



Verband
Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer e.V.

In Zusammenarbeit
mit dem



Bildungswerk
der Omnibusunternehmer

Informationstagung

ÖPNV
im Spannungsfeld von
Politik und

Marktwirtschaft

Mittwoch, 17. Oktober 2001
Donnerstag, 18. Oktober 2001

Stadthalle Sindelfingen
Großer Saal
Schillerstr. 23
71065 Sindelfingen

Mittwoch, 17. Oktober 2001

ab 8.30 Uhr Eintreffen der Kongressteilnehmer,
Kaffee

9.00 Uhr **Begrüßung**
Dr. Gisela Volz,
Vorsitzende des WBO

9.15 Uhr **Grußwort**
Bernd Vöhringer,
Oberbürgermeister der Stadt Sindelfingen

9.30 Uhr **ÖPNV auf Straße und Schiene –
die baden-württembergische
Verkehrspolitik**
Prof. Dr. Jürgen Pätzold,
Ministerialdirigent, Ministerium
für Umwelt und Verkehr Baden-
Württemberg, Stuttgart

10.15 Uhr **ÖPNV unter staatlichem Einfluss am
Beispiel der DB AG**
Prof. Wilfried Legat,
Ministerialrat a.D., Fachgebiete
»Integrierte Verkehrsplanung« und
»Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft«,
Technische Universität, Berlin

11.00 Uhr Kaffeepause

11.30 Uhr **ÖPNV – Beeinflussung und Kosten
aus der Sicht der Landkreise**
Eberhard Trumpp,
Hauptgeschäftsführer, Landkreistag
Baden-Württemberg, Stuttgart

12.15 Uhr Mittagessen

14.00 Uhr **Beeinflussung und Finanzierung des
ÖPNV aus der Sicht der kommunalen
Verkehrsbetriebe und des EG-Rechts**
Prof. Dr. jur. Michael Ronellenfitsch,
Lehrstuhl für Öffentliches Recht,
Universität Tübingen, Tübingen

14.45 Uhr **ÖPNV unter Kooperations- und
Verbundbedingungen aus der Sicht
der privaten Omnibusunternehmer**
Dr. jur. Holger Zuck,
Rechtsanwalt, Kanzlei Zuck & Quaas,
Stuttgart

15.30 Uhr Kaffeepause

16.00 Uhr **Bier und Vorlesung für die
Kongressteilnehmer mit den
Dozenten Prof. Dr. Ronellenfitsch,
Trumpp, Dr. Zuck**

17.30 Uhr Ende des ersten Kongresstages

Donnerstag, 18. Oktober 2001

- ab 8.30 Uhr** Eintreffen der Kongressteilnehmer,
Kaffee
- 9.00 Uhr** **Begrüßung**
Dr. Gisela Volz,
Vorsitzende des WBO

9.15 Uhr **Der Bus als wichtiger Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems**

Manfred Wacker,
Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik, Institut für Straßen und Verkehrswesen, Universität Stuttgart, Stuttgart

10.00 Uhr **Standardisierte Bewertung – neue Ansätze**

Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky,
Verkehrswissenschaftliches Institut, Universität Stuttgart, Stuttgart

10.45 Uhr Kaffeepause

11.15 Uhr **Konzeption und Umsetzung eines modernen Fahrgastinformationssystemes für den ÖPNV am Beispiel eines Zentralen Omnibusbahnhofs**

Dr.-Ing. Bernd Möller,
Leiter Automation der SYMACON Elektronik + Automation GmbH, Magdeburg

12.00 Uhr Mittagessen

14.00 Uhr **Bahnbusgesellschaften im Wettbewerb – ein Praxisbericht**

Joachim de Boor,
Geschäftsführer, Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS), Stuttgart

14.45 Uhr **Kommunale Verkehrsunternehmen im Wettbewerb – ein Praxisbericht**

Dr. Dipl.-oec. Wolfgang Will,
selbständiger Industrie- und Unternehmensberater, Schauenburg

15.30 Uhr **Private Verkehrsunternehmen im Wettbewerb – ein Praxisbericht**

Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach,
Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaft des Personenverkehrs, Fachhochschule Heilbronn, Heilbronn

16.15 Uhr Ende des zweitägigen Kongresses

– Programmänderungen vorbehalten –

Die Referenten auf einen Blick

Joachim de Boor

Seit 2001 Geschäftsführer der Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS); zuvor Geschäftsführer der RBB Regionalbus Braunschweig GmbH und verschiedener Verkehrs- und Tarif- und Unternehmensgemeinschaften in Niedersachsen.

Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky

Seit 1987 geschäftsführender wissenschaftlicher Mitarbeiter am Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart. Mitglied der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG).

Prof. Wilfried Legat

Seit 1998 Gastprofessor an der TU Berlin und Kommissarischer Leiter der Fachgebiete »Integrierte Verkehrsplanung« und »Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft«; vorher Ministerialrat beim Bundesverkehrsministerium und Honorarprofessor an der TU Berlin. Daneben freiberuflicher Gutachter u.a. für das Tacis-Projekt »Legal Framework für Surface Transport« in Russland.

Dr.-Ing. Bernd Möller

Leiter Automation der SYMACON Elektronik + Automation GmbH in Magdeburg. Zuständig für Projekte im Bereich Automation und Telematik und Qualitätsmanagementbeauftragter.

Prof. Dr. Jürgen Pätzold

Ministerialdirigent und seit 2001 Abteilungsleiter »Verkehrswesen« im Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg; zuvor Leiter der Abteilung »Verwaltung« im Ministerium für Umwelt und Verkehr.

Prof. Dr. jur. Michael Ronellenfitsch

Ordentlicher Professor, Lehrstuhl für Öffentliches Recht an der Universität Tübingen, Arbeitsgebiete: Planungs-, Verkehrs-, Technik-, Medienrecht.

Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach

Seit 1976 Professor für Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaft des Personenverkehrs an der Fachhochschule Heilbronn. Gesellschafter eines Unternehmens im Personenverkehr und in der Touristik in Rheinland-Pfalz.

Eberhard Trumpp

Hauptgeschäftsführer des Landkreistages Baden-Württemberg in Stuttgart.

Dipl.-Ing. Manfred Wacker

Seit 1985 am Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart, zunächst als wissenschaftlicher Angestellter, mittlerweile als Akademischer Oberrat. Seit 1998 stellvertretender Leiter des Lehrstuhls für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik am Institut für Straßen- und Verkehrswesen.

Dr. Dipl.-oec. Wolfgang Will

Seit 2001 selbständiger Industrie- und Unternehmensberater; vorher Vorstandsmitglied der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, Geschäftsführer der Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH, der KVV Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH und der NB Nordhessenbus GmbH in Kassel.

Dr. jur. Holger Zuck

Rechtsanwalt, Anwaltskanzlei Zuck & Quaas, Stuttgart, Lehrbeauftragter für ÖPNV- und Eisenbahnrecht an der Fachhochschule Heilbronn.

Tagungsort, Teilnahmebedingungen und Anmeldung

Tagungsort:

Stadthalle Sindelfingen
Schillerstr. 23, 71065 Sindelfingen
Tel.: 07031/6908-0
Fax: 07031/6908-13
(Eine Anfahrtsskizze liegt diesem Programm bei oder kann über Internet: <http://www.svg-sindelfingen.de> abgerufen werden.
Gebührenfreies Parken in der Tiefgarage der Stadthalle)

Tagungsbüro:

Über folgende Telefon- und Telefax-Nummer sind Sie während des Kongresses erreichbar:
Tel.: 07031/6908-90
Fax: 07031/6908-99

Tagungspauschale:

DM 350,- pro Teilnehmer,
jede weitere Person aus dem Unternehmen
DM 250,- (enthält Verpflegung und Getränke)

Anmeldung:

Über beigefügtes Anmeldeformular oder direkt beim
WBO – Verband Baden-Württ.
Omnibusunternehmer e.V.
Dornierstr. 3, 71034 Böblingen
Tel.: 07031/623-101
Fax: 07031/623-115 oder -116
eMail: WBO-IGP@busforum.de
Internet: www.busforum.de

Übernachtung (bitte selbst reservieren):

ABAKUS HOTEL
Stuttgarter Str. 49, 71069 Sindelfingen-Maichingen
Tel.: 07031/6310-0
Fax: 07031/6310-100

Sonderpreis (Stichwort »WBO-ÖPNV-Kongress«):
Einzelzimmer: DM 133,- pro Nacht/Zimmer (inkl. Frühstücksbuffet)
Doppelzimmer: DM 168,20 pro Nacht/Zimmer (inkl. Frühstücksbuffet)

Nicht zeitgemäß Inhalt von
WBO

Private Verkehrsunternehmen im Wettbewerb -
ein Praxisbericht

Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach,
Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaft
des Personenverkehrs, Fachhochschule Heilbronn,
Heilbronn

17/18. 10. 2001

Ich danke für die freundlichen Worte. Gestatten Sie mir, daß ich das eine oder andere bewußt nicht so wissenschaftlich formuliere, sondern mehr vielleicht in der Sprache eines Unternehmers, und da ich ja aus dem Rheinland komme, vielleicht das eine oder andere auch ein bißchen salopp.

