

Green New Deal for Greener Cities
4. Europäischer Kommunalpolitischer Kongress
Stuttgart 17./19.4.09

Workshop 1 – MdEP Heide Rühle **Öffentliche Dienstleistungen und Privatisierung** 18.4.

Impulsreferat Gerhard Fritz

Es handelt sich hier um eine nachträglich für die Dokumentation des Kongresses erstellte schriftliche Fassung der ursprünglichen Vortragsnotizen.

Vorbemerkung 1: Heide Rühle hat als eines der Motive für drohende Privatisierungen die klammen kommunalen Kassen angesprochen: Das ist aber auch keine „Naturtatsache“. Das ist Ergebnis politischer Beschlüsse – nämlich jener, die auf einen neoligeralen „schlanken Staat“ abzielen, die die Steuer- und Abgabenquote unter 40 % drücken wollen. Hoch qualitative öffentliche Dienstleistungen in ausreichender Menge für alle zugänglich und erschwinglich – wie es im Kommissionsweißbuch¹ über die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse heißt – kosten eben; „there is no free lunch“, es gibt immer ZahlerInnen, im Fall der öffentlichen Dienstleistungen eben die NutzerInnen² und die SteuerzahlerInnen. Gute öffentliche Dienstleistungen und eine Steuerquote unter 40 %, das geht nicht zusammen – wer das behauptet, lügt die Menschen an. Und ich bin für gute öffentliche Dienstleistungen und für eine angemessene Steuerquote; das Argument „Lassen wir den Menschen mehr Geld in der Brieftasche, sie sollen selber entscheiden, wofür sie es ausgeben“ ist falsch: es „übersieht“, dass gerade die sozial Schwächeren eben nicht so „wahlfrei“ sind in der Beschaffung nötiger Dienstleistungen – wie z.B. Kinderbetreuung – „auf dem Markt“. Die Reichen können ihre Steuererleichterungen für den Kauf von Dienstleistungen ausgeben, die allein erziehende Mutter an der Aldi-Kasse zahlt eh schon keine Lohnsteuer³, und kann sich private Kinderbetreuung bestimmt nicht leisten.

Vorbemerkung 2: Ich spreche nicht gern von „Daseinsvorsorge“: Dieser Begriff wurde 1938 von einem reaktionären Staatsrechtler ins deutsche Verwaltungsrecht eingeführt; er hat außerdem so was Obrigkeitsstaatliches. Ich ziehe den gemeinschaftsrechtlichen Begriff der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse bzw. der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vor.

¹ KOM 2004/0374

² Ich halte es nicht für verwerflich – gerade bei Mischgütern – einen Teil der Kosten durch NutzerInnenentgelte hereinzubringen; wie viel die NutzerInnen selber zahlen und wie viel aus dem allgemeinen Steuertopf kommt, ist eine politische Entscheidung, die je im Einzelfall zu treffen ist. Aber z.B. beim ÖPNV bin ich durchaus dafür, dass der Fahrpreis auch ein Preissignal dafür ist, dass auch umweltfreundliche Mobilität Ressourcen verbraucht und Kosten verursacht, dass also Mobilität nicht „gratis“ ist.

³ Aber übrigens: MWSt schon, und das reichlich – diese wirkt in Wahrheit degressiv und belastet vor allem die, die den Großteil ihres Einkommens für nötigen Konsum ausgeben müssen.

