

Damen und Herren Abgeordnete  
Mitglieder und stellvertretende Mitglieder  
des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr  
des Europäischen Parlaments  
aus dem deutschsprachigen Raum

Martin Schäfer  
T 0221 57979-152  
F 0221 57979-8152  
E schaefer@vdv.de

**Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr  
am 8. Juli 2013 – TOP 4: Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007  
Berichtsentwurf von MdEP Grosch:  
Faktische Abschaffung aller Direktvergaben bei Eisenbahn, Bus und Tram**

3. Juli 2013

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

mit großer Sorge haben wir den Berichtsentwurf von MdEP Grosch vom 18. Juni 2013 zum Vorschlag der Europäischen Kommission zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Kenntnis genommen.

Es ist aus Sicht der Verkehrsunternehmen ohnehin schon problematisch, dass die Kommission bereits vor Ablauf der Übergangsfristen die Verordnung wieder ändern möchte – mit Wirkung nicht nur im Hinblick auf Eisenbahnen, sondern auch für Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehre. Der Berichtsentwurf, der zwar auch einzelne erfreuliche Änderungsanträge enthält, geht aber in einem wesentlichen Punkt noch weit über den Kommissionsvorschlag hinaus:

Im Berichtsentwurf wird unter anderem vorgeschlagen, dass die zuständigen Behörden, wenn sie die Direktvergabe einer Verkehrsleistung beabsichtigen, zuvor eine „Rechtfertigung“ veröffentlichen müssen, in der sie **nachweisen**, dass **„ausschließlich** über die von ihr gewählte Vergabeart die Wirtschaftlichkeit, Effizienz und die Qualitätsziele der öffentlichen Dienstleistung erreicht werden können.“ (Änderungsantrag Nr. 36 zu Art. 1 Nr. 4 Buchstabe bb [neu] Kommissionsvorschlag = Art. 5 Abs. 6a [neu] VO 1370/2007)

Uns im VDV fehlt die Phantasie, wie ein solcher Nachweis gerichtsfest geführt werden könnte.

Diese Regelung würde nach der Systematik der Verordnung nicht nur für öffentliche Dienstleistungsaufträge bei den Eisenbahnen gelten, sondern auch für die Direktvergabe an den internen Betreiber bei Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehren, also z. B. die Betrauung eines kommunalen Verkehrsunternehmens mit dem Stadtverkehr, sowie auch für die Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen unterhalb der Schwellenwerte.

**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

info@vdv.de  
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IDNr. DE 814379852

Vorstand  
(Präsident und Vizepräsidenten)  
Jürgen Fenske (Präsident)  
Horst Klein  
Ulrich Koch  
Herbert König  
Prof. Knut Ringat  
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West

Faktisch würde die Regelung bewirken, dass **keine Direktvergabe mehr rechtssicher realisiert** werden könnte. **Damit würden die** nach der heutigen – politisch ausgewogenen – VO 1370/2007 bestehenden **Möglichkeiten der Gebietskörperschaften**, im Interesse der Bürgerinnen und Bürger vor Ort **über die jeweils angemessene Vergabeart zu entscheiden, auf einen obligatorischen Ausscheidungswettbewerb reduziert.**

Wir möchten Sie mit unserem Schreiben heute bitten, bereits jetzt in der Diskussion im Verkehrsausschuss drei Aspekte vorrangig zu betrachten:

1. Viele der Regelungen im Kommissionsvorschlag wirken – entgegen der politischen Kommunikation der Kommission – wegen ihres generellen Charakters **nicht nur für Eisenbahnverkehre, sondern auch bei Bus und Straßenbahn/U-Bahn.** Der Grosch-Bericht enthält hier einige Klarstellungen und Verbesserungen, ändert aber die grundsätzliche Problematik nicht.
2. Die im Grosch-Bericht vorgeschlagene Pflicht zur „Rechtfertigung“ der Direktvergabe würde alle **Direktvergabe-Tatbestände faktisch leerlaufen** lassen.
3. **Insgesamt stellen aus Sicht des VDV weder der Kommissionsvorschlag noch der Berichtsentwurf eine Verbesserung der geltenden VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Die Notwendigkeit einer Änderung der Verordnung sollte daher dringend überdacht werden.**

Beigefügt haben wir zu Ihrer ergänzenden Information eine erste Einschätzung des Berichtsentwurfs sowie einen Auszug aus der VDV-Stellungnahme zum Kommissionsvorschlag.

