

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

W. Dippel

BAG-SPNV

(Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.)

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

WETTBEWERB AUS SICHT DER AUFGABENTRÄGER

Es gilt das gesprochene Wort!

Zunächst einmal möchte ich mich im Namen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger für Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) für die Einladung zum Eisenbahntechnischen Kolloquium herzlich bedanken. Die BAG-SPNV ist nämlich noch jung. Zeigt uns diese Einladung doch, dass wir mittlerweile in den Köpfen der Verantwortlichen, die Kolloquien, Seminare oder Vortragsreihen organisieren, vorhanden sind, so wie andere Interessenverbände auch.

Die BAG-SPNV wurde im Mai 1999 mit dem Ziel gegründet, die Interessen der Aufgabenträger zu vertreten. Mittlerweile gehören ihr von 33 in Deutschland existierenden Aufgabenträgern 32 an. Bei Gründung waren es 19. Alle zusammen verkörpern ein Bestellerentgeltvolumen in Höhe von ca. 99,5% des bundesweiten Volumens, das ca. 4 Mrd. € für ca. 580 Mio. Zugkm. entspricht. Verkehrsunternehmen oder Mischverbände, das sind Organisationen, denen sowohl Aufgabenträger (Besteller) als auch Verkehrsunternehmen (Ersteller) angehören, können somit bei uns nicht Mitglied werden sondern lediglich alle Aufgabenträger, die nach den Landesgesetzen in Verbindung mit § 1 RegG für den SPNV zuständig sind. Das sind also Bundesländer, Zweckverbände und Verkehrsverbände, gleich ob sie privatrechtlich oder öffentlich organisiert sind. Die Gründung der BAG-SPNV ist die konsequente Auswirkung des Art. 86 EU-Vertrages, der festlegt, dass die Erbringer von Daseinsvorsorgeleistungen -und dazu gehören die des ÖPNV und SPNV- nicht Träger der politischen Aufgabe der Daseinsvorsorge sein können und Betriebe, die mit dem Erbringen von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge betraut werden, grundsätzlich den Regeln des Wettbewerbs unterworfen sind. Da die operative Durchführung der Verkehrsleistung und nicht die Aufgabe selbst dem Wettbewerb untersteht, ist schon deshalb eine systematisch saubere Trennung zwischen Aufgabenträger- und Unternehmeraufgaben geboten. Die Positionierung und klare Darstellung von Besteller- und Erstellerinteressen wird in Zukunft notwendiger denn je werden, da die ökonomischen Rahmenbedingungen für die Aufgabenträger nicht besser werden und Wettbewerb im SPNV den Aufgabenträgern als Mittel zur Kostensenkung und Qualitätssicherung dient¹.

Die Position der BAG-SPNV zum Thema dieses Referates „Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger“ ist klar: Die BAG-SPNV ist nicht nur für Wettbewerb, sondern für mehr Wettbewerb im SPNV, wobei ihr bewusst ist, dass es, bevor es zu „mehr Wettbewerb“ kommen kann, der Wettbewerb im SPNV an sich erst einmal etabliert sein muss. Dabei geht es nicht um Wettbewerb, den wir sonst in unserer Wirtschaftsordnung kennen: Gefällt das Produkt der Firma X nicht, nimmt man das der Firma Y. SPNV ist Daseinsvorsorge und damit für die Gesellschaft notwendig. So sieht es jedenfalls der Gesetzgeber. Deshalb ist es nur berechtigt, wenn die EU von „kontrolliertem Wettbewerb“ spricht, der das Unternehmen für eine gewisse Zeit vor Konkurrenz schützt, wenn es

¹ Vgl. KCW Hamburg, Verkehrsmarktbericht 2001 (August 2002) in:
http://www.kcw-online.de/pdf/ver_verkehrsmarktbericht2001.pdf