Grundsätzlich vertrete ich folgende Position: Wir, die Gemeinden, müssen unseren BürgerInnen Dienstleistungen von allgemeinem Interesse⁴ anbieten, oder mindestens dafür sorgen, dass sie angeboten werden. Nach meiner praktischen Erfahrung haben wir dabei in aller Regel kaum Probleme mit dem Wettbewerbsrecht des Binnenmarktes, weder mit Art 86 Abs 2 EG noch mit dem Vergaberecht noch mit dem Beihilfenverbot der Art 87 und 88 EG. Wenn Probleme auftauchen, sind sie oft genug von der inkompetenten nationalstaatlichen Politik verursacht, die die Vorgaben von Richtlinien dumm umsetzt oder nationales Recht⁵ in Kraft lässt, das in offenkundigem Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht steht oder zumindest so „quer“ dazu, dass sich die Verwaltungsbehörden und Gerichte schwer tun. Ein schrecklich-schönes Beispiel dafür ist die jetzt offenkundig unterbleibende Novellierung des PBefG, die dazu führt, dass mit Inkrafttreten der neuen ÖPNV-VO 1370/07 EG per 3.12.09 ziemliches Chaos droht⁶, weil Deutschland dann nämlich zwei „zuständige Behörden“ haben wird, nämlich die Aufgabenträger, also idR die Gemeinden und Kreise⁷, und die Genehmigungsbehörden nach PBefG, also idR Landesstellen wie Regierungspräsidien. Die Gemeinden zahlen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die sich nicht selber festlegen⁸, die Regierungspräsidien legen im Genehmigungsbescheid Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fest, ohne zu finanzieren. Dabei ist es aber die Grund-Logik der VO 1370/07, dass – mit dem Ziel, Nahverkehrsdienstleistungen in einer Quantität und Qualität bzw. zu Fahrpreisen zur Verfügung zu stellen, die der Markt von alleine nicht bieten würde - EINE zuständige Behörde, oder Gruppe von Behörden, IN EINEM Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festlegen kann und dafür „Entschädigung“ in Form von ausschließlichen Rechten und/oder Kompensationszahlungen leisten muss. Ohne rechtzeitige PBefG-Novelle wird entweder die kommunale Finanzierung des ÖPNV in der Luft hängen oder das „eigenwirtschaftliche“ Genehmigungsverfahren gesprengt.⁹

⁴ Das Gemeinschaftsrecht „schützt“ mit Art 16 EG die DAWIs, ohne sie genau zu definieren oder gar taxativ aufzuzählen, auch deswegen, weil die politisch-kulturellen Traditionen der Mitgliedsstaaten unterschiedlich sind; innerhalb gewisser Grenzen, die sich wieder aus dem Gemeinschaftsrecht ergeben, vgl. die Judikatur des EuGH zur Bestimmung der „zwingenden Gründe öffentlichen Interesses“, die die Beeinträchtigung von Binnenmarktgrundfreiheiten legitim machen können, sind die MS damit frei, festzulegen, was sie unter DAIs und DAWIs verstehen wollen. Es genügt allerdings NICHT, eine x-beliebige Dienstleistung, an den Haaren herbeigezogen, zur DAWI zu erklären und zu meinen, damit könne man sich aus dem Binnenmarkt davonstehlen. Wie MdEP Jarzembowski von der EVP – dem ich nicht oft zustimme, hier aber schon – in der Diskussion zur ÖPNV-VO mal sagte: „Die Gemeinde XY kann halt auch nicht unter Berufung auf den nächstbesten Beschluss ihrer wie immer demokratisch legitimierten Organe aus dem EG-V austreten.“

⁵ Das dann zwar, juristisch gesprochen, „derogiert“ würde wegen des Anwendungsvorrangs des Gemeinschaftsrechts; aber bis sich das durch alle Instanzen durchgesprochen hat, kann es dauern – sh. z.B. die Entscheidung des BVerwG von 2006, wonach die Genehmigungsbehörden im ÖPNV gerade nicht Beihilfenverdacht bei Subventionsbestandteilen der „eigenwirtschaftlichen“ Verkehre nach PbefG zu prüfen haben...

⁶ Im mündlichen Vortrag wurde dieser Abschnitt aus Zeitgründen nur gestreift. Wer dazu noch mehr erfahren will, wende sich an den Autor.

⁷ die zwar gemeinwirtschaftliche Verkehre ausschreiben können, dabei Verpflichtungen öffentlichen Dienstes durchsetzen und dafür Kompensationszahlungen vergeben können, in Übereinstimmung mit der neuen VO – aber nach geltender Rechtslage können kommunale Ausschreibungen jederzeit durch mit Vorrang im Verfahren ausgestattete „eigenwirtschaftliche“ Genehmigungsanträge unterlaufen werden, bei deren Prüfung die zuständigen Stellen, etwa Regierungspräsidien, die kommunalen Nahverkehrspläne „in Betracht“ ziehen bei der Prüfung des „besten“ Angebots, aber nicht an diese gebunden sind

