



SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG
15. Wahlperiode

Drucksache 15/531
9. November 2000

Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft des ÖPNV in Schleswig-Holstein

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welches Volumen umfasst der Schleswig-Holsteinische Markt für ÖPNV-Leistungen und regionale Verkehre nach Netzlänge und Nutzplatzkilometern?
2. Welche Arten von ÖPNV-Verkehren gibt es in Schleswig-Holstein (Schiene, Bus, Fähre, Bürgerbus, AST, Anrufbus usw.)?
3. Wie viele ÖPNV-Unternehmen gibt es in Schleswig-Holstein und wie verteilen sich diese auf kleine, mittelständische und große Betriebe, private und öffentliche Unternehmen?
4. Wie viele ausländische Unternehmen bzw. Unternehmen mit ausländischer Kapitalbeteiligung sind auf dem ÖPNV-Markt in Schleswig-Holstein tätig und wie hoch ist ihr Marktanteil?
5. Werden sich die Marktanteile von ausländischen Anbietern bzw. Anbietern mit ausländischer Kapitalbeteiligung in den nächsten Jahren erhöhen und in welchem Umfang?
6. Trifft es zu, dass viele mittelständischen ÖPNV-Unternehmen von größeren Unternehmen aufgekauft werden bzw. in Kooperationen mit größeren Unternehmen ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit verlieren?
7. Welche Wettbewerbsvorteile haben Großunternehmen im ÖPNV und welche Stärken hat die mittelständisch geprägte Branchenstruktur in Schleswig-Holstein?
8. Welche Hilfestellung gibt es für die ÖPNV-Betriebe in Schleswig-Holstein, um sich in einer Übergangsphase auf den Wettbewerb einzustellen?
9. Wie hoch ist die Beteiligung von VIVENDI an der DEG und der NOB und gibt es weitere Beteiligungen von VIVENDI/DEG an ÖPNV-Unternehmen in Schleswig-Holstein?
10. Gibt es Hinweise, dass große ÖPNV-Unternehmen ihre Angebote durch Gewinne in anderen Branchen subventionieren, und welche Möglichkeiten gibt es, diese Verfälschungen bei Ausschreibungsverfahren auszuschalten?
11. Welche Aufgabenträger des ÖPNV haben bisher ÖPNV-Leistungen ausgeschrieben? (Bitte nach eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren getrennt aufzuführen.)
12. Hat die Landesregierung Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen verhindert, indem Konzessionen an den Alt-Betreiber verlängert wurden?
13. Welche Ergebnisse erbrachten die Ausschreibungen und welche Kostensenkungspotentiale konnten erzielt werden?
14. Entstanden die Kostensenkungen durch niedrigere Löhne oder gab es Ersparnisse auch durch organisatorische und technische Maßnahmen?
15. Führten die Einsparungen auch zu Fahrpreissenkungen? Wenn ja, bei welchen Aufgabenträger und in welcher Höhe?
16. Welche Finanzierungsquellen stehen für den gesamten ÖPNV und in welcher Höhe zur Verfügung und wie werden sich diese Töpfe in Zukunft entwickeln?
17. Welche Tarifsysteme existieren im öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein und welche Entwicklungen zeichnen sich in diesem Bereich ab?

