

Kurzfassung

Die Novellierung der gesetzlichen Vergabegrundlagen im Busverkehr stellt alle Beteiligten des ÖPNV vor neue Herausforderungen. Die erste Schwierigkeit stellt sich meist bereits in der Anwendung der VO (EG) 1370/2007 bzw. des neuen PBefG. Oftmals sind die finanziellen und rechtlichen Strukturen des ÖPNV-Apparats über Jahre gewachsen und wenig übersichtlich. Dadurch stellt sich eine Anpassung an die jüngst in Kraft getretenen Regelungen als nicht einfach heraus. Trotzdem ist die Ausschöpfung des vollen Potenzials genannter gesetzlicher Grundlagen empfehlenswert und nötig, um als Aufgabenträger Qualitätsstandards definieren zu können und die Kontrolle über den ÖPNV zu behalten - trotz des "Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit". Dieser ist vom Gesetzgeber ausdrücklich gewünscht, soll Wettbewerb erzeugen und die Kassen der öffentlichen Hand entlasten.

Die erste Frage stellt sich nach der finanziellen Grundlage der Verkehrsleistungen. Hier bietet sich der Erlass einer allgemeinen Vorschrift grundsätzlich an, denn eine solche verhilft, wenn geeignet formuliert, Unternehmen dazu mehr eigenwirtschaftliche Verkehre leisten zu können. Tritt dieser Fall nicht ein und der Besteller ist gezwungen die Leistungserstellung mit finanziellen Mitteln zu fördern, wird der Bereich der "gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung" erschlossen. Hier definiert das Gesetz nun den grundsätzlichen "Vorrang des EU-Vergaberechts" nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) 1370/2007. Dieser besagt, dass alle Busverkehrsleistungen, die im Rahmen eines "öffentlichen Dienstleistungsauftrages" vergeben werden und das Marktrisiko nicht beim beauftragten Unternehmer liegt, nach der VOL/A auszuschreiben sind - unter Umständen sogar europaweit. Liegt jedoch das Marktrisiko beim Leistungserbringer, findet die VO (EG) 1370/2007 Anwendung und bietet diverse Möglichkeiten Busverkehre "mittelstandsfreundlich" zu vergeben.

Jede Vergabeart birgt Optionen für den Aufgabenträger, Qualität zu sichern und seine Kontrolle zu wahren. Im Grundsatz hat der Besteller mehr Einfluss auf gemeinwirtschaftliche Leistungen als auf eigenwirtschaftliche Verkehre. Deshalb und weil Letztere nach dem PBefG bevorzugt zu behandeln sind sowie durchaus auch Vorteile mit sich bringen, sollte man ihnen besondere Beachtung schenken. Hierfür bietet die VO (EG) 1370/2007 bzw. das PBefG n. F. diverse geeignete Verfahren. Die Methodik trotz Eigenwirtschaftlichkeit die Kontrolle zu wahren besteht darin, bereits im Nahverkehrsplan zu definieren, welche maßgeblichen Standards in Sachen Qualität vom Aufgabenträger gewünscht sind und die Genehmigungsbehörde in den Zielfindungsprozess mit einzubeziehen. Durch Kombination mit geeigneter Losbildung, umfangreichen Datenerhebungen und nicht zuletzt dem Instrument der Vorabbekanntmachung, lässt sich das Konzept des "integrierten Vergabeprozesses" entwickeln. Dieses bindet Qualitätsstandards bereits weit vor der Vergabe der Leistungen in den Konzeptionsprozess des ÖPNV ein, die dann im Laufe der Vergabevorbereitung, nach Bedarf, immer weiter verfeinert werden können. So lassen sich diese letztendlich rechtlich haltbar in die Vergabeunterlagen implementieren und es gelingt, speziell an die jeweilige Verkehrsleistung bzw. die Lose oder Linienbündel angepasst, ein konkretes Arsenal an Qualitätsstandards zu formulieren und diese auch durchzusetzen.