Der ernste Hintergrund - ich äußere mich zum ersten Mal seit 11 Monaten zu diesem Vorgang, d.h. ich äußere mich zum ersten Mal überhaupt zu diesem Vorgang, weil das eine oder andere zumindest noch nicht ganz abgeschlossen ist und in den 11 Monaten das eine oder andere doch in Bewegung war.

Ich habe schon viele Leute sehr große Geschichten erzählen sehen, von Eiern, die sie glaubten, schon in der Pfanne zu haben, obwohl diese noch nicht geboren waren und Sie können sich vielleicht vorstellen, wenn ich Ihnen das eine oder andere gleich darstelle, daß das eine oder andere noch auf schwankendem Fuß gestanden hat. Lassen Sie mich mal versuchen, Ihnen als mittelständige Unternehmer was näher zu bringen. Ich drücke Ihnen diesen Kreisfahrplan - genau um den geht's - in die Hand, da steht Kreisarbeiter drauf - ich könnte Ihnen auch sagen, was weiß ich, ich habe einen Kreis aus Baden-Württemberg, ich habe diesen Kreis nicht besser gekannt - und ich gebe Ihnen eine Aufgabe, das machen Sie doch bitte freundlicherwise mal in 3 Monaten zum Verkehr. Sie bekommen keinen Fahrer, von denen die dort fahren, Sie bekommen keine Bus, von denen, die dort fahren, das Tarifschema können Sie freundlicherwise hier entnehmen. Das ist technisch nicht möglich. Wo wollen Sie den 50 Fahrer in 3 Monaten herkriegern, außer das, was Schrott ist? Wie wollen

das nachbilden und in Umläufe umsetzen, das, was hier steht. Das geht technisch nicht, sagte man. Und nun will ich Ihnen die Geschichte erzählen und mit Schmunzeln natürlich immer auf den Kollegen Zuck gucken. Wir halten ja zusammen eine Vorlesung, ich den betriebswirtschaftlichen, er den juristischen Teil und er wird bestätigen müssen, daß ich oft aus meiner Vorlesung rausrenne, bei ihm rein und sage "Zuck, Sie müssen mal mitkommen, die Studenten haben mich was gefragt, da habe ich wirklich keine Ahnung von, jetzt müssen Sie denen ein Erklärung abgeben". Die Erklärung war im Zusammenhang mit hier sehr einfach und ich nenne Ihnen Daten. Sie werden sich im ersten Moment fragen, warum nennt er das Datum, aber Sie werden nachher schon Zusammenhänge sehen. Am 27.03.00 stellt ein privates Unternehmen, das 200 Omnibusse ungefähr hat, spricht, stellt der Herr Dr. Zuck für diese private Unternehmen Konzessionsanträge, 11 Linien, nach § 42 PBFG und 1 Linie nach § 43 PBFG, das sind ungefähr 2 Millionen Kilometer. Das konnte man sich in etwa, wenn man sich so Entfernungstabellen oder so was holt, in etwa zusammenreimen. Dieses Unternehmen behauptet folgendes in seinem Konzessionsantrag, daß es das, was ein öffentliches Unternehmen kann, denn das, was hier betrieben wird, wird von einer ehemaligen Bahnbusochter betrieben, 8 Gesellschafter sind das heute, Stadtwerke Köln, Stadtwerke Bonn, der Kölner Verkehrsbetrieb, die erhalten jährlich 1,7 Millionen Subventionen und das private Unternehmen behauptet, wir machen das ohne jegliche Subvention. Das war der 27.03., am 23.05. findet unter Beteiligung der Genehmigungsbehörde ein sog. Kompressionsgespräch statt. Es wird zwischen den Beteiligten, beiden Konzessionsanträgen vereinbart, ob man nicht mal versuchen sollte, zu einer Kooperation zu kommen, das private Unternehmen hat nichts dagegen, daß dem öffentlichen Unternehmen für ein halbes Jahr weiter eine einstweilige Erlaubnis gegeben wird, der Verkehr muß ja weiter gehen und man will auch nicht derjenige sein, der hier zu einer