⁸ womit diese Zahlungen automatisch unter Beihilfenverdacht stehen

⁹ Näheres dazu – und zu einigem weiterem Irrwitz des Tiefensee-Ministeriums im Umgang mit der VO 1370/07, im übrigens fast deckungsgleich mit dem Unfug des österreichischen BMVIT – in einem rezenten

Wir haben jedenfalls IMMER die Wahl zwischen „make or buy“, also zwischen der Eigenerbringung von DAIs und DAWIs, und dem Einkauf entsprechender Leistungen auf dem Markt. Nichts und niemand – schon gar nicht „Brüssel“ – hindert und daran, DAIs und DAWIs selbst zu erbringen, entweder durch kommunale Ämter, oder durch „inhouse“ beauftragte 100 % kommunale Unternehmen.¹⁰

Und nichts zwingt uns dazu – auch wenn das von interessierter neoliberaler Seite manchmal so hingebogen werden soll – kommunale Unternehmen zu privatisieren. Da stehen wir unter dem Schutz der Art 295 – und auch 16 – EG. Dass der Sinn des Vergaberechts nicht darin besteht, die Leistungserbringung bei DAWIs zu privatisieren, hat der EuGH mehrfach recht deutlich gesagt.

Wenn privatisiert wird, ist das eine politische Entscheidung, die die kommunalen Eigentümer zu verantworten haben. Detto, wenn – statt Eigenproduktion - auf dem Markt eingekauft wird.

DANN allerdings gelten alle Wettbewerbsregeln des Binnenmarktes und insbesondere die aus den Grundfreiheiten Dienstleistungs- und Niederlassungsfreiheit abgeleiteten Transparenzpflichten und das Diskriminierungsverbot. Glücklicherweise, sage ich. Das hilft uns, das Geld der SteuerzahlerInnen effizient einzusetzen. Und als jemand, der als Gemeinderat noch das alte öffentliche Beschaffungswesen vor unserem EU-Beitritt erlebt hat und jetzt das EG-Vergaberecht samt wesentlicher Judikatur des EuGH dazu kennt, sage ich auch: Die RL 2004/0017 und 0018 EG sind ein Segen auch im Kampf gegen den altbekannten kommunalen Filz, in dem der Übergang zur Korruption ja fließend ist.

Jetzt müssen wir uns eben vor einem Kauf von Gütern oder Dienstleistungen überlegen, was genau in welcher Qualität wir wollen, das dann unmissverständlich ausschreiben, und im voraus festlegen, nach welchen Kriterien wir das „wirtschaftlich günstigste“ Angebot auswählen werden. Kungelei ist da schon viel schwieriger. Und der trauere ich nicht nach.

Teil dieser Kungelei waren oft genug – um auch den Gewerkschaften was Böses nachzusagen, die diesen workshop leider trotz anfänglicher Zusage desertiert haben – die gewerkschaftlich organisierten ArbeitnehmerInnen, und was die unter dem Titel „Verteidigung der öffentlichen Dienstleistungen“ verteidigen, sind manchmal auch „arbeiteraristokratische“ Paradiese der besonderen Art, von denen die KollegInnen in der Privatwirtschaft nur träumen können.¹¹

Strategiepapier der BAG ÖPNV, „Bewertung der Rechtsfolgen einer fehlenden Anpassung des PBefG an die ÖPNV-VO 1370/07 EG“ von M. Winnes, Justiziar des VRN, und O. Mietzsch vom Deutschen Städtetag; insbes. S. 3/4

¹⁰ entsprechend der „Teckal“-Rspr des EuGH, die übrigens z.B. wörtlich ins österr. BVergG eingegangen ist: „inhouse“-Vergaben – also im Kern: „Behördentätigkeit“ außerhalb von Markt und Wettbewerb und DARUM nicht dem Vergaberecht unterliegend – sind möglich, wenn wir das Unternehmen kontrollieren wie eine eigene Dienststelle UND wenn dieses Unternehmen „im Wesentlichen“ für den Auftraggeber tätig ist, der diese Kontrolle ausübt. Beides muss vollständig zutreffen – halbseidene Konstruktionen sind riskant; dass „ein bisschen schwanger“ im EG-Recht nicht geht, mussten einige österr. Kommunen beim EuGH leidvoll erfahren...