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

Verkehrsleitungen als Daseinsvorsorge durchführt. Wenn die DB Regio AG zur Zeit ca. 91 % aller SPNV-Leistungen erbringt und sich die restlichen 9 % auf knapp 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen aufteilen, dann ist die Frage zu stellen, von wem der Wettbewerb im SPNV kontrolliert wird: Von den zuständigen Aufgabenträgern oder der DB Regio AG. Die BAG-SPNV begrüßt deshalb, dass langsam immer mehr SPNV-Leistungen erst nach einem Vergabeverfahren vertraglich vereinbart werden und das nicht nur die DB Regio AG sogenannte Angebotsoffensiven startet, sondern andere Mitbewerber auch. Auch unser Verband vertritt die Auffassung, dass qualitativ hochwertige Verkehrsleistungen in einer Region, einem Land oder einer Gemeinde positive Standortfaktoren sind und damit Städte, Gemeinden und Länder im Wettbewerb untereinander stärken. In diesem Zusammenhang ist -und es sei mir vergönnt, hier in Hessen- dem Hessischen Wirtschaftsminister dahin zuzustimmen, dass ein bisschen Kosmetik an der ÖPNV-Struktur nichts nutzt, sondern strukturelle Schwächen zu beseitigen sind. Eine strikte Trennung zwischen den Aufgaben der Besteller und denen der Ersteller ist deshalb notwendig und sollte auch in den einzelnen ÖPNV-Gesetzen aller Länder eindeutig geregelt sein. Das Land Hessen hat deshalb in diesem Sinne das Hessische ÖPNV-Gesetz vom 21.12.1993² in der Fassung vom 19.1.1996³ novelliert, das voraussichtlich am 1.1.2005 in Kraft treten wird.

Der Umbruch zum Wettbewerb durch die Ausschreibung von SPNV-Leistungen zeichnet sich langsam sowohl bei den Aufgabenträgern als den Bestellern von SPNV-Leistungen als auch den Eisenbahnverkehrsunternehmen als den Erstellern dieser Leistungen, ab. Lassen Sie mich deshalb auf zwei Punkte in meinem Vortrag eingehen, die für die Entwicklung des Wettbewerbs im SPNV notwendig sind:

I. Wettbewerb und Kartellrecht

Das Erbringen von Dienstleistungen für den Staat bzw. öffentliche Auftraggeber unterliegt seit Inkrafttreten des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) am 01.01.1999 nunmehr einem eben so strengen Regelungsrahmen wie Bau- und Lieferleistungen, wenn die Schwellenwerte (200.000 EUR) überschritten werden. Der deutsche Gesetzgeber hat die Dienstleistungskoordinerungsrichtlinie 92/50 in das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – (GWB-) eingearbeitet und will, dass die Vergabe öffentlicher Aufträge nur nach einem vorhergehenden Vergabeverfahren erfolgen soll (§§ 97ff. GWB). Das GWB gilt seit dem 1.1.1999. Mit dem Inkrafttreten einer neuen Vergabeverordnung (VgV) am 01.02.2001 hat er diesen Willen weiter betont und dessen Missachtung mit sehr strengen Folgen belegt (z.B. § 13 VgV). Diese Verpflichtung zur Anwendung des Vergaberechts, so wie sie herrschend in der Literatur⁴ vertreten wird, sieht das OLG Brandenburg nicht.⁵ Es meint, dass der sachliche Anwendungsbereich des Vergaberechts (§§ 97ff. des nicht

² Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen, GVBl. I S. 726.

³ GVBl. I S. 50.

⁴ Statt aller: Eckard Bremer, Christoph Wünschmann, „Die Pflicht der Aufgabenträger zur Vergabe von SPNV-Leistungen im Wettbewerb“ in: WiVerw 2004/1, S. 51ff. m.w.N.; „Wettbewerb im Schienenverkehr“ im Auftrag von mehrbahnen in: http://www.mehrbahnen.de/dateien/wettbewerbsbericht_mb_2004.pdf

⁵ OLG Brandenburg in NZBau 2003, S. 688ff..

