

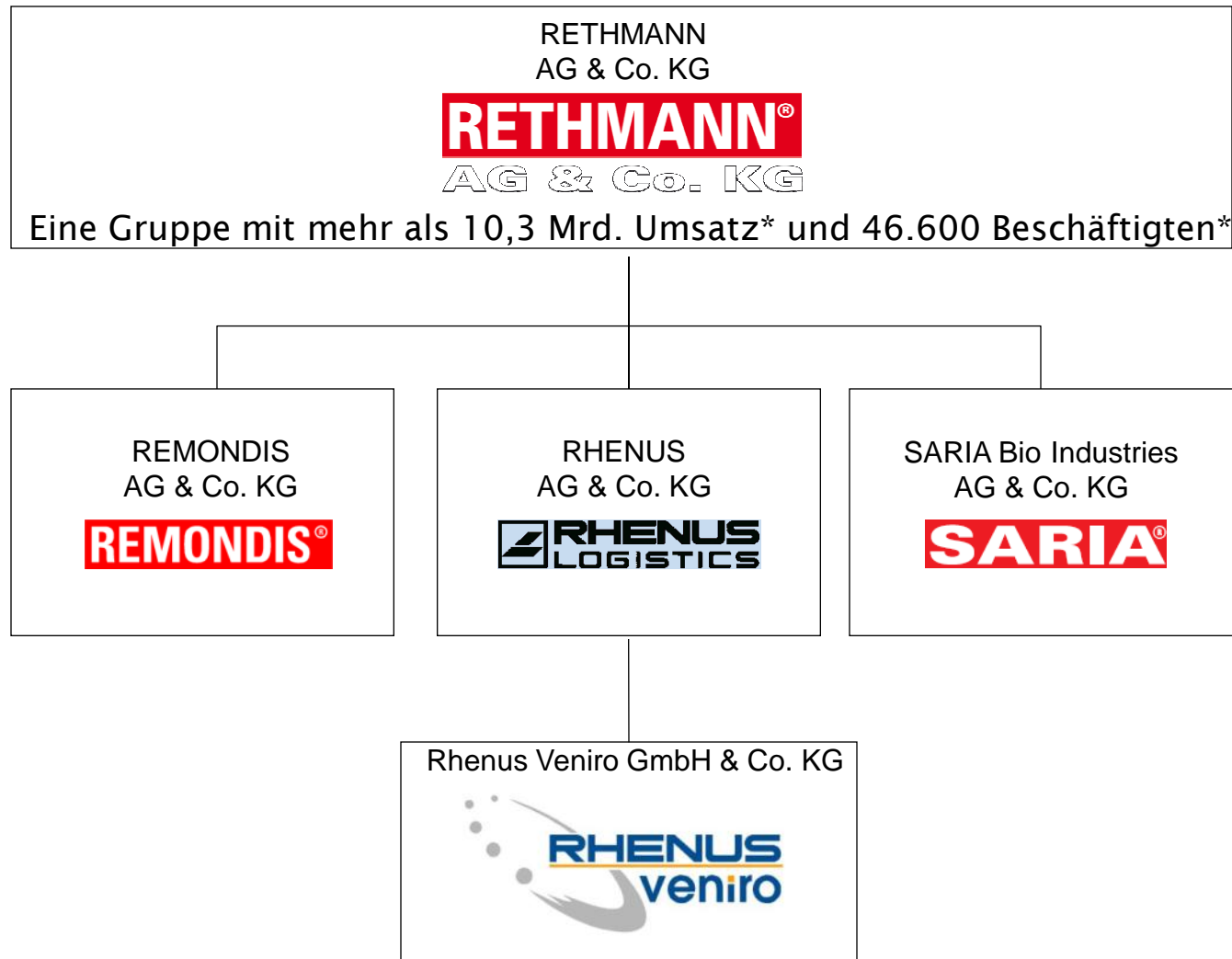


Rhenus Veniro – Der Qualitätsdienstleister im Nahverkehr auf Straße und Schiene



