

An den Präsidenten
des Landtages NRW
Platz des Landtages

40221 Düsseldorf



19.04.1999
P/hü/km

**Anhörung zum 1. Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung
Ihre Einladung vom 29.03.1999**

Sehr geehrter Herr Präsident,

ich danke sehr herzlich für die Einladung zur Anhörung am 28. und 29.04.1999 und die damit verbundene Gelegenheit, aus dem Blickwinkel eines großen kommunalen Verkehrsunternehmens, welches als 100 %ige Eigengesellschaft der Landeshauptstadt Düsseldorf geführt wird, einen Beitrag zu den Gesetzesberatungen zu liefern.

Ich beschränke mich dabei natürlich auf die beabsichtigten Vorschriften zur wirtschaftlichen Betätigung von Gemeinden und hier wiederum auf die Betätigung von Eigengesellschaften.

1. Die wirtschaftliche Betätigung auf dem Gebiete des Personennahverkehrs ist seit dem 01.01.1996 durch das Regionalisierungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen als Aufgabenerfüllung auf dem Gebiet der kommunalen Daseinsvorsorge definiert. M.E. ist hieraus zu interpretieren, daß im Sinne der Novelle ein öffentlicher Zweck, der die Betätigung rechtfertigt, vorliegt.

**Rheinische
Bahngesellschaft AG**

Hauptverwaltung
Hansaallee 1
Postfach 10 42 63
D-40033 Düsseldorf

Telefon 02 11 582-19 03
Telefax 02 11 55 80 717

2. Zum gleichen Zeitpunkt Anfang 1996 sind die Ausnahmenvorschriften des EU-Rechtes (EG VO 1191/69), welche den Personennahverkehr aus dem Regelungsbereich des europäischen Verkehrsmarktrechtes ausnahm, aufgehoben und die Verkehrsunternehmen dem Wettbewerb unterworfen worden. Dieser Wettbewerb ist nach europäischem Vergaberecht wegen der regelmäßigen Überschreitung der Grenzwertsummen grundsätzlich in dem gesamten europäischen Binnenmarkt einzuordnen. In der Gesetzesbegründung, die Ihnen jetzt vorliegt, ist im Gegensatz zum Energieversorgungsbereich die Wettbewerbssituation der Verkehrsunternehmen nicht beschrieben.
3. Der Wettbewerb hat in Nachbarländern zu oligopolistischen Strukturen geführt. Ausgehend von Frankreich und Großbritannien, aber auch in Schweden, haben sich seitdem weit über einzelne Kommunen und Regionalbereiche hinausgreifende Großunternehmen gebildet, welche indirekt, jedenfalls in Frankreich und in Schweden, dem Staat oder staatlichen Körperschaften gehören. Über die Einflußnahme auf dem europäischen Markt, die erreichten Unternehmensgrößen und Verpflichtungen möchte ich einige Beispiele in den beigefügten Schaubildern zeigen.

Mit dem von der europäischen Union angestrebten Wettbewerb im europäischen gemeinsamen Markt dürfte es aber kaum vereinbar sein, wenn Unternehmen, z.B. aus Frankreich oder Deutschland, zumal beide noch im Eigentum der öffentlichen Hand, unterschiedlichen Beschränkungen im Wettbewerb unterworfen werden. Wenn die Transdev, Tochtergesellschaft der französischen Sparkassen, die VIA, Tochtergesellschaft der staatlichen Bank Credit Lyonnaise, oder die Carians, Tochtergesellschaft der staatlichen französischen Eisenbahnen, in Konkurrenz auf dem deutschen Markt zur Rheinischen Bahngesellschaft AG Angebote abgeben, unterliegen sie weder im Sinne des wirtschaftlichen Gebarens -z.B. Mischkalkulation- noch im Sinne von Ver-

fahrvorschriften -z.B. Vorbehaltsrechte bei Beteiligungen- den Restriktionen deutscher Gemeindeordnungen.