Mit freundlichen Grüßen



Reiner Metz  
Geschäftsführer ÖPNV

2 Anlagen

## **Erste Einschätzung des VDV zum Berichtsentwurf von MdEP Grosch vom 18. Juni 2013 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007**

Köln, 3. Juli 2013

### **I. Zu den Einzelinhalten**

**1. Die Direktvergabe im Eisenbahnverkehr** soll nach dem Kommissionsvorschlag vom 30. Januar 2013 weitestgehend abgeschafft werden. Der Berichtsentwurf ändert dies nicht vom Grundsatz her, enthält aber einen neuen Direktvergabe-Tatbestand. Eine Direktvergabe soll auch möglich sein, wenn „im öffentlichen Schienenpersonenverkehr die technischen Spezifikationen der betreffenden Schienensysteme von den herkömmlichen Standards signifikant abweichen“ (Änderungsantrag Nr. 35). In der Begründung wird dazu Bezug genommen auf gemischte Eisenbahn-/Straßenbahnsysteme, Schmalspurbahnen oder Zahnradbahnen.

Des Weiteren soll der Schwellenwert für die Direktvergabe im Eisenbahnverkehr von jährlich 150.000 km (Kommissionsvorschlag) auf **500.000 km** heraufgesetzt werden (Änderungsantrag 34). Zu dem von der Kommission ebenfalls vorgeschlagenen Schwellenwert von **5 Mio. Euro** wird keine Änderung beantragt.

**2. Neu vorgeschlagen** wird eine **Rechtfertigungspflicht** der zuständigen Behörde für die **Wahl der Vergabeart**: „Wenn die zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt vergibt, veröffentlicht sie spätestens 18 Monate vor Beginn des Vertrages eine Rechtfertigung, in der sie nachweist, dass ausschließlich über die von ihr gewählte Vergabeart die Wirtschaftlichkeit, Effizienz und die Qualitätsziele der öffentlichen Dienstleistung erreicht werden können.“ Bei Eisenbahnverkehren soll diese Rechtfertigung zusätzlich an die nationale Regulierungsbehörde (in Deutschland: Bundesnetzagentur) übersandt werden (Änderungsantrag 36, vgl. auch Änderungsantrag 3).

Die Vorschrift würde sich **auf alle Direktvergaben** und damit auch auf **Direktvergaben an interne Betreiber** beziehen.

In der Begründung zum Änderungsantrag 36 wird von einer „Überprüfung durch andere interessierte Betreiber“ gesprochen. Eine **gerichtliche Überprüfbarkeit** ist vom Wortlaut her zwar nicht ausdrücklich vorgesehen (Art. 5 Abs. 7 würde sich nicht auf Abs. 6a beziehen), dürfte sich aber mittelbar aus der Pflicht zum „Nachweis“ ergeben.

Aus Sicht des VDV könnte sich aus dieser Vorschrift eine **massive Bedrohung aller Direktvergaben** ergeben, denn der Nachweis, dass **ausschließlich** über die Direktvergabe Wirtschaftlichkeit, Effizienz **und** Qualität erbracht werden können, wird im Vorhinein kaum zu erbringen sein.

**3. Die von der Kommission vorgeschlagene Definition der „zuständigen örtlichen Behörde“** war vom VDV und anderen wegen der Beschränkung auf einen städtischen Ballungsraum oder einen ländlichen Bezirk stark kritisiert worden. Der Berichtsentwurf formuliert nunmehr: „... die sich mit dem Verkehrsbedarf

**unter anderem** eines städtischen Ballungsraums oder eines ländlichen Bezirks **bzw. Gebiets** befasst;" (Änderungsantrag 13).

Diese Formulierung wäre aus Sicht des VDV ein gewisser Fortschritt gegenüber dem Kommissionsvorschlag, die Definition bliebe aber nicht hinreichend klar und damit ein **Rückschritt gegenüber der heute geltenden Definition**.

4. Wegen der an verschiedenen Stellen des Kommissionsvorschlags aufgetretenen Unklarheit, ob unter den **Schienenpersonenverkehr** auch Straßen-, Stadt- und U-Bahnen fallen, enthält der Berichtsentwurf eine **Definition**, wonach „öffentlicher Schienenpersonenverkehr‘ den öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene [bezeichnet], davon ausgenommen ist der Personenverkehr auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen" (Änderungsantrag 12).

