

**Rede
des Fraktionssprechers für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

Gerd Will, MdL

zu TOP Nr. 36

Erste Beratung

Sicherung der Qualität im ÖPNV – Anpassungsbedarf im Zusammenhang mit dem Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 17/6402

während der Plenarsitzung vom 16.09.2016
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Anrede,

zurzeit gibt es eine breite Diskussion, wie sogenannte Direktvergaben an kommunaleigene Verkehrsunternehmen vor sogenannter eigenwirtschaftlicher Konkurrenz geschützt werden können.

Diese Diskussion wurde ausgelöst durch eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge von Bundesbusgesellschaften bzw. von privaten Busunternehmen bei geplanten Direktvergaben von Aufgabenträgern an kommunaleigene Verkehrsunternehmen.

Beispiele hierfür sind Hildesheim, Pforzheim, Oldenburg, Leverkusen/ Rheinisch-Bergischer Kreis.

Damit wird deutlich, dass es keine niedersächsische Besonderheit ist, sondern bundesweit die zukünftige Gestaltung von ÖPNV-Leistungen umfasst.

Niedersächsische Kommunen wie Hildesheim und Oldenburg sind bereits heute direkt betroffen.

Stellen wir uns vor, welche Folgen Eigenwirtschaftlichkeit für die Verkehrsdienstleistungen, ihre integrierten Systeme, die Sicherheit der Arbeitsplätze und das Know-how kommunaler Unternehmen hätte.

Und alles finanziert aus öffentlichen Steuermitteln.

Deshalb ist es dringend geboten, flankierende Regelungen zu treffen, um die kommunalen Verkehrsunternehmen zu schützen.

Es geht um fairen Wettbewerb bei der Vergabe und der Erbringung von Dienstleistungen bei der Daseinsvorsorge Mobilität. Wir wissen, dass ca. 60-70 Prozent dieser Leistungen Personalkosten darstellen.

Es geht dabei um Arbeitsbedingungen und Bezahlung. Um hier Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten zu verhindern, wurde der ÖPNV im neuen Vergabegesetz im Sinne guter Arbeit verankert.

Für das Busgewerbe fehlt allerdings bei den privaten Verkehrsunternehmen immer noch ein Tarifvertrag, der repräsentativ auch einsetzbar wäre. Hier sind die Tarifvertragsparteien gefragt. Ohne diese Grundlage kann immer noch mit dem gesetzlichen Mindestlohn kalkuliert und angeboten werden.

Und genau diesen ruinösen Wettbewerb wollen wir nicht.

Wir wollen Wettbewerb um die besten Ideen, den besten Service, gute Verkehrssysteme, hohe Sicherheitsstandards, Einsatz moderner Technik, barrierefreie und zukunftsorientierte Mobilität.

In der öffentlichen Diskussion wird eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes des Bundes gefordert. Darin soll die Anwendung von Tariflöhnen festgeschrieben oder der Vorrang von Direktvergaben an kommunaleigene Unternehmen geregelt werden.

Vor diesem Hintergrund muss sichergestellt werden, dass insbesondere in Konkurrenz zu geplanten wettbewerblichen Direktvergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge, beantragte eigenwirtschaftliche Verkehre

- nur unter Beachtung sozialer Standards wie Tariftreue und ggfs. Beschäftigtenübergang im Falle eines Betreiberwechsels sowie
- nur im Falle der über den gesamten Genehmigungszeitraum wirtschaftlich darstellbaren Erbringung der Verkehrsleistung

genehmigungsfähig sind.

Anrede,

eine ergänzende Gesetzgebung auf Bundesebene, in der z. B. eine Vergabe Voraussetzung an die sozialen Standards gebunden wird, ist sinnvoll.

Es ist weiter sinnvoll, über eine Bundesratsinitiative das Personenbeförderungsgesetz so zu ändern, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit abgeschafft wird, um einen fairen Wettbewerb sicher zu stellen.

Bis dahin ist es außerdem sinnvoll, weitere flankierende Maßnahmen zu ergreifen, damit der derzeit noch bestehende Vorrang nicht missbraucht wird.

Zusätzlich ist die Tariftreue für eigenwirtschaftliche Verkehre gesetzlich zu verankern, um Lohndumping zu verhindern.

Die derzeitigen Vergabegrundsätze über klare Definitionen in den Nahverkehrsplänen als konkrete Vorgaben können flankierend kurzfristig helfen. Darauf muss bei Bekanntmachung durch die Aufgabenträger vor Ort bereits hingewirkt werden.

Ich fasse zusammen:

Wir brauchen eine Korrektur der gesetzlichen Rahmenbedingungen und zusätzliche Klarstellungen, damit es keinen weiteren Dammbbruch bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen gibt.

Oldenburg und Hildesheim – um in Niedersachsen zu bleiben – müssen Ausnahmen bleiben.

Sie können und dürfen nicht Muster sein, im großen Stil Verkehrsdienstleistungen zu privatisieren und kommunale Unternehmen der Daseinsvorsorge in die Abwicklung zu treiben.

Wir müssen über bundesweite Regelungen einem Flächenbrand der Privatisierung entgegentreten. Dafür brauchen wir die anderen Bundesländer, die den gleichen Regelungsdruck bzw. Bedarf haben wie wir in Niedersachsen.