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

eröffnet sei, weil § 15 Absatz 2 AEG⁶ die speziellere Regelung gegenüber den §§ 97ff. GWB sei. Für die gerichtliche Nachprüfung der richtigen Ermessensausübung in § 15 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), wonach die Aufgabenträger als zuständige Behörden SPNV-Leistungen ausschreiben „können“, soll nach dem Willen des OLG Brandenburg durch das Verwaltungsgericht entschieden werden. Diese Entscheidung ist nicht nur in der Literatur kritisiert worden⁷, sondern wird auch nicht von der EU-Kommission geteilt⁸.

Notwendig ist also die gesetzgeberische Rechtsklarheit, die eindeutig die Pflicht zur Anwendung des Vergaberechts auch für SPNV-Leistungen festlegt. Allerdings sprechen hierfür schon jetzt drei Gründe:

1. Nach dem Grundsatz „lex posterior derogat legi priori“ geht das spätere Gesetz dem früheren Gesetz vor. § 15 Absatz 2 AEG ist am 1.1.1994 in Kraft getreten, das mit der 6. GWB-Novelle 1998 eingeführte Kartellvergaberecht am 1.1.1999. Diese sind also die jüngeren Vorschriften⁹.

2. Auch das OLG Brandenburg erkennt die Einhaltung des Diskriminierungsverbotes und des Transparenzgebotes der allgemeinen Dienstleistungsfreiheit nach den Artikeln 49ff. EGV an. Selbst wenn es kein EU-Recht und nationales Vergaberecht gäbe, müssten also diese Grundsätze der Transparenz- und Diskriminierungsfreiheit eingehalten werden. Nicht zuletzt beinhaltet Artikel 3 des Grundgesetzes diese Grundsätze. Denn der Verfassungsgeber hat willkürliche Handlungen oder Ungleichbehandlungen gerade durch den Staat und den ihn vertretenden öffentlich-rechtlichen Körperschaften verboten. Willkürlich handelt deshalb der Aufgabenträger, der ohne Anhörung der in Frage kommenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, einem Eisenbahnverkehrsunternehmen einen langjährigen Auftrag für das Erbringen von SPNV-Leistungen erteilt.

3. Das Bundesverfassungsgericht hat klargestellt, dass es in einem demokratischen Rechtsstaat keine Beliebigkeit staatlichen Handelns gibt, das also das einer Behörde eingeräumte Ermessen kein gänzlich freies sein kann, sondern stets nur pflichtgemäßes¹⁰. Somit ist auch der Wortlaut im § 15 Absatz 2 AEG (.können..ausschreiben.) einer Ermessensprüfung dahingehend zu unterziehen, dass die gesamte Rechtsordnung inklusive des EU-Rechts zu beachten ist. Eine solche Prüfung hat aber zum Ergebnis, dass das in § 15 Absatz 2 AEG eingeräumte Ermessen auf Null reduziert wird, also die Pflicht für alle Aufgabenträger besteht, das Vergaberecht bei der Beschaffung von Dienstleistungsverträgen, also auch SPNV-Verkehrsverträgen, anzuwenden.

⁶ § 15 Absatz 2 AEG lautet: Die zuständigen Behörden, die beabsichtigen, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage des Artikels 1 Abs. 4 und des Artikels 14 der in Absatz 1 genannten Verordnung zu vereinbaren, können diese Leistungen ausschreiben.

⁷ s. Fn. 4; „Wettbewerb im Schienenverkehr“ im Auftrag von mehrbahnen in:
http://www.mehrbahnen.de/dateien/wettbewerbsbericht_mb_2004.pdf

⁸ Schreiben der EU-Kommission vom 18.2.2004, Az.: -Markt D-2/WR D(2004) 1877-, an die Bundesrepublik Deutschland zwecks Auskunfterteilung zur Vergabe von SPNV-Leistungen als Vorstufe zum Vertragsverletzungsverfahren.