Damit würden einige Unklarheiten des Kommissionsentwurfs beseitigt. Allerdings ändert dies nichts daran, dass einige allgemeine Änderungen, die von der Kommission **wegen** des Eisenbahnverkehrs vorgeschlagen wurden, rechtlich auch für den Verkehr mit Bus und Tram usw. wirken würden, vgl. z. B. die nachfolgenden Absätze.

5. Die von der Kommission vorgesehene Ergänzung der Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen soll nach dem Vorschlag von MdEP Grosch geändert werden: „Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen **sieht ausschließlich** öffentliche Verkehrsdienste **vor, die erforderlich sind**, um lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte auszuschöpfen.“ (Änderungsantrag 14)

Der **Sinn** dieses Änderungsvorschlags bleibt – gerade unter Beachtung seiner ausdrücklichen Begründung mit dem Subsidiaritätsgrundsatz – **unklar**, jedenfalls handelt es sich nicht um eine Verbesserung im Sinne der VDV-Forderungen.

6. Die Änderungsanträge 4, 5 und 15 bis 26 betreffen den von der Kommission vorgeschlagenen Art. 2a zu den **Plänen für den öffentlichen Verkehr** und zu weiteren Anforderungen an **gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**. Die Vorschriften würden dadurch im Ganzen etwas „schlanker“, es würden aber einzelne neue Aspekte hinzugefügt.

Teilweise würden die Regelungen auch nur innerhalb des Art. 2a verschoben und dabei etwas geändert. Dies führte u. a. dazu, dass der ÖV-Plan z. B. „geltende Regeln bezüglich Fahrgastrechten, Sozial- und Beschäftigungsbedingungen und Umweltschutz sowie die Festlegung von Umweltzielen“ enthalten müsste (vgl. Änderungsanträge 18 und 19).

Auch die Regelung über die Berücksichtigung der Open-access-Eisenbahn-Verkehre (also außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge betriebener Verkehre, vgl. Art. 10 Abs. 2 Richtlinie 2012/34/EU) wird im Berichtsentwurf verschoben. Damit scheint eine gewisse Akzentverschiebung zugunsten der zuständigen Behörde verbunden zu sein, klar ist das aber nicht (vgl. Änderungsanträge 22, 24 und 29).

Die problematischen Kommissionsvorschläge zur Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden im Berichtsentwurf teilweise verbessert. So ist in Art. 2a Abs. 4 die Formulierung „auf die kostenwirksamste Weise“, die – entsprechend dem Sprachgebrauch zur früheren Verordnung 1191/69 – als allgemeine Pflicht zur Ausschreibung hätte missverstanden werden können, in „kostenwirksam“ abgeändert worden.

Der grundsätzliche Einwand des VDV gegen den Kommissionsvorschlag geht vor allem dahin, dass inhaltlich überprüft würde, ob der öffentliche Dienstleistungsauftrag (z. B. Verkehrsvertrag) auch die „**richtigen**“ **verkehrlichen Inhalte** hätte; damit würden Verfahren noch fehleranfälliger. Dieser Mechanismus ist leider auch im Berichtsentwurf noch enthalten.

7. Die Regelung in Art. 4 Abs. 6 VO 1370/2007 zu **Qualitäts- und Sozialstandards** soll nach dem Berichtsentwurf geändert werden (Änderungsantrag 31). Nach dem vorgesehenen Wortlaut **muss** die Behörde Qualitäts- und Sozialstandards und entsprechende Kriterien festlegen. Ein bestimmtes Niveau ist indes nicht festgelegt.

8. Die Vorschläge der Kommission betreffend den Zugang zu **Rollmaterial** (Art. 5a) bleiben nach dem Berichtsentwurf komplett **unverändert**. Zumindest wird durch die neue Definition von Schienenpersonenverkehr klargestellt, dass die Regelung nicht für Straßen- und U-Bahnen gilt.