öffentlichen Störung beiträgt. Am 26.06.01 wird nach mehrmaligem Anfragen des privaten Unternehmens von dem öffentlichen Unternehmen darauf hingewiesen, man könnte noch keine Gespräche führen, man wäre ja am Prüfen. Das hat sich dann wiederholt, es kam zu keinem Gespräch. Am 11.08. erfährt das private Unternehmen, daß 2 Tage später im Kreisausschuß dieses Kreises wieder ein Vertrag geschlossen werden soll zwischen dem öffentlichen Unternehmen und diesem Kreis, wo eine Mindestgarantie mit 1,7 Millionen drin steht. Das private Unternehmen erhält zufällig Kenntnis vom Schreiben der Aufsichtsbehörde, die es darüber informiert hatte, die dem Kreis massiv schreibt, öffentliche Verschwendung, das sind also Worte, ich möchte mich mal vorsichtig äußern, die in diesem Schreiben vorkommen. Das private Unternehmen, spricht der Herr Dr. Zuck, schreibt dem Kreis, daß er ihn ausdrücklich warnt, mit dem öffentlichen Unternehmen wieder einen Vertrag abzuschließen, im Zweifelsfalle würde man vor den (nicht verstanden) gehen, das wäre der Anfang von einer Diskussion, die man wohl noch nicht gekannt hätte. Am 06.09.01 passiert was Überraschendes, am 27.11. liefen die Konzessionen endgültig aus, am 06.09. wird dem privaten Unternehmen mitgeteilt, daß das öffentliche Unternehmen die Konzessionsanträge zurückgezogen hat. Intern wurde dem privaten Unternehmen gesagt, so Sterzenbach, das hast Du jetzt davon, das schaffst Du nicht, in 2 Monaten kannst Du das nicht. Jetzt werden wir mal gucken, wie wir Dich in die Knie kriegen. Und da ich auch den einen oder anderen im öffentlichen Bereich kenne, es muß alles getan werden, um das zu verhindern, das wäre ja ein Menetekel. Am 07.09. nimmt die Presse und die Politik sehr gespalten - sehr gespalten - die geplante Änderung auf die Konzessionsverhältnisse auf. Deswegen habe ich das vorhin so salopp reingefügt, Sie müssen als Privater mit einem leben, erstens will er 1,7 Millionen weniger, das geht doch gar nicht, das geht gar nicht, das müssen besoffene Fahrer sein, das müssen alte Busse sein,

das müssen abgefahrene Reifen sein, das muß Heizöl sein, das muß Steuerhinterziehung sein. Wenn das nämlich nicht wäre, stellen Sie sich mal vor, was die Politik ein Problem hätte, 1,7 Millionen bis dahin versaubert zu haben, als muß es so sein. Da müssen Sie immer zu stehen, das muß so sein. Am 08.09. kauft das mittelständische Unternehmen, der Vorgang ging durch die Presse, allerdings nicht mit dem Namen des mittelständischen Unternehmens, von einem großen Busreiseveranstalter, der ins Schlingern geraten war und der in diesem Bereich tätig war und Auftrag für dieses Regionalunternehmen, 15 Omnibusse und sichert sich damit 15 Omnibusse und Fahrer, später kauft das private Unternehmen nochmals 15 weitere Omnibusse und auch die Fahrer konnten mit übernommen werden. Am 22.09. wird das Anhörverfahren eingeleitet. Die Uhr tickt, 27.11. im Hintergrund. Am 25.09. stellt der Kreis im Genehmigungsverfahren Kriterien auf, die von den privaten Unternehmen zu erfüllen sind, der Kreis hat auch noch eine eigene Verkehrsgesellschaft, die er mit seinem eigenen Betrieb alles, nur nicht erfüllt, z.B. Höchstalter der Fahrzeuge 8 Jahre, dummerweise hatte ich die Fahrzeugliste des kreiseigenen Betriebes, da steht 20 und 22 Jahre drin. Ich mache jetzt mit Ihnen einen Zeitraffer, weil ich auf einen parallelen Aspekt, ich habe mal gehört, man hat ja hier auch über Verkehrsverbände gesprochen, auf eine wirtschaftliche Seite hin. Ich mache Ihnen einen Zeitraffer von September, Oktober November.