¹¹ Wir wollen doch auch, beispielsweise, die Geschichte der Männerfreundschaft zwischen Mehdorn und Transnet-Hansen in der Verteidigung des „integrierten Konzerns“ beim Börsegang „mit Netz“ nicht ganz vergessen...

Weiter mit den „grundsätzlichen“ Aussagen oder Thesen: „öffentlich“ muss nicht heißen: „staatlich“. Öffentliche Dienstleistung muss nicht heißen: erbracht durch ein Amt oder ein Unternehmen in staatlichem Eigentum. Das ist, glaube ich, ziemlich selbstverständlich für eine Partei mit starker zivilgesellschaftlicher und anti-etatistischer Tradition wie die Grünen. Das unterscheidet uns wohl auch von den SozialdemokratInnen.

Ja natürlich, es gibt Marktversagen. Aber es gibt Staatsversagen auch. Oft macht Marktversagen Staatseingriffe nötig. Aber nicht immer ist „der Staat“ die Lösung für alle Probleme; er könnte auch manchmal Teil des Problems sein.

Da kann als Beispiel wieder der ÖPNV dienen.

Erw.ground 5 der VO 1370/07 besagt beispielsweise:
Viele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen.

Erw.ground 7 stellt dem gegenüber:
Studien und die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass, sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Einführung des regulierten Wettbewerbs zwischen Betreibern zu einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten führt, ohne dass die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben behindert werden.

Erw.ground 8 hält auch fest:
Personenverkehrsmärkte, die dereguliert sind und in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, sollten ihre Merkmale und ihre Funktionsweise beibehalten dürfen, soweit diese mit den Anforderungen des Vertrags vereinbar sind.¹²

Konsequenter Weise hält Art 1 Abs 1 der VO dann fest:
Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Wir müssen uns eben im Einzelfall entscheiden zwischen der Eigenerbringung von DAWIs und der „bloßen“ Gewährleistungsverantwortung. Ich meine, bei ziemlich einigen Dienstleistungen können wir durchaus mit der Gewährleistungsverantwortung auskommen und diese Dienstleistungen im Rahmen des „regulierten Wettbewerbs“ auf einem¹³ liberalisierten Dienstleistungsmarkt beschaffen – natürlich nach dem Prinzip des „wirtschaftlich

¹² Hier möchte ich durchaus ketzerisch darauf hinweisen, dass der deregulierte britische Markt nach dem „big bang“ von Margaret Thatcher, dessen katastrophale Auswirkungen allgemein bekannt sind, es durchaus auch geschafft hat, „reim kommerziell“ ÖPNV-Netze hervorzubringen – Bsp.: Oxford – die denen, auf die wir ÖsterreicherInnen und Deutsche so stolz sind, in nichts nachstehen, und dass es im UK mittlerweile schon markt-induzierte „network effects“ und integrierte Verbundverkehre gibt, die jenen Verbundvorteilen, die bei uns von beamteten PlanerInnen um teures Geld hergestellt werden, durchaus gleichzustellen sind.

¹³ was den MarktZUGANG betrifft

günstigsten“ Angebots mit allen erlaubten ökologischen und sozialen Bestbieterkriterien, und nicht nach dem Billigstbieterprinzip. Monopole sind in aller Regel schlecht – da ist es mir egal, ob staatliche¹⁴ oder private Monopole. Wettbewerb führt in aller Regel¹⁵ zu Innovation, Effizienz, Qualität und KundInnenfreundlichkeit.

Wenn wir „auf den Markt gehen“, müssen wir ihn allerdings auch pflegen¹⁶: Wir müssen die KMUs berücksichtigen, die Wettbewerbsintensität erhalten, indem wir Marktzutrittsbarrieren abbauen¹⁷, die Oligopolisierung von Märkten verhindern, etc.