9. Hinsichtlich der von der Behörde bereitzustellenden **Informationen** enthält der Kommissionsvorschlag umfassende Veröffentlichungspflichten. Hierzu stellt der Berichtsentwurf einerseits klar, dass **Geschäftsgeheimnisse der Betreiber** gewahrt werden müssen (Änderungsantrag 32 und 7). Dies war auch vom VDV gefordert worden. Gleichzeitig sieht der Berichtsentwurf eine Verpflichtung der Betreiber vor, der Behörde alle wesentlichen Informationen – unter Wahrung der Geschäftsgeheimnisse – **zur Verfügung zu stellen**. Unklar bleibt dabei, ob eine Regelung beabsichtigt ist, die der Behörde zusätzliche Befugnisse gibt, die über das hinausgehen, was sie ohnehin bereits jetzt im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags regeln könnte.

**Unklar** ist im Änderungsantrag 32 auch, welche Wirkung mit der Formulierung „die betroffenen Verkehrsnetze“ statt „die betreffenden geografischen Geltungsbereiche“ beabsichtigt ist.

10. Bei den **Übergangsregelungen** sieht der Berichtsentwurf eine Übergangsfrist für die Pflicht zur wettbewerblichen Vergabe im **Eisenbahnverkehr bis 2029** vor (Änderungsanträge 37 und 38 sowie 10 und 11).

Ausdrücklich zu begrüßen ist, dass die Forderung des VDV aufgenommen wurde, die **Übergangsvorschrift auf alle Vergabearten** zu beziehen. Der Kommissionsvorschlag will demgegenüber ausdrücklich ausschließen, dass sich die Übergangsvorschrift auch auf die Voraussetzungen der Direktvergabe bezieht.

## 11. Weitere Regelungen

Der Kommissionsvorschlag enthält in Art. 2a auch eine Regelung zum **maximalen Umfang** für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr. Diese Regelung will der Berichterstatter streichen und stattdessen regeln, dass in „Mitgliedstaaten mit jährlich bis zu 35 Mio. Zugkilometern“ ein einziger öffentlicher Dienstleistungsauftrag über den gesamten Beförderungsumfang vergeben werden kann (Änderungsantrag 28 und 6). Wegen der föderalen Strukturen in Deutschland hätten weder der Kommissionsvorschlag noch der des Berichterstatters zum maximalen Auftragsumfang in Deutschland praktische Relevanz.

Weitere Änderungsanträge enthalten eher **programmatische Aussagen** (Änderungsanträge 1, 2).

Vorgeschlagen wird des Weiteren eine **Reziprozitätsregelung**, wonach Betreiber aus Staaten **außerhalb der EU** von wettbewerblichen Vergabeverfahren ausgeschlossen werden können, wenn auf ihren Heimatmärkten keine Wettbewerbsteilnahme für europäische Unternehmen möglich ist (Änderungsanträge 8 und 33).

## II. Zusammenfassende Bewertung durch den VDV

Der Berichtsentwurf ist insgesamt als **enttäuschend** einzuschätzen. Er enthält **einige Verbesserungen** gegenüber dem Vorschlag der Kommission, so etwa bei der zuständigen örtlichen Behörde.

Andere Vorschläge enthalten **keine Verbesserungen** oder schafften Rechtsunsicherheit wie z. B. die geänderte Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Die Regelungen zum **Nahverkehrsplan** sind etwas offener gestaltet, es bleibt aber bei der grundsätzlichen Festlegung als Kontrollinstrument.

**Ausdrücklich zu begrüßen** ist die Möglichkeit zur Direktvergabe von Eisenbahnverkehren bei abweichenden technischen Spezifikationen. Die vorgeschlagene Übergangsfrist für Direktvergaben im Eisenbahnverkehr bis 2029 dürfte demgegenüber eher politische Verhandlungsmasse darstellen als eine realistische Variante für den endgültigen Verordnungstext. Statt einer extrem langen Übergangsfrist wäre hier die Formulierung weiterer klarer Direktvergabetatbestände entsprechend den vom VDV im „Statement Direktvergabe“ definierten Fallgruppen zielführender.