Der bisherige Konzessionär verlangt 5.000 DM je Fahrschein drucker und 500 DM Modul im Wissen, daß Ende dieses Jahres verschrottet werden. Der private Unternehmer pro - bei 50 wären das 250-300.000 DM gewesen. Was ich Ihnen sage ist jetzt kein Scherz, es ist so, sonst würde ich es nicht öffentlich sagen. Privater Unternehmer kauft von einem Gesellschafter des öffentlichen Verkehrsbetriebes 70 Drucker und Module zu einem Ingesamtpreis von 2000 DM, Ingesamtpreis von 2000 DM, er hat sich die Verschrottung gespart.

Wir waren das Entsorgungsunternehmen. Der öffentliche Verkehrsbetrieb verlangt für den Begriff "AB mobil" und die Internet-Domäne, nebenbei, die hat er am 27.09. eintragen lassen und nie aufbauen lassen, 1 Millionen DM. Der öffentliche Verkehrsbetrieb verlangt für das Verkehrskonzept, für das Einführungsmarketing, die Umlaufpläne und die Serviceline, das war die Telefonnummer, 1 Millionen DM, wissend, daß man hierüber keine Ahnung hat und immer noch in der Hoffnung, irgendwann muß er mal zeigen, daß er nur geblufft hat. Meine Damen und Herren, auf die Angebote wurde natürlich dankend verzichtet, aber das Danken war natürlich mit einer großen Sorge, wie kriegt man's hin? Man mußte ja Tarife nachbilden von einem Verkehrsverbund, den man nicht kannte, alle Haltestelleneinrichtungen wurden zum Preis von 70.000 DM gekauft, das waren 500 Haltestellen, wenn Kreis und Genehmigungsbehörde nicht geholfen hätten, wären diese, der Herr Dr. Zuck wird den Schriftverkehr bestätigen, in der Nacht vom 27. auf den 28.11. die Haltestellenkästen abmontiert und abgesägt worden. Es wurde dem privaten Unternehmen verboten, die Fahrpläne zu entfernen, weil der Name des Öffentlichen draufstand, das ist alles Schriftverkehr, und dies, ich hab's mir wortwörtlich hier geschrieben, geschützte Papiere sind. Das private Unternehmen hat 30 Fahrer eingestellt, geschult, bestehende AN-Verträge umgeschrieben, vom Altkonzessionär, das sagte ich Ihnen, konnten keine Fahrer übernommen werden, da er eine Weiterbeschäftigung garantiert hat, es wird behauptet, ich hab's nicht gelesen, er hätte jedem, der uns Informationen - das hätte ich allerdings auch gemacht - geben wollte oder sollte mit fristloser Kündigung gedroht - das hätte ich auch gemacht.

Meine Damen und Herren, der Fahrplan des bisherigen Genehmigungsinhabers wird in Fahrzeugumlaufpläne und Dienstpläne umgesetzt, alle Verhandlungen, den Termin, der sich im Nachhinein natürlich als übel rausgestellt hat, 27./28. 0 Uhr,

auf eine Schwachlasttermin zu legen, also Samstag/Sonntag, Übergabe der Verkehre 31.12., Übergabe der Verkehre wurden von dem öffentlichen Unternehmen abgelehnt - kann ich verstehen, hätte ich vielleicht auch gemacht. Am 27./28. 0 Uhr wurden 49 Omnibusse in Betrieb genommen mit einer Mobilitätszentrale, einem Taxi-Bus-System. Technisch stand der Betrieb von der ersten Stunde, es hat sich allerdings was sehr Schreckliches herausgestellt. Es gab nicht einen Fahrplan als Ausgabe, es gab drei Fahrpläne, das ist der Kreisfahrplan, das Unternehmen hatte noch einen eigenen Fahrplan, und es gab einen im VAS veröffentlichten Fahrplan, zwischen allen 3 Fahrplänen, ich habe sie gezählt, gab's 158 Abweichungen, d.h. also, wie man fuhr, war es nicht notwendigerweise das, wie es sein sollte.

