeinsam ausgeschrieben, aber getrennt genehmigt.
- ▶ Ein Bündel wird in zwei Lose geteilt ausgeschrieben. Bei getrenntem Zuschlag Zwang zur Gemeinschaftskonzession oder zwei getrennte Genehmigungen (= faktische Teilung des Bündels)

Erste Erfahrungen im VRN

- Nach der Vergabe der ersten Bündel gab es keine neuen Gerichtsverfahren mehr.
- Die Rosinenpickerei durch Konkurrenzanträge wurde wieder eingestellt.
- Die Bündelung wird von allen Unternehmen akzeptiert.
- An den wettbewerblichen Verfahren nehmen fast ausschließlich Verbundunternehmen teil.
- Bei Bündeln unter 1 Mio. Fahrplankilometer haben die privaten Mittelständler eine sehr gute Ausgangsposition.

Erste Erfahrungen im VRN

- Entscheidend für den Erhalt der örtlichen Unternehmenslandschaft ist das Vergabekonzept und die Bündelgröße.
- Nettovergaben liegen im Interesse der örtlichen Unternehmen.
- Unternehmerischer Gestaltungsspielraum durch Nebenangebote für das Fahrplankonzept bietet den örtlichen Unternehmen Vorteile.
- Die Qualitätswertung ist ein wichtiger Baustein, um örtliches Know-How zu honorieren.
- Alle Vergaben haben zu einem erweiterten Fahrplanangebot bei höherer Qualität gesorgt.

Fazit

- Die Linienbündelung ist die Grundlage für eine geordnete Marktöffnung.
- Die Linienbündelung schützt die örtlichen Unternehmen vor unkontrolliertem Wettbewerb durch Konkurrenten.
- Private Mittelständler haben gute Ausgangschancen, wenn neben einer kleinräumigen Bündelung die Vergabestrukturen unternehmerische Kreativität zulassen.
- Die Vergabe von Linienbündeln ermöglicht erhebliche Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste.

Tagung
„Nahverkehr im ländlichen Raum“
23./ 24.04.09

Kirchheimbolanden

Rechtliche Rahmenbedingungen der Linienbündelung



Dr. Michael Winnes