



Herrn
Oberbürgermeister
Uwe Richrath
Friedrich-Ebert-Platz 1

51373 Leverkusen

28. April 2016

Resolution

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bitte setzen Sie die nachfolgende Resolution auf die Tagesordnung der nächsten Ratssitzung am 2. Mai 2016.

1. Der Rat der Stadt Leverkusen bekennt sich zu seinem kommunalen Verkehrsunternehmen Wupper-Sieg AG (wupsi) und bekräftigt nochmals, die beabsichtigte Direktvergabe umsetzen zu wollen. Dieses Bekenntnis erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der ausgesprochen guten wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der wupsi sowie der hohen Kundenzufriedenheit. Aufgrund der umfangreichen Herausforderungen hinsichtlich der Verkehrssituation in Leverkusen muss der Einfluss der Stadt auf die Steuerung und Weiterentwicklung des ÖPNV gewährleistet bleiben.
2. Der Rat fordert die Verwaltung und die für Leverkusen zuständigen Bundestagsabgeordneten auf, darauf hinzuwirken, dass im Rahmen der anstehenden Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit gestrichen wird.
3. Der Rat fordert die Verwaltung und die für Leverkusen zuständigen Landtagsabgeordneten auf, im Rahmen der anstehenden Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NRW eine Modifizierung des § 11a herbeizuführen. Den Kommunen soll künftig ein Wahlrecht eingeräumt werden, die Fördermittel für den Ausbildungsverkehr über eine allgemeine Vorschrift oder über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben.
4. Der Deutsche Städtetag wird dazu aufgefordert, die Interessen der Kommunen im Rahmen der Änderungsverfahren des PBefG und des ÖPNV-Gesetzes NRW einzubringen.

Begründung:

Durch die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 wurde den Kommunen die Möglichkeit genommen, frei über die Vergabe des ÖPNV zu entscheiden. So muss trotz der Entscheidung einer Kommune zur Direktvergabe an das eigene Tochterunternehmen ein eigenwirtschaftlicher Antrag eines privaten Unternehmens von der Bezirksregierung vorrangig genehmigt werden, wenn er die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt.

Bei einer Übernahme des ÖPNV durch private Betreiber besteht die große Gefahr, dass eigenwirtschaftliche Unternehmen aufgrund der Gewinnoptimierung dazu neigen, niedrigere Löhne bis runter zum Mindestlohn zu zahlen. Dies ist möglich, da Betreiber von eigenwirtschaftlichen Verkehren nicht an das Tariftreuegesetz gebunden sind. Dies würde für viele Angestellte ein Lohndumping bedeuten, das es zu verhindern gilt.

Seit dem vergangenen Jahr sind erstmals bundesweit eigenwirtschaftliche Anträge privater Anbieter für städtische ÖPNV-Verkehre zu verzeichnen, die auf die Übernahme von Bestandsverkehren kommunaler Unternehmen abzielen. Aktuell muss das kommunale Verkehrsunternehmen in Pforzheim aufgrund eines eigenwirtschaftlichen Antrages abgewickelt werden. Mittlerweile sind bundesweit weitere Fälle bekannt, bei denen kommunale Verkehrsunternehmen im Rahmen der Genehmigungsverfahren des PBefG um ihre Existenz kämpfen müssen. Mit dem eigenwirtschaftlichen Antrag der Firma Wiedenhoff für das gesamte Verkehrsnetz der wupsi ist dieser Fall nun auch in NRW zum ersten Mal eingetroffen. Dies ist insofern bemerkenswert, als dass das private mittelständische Verkehrsunternehmen Wiedenhoff bislang für seine eigene Verkehrsleistung selbst hohe Zuschüsse von den Aufgabenträgern erhalten hatte. Weitere eigenwirtschaftliche Anträge zur Übernahme bislang kommunal erbrachter städtischer ÖPNV-Verkehre sind – auch in NRW – mit Sicherheit zu erwarten.