⁹ So auch OLG Düsseldorf, Beschluss vom 26.7.2002, in NZBau 2002, S. 634ff..

¹⁰ BVerfGE 9,137 (145).

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

Hieraus folgt, dass jeder, der sich zum Wettbewerb bekennt und diesen will, an der Beachtung des Kartell- und Vergaberechts auch für SPNV-Leistungen nicht vorbeikommt. Verkehrsverträge, die ohne Beachtung dieses Rechts geschlossen wurden und möglicherweise noch werden, sind - und darauf lassen Sie mich in aller Deutlichkeit hinweisen, nichtig¹¹. Das Eingehen eines Aufgabenträgers auf Angebote eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ohne Einhaltung der eben dargestellten Regeln ist deshalb sehr riskant.

II. Wettbewerb im SPNV und die Trennung von Netz und Betrieb

Wettbewerb im SPNV kann weiter nach Auffassung der BAG-SPNV nur durch die Trennung und die Unabhängigkeit von Fahrwegbetrieb und Fahrwegnutzung erzeugt werden. Denn gerade dem Unternehmen, das die Verfügungsmacht über eine Infrastruktur hat, steht ein nicht beherrschbares Diskriminierungspotential zur Verfügung¹². Dies kann von der Einstellung der Infrastruktur bei der Ausschreibung von SPNV-Leistungen, dem Rückschluss von Trassenmeldungen auf den Verkehrsbedarf bis hin zu technischen Diskriminierungen durch neuartige Fahrzeuganforderungen, deren Einführungszeitpunkt regelmäßig auf die Investitionsinteressen der DB-Transportgesellschaften abgestimmt ist, gehen¹³. Dass Diskriminierungsmöglichkeiten jeglicher Art bestehen, stellt ebenso der Wettbewerbsbeauftragte der DB AG und der für die strategische Ausrichtung des Konzerns mitverantwortliche Dr. Alexander Hedderich zu Recht fest. Die Aussage, ein in einem Unternehmen vertikal integrierter Netzbetreiber gewähre konkurrierenden Eisenbahnunternehmen zu gleichen Trassenpreisen wie den eigenen Transportsparten, Netzzugang, sei ohne Gehalt, da die intern verrechneten Trassenpreise keinen Einfluss auf das Ergebnis des vertikal integrierten Schienenverkehrsunternehmens hätten¹⁴. Über das Trassenpreisniveau könne jede gewünschte Diskriminierung erfolgen¹⁵.

Es wird deshalb interessant zu beobachten, ob den Anforderungen nach Transparenz und Diskriminierungsfreiheit in der Richtlinie 2001/14 EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung vom 26.2.2001 in Artikel 2 des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften durch eine vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zu kontrollierende Trassenagentur entsprochen wird. Zu dieser Gesetzesänderung wurde der Bund durch Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2001/14 EU genötigt. Danach muss der Betreiber von Schieneninfrastruktur grundsätzlich „unabhängig“ sein. Andernfalls ist eine den Trassenpreis „entgelterhebende Stelle“ zu schaffen, „die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen

¹¹ S. Fn 7.

¹² Wilhelm Pällmann, „Zehn Jahre Bahnreform: Bilanz und Ausblick“, S. 6 in: http://www.mehrbahnen.de/dateien/paellmann-bahnreform_2004.pdf

¹³ Hans-Jürgen Ewers, Gottfried Ilgmann, „Wettbewerb im ÖPNV, gefordert, gefürchtet und verteufelt“ in: Internationales Verkehrswesen, Heft 6/1999, S. 269.

¹⁴ Alexander Hedderich, „Vertikale Desintegration im Schienenverkehr“, Hamburg 1996, S. 244.