Als ausgesprochen **gefährlich** ist die vorgesehene Regelung zur „Rechtfertigung“ der Vergabeart anzusehen. **Hier würde für alle von der VO 1370/2007 vorgesehenen Arten der Direktvergabe bei Bus, Tram und Eisenbahn das bestehende Ermessen der Behörde zur Auswahl der Vergabeart eingeschränkt und ersetzt durch einen fragwürdigen „Nachweis“ der „richtigen“ Vergabeart.**

**Insgesamt stellen daher weder der Kommissionsvorschlag noch der Berichtsentwurf eine Verbesserung der geltenden VO (EG) Nr. 1370/2007 dar. Die Notwendigkeit einer Änderung der Verordnung sollte daher dringend überdacht werden.**

## **Auszug aus der Stellungnahme des VDV zum vierten Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission vom 30. Januar 2013**

### **Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehre**

März 2013

#### **Grundsätzliche Anmerkungen**

Der VDV lehnt den von der Europäischen Kommission als Teil des vierten Eisenbahnpaketes vorgelegten Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) ab; dies gilt sowohl in zeitlicher als auch in inhaltlicher Hinsicht.

Die VO 1370 selbst bestimmt einen Übergangszeitraum bis 2019. Der nach jahrelanger politischer Diskussion gefundene Kompromiss für die 2009 in Kraft getretene Verordnung bezog sich auch auf diesen Übergangszeitraum. Die vorgeschlagenen Änderungen, die erheblich das Gesamtgefüge der Verordnung ändern würden, werden dem nicht gerecht. Die VO 1370 sieht vor, dass nach der Hälfte des Übergangszeitraums die Mitgliedstaaten Fortschrittsberichte vorlegen (Art. 8 Abs. 2). Dass die Kommission nicht einmal diese Frist abgewartet hat, zeigt, dass sie den damaligen politischen Kompromiss nicht zu akzeptieren gewillt ist.

Zu kritisieren ist insbesondere, dass unter der Überschrift „Eisenbahnverkehr“ zahlreiche allgemeine Regelungen der VO 1370 geändert werden, die auch den Verkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betreffen.

Angesichts der Tatsache, dass in Deutschland gerade erst am 1. Januar 2013 ein im Hinblick auf die VO 1370 novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Kraft getreten ist, auf das sich die Branche erst einstellen muss, geht es in Deutschland gegenwärtig darum, die VO 1370 zur praktischen Anwendung zu bringen und nicht kurz nach ihrem Inkrafttreten und vor Ablauf der Übergangsfristen grundsätzlich zu revidieren.

Zahlreiche vorgeschlagene Modifikationen der VO 1370 sind – auch vor dem Hintergrund des Kompromisses, der dieser im Großen und Ganzen ausgewogenen Verordnung vorausgegangen ist – insgesamt ordnungspolitisch weit übertrieben und würden neue Hürden und unbestimmte Rechtsbegriffe aufstellen, die keinen Mehrwert im Hinblick auf Rechtssicherheit darstellen würden.

### Zu den einzelnen Regelungen

Abgesehen von den grundsätzlichen Feststellungen sind die einzelnen inhaltlichen Vorschläge auch in der Sache abzulehnen:

1. Die vorgesehene Änderung der Definition der zuständigen örtlichen Behörde (Art. 2 Buchstabe c) führt nicht etwa, wie von der Kommission behauptet, zu mehr, sondern zu weniger Rechtssicherheit. Über die neu vorgeschlagenen unbestimmten Rechtsbegriffe „städtischer Ballungsraum“ oder „ländlicher Bezirk“ wird ein einheitliches europäisches Verständnis nicht zu erzielen sein. Schlimmstenfalls wäre eine weitere Rechtsetzung mit einer detaillierten Definition nach Einwohnerzahlen, Fläche o. ä. erforderlich. Darüber hinaus verstößt die vorgeschlagene Änderung der Definition auch gegen den Grundsatz der Subsidiarität. Aus gutem Grund liegt es in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, Größe und Umfang der lokalen Gebietskörperschaften bzw. Verwaltungseinheiten festzulegen. Daher darf eine Verordnung über den Umweg der Definition den Mitgliedstaaten nicht eine bestimmte Organisation der zuständigen Behörden für den öffentlichen Verkehr aufzwingen.
2. Die vorgesehene Änderung der Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (Art. 2 Buchstabe e) führt zu einer unangemessenen Einschränkung des Ermessens der Mitgliedsstaaten bei der Festlegung des Umfangs gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Die Änderung ist insbesondere auch nicht erforderlich, um den Gedanken der Netzeffekte in der Verordnung zu verankern. In Ziffer 2 des Anhangs der heutigen VO 1370 ist klargestellt, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auch für ein Verkehrsnetz festgelegt werden können; das darf nicht verunklart werden.
3. Die vorgesehenen Regelungen zum Plan für den öffentlichen Verkehr in Art. 2a sind abzulehnen. Nahverkehrspläne können ein wichtiges und nützliches Instrument sein, um die politischen Vorgaben für den öffentlichen Verkehr festzulegen. Eine europaweite Pflicht zur Aufstellung von Nah- und Fernverkehrsplänen für alle Verkehre, die so detailliert sind, dass darin z. B. „operationelle Anforderungen wie die Beförderung von Fahrrädern“ geregelt sein müssen (!), ist jedoch strikt abzulehnen und entspricht in keiner Weise dem Grundsatz der Subsidiarität. Es stellt sich hier die Frage, ob überhaupt eine Ermächtigung zur Regelung auf europäischer Ebene besteht.