Die wupsi hat in den vergangenen Jahren erfolgreich eine enorme Restrukturierung vollzogen, um die Wettbewerbsfähigkeit auf dem Niveau privater Wettbewerber zu erlangen. Die aktuellen Zahlen verdeutlichen, dass die wupsi zu einem der besten Verkehrsunternehmen auf Bundesebene zählt. In den vergangenen Jahren hat die wupsi etwa pro Fahrplankilometer geringere Zuschusszahlungen erhalten als das private Unternehmen Wiedenhoff. Aufgrund der hohen Effizienz der wupsi ist es daher nicht vorstellbar, dass das Unternehmen Wiedenhoff die gesamte wupsi-Leistung künftig ohne Zuschüsse anbieten kann.

Sollte die Bezirksregierung Köln sich trotz aller Bedenken für den Antrag der Firma Wiedenhoff entscheiden, so wären die Konsequenzen für die Stadt Leverkusen dramatisch. Aufgrund des Leistungsverlustes würde der wupsi die Geschäftsgrundlage entzogen, sodass das Unternehmen abgewickelt werden müsste. Neben den Sozialplankosten müssten zur Ablösung der tariflichen Altersversorgung Beträge im zweistelligen Millionenbereich bereitgestellt werden.

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass Wiedenhoff sich von den nicht lukrativen Konzessionen wieder entbinden lassen wird, wenn das Unternehmen feststellt, dass eine Erbringung der Leistung ohne Zahlung von Zuschüssen nicht möglich ist. Dieses „Rosinenpicken“ wird dazu führen, dass die Gewinne privatisiert und die Defizite kommunalisiert werden. Daher muss die Kommune mittelfristig mit erheblichen Kosten rechnen, um die Erbringung der Verkehrsleistung zu sichern.

Die verkehrspolitisch gravierendsten Auswirkungen entstehen jedoch durch den völligen Steuerungsverlust der Kommune für ihren städtischen ÖPNV während der zehnjährigen Genehmigungszeit des eigenwirtschaftlichen Genehmigungsinhabers. Das PBefG gibt den Kommunen

keine praktikable Handhabe, den eigenwirtschaftlichen Verkehr während dieser Laufzeit an sich ändernde verkehrliche Bedürfnisse anzupassen.

Damit die kommunale Politik in Zukunft ihre Handlungsfähigkeit nicht verliert und auch weiterhin ihre Entscheidungsgewalt behält, muss auf Bundesebene darauf hingewirkt werden, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im PBefG gestrichen wird. Damit würde dann auch wieder dem politischen Willen des Europäischen Parlaments entsprochen, welches mit dem Erlass der EU-Verordnung 1370/2007 die politische Entscheidungsautonomie für den ÖPNV der lokalen Ebene zugewiesen hat. Der Bundesgesetzgeber hat dieses politische Postulat der EU im PBefG mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit national wieder eingeschränkt.

Daneben kann auf Landesebene die Gefahr eigenwirtschaftlicher Anträge gemildert werden durch eine Modifizierung des § 11a ÖPNVG NRW zur Landesfinanzierung rabattierter Ausbildungsverkehre. Danach sollen die Aufgabenträger künftig die Entscheidungsmöglichkeit erhalten, wahlweise den ÖPNV über allgemeine Vorschriften (Defizitabdeckung bis zur Höhe des vorgegebenen ÖPNV-Tarifs) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge (vertragliche Defizitabdeckung) finanzieren zu können. Durch die Gesetzesänderung wären die Aufgabenträger nicht mehr gezwungen, über allgemeine Vorschriften die Zuschüsse an eigenwirtschaftliche Anbieter auszuführen. Dies hätte zur Folge, dass die Erträge aus den Fördermitteln nicht mehr auf die Eigenwirtschaftlichkeit angerechnet werden könnten, so dass eigenwirtschaftliche Anträge erheblich erschwert würden. Vereinfacht gesagt, könnten dann private Verkehrsunternehmen nicht mehr mit öffentlichen Fördergeldern erfolgreiche eigenwirtschaftliche Konkurrenzangebote gegen kommunale Verkehrsunternehmen stellen.

Mit freundlichem Gruß



Thomas Eimermacher
(Fraktionsvorsitzender)