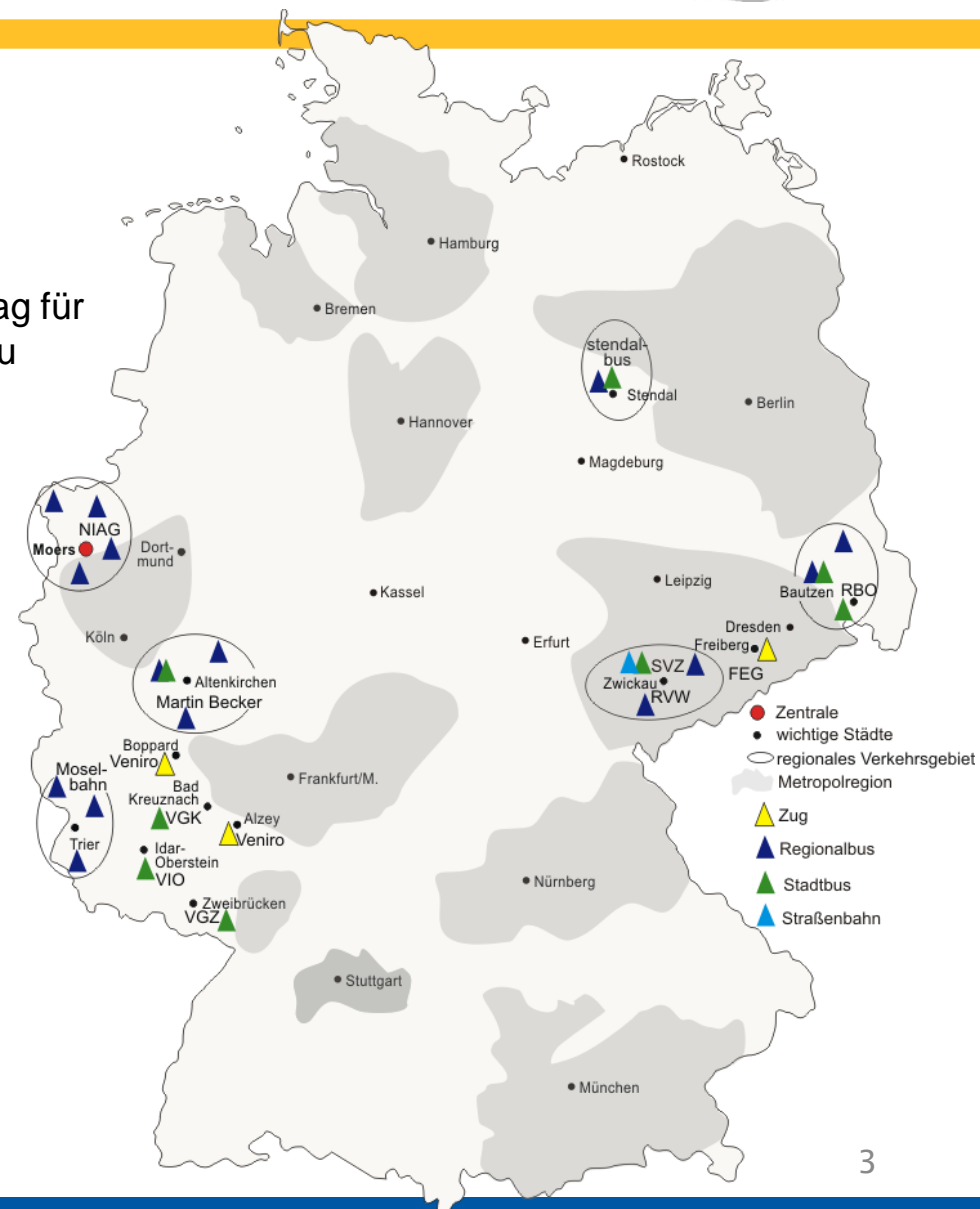
Rhenus Veniro GmbH & Co. KG
Homberger Straße 113, 47441 Moers
www.rhenus-veniro.de