¹⁵ ebenda

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

unabhängig ist.“ Der Bundesgesetzgeber hat sich für die Schaffung der entgelterhebenden Stelle und nicht für Ausgliederung der DB Netz AG als Ganzes entschieden. Diese Trassenagentur wird nach dem Entwurf des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) in § 4 geschaffen und ist eine Abteilung des EBA. Da ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aber nach wie vor eine Trasse bei der DB Netz AG anmelden muss, die auch über den Zugang entscheidet, sollen innerbetriebliche Regulaarien (sogenannte „chinese walls“) bei der DB Netz AG (§ 9a Absatz 1, Nr.1 – 5 des Entwurf des AEG) für eine diskriminierungsfreie und transparente Entscheidung sorgen.¹⁶ Unter „chinese walls“ werden unabhängige Organisationsbereiche in einem Unternehmen verstanden. Der Begriff ist im Wertpapierhandelsrecht gebräuchlich. „Chinese walls“ funktionieren bei Banken, zur Verhinderung von Absprachen bei sehr kurzfristigen Geschäften. Eine institutionelle Verständigung zwischen einzelnen Bereichen kann es dann einfach durch den Zeitdruck nicht mehr geben. Hier geht es aber um die Prüfung von Angeboten, die Erstellung von Trassenfenstern, die Verhandlung von Preisen, die sich nicht wie bei Termingeschäften auf dem internationalen Finanzmarkt in Sekundenschnelle, sondern meist nur in Wochen erledigen lässt. Zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit in einem vertikal organisierten Konzern wie dem der DB AG müssten jedoch stets neue Chinese Walls gefunden werden, die wirksam die organisatorische Unabhängigkeit sicherstellen. Hierzu gehört vor allem die Verhinderung von Weitergaben von Informationen zur Politik der Trassenvergabe oder Trassenpreise, soweit sie nicht allen potentiellen Nutzern zugänglich sind. Gleiches gilt auch für die Netzentwicklung. Letztlich führt dies dazu, dass der Infrastrukturbetreiber alle Informationen allen potentiellen Nutzern zugänglich machen muss und nur solche exklusiv an den Konzern weitergeben darf, die das Finanzergebnis und die Entwicklung ohne Rückschluss auf ein abgelaufenes oder zukünftiges Trassenzugangsverfahren betreffen. Ein solches Verhalten widerspricht letztlich jedoch dem deutschen Aktienrecht, da damit der Kern der unternehmerischen Tätigkeit eines Infrastrukturanbieters, nämlich die Bestimmung seiner Preispolitik und damit der gesamten Absatzpolitik und Produktentwicklung, sowie die Optimierung des Produktabsatzes, nicht mehr von ihm selbst wahrgenommen werden kann. Der Vorstand eines Gesamtkonzerns ist aber verpflichtet, in dessen Interesse alle dem Konzern angehörigen Gesellschaften zu beherrschen, damit dem Gesamtkonzern stets der größte Nutzen wirtschaftlichen Handelns zuteil werden kann¹⁷.

Hieraus wird deutlich, dass das Konzept der „chinese walls“ nach dem Wertpapierhandelsgesetz nicht geeignet ist, die organisatorische Unabhängigkeit im Sinne der RiL 2001/14 EU zu gewährleisten und einem institutionellen Interessenkonflikt dauerhaft standzuhalten. Darüber hinaus sind erhebliche Zweifel angebracht, ob die Bundesrepublik Deutschland der EU (und nicht umgekehrt) beweisen kann, dass mit den oben genannten Regelungen im Dritten Gesetz zur Änderung

¹⁶ Kritisch dazu: Felix Berschin, „Zur Trennung von Netz und Betrieb der Deutschen Bahn AG aufgrund des europäischen Eisenbahnpakets“, S. 12 in:
<http://www.nahverkehrsberatung.de/downloads/DBVI.16.02.TrennungNetz.pdf>.

¹⁷ ebenda

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

eisenbahnrechtlicher Vorschriften, insbesondere dem Artikel 4 der Richtlinie 2001/14 EU entsprochen wurde.