4. Die Rheinische Bahngesellschaft AG, von ihrer Entstehungsgeschichte her eine Gründung von Industriellen, unter den 20iger und 30iger Jahren dieses Jahrhunderts durch Kauf der Aktien kommunalisiert, umfaßt ein soziales Gebilde von z.Z. 3.500 Beschäftigten und Auszubildenden, 2.700 Rentnern und schätzungsweise noch einmal so viele unterhaltenen Familienangehörigen insgesamt mehr als 10.000 Menschen. Sie repräsentiert ein kommunales Vermögen von mehr als 1,8 Mrd. DM Wert und sie ist ein bedeutender Auftraggeber für Industrie und Handwerk. Die Landesregierung hat sich der Gesellschaft auch in der Vergangenheit zur Unterstützung des Projektes Bahnstandort Nordrhein-Westfalen und zur Sicherung von Arbeitsplätzen durch Exportförderung von deutscher Bahntechnologie bedient. Die Rheinbahn ist der größte Ausbildungsbetrieb in Düsseldorf. Es gibt kommunalpolitische Gründe für die Standortsicherung des Landes Nordrhein-Westfalen und industriepolitische Gründe, das Unternehmen unter deutscher Leitung zu erhalten; darüber hinaus aber auch soziale Gründe im Hinblick auf die Sicherung und die Erwartungen der vielen Menschen, die von dem Unternehmen abhängen.
5. Die Vorschrift über die Betätigung des Unternehmens im Rahmen der Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft ist seit Gründung des Unternehmens so interpretiert worden, daß die Personenverkehrs-Bedienung außerhalb des Raumes der Eigentümergebietskörperschaft der Landeshauptstadt Düsseldorf, also z.B. im Kreis Neuss oder in der Stadt Krefeld oder im Kreis Mettmann, als statthaft angesehen worden ist. Darüber hinaus kooperiert die Rheinbahn mit anderen Unternehmen im Verkehrsverbund

Rhein-Ruhr und ist, teilweise mit Unterstützung und Förderung des Landes, im Consulting-Bereich über eine Tochtergesellschaft weltweit tätig.

Der Regierungsentwurf zur Änderung der Gemeindeordnung legalisiert in weiten Bereichen eine seit langen Zeiten unbeanstandete Praxis.

6. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit bei der Zweckerfüllung läßt sich über Jahrzehnte hinweg im Vergleich mit Kennzahlen aus dem Markt belegen. Allerdings ist in den letzten fünf Jahren, bedingt durch die allgemeine Arbeitsmarktentwicklung, eine Schere bei den Personalkosten aufgegangen, weil das tatsächliche Effektiv-Lohnniveau außerhalb des öffentlichen Dienstes nur teilweise durch Lohntarife abgesichert war und durch die Angebotssituation es möglich war, Personal bei privaten Unternehmen wesentlich billiger als früher zu beschäftigen, während im öffentlichen Dienst durch die Formel $\text{Tariflohn} = \text{Effektivlohn}$ dieser Rückgang nicht erfolgte. Das hat zu der Situation geführt, daß heute auch effektiv bei privaten Verkehrsunternehmen um bis zu 30 % niedrigere Löhne für das Fahrpersonal gezahlt werden, als im Bereich des öffentlichen Dienstes. Dies wiederum führt dazu, daß Unternehmen, die nicht im Regelungsbereich des kommunalen Arbeitgeberverbandes arbeiten, zu deutlich niedrigeren Personalkosten auf dem Markt anbieten können, als Unternehmen im Regelungsbereich des öffentlichen Dienstes. Die Tarifpartner im öffentlichen Dienst bemühen sich seit 1975 zwar, für den Nahverkehrsbereich kostensenkende Tarife für das Fahrpersonal zu vereinbaren; wegen des Schutzes von Besitzständen der Altbelegschaften wirkt die Kostenentlastung stark zeitverzögert.

Nach unseren Berechnungen liegen die Jahrespersonalkosten (einschließlich Arbeitgeberanteile und Gesamtversorgungsumlagen)

im Tarifvertragsbereich des öffentlichen Dienstes bei z.Z. rd. 81.000,- DM, im Bereich des abgesenkten Tariflohniveaus II im öffentlichen Dienst bei 63.000,- DM und im Bereich des privaten Omnibusgewerbes nach dem letzten Tarifabschluß bei rd. 51.000,- DM pro Mitarbeiter und Jahr.

7. Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ist durch Beschluß der Zweckverbands-Versammlung von Februar 1999 den Unternehmen eine Übergangsphase und eine Restrukturierungsphase eingeräumt worden, um zu wettbewerbsfähigen Bedingungen auf dem Verkehrsmarkt anbieten zu können. Diese Restrukturierung bedeutet nicht nur das Bemühen um weitere Senkung der Personalkosten und um Steigerung der Produktivität, sondern auch der Zwang zum Einsatz von Kooperationen um Kosten zu senken. In der Restrukturierungsphase ist es aber außerdem zwingend erforderlich, zur Vermeidung von teuren Kostenremanenzen im Wege der Produktivitätssteigerung freiwerdende Kapazitäten bis zur Anpassung an die neue Bedarfslage zu beschäftigen. Es wäre wünschenswert, entweder im Gesetz selbst oder in den Gesetzesmaterialien klarzustellen, daß Betätigung im Kerngeschäft gem. § 107 a Ziff. 3 diesen Bedingungen Rechnung trägt.
8. Kooperationen im Nahverkehrsbereich erfordern, u.a. aus wettbewerbsrechtlichen Gründen, auch Beteiligungen. Das in der Gemeindeordnung beschriebene Verfahren zur Ermächtigung der kommunalen Vertreter bei der Übernahme von Beteiligungen trägt den wirtschaftlichen Gegebenheiten unzureichend Rechnung. Das gilt insbesondere in zwei Bereichen. Aus Gründen der Kooperation und Kostensenkung kann es erforderlich werden, einzelne Unternehmensteile auszugründen und als Tochterunter-

nehmen oder Gemeinschaftsunternehmen weiterzuführen. Die Verhandlung eines solchen Verfahrens in der Öffentlichkeit einer Gemeindevertretung zwingt zur Offenlegung wettbewerbsrelevanter Unternehmensdaten in Detailbereichen und verzögert die Maßnahme. In der Regel unterbleiben deshalb sinnvolle Ausgründungen und Kooperationen.

9. Bei marktstrategischen Beteiligungen hat sich gezeigt, daß trotz aller Vertraulichkeitsvorkehrungen eine notwendige Geheimhaltung nicht erfolgt und die Maßnahme etwa scheitert oder deshalb nicht erfolgt, weil nicht an die Gemeindeordnung gebundene Konkurrenten dem kommunalen Unternehmen zuvorkommen.
10. Kontrolle und Transparenz der Aktivitäten kommunaler Unternehmen kann auf andere Art und Weise hergestellt werden. Ein hierzu tüchtiges Controlling-Verfahren, bezogen auf alle Beteiligungen der Landeshauptstadt Düsseldorf, ist in Vorbereitung. Von der wirtschaftlichen Relevanz her ist es aber nicht begründbar, das Investitionsvorhaben im Werte von 300 Mill. DM von den vom Rat entsandten Vertretern im Aufsichtsrat eines Unternehmens mitentschieden werden können; die Ausgründung eines kleinen Unternehmens oder der aus Marktgründen nötige Zukauf eines Unternehmens mit 24 Mitarbeitern der vorherigen Befassung im Stadtrat bedarf und deshalb scheitert. Der Entwurf sollte deshalb zu § 108 Abs. 3 GO mindestens dahingehend ergänzt werden, daß neben einer vorherigen Zustimmung der Vertreter der Gemeinden auch eine nachträgliche Zustimmung möglich wird und Beteiligungen, die so geringfügig sind, daß sie im Sinne des Gesellschaftsrechtes keine konsolidierte Konzernbilanz erfordern, von der Befassung im Vertretungsorgan der Gemeinde ausgenommen werden und ausschließlich in den Gesellschaftsorganen entschieden werden können.

Seite 7

Bei Unternehmen mit mehr als 2.000 Arbeitnehmern, welche der Mitbestimmung unterliegen, wäre auf diese Art und Weise auch einer Parität in der Entscheidungsbildung mit der Arbeitnehmerbank besser Rechnung getragen.