Gesellschafterstruktur Rhenus Veniro

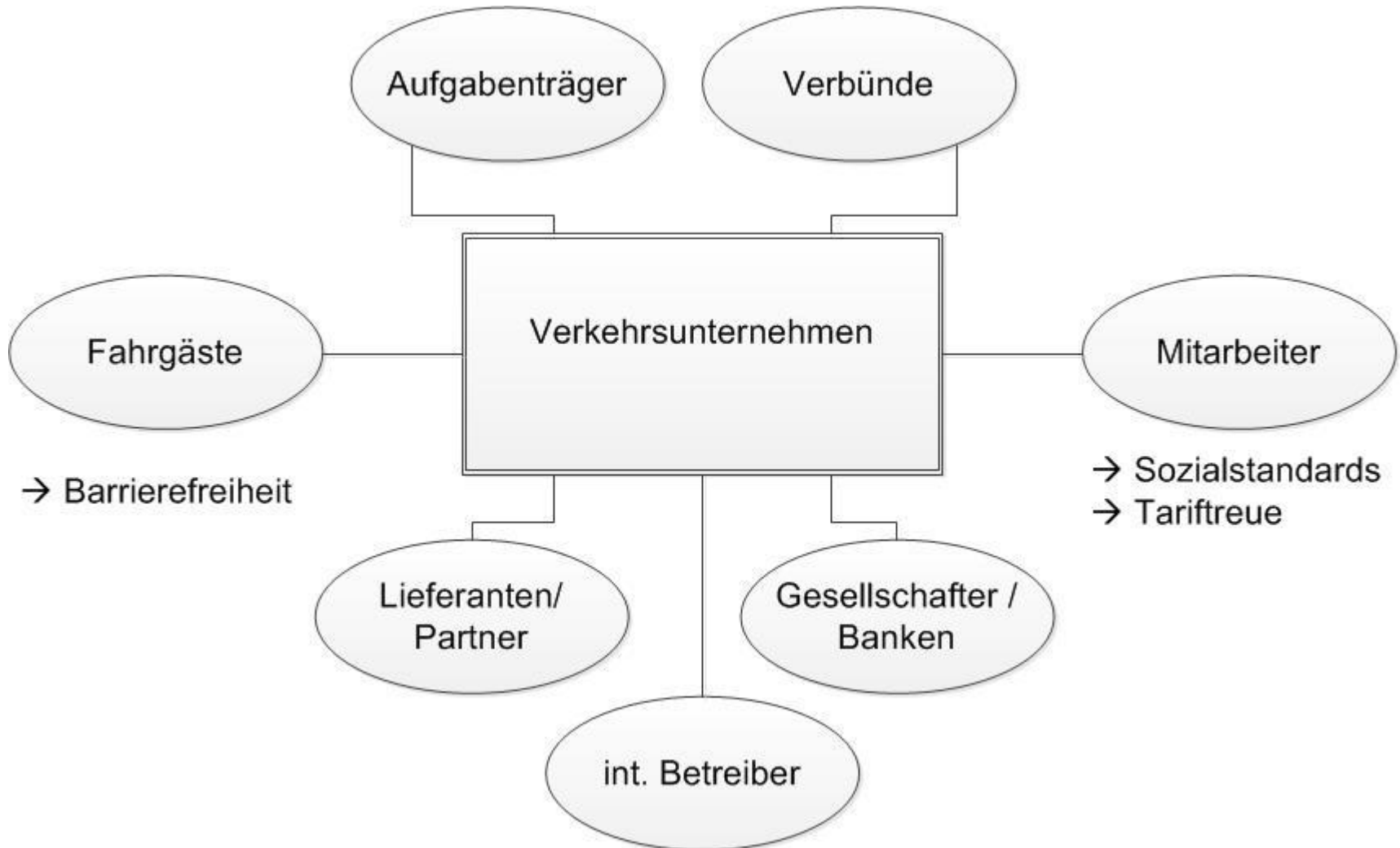


Zahlen & Fakten Rhenus Veniro

- ÖPNV in vier Bundesländern mit 10 Busunternehmen
- SPNV an drei Standorten
- Betriebsführungs- und Managementvertrag für die Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH
- ~ 2.000 Mitarbeiter
- Fuhrpark:
 - 1.100 Busse (davon 750 eigene Fahrzeuge)
 - 35 Straßenbahnen
 - 8 Dieseltriebzüge
 - 7 Cargo-Loks (zzgl. Wagen)
- Kilometerleistung:
 - 46,4 Mio. km (Bus)
 - 0,6 Mio. Zkm (SPNV)
 - 1,1 Mio. km (Straßenbahn)
- Fahrgäste: ca. 73 Mio.
- Umsatz: 198 Mio. € (2013PI)