18. Welche finanziellen Regelungen existieren für den Schülerverkehr und welche Qualitätsanforderungen sind an die Durchführung der Schülerbeförderung geknüpft?
19. Welche Möglichkeiten hat und nutzt die Landesregierung, um Schulzeiten und ÖPNV auf einander abzustimmen bzw. die Schulträger zu motivieren, dies zu tun?
20. Kann der Anspruch auf einen Sitzplatz für jede SchülerIn im geförderten Schülerverkehr verwirklicht werden oder müssten dafür zusätzliche Mittel eingesetzt werden?
21. Wie stellt sich die Landesregierung die Finanzierung von sinnvollen kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Verkehr auf der Straße vor?
22. Wie wird die Verknüpfung zwischen SPNV und sonstigem ÖV organisiert und wie soll dies in Zukunft optimiert werden?
23. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass für einen fairen Wettbewerb das Agieren der kommunalen ÖPNV-Unternehmen auch über die Gemeindegrenzen hinaus ermöglicht werden müsste?
24. Gibt es Zuschüsse des Landes für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger? Wenn ja: für wen und in welcher Höhe?
25. Gibt es Empfehlungen des Landes hinsichtlich der Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen?
26. Für welchen Zeitraum werden Linien-Konzessionen erteilt?
27. Gibt es Überlegungen, die Konzessionsdauer in Zukunft zu verkürzen? Wenn ja: An welche Zeiträume ist gedacht und wie wird das begründet?
28. Kann eine zu kurze Konzessionsdauer zu Planunsicherheiten bei Verkehrsbetrieben in den Bereichen Investitionen und Personalpolitik führen?
29. Gibt es Erkenntnisse der Landesregierung über Lohndumping bei ÖPNV-Unternehmen, um im Markt zu bleiben oder Linien zu bekommen?
30. Wie viele Beschäftigte haben bei den ÖPNV-Unternehmen in Schleswig-Holstein gearbeitet in den Jahren 1995, 1997 und 1999? Wie viele davon waren als FahrerInnen beschäftigt?
31. Werden alle diese Beschäftigten nach Tarif bezahlt? Wenn nein: Wie viele Beschäftigte arbeiten unterhalb des Tarifniveaus?
32. Wie hoch war die Zahl der Überstunden bei den Schleswig-Holsteinischen ÖPNV-Unternehmen in den Jahren 1995, 1997, 1999?
33. Gibt es Anzeichen, dass in den ÖPNV-Unternehmen gegen Lenk- und Ruhezeiten verstoßen wird?
34. Wie viele ÖPNV-Unternehmen in Schleswig-Holstein wurden in den Jahren 1995, 1997 und 1999 mit welchem Ergebnis von staatlichen Aufsichtsämtern überprüft? (Staatliche Umweltämter)
35. Wie hoch waren die Krankenstände in den Schleswig-Holsteinischen ÖPNV-Unternehmen 1995, 1997 und 1999, getrennt nach FahrerInnen und sonstigem Personal?
36. Sind die wöchentlichen Arbeitszeiten bei den FahrerInnen in den letzten Jahren verlängert worden? Wenn ja: in wie vielen Betrieben mit wie vielen Beschäftigten?

37. Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass die Interessen der ArbeitnehmerInnen und ihre tarifvertraglichen Rechte in einem schärfer werdenden ÖPNV-Wettbewerb gewahrt werden?
38. Wird die Landesregierung bei der Vergabe von Konzessionen auf die Tariftreue der ÖPNV-Unternehmen achten?
39. Weiß die Landesregierung von durchgeführten bzw. angekündigten Gehaltskürzungen bei ÖPNV-Beschäftigten? Wenn ja: Wie viele Betriebe und Beschäftigte sind betroffen?
40. Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass der Wettbewerb neben den erwünschten Kostensenkungen nicht auch zur Verschlechterung der Qualität und der Sicherheit des ÖPNV sowie der Arbeitsbedingungen des Personals führen wird?
41. Wie will die Landesregierung die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes erhöhen angesichts steigender Zulassungszahlen im MIV?
42. Welche Auswirkungen haben die Vorschläge der EU-Kommission zur Gestaltung des ÖPNV auf das ÖPNV-Gesetz des Landes und die Aufgabenträger?
43. Besteht die Absicht der Landesregierung, den öffentlichen Verkehr auf der Kieler Förde in den Geltungsbereich des ÖPNVG aufzunehmen? Wenn nicht: aus welcher Gründen?

Karl-Martin Hentschel
und Fraktion