Meine Damen und Herren, bis zum 16.10.01, ich mache einen bewußten Sprung, um hier schnell zu einem Ende zu kommen, weil ich parallel was darstellen will, das ist mit Gutachter belegt und bestätigt, wurde das regelmäßige Fahrplanangebot in diesem Kreis von den privaten Unternehmern um 51 % erhöht, damit Sie's richtig hören, das Fahrplanangebot um 51 % erhöht. Im Verkehrsgebiet insgesamt, also einschließlich Nordrhein-Westfalen um 35 %, also innerhalb von 11 Monaten. 11 Gelenkbusse sind anstelle von Solowagen in Betrieb genommen worden, d.h. in der Verkehrsspitze wurde die Kapazität erhöht und jetzt kommt der Nachsatz, nach Abschluß von Rationalisierungen wurde der Buseinsatz von 49 auf 38 Busse verringert, wir betreiben das mit 38 Bussen und nicht mit 49 wie in etwa der öffentliche Verkehrsbetrieb. Nahezu alle gebrochenen Verkehre wurden als durchgehende Verkehre aufgebaut. Damit Sie mal eine Größenordnung haben, nur damit Sie wissen was dort passiert, in der morgendlichen Verkehrsspitze zwischen 6 und 8.30 Uhr werden ca. 6 1/2 Tausend Personen befördert. Innerhalb eines Jahres wurden die Verkehrseinnahmen um 26-28 % gesteigert, ich habe bewußt die 2 % Differenz, verstehen Sie, es ist Sommer drin, jetzt sind

sehr gute Einnahmen, wir wollen lieber das Jahr mal insgesamt abwarten. Der Kreis spart mindestens 1,7 Millionen DM, dies ist exakt auf den Kreis gerechnet, 1 % der Kreisumlage. Wenn Sie wollen, rechnen Sie die auf die Bundesrepublik hoch, das ist ein zweistelliger Milliardenbetrag im öffentlichen Personennahverkehr. Ob man so ganz einfach wie Klein Fritzchen rechnen darf, weiß ich nicht, aber man kann es machen.

Von den privaten Unternehmen wurden insgesamt 6 Millionen investiert, die Reklamationsrate liegt heute bei 2, 3 Reklamationen in der Woche, also wie es üblich ist, Bus zu spät, zu früh abgefahren, Fahrer frech zu irgendwelchen Jemanden, wie es also Standard ist.

Meine Damen und Herren, das hört sich sehr schön an, möchte niemand, daß er das erlebt, was man parallel erleben mußte. Und das will ich Ihnen auch sagen.

Am 27.11.00, weil wenn die Verkehre nach Nordrhein-Westfalen kommen, ist man Teil eines Verkehrsverbundes des VAS, teilt der Verkehrsverbund mit, also am gleichen Tag, wo die Verkehre aufgenommen werden, man hätte mit ca. 1 Millionen Einnahmenezuscheidung durch den bisherigen Konzessionär zu rechnen. Der Betrag wird von dem bisherigen Konzessionär anerkannt, es fließen keine Gelder. Am 26.01.01, ich will Ihnen das bewußt auch parallel, denn es war ja keine Konzession da, wird die bis dahin geltende einstweilige Erlaubnis zum 28.02. verlängert. Also man hat riesen investiert, sitzt auf einem Pulverfaß, kriegt kein Geld und weiß auch nicht, ob das letztendlich mit der Konzession so klappt. Am 19.02. ist das mittelständische Unternehmen bereit, 900.000 DM als vorläufigen Betrag der Einnahmenezuscheidung anzuerkennen, der bisherige Konzessionär erkennt nicht an, es fließen keine Gelder. Am 06.03. wird die Erteilung der Konzession für eine Dauer von Dauer von 8 Jahren angekündigt. Streit war es, weil in Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln zur

Zeit 5 Jahre ausgestellt werden, in Rheinland-Pfalz noch 8 Jahre und der Herr Dr. Zuck meinte, man sollte dies doch mal durchstehen, was wir ja dann auch haben.