Vor allem aber wird mit dem Kommissionsvorschlag kein Werkzeug zur besseren und langfristigen Planung des öffentlichen Verkehrs geschaffen, sondern ein zusätzliches bürokratisches Instrument, mit dem die Vergabe durch die zuständige Behörde (in der Praxis meist: Aufgabenträger) kontrolliert werden soll. Dementsprechend sind auch die weiteren Regelungen in Art. 2a zur Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen abzulehnen. So könnte etwa nach Art. 2a Absätze 3 und 6 die Regulierungsstelle nach Art. 55 der Richtlinie 2012/34/EU, in Deutschland also die Bundesnetzagentur, gegen eine Vergabe durch den SPNV-Aufgabenträger mit dem Argument intervenieren, Teile des beabsichtigten Verkehrsvertrages seien zur Verwirklichung des Nahverkehrsplans nicht „zweckmäßig“. Dieses Beispiel zeigt, dass die Kommission unter Missachtung demokratischer Strukturen in den Mitgliedstaaten weitere Kontrollmechanismen zu schaffen versucht.



4. Die zusätzlichen Informations- und Veröffentlichungspflichten nach Art. 4 Abs. 8 (neu) sind nicht erforderlich und missachten die berechtigten Interessen der Unternehmen an ihren Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen.
5. Die Abschaffung der Direktvergabe im Eisenbahnverkehr ist ebenfalls abzulehnen. Die von der Kommission offenbar als Ersatz für die bisherige Regelung in Art. 5 Abs. 6 vorgeschlagenen etwas erhöhten Schwellenwerte für die Direktvergabe im Eisenbahnverkehr sind viel zu niedrig, um in der Praxis wirklich relevant zu werden. Der VDV hat im Übrigen in einem ausführlichen Argumentationspapier seine Auffassung zur Frage von Direktvergabe und Wettbewerb im Eisenbahnverkehr für den Fall, dass diese Vorschrift der Verordnung geändert werden sollte, umfassend dargelegt (Statement Direktvergabe vom Aug./Sept. 2012 unter [www.vdv.de](http://www.vdv.de) → Positionen).
6. Der Zugang zu Rollmaterial ist ein wichtiges Element funktionierenden Wettbewerbs. Eine gesetzliche Regelung ist jedoch nicht erforderlich. Die Erfahrung im deutschen SPNV-Markt zeigt, dass die Aufgabenträger, wenn sie es für notwendig halten, auch ohne europaweite Regelung Maßnahmen ergreifen können. Davon abgesehen sind die mit dem neuen Art. 5a vorgeschlagenen Regelungen insbesondere im Hinblick darauf problematisch, dass ein einzelnes Unternehmen eine Änderung der Ausschreibungsbedingungen erzwingen kann.

Dringend erforderlich ist hier jedenfalls auch eine eindeutige Klarstellung, dass die Vorschrift nicht auf Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn anzuwenden ist.

7. Die vorgesehene Änderung der Übergangsregelungen in Art. 8 ist zum einen missverständlich formuliert, da sie den Eindruck erweckt, dass bis 3. Dezember 2019 nur noch Art. 5 Abs. 3 über das wettbewerbliche Vergabeverfahren anzuwenden sei, während für die in der Verordnung vorgesehenen Direktvergabeoptionen keine Anwendungsmöglichkeit mehr besteht. Zum anderen ist es auch nicht sachgerecht, eine Übergangsregelung während ihres Laufes zu ändern.