Mit freundlichen Grüßen

Walther Kisten

Anlagen

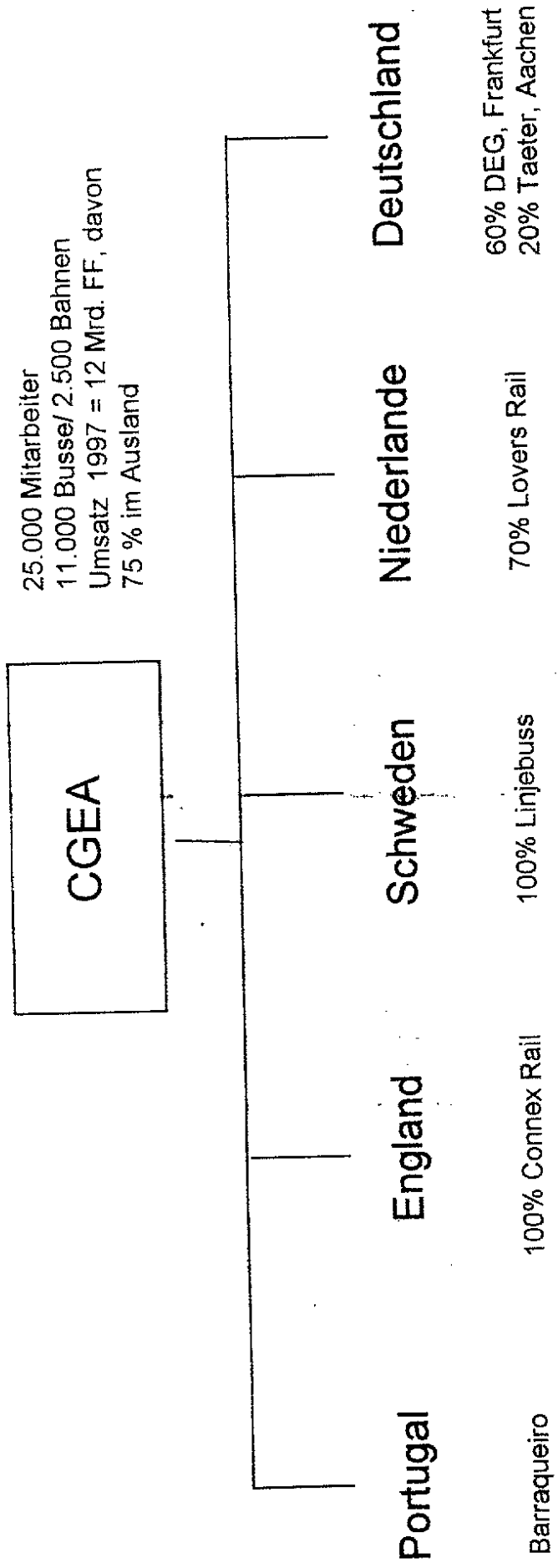
"European Players" im ÖPNV

CGEA, Frankreich	Bus + Strab + SPNV	4,1 Mrd. DM Umsatz
National Express, England	Bus + SPNV	3,3 Mrd. DM
Stagecoach, England	Bus + SPNV	3,2 Mrd. DM
Firstbus, England	Bus + SPNV	2,4 Mrd. DM
Via GTI, Frankreich	Bus + Metro + SPNV	1,7 Mrd. DM
Arriva, England	Bus	1,5 Mrd. DM
Go Ahead, England	Bus	0,8 Mrd. DM
Transdev, Frankreich	Bus + Metro	0,4 Mrd. DM
<i>Im Vergleich</i> Rheinbahn	Bus + Strab	0,5 Mrd. DM