Meine Damen und Herren, am 12.04. wird von dem Verbund mitgeteilt, man hätte nicht mit 1 Millionen, sondern 1,7 Millionen als vorläufige Einnahmezuscheidung zu rechnen, der Altgesellschafter erkennt das nicht an, der Altkonzessionär, es fließen keine Gelde. Am 17.04. werden allerdings dann endlich, 5 Monate später, die Konzessionen für 8 Jahre erteilt, dort hat man jetzt mal recht Sicherheit zum Schlafen. Am 27.06. kreditiert das mittelständische Unternehmen 1,85 Millionen DM, Sie müssen nämlich eins wissen, ohne Einnahmen, die Sie angeben können, ohne Schüler, die Sie nachweisen können, haben Sie keinerlei Chance, 45 a zu berechnen oder irgendwelche Abschläge im Schwerbehindertenrecht geltend zu machen, also ein Teufelskreis. Man bekommt nicht die Einnahmenezuscheidung und legt damit gleichzeitig alles lahm. Am 15.07. folgt, nur weil es Behörden sind, die hier mutige Schritte gegangen haben, ein Abschlag auf 45 a als Hilfe von den Behörden. Am 25.07., 8 Monate später, zahlt der Altkonzessionär einen Abschlag für den Zeitraum bis 30.06. in Höhe von 560.000 DM, das sind ungefähr so 80 im Jahr, wenn Sie überlegen, daß 1,7 Millionen zur Diskussion stehen, dann wissen Sie, was es hätte sein müssen. Es wird sich nach 7 Monaten darauf geeinigt, das haben wir von der ersten Stunde gesagt, laßt uns doch von einem Institut eine Verkehrszählung vornehmen, dann wissen wir doch, wie die Verhältnisse sind, es wird sich darauf geeinigt, eine Verkehrszählung vorzunehmen. Am 18.11. kann ich festhalten, daß für das Jahr 2001 nicht nur ein ausgeglichenes Ergebnis, sondern ein Gewinn erwartet wird, und sollten die Daten sicher sein, daß die Umsatzrendite zweistellig ist. Daten sicher sein heißt, man muß das Ergebnis der Verkehrszählung abwarten, wir haben hier Zahlen vorliegen von 1 Millionen bis 1,7 Millionen, wenn es bei 1,2/1,3 Millionen wäre, wäre es sicher.

Zeit 5 Jahre ausgestellt werden, in Rheinland-Pfalz noch 8 Jahre und der Herr Dr. Zuck meinte, man sollte dies doch mal durchstehen, was wir ja dann auch haben.

Meine Damen und Herren, am 12.04. wird von dem Verbund mitgeteilt, man hätte nicht mit 1 Millionen, sondern 1,7 Millionen als vorläufige Einnahmezuscheidung zu rechnen, der Altgesellschafter erkennt das nicht an, der Altkonzessionär, es fließen keine Gelde. Am 17.04. werden allerdings dann endlich, 5 Monate später, die Konzessionen für 8 Jahre erteilt, dort hat man jetzt mal recht Sicherheit zum Schlafen. Am 27.06. kreditiert das mittelständische Unternehmen 1,85 Millionen DM, Sie müssen nämlich eins wissen, ohne Einnahmen, die Sie angeben können, ohne Schüler, die Sie nachweisen können, haben Sie keinerlei Chance, 45 a zu berechnen oder irgendwelche Abschläge im Schwerbehindertenrecht geltend zu machen, also ein Teufelskreis. Man bekommt nicht die Einnahmenezuscheidung und legt damit gleichzeitig alles lahm. Am 15.07. folgt, nur weil es Behörden sind, die hier mutige Schritte gegangen haben, ein Abschlag auf 45 a als Hilfe von den Behörden. Am 25.07., 8 Monate später, zahlt der Altkonzessionär einen Abschlag für den Zeitraum bis 30.06. in Höhe von 560.000 DM, das sind ungefähr so 80 im Jahr, wenn Sie überlegen, daß 1,7 Millionen zur Diskussion stehen, dann wissen Sie, was es hätte sein müssen. Es wird sich nach 7 Monaten darauf geeinigt, das haben wir von der ersten Stunde gesagt, laßt uns doch von einem Institut eine Verkehrszählung vornehmen, dann wissen wir doch, wie die Verhältnisse sind, es wird sich darauf geeinigt, eine Verkehrszählung vorzunehmen. Am 18.11. kann ich festhalten, daß für das Jahr 2001 nicht nur ein ausgeglichenes Ergebnis, sondern ein Gewinn erwartet wird, und sollten die Daten sicher sein, daß die Umsatzrendite zweistellig ist. Daten sicher sein heißt, man muß das Ergebnis der Verkehrszählung abwarten, wir haben hier Zahlen vorliegen von 1 Millionen bis 1,7 Millionen, wenn es bei 1,2/1,3 Millionen wäre, wäre es sicher.