Anspruchsgruppen des PBefG



Zuständigkeiten Aufgabenträger

Das neue PBefG präzisiert die Zuständigkeiten der Marktakteure:

Für die Aufgabenträger bringt das Gesetz mehr Pflichten als Rechte, denn ausgestalten wollen, heißt finanzieren müssen!

- Bund formuliert ein Gesetz, nach dem die Aufgabenträger definieren müssen, was die Aufgabe der Daseinsvorsorge ist (Daseinsvorsorge ≠ unternehmerische Aufgabe).
- Nach erfolgter Definition muss sich der Aufgabenträger die Frage stellen, ob er seine definierten Ansprüche finanzieren kann.
- Unpopuläre Entscheidungen (z.B. Fahrplankürzungen, keine Barrierefreiheit) müssen jetzt von Politikern den Wählern erklärt werden.

Die Aufgabenträger müssen auch definieren, was die Aufgabenträgerverbünde leisten sollen.

- Verkehrsverbünde sollten historisch für Integration sorgen. Sie können nicht genutzt werden, um heimlich politische Entscheidungen „durchzudrücken“.
- Durch die Möglichkeit Höchsttarife festzulegen, hat der Aufgabenträger mehr Einfluss auf Tarifierhöhungen. Eine Ausgleichspflicht will er naturgemäß vermeiden.
- Bei Direktvergaben an internen Betreiber obliegt die Tarifhoheit dem Aufgabenträger.

**Den Verkehrsunternehmen wird das Gesetz mehr Aufgaben,
aber weniger Einflussnahme bringen.**

- Beteiligung (im Gegensatz zur bisherigen Mitwirkung) am Nahverkehrsplan bedeutet mehr und vorgezogenen Planungsaufwand für die Verkehrsunternehmen.
- Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre mit allgemeinen Vorschriften wird zu einem interessanten Instrument; aber die Trennungsrechnung wird den bürokratischen Aufwand erhöhen (gilt auch bei kleinen Direktvergaben).
- Diskussion über angemessenen Gewinn

„Fallstricke“ für kommunale Verkehrsunternehmen

Direktvergaben an den internen Betreiber werden im

Gesetz mit einigen Fallstricken erschwert.

Insbesondere ist nach erfolgter Leistungsdefinition die wettbewerbsfreie Vergabe politisch schwieriger zu rechtfertigen.

- Mit der Leistungsdefinition legt der Aufgabenträger das Mindest- und Maximalangebot fest, dessen Kosten ihm nur aus dem eigenen Unternehmen bekannt sind.
- Wer kann die vom Aufgabenträger definierte Leistung am wirtschaftlichsten erbringen?
- Die Informationsrechte der Wettbewerber sind groß. Die Aufgabenträger müssen sehr gut begründen, warum eine Vergabe an den internen Betreiber wirtschaftlicher ist als die Vergabe im Wettbewerb.

Die Barrierefreiheit wird zu Kostensteigerungen im investiven und betrieblichen Bereich führen.

Diese müssen die Aufgabenträger bezahlen oder

Ausnahmen schaffen und sich dafür rechtfertigen.

- Ohne eine Ausgleichspflicht zu begründen, hat der Bund die politische Verantwortung für die Barrierefreiheit geschickt zu den Aufgabenträgern geschoben.
- Länder und Aufgabenträger haben den „schwarzen Peter“, wenn sie Ausnahmen konkret festlegen und begründen.
- Finanzierungsmittel sind nicht vorhanden. Eigentlich müsste die Barrierefreiheit aus dem Sozial- und nicht aus dem Verkehrsetat bezahlt werden.