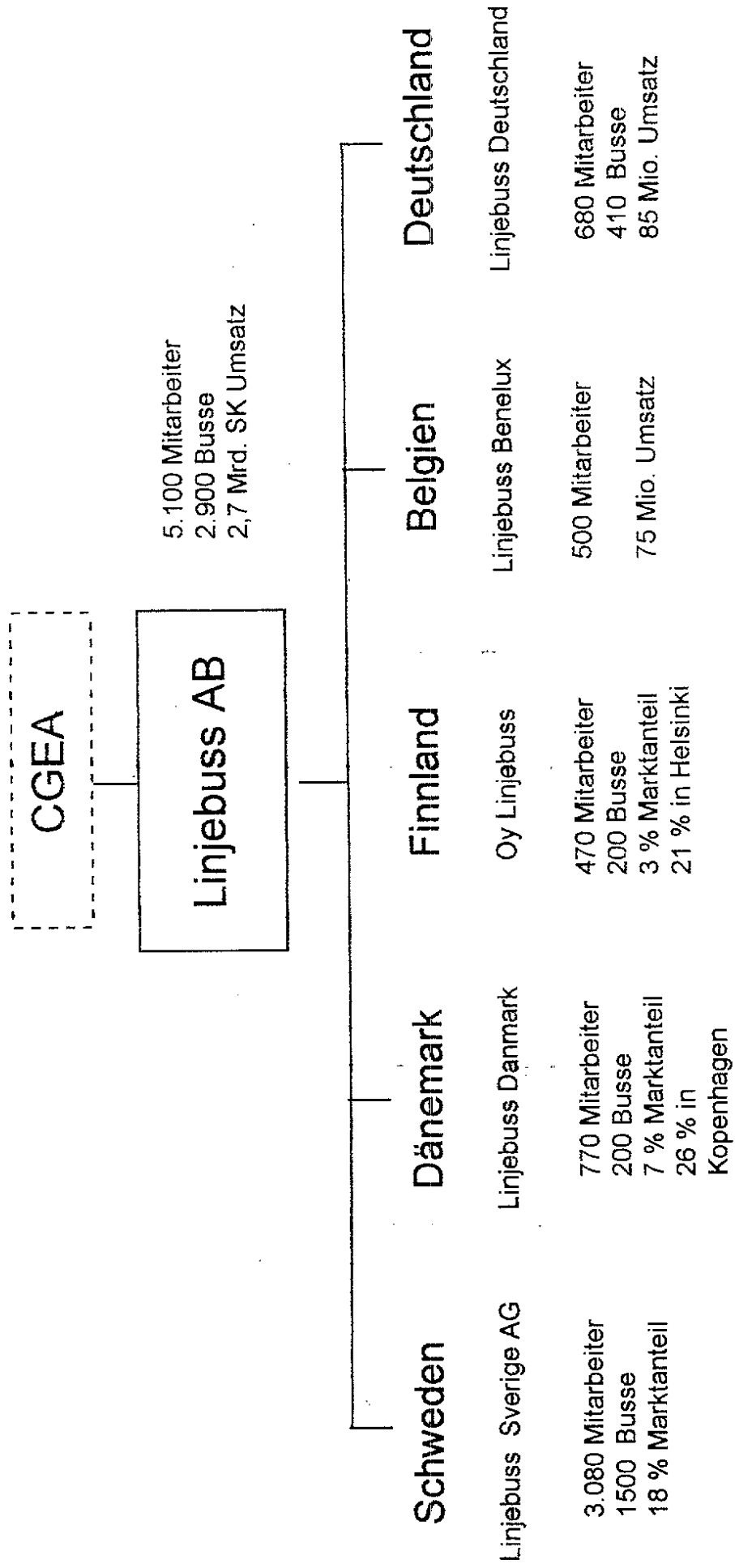
Marktsituation im Ausland

England	Frankreich	Schweden
Firstbus Arriva Stagecoach National Express Go Ahead	CGEA Via GTI Transdev Cariane	Linjebuss (CGEA) Swebus (Stagecoach) SL Buss
70 % Marktanteil	80 % Marktanteil	60 % Marktanteil
<ul style="list-style-type: none"> • Konzentrationsprozesse • vollständige Deregulierung • drastische Fahrgastrückgänge • Vernachlässigung schwacher Linien 	<ul style="list-style-type: none"> • oligopolistischer Markt • kaum Wettbewerb • Diktat der Bedingungen durch Anbieter 	<ul style="list-style-type: none"> • Trennung von Management und Betriebsdurchführung • reiner Preiswettbewerb • schwach ausgeprägte Kundenorientierung