Wir können – und müssen – die für die jeweilige Dienstleistung optimale Lösung suchen. Das kann die Eigenerbringung sein, muss aber nicht. Es hängt wohl auch sehr vom Charakter der Dienstleistung ab. DAWIs wie ÖPNV und SPNV können die Marktliberalisierung und den regulierten Wettbewerb, den Ausschreibungswettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern, nicht nur sehr gut vertragen, sondern die Situation für die KundInnen und SteuerzahlerInnen spürbar verbessern. Bei DAIs wie Bildung, Gesundheitswesen und anderen sozialen Dienstleistungen dagegen kann ich mir Privatisierung und Wettbewerb nicht vorstellen, die sollten als ganzes dem Markt entzogen bleiben; hier ist die „behördliche“ Produktion und Verteilung maßgebliche Vorbedingung sozialer Gerechtigkeit.

Wenn wir von den „Kosten“ reden, sollten wir natürlich immer so weit wie möglich von einer „life cycle cost“ Betrachtungsweise ausgehen, und nicht nur vom unmittelbaren Beschaffungspreis. Und auch eine wirtschaftliche Betrachtungsweise hat einen weiteren Horizont¹⁸.

Wieder ein Beispiel aus dem ÖPNV:

Gemeinden, vor allem größere Städte, sind ja oft in einer Doppelrolle. Einerseits sind sie Aufgabenträger, haben also das Interesse, Nahverkehrsdienstleistungen möglichst günstig zu beschaffen – also die „Wettbewerbsdividende“¹⁹ zu lukrieren, mehr und besseren Nahverkehr zu gleich bleibenden Kosten, oder gleiche Qualität zu sinkenden Kosten, zu kriegen. Sie sind aber oft auch Eigentümer kommunaler Verkehrsunternehmen. Also solche haben sie auch das – ebenso legitime – Interesse, das eigene Unternehmen nicht im Wettbewerb an die Wand zu fahren, auf den remanenten Kosten nach einem Marktaustritt sitzen zu bleiben. Oder schlicht und einfach auch das Interesse an der Vermeidung sozialer Kosten und sozialer Verwerfungen.

¹⁴ Wer's nicht glaubt, lese mal nach z.B. den Qualitätsbericht des VRR zum SPNV und zum Vergleich der Leistungen von DB Regio und der privaten Wettbewerber, oder auch den Qualitätsbericht des VBB

¹⁵ und im EG-V ist vom „freien und unverfälschten Wettbewerb“ im Sinne des Ordoliberalismus der „Freiburger Schule“ von Eucken und Ludwig Erhard die Rede, nicht, wie manche fälschlich lesen, vom „schrankenlosen“ Casino-Kapitalismus

¹⁶ Dass der Markt ohne staatliche, institutionelle Regelung seiner Grundordnung nicht funktioniert, wusste schon Adam Smith; aber die staatliche Regulierung muss natürlich weiter gehen.

¹⁷ z.B. durch Fahrzeugpools wie die der LNVG in Niedersachsen oder des RMV; den gleichen Zweck erfüllten – jedenfalls bis zum Ausbruch von Finanzkrise und Kreditklemme – die ROSCOs wie Angel Trains

¹⁸ Mit einer „urban legend“ möchte ich aber aufräumen: Dass die Transaktionskosten im Ausschreibungswettbewerb die möglichen Einsparungen durch Wettbewerb regelmäßig übersteigen, ist Humbug, und die einzige Studie, die das behauptet – die der Böckler-Stiftung – ist methodisch in der Fachöffentlichkeit schon in der Luft zerrissen worden.

¹⁹ die Zahlen z.B. der Frankfurter „traffiQ“, oder auch der LSH in Schleswig-Holstein, aber auch der BEG in Bayern, um nur einige Beispiele von vielen zu nennen

Da muss etliches gegeneinander abgewogen werden.

Wesentlich ist: Das Gemeinschaftsrecht zwingt uns dazu, diese Abwägung transparent und in aller Öffentlichkeit vorzunehmen²⁰, und damit unserer Verantwortung gegenüber den WählerInnen und SteuerzahlerInnen nachzukommen – Schlagwort „accountability“! Wir müssen eben öffentlich erklären, warum im konkreten Fall eine inhouse-Vergabe „besser“ ist, oder auch nicht.