Ob das, was hier passiert ist, Sie als private Unternehmer beruhigen oder beunruhigen sollte, bleibt jedem anheim gestellt. Der, der Konzessionen hat, ist beunruhigt, der, der er keine Konzessionen hat, freut sich vielleicht. Ich habe vorhin zugehört, vielleicht gestatten Sie mir, nicht rückwärts, sondern in die Zukunft gucken, dann vielleicht die eine oder andere Anmerkung, ich glaub' das war der Herr Engel vorhin oben, ne, Herr Engel. Warum haben wir eigentlich Angst vor großen internationalen Konzernen? Ich muß nicht gleich die Düsseldorfer Rheinbahn übernehmen, ich muß auch nicht gleich schreien, Neckar im Schienenverkehr übernehmen, aber in Baden-Württemberg gibt's so schöne wunderbare öffentliche Verkehrsunternehmen, da könne Sie doch blind sagen, blind, daß Sie das kostengünstiger können. Warum arbeiten wir nicht mit den Franzosen zusammen? Nennen Sie mir einen Grund? Weil die vielleicht französisch sprechen, mehr Geld haben? Warum arbeiten wir nicht mit den Regionalgesellschaften zusammen? Weil sie ehemals DB sind? Die haben eine Beteiligung an einer Regionalgesellschaft, das ist ja einmalig in der Republik, Augsburg ist verkauft worden. Eine bessere Kapitalanlage habe ich noch nie in meinem Leben gehabt, das läßt sich belegen, die Zahlen kann man ja kontrollieren. Und Gestaltung von ÖPNV, das wir Private wollen, können wir doch, also warum verstecken wir uns eigentlich? Man muß ja nicht gleich so einen Husarenritt machen. Aber man kann doch vielleicht mit dem Nachbarn zusammen gehen, oder mit dem Nachbarn, der ein bißchen weiter ist, und wir endlich aufhören zu glauben, er wäre selbst allein der Größte und Konzessionen entwickeln, wie man tatsächlich im öffentlichen Bereich Verkehre übernehmen kann. Es steht doch mehr zur Debatte, was man kriegen kann, als man verlieren kann, wenn man nur nicht ängstlich auf seine Besitzstände kommt. Der Markt ist doch im Umbruch, in einer unvollstellbaren Chance für uns. Warum haben wir ständig Angst und verteidigen uns nur, und versuchen, uns zu entschuldigen, daß

es uns gibt? Wobei wir das ordoliberalen staatstragende Element sind. Die Öffentlichen müssen sich entschuldigen, daß es sie gibt, sie gehören nicht in unsere Zeit. Und daß wir es besser können, ein bißchen Stolz, man wird jetzt sehen, wie es endgültig ausgeht, deswegen erst nach 11 Monaten mal eine Äußerung dazu, das haben wir doch bewiesen, wir haben doch alles, wir können sowas auch finanziell durchstehen, wenn wir in Kooperationen eingehen. Und deswegen ist eigentlich mein Credo privates Omnibusbewerbe-Wettbewerb, keine Sorge, wenn wir nicht im Kopf unsere Blockaden haben. Und da ich viele von Ihnen kenne, und viele Söhne und Töchter von Ihnen ausgebildet habe, habe ich allerdings manchmal die Sorge, es gibt nur ein Hindernis, das sind die Blockaden in unseren Köpfen. Was 50 Jahre gut war, muß im 60. Jahr sein und jede Veränderung ist schlecht. Und damit bin ich auf dem Rückweg und verliere.

In diesem Sinne, also meine Geschichte ist noch nicht zu Ende, ich hoffe, sie geht genauso gut zu Ende, aber das Größte ist überstanden, also von dieser Seite her habe ich mich dann auch heute getraut, erstmalig in diesem Sinne was zu sagen. Wir haben den größten Markt in dieser Republik, öffentlicher Personennahverkehr, der noch nicht dereguliert ist, der noch nicht liberalisiert ist, wer besser als wir? Wer besser als wir ganz, wer? Nennen Sie mal? Werden Sie nicht finden. Herr Engel, auch nicht die Ausländer. Wir, mit unserem know how in Deutschland. In diesem Sinne beantworte ich gerne Ihre Fragen.