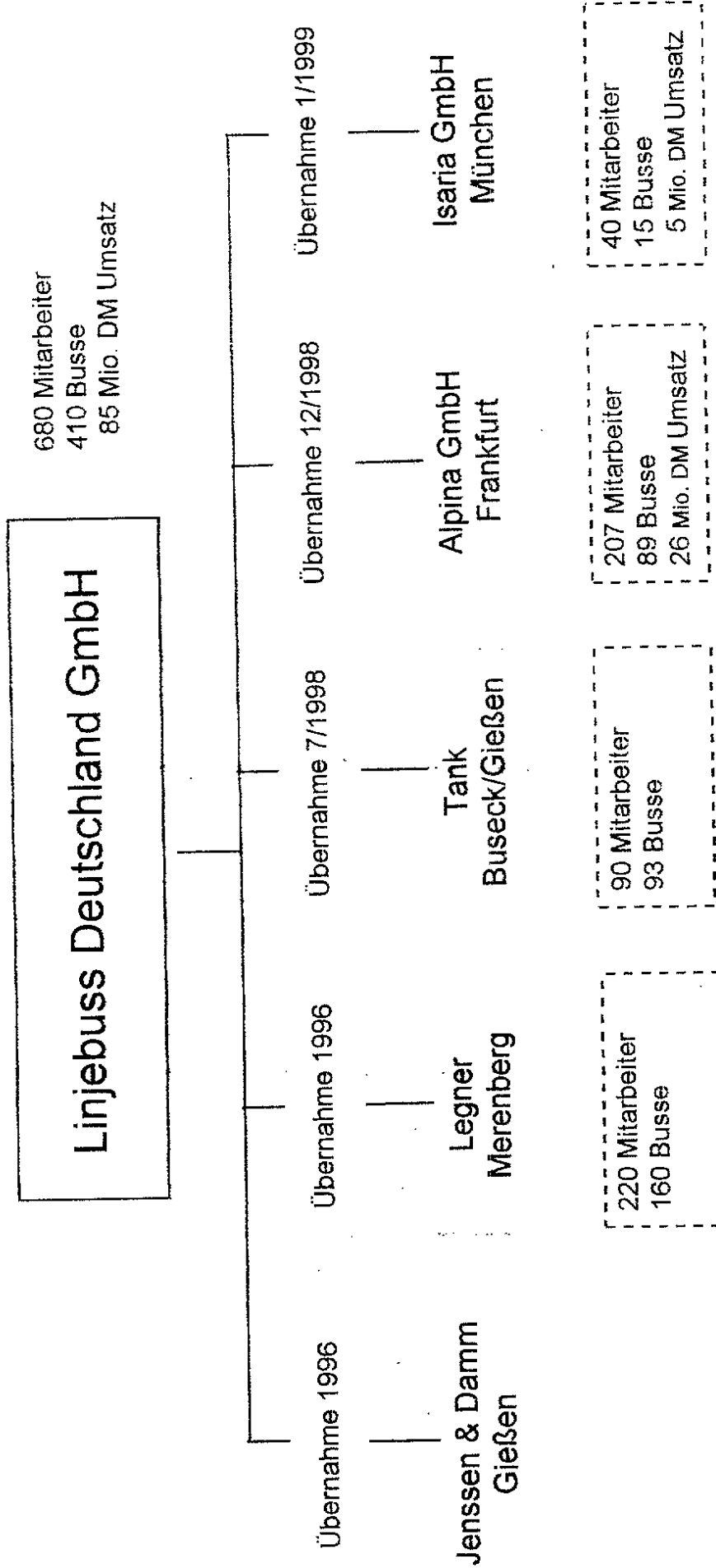
Auslandsaktivitäten der CGEA



Vernetzung des schwedischen Unternehmens Linjebuss



Vernetzung des Unternehmens Linjebuss Deutschland



Vernetzung des Unternehmens Linjebuss Deutschland