Zum Schluss noch eine Bemerkung, die mir wichtig ist: Verordnungen und Richtlinien der EU bestimmen, es wurde heute schon gesagt, zwei Drittel der Rechtsmaterien, mit denen wir in den Gemeinden umgehen; der Binnenmarkt ist so sehr Teil unseres Lebens geworden – und seine Wohlfahrtseffekte möchten wir ja auch nicht im Ernst missen – wie die Binnenmarktgesetzgebung Teil unserer Rechtsordnung geworden ist.

„Eigentlich“ ist das, was im EP beschlossen wird, eh viel wichtiger als das, was in unseren Landtagen oder nationalen Parlamenten beschlossen wird. Wir merken es nur viel zu wenig. „Transparent“ wäre es ja schon – es gibt weit und breit keine Institution, die so transparent wäre und wo praktisch alles im Internet nachzulesen ist, wie Kommission und Europäisches Parlament. Beim Rat ist es ein bisschen weniger so, naja.

Das ganze ist ein bisschen eine Mischung aus Hol- und Bringschuld. Die Information über die europäische Gesetzgebung ist reichlich, die EU erfüllt die Bringschuld. Wir kommen unserer Holschuld nicht immer nach – ist ja auch kein Wunder, viele KommunalpolitikerInnen machen diesen ebenso spannenden wie harten Job ja nebenberuflich oder ganz ehrenamtlich. Da kommt es eben vor, dass wir unsere MdEPs „alleine lassen“, wenn sie das „Grünbuch Stadtverkehr“ diskutieren, wie jetzt eben im Verkehrsausschuss des EP, weil wir gerade so viel Wichtiges zu tun haben – und nach ein paar Jahren, wenn daraus ein Weißbuch und dann ein Richtlinien- und Verordnungspaket geworden ist, fallen wir aus allen Wolken und wundern uns, was „die da“ im „Raumschiff Brüssel“ schon wieder angestellt haben.

Ja, wir sollten uns viel mehr einbringen an dieser Schnittstelle zwischen Europa- und Kommunalpolitik, zwischen GemeinderätInnen und MdEPs. Wie wir das genau schaffen könnten, da wird es noch viel zu diskutieren geben. Dass wir es schaffen sollten, darin sind wir uns hoffentlich einig.

Damit sind wir auch bei der kommenden Wahl angelangt. Da wählen wir NICHT VertreterInnen von „nationalen“ Interessen. Da entscheiden wir, welche politische Option wie viel Gewicht im nächsten Parlament hat – dessen Rechte im Mitentscheidungsverfahren nach Art 251 EG, dessen Rolle als wirklicher Gesetzgeber der Union mit dem Lissaboner Reformvertrag noch ausgebaut wird. Da entscheiden wir, welche Mehrheiten die europäischen Gesetze machen, die unser Alltagsleben in den nächsten Jahren, gerade auch in den Kommungen, bestimmen werden. Das ist verdammt wichtig.

²⁰ sh. dazu etwa die besonderen Transparenzvorschriften der VO 1370/07 für die Direktvergabe an den „internen Betreiber“ nach Art 5 Abs 2

Wenn es stimmt, dass wir GemeinderätInnen das „Rückgrat“ der grünen Parteien sind, wie heute auch schon gesagt wurde – und ich zweifle nicht daran – dann sollten auch wir, und nicht die von uns allein gelassenen SpitzenkandidatInnen – das Rückgrat des EP-Wahlkampfes sein.

Für Rückfragen und Nachfragen – insbesondere in Fragen des Nahverkehrsrechts, die hier angerissen, aber nicht im nötigen Ausmaß ausgeführt werden konnten:

GR Mag. Gerhard Fritz
Klubobmann / Fraktionsvorsitzender
Die Innsbrucker Grünen
Rathaus
Maria-Theresien-Str. 18
A 6010 Innsbruck
***43 512 5360 1330**
Fax *43 512 5360 1702
gerhard.fritz@gruene.at

mag. gerhard.fritz
planung, verkehrsbestellung
innsbrucker verkehrsbetriebe und stubaitalbahn gmbh
pastorstraße 5
a 6020 innsbruck
t *43 512 5307 184
g.fritz@ivb.at
www.ivb.at