Nur durch eine organisatorische und rechtliche Herauslösung der DB Netz AG oder noch einfacher, der DB Transport Aktiengesellschaften aus dem DB-Konzern, kann deshalb eine Unabhängigkeit im Sinne der Richtlinie 2001/14 EU in der Trassenpreisgestaltung und Vergabe erreicht werden. Wirkliche Unabhängigkeit hier ist aber die Voraussetzung für einen expandierenden und nicht einen sich mühsam dahinwälzenden Wettbewerb ist kein Selbstzweck. Aus Sicht der Aufgabenträger im SPNV darf er nicht zu Lasten der Fahrgäste gehen. Sie dürfen nicht merken, welche Bemühungen ein Aufgabenträger hat, um qualitativ einen guten SPNV zu organisieren. Das gilt insbesondere für Verkehre, die die Grenzen eines Aufgabenträgers überschreiten sowie für die Vorsorge für den Fall der Insolvenz von Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV wird als einer verstanden, der fair, diskriminierungsfrei und transparent gestaltet werden kann, weil die rechtlichen Voraussetzungen dies zweifelsfrei zulassen. Wenn sich der gerade begonnene Wettbewerb auf dem Schienennetz der DB AG also weiter etablieren soll, gibt es zur rechtlichen und organisatorischen Trennung des Fahrwegbetriebes von der Fahrwegnutzung keine Alternative¹⁸. Nur so können die EU-rechtlichen Anforderungen an die Diskriminierungsfreiheit und der Gleichbehandlung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, angemessen berücksichtigt werden. Nach Auffassung der BAG-SPNV zeichnet sich ab, dass der Geburtsfehler der Bahnreform, Infrastrukturnutzung und Infrastrukturbetrieb nicht zu trennen, nicht behoben, sondern lediglich symptomatisch behandelt wird.

Wettbewerb im SPNV kann aus Sicht der Aufgabenträger jedoch nur bis zu einem bestimmten Umfang finanzielle Kürzungen der Regionalisierungsmittel ausgleichen. Sie sind keine Subventionen, da sie der Finanzierung einer daseinsvorsorglichen, staatlichen Aufgabe dienen und nicht an private Haushalte oder an private Unternehmen geleistet werden.

¹⁸ Vgl. BAG-SPNV: "Acht Thesen zur Weiterentwicklung der Bahnreform" vom 15.4.2004 in: http://www.bag-spnv.de/index_.htm

Wettbewerb aus Sicht der Aufgabenträger des SPNV

Fazit:

Der Bereich der Daseinsvorsorge im SPNV ist im Umbruch. Die BAG-SPNV will den Erfolg für den SPNV durch niedrigere Kosten für die Aufgabenträger, hohe Qualitätsstandards, motivierte kundenorientierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den Be- und Erstellern, und natürlich einen erheblichen Zuwachs an Fahrgästen. Das alles lässt sich nur erreichen, wenn sich der Wettbewerb nicht nur vordergründig auf die Kosten erstreckt sondern stets auch auf das Wohl der Fahrgäste ausgerichtet ist. Hier liegt eine große Verantwortung bei den Aufgabenträgern. Dafür ist es aber auch notwendig, dass der Bund seine laissez-faire-Haltung gegenüber dem Verkehrsträger Schiene ändert und diesen als das begreift, was er sein soll: als Teil eines verkehrlichen Gesamtsystems, das aufeinander abgestimmt, ergänzend die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung befriedigen kann und damit zu einer erhöhten Lebens- und Standortqualität beiträgt. Unternehmensförderung durch das Unterlaufen von EU-Recht¹⁹, in dem man den klaren Schnitt der Herauslösung der Transportgesellschaften aus der DB AG scheut und damit die Möglichkeit schafft, Investitionspolitik für die Schieneninfrastruktur auf den Bedarf eines Eisenbahnverkehrsunternehmens zuzuschneiden, verhindert die Entfaltung des Wettbewerbs im SPNV und legt den Schluss nahe, dass er in Wirklichkeit gar nicht gewollt ist.

¹⁹ S. Seite 6f.