



Antwort

der Landesregierung

auf die

Große Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Zukunft des ÖPNV in Schleswig-Holstein

Drucksache 15 / 531

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Vorbemerkung der Landesregierung:

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist eine wichtige Säule im Verkehrssystem des Landes Schleswig-Holstein. Die Aufgaben und Ziele des ÖPNV werden im ÖPNV-Gesetz des Landes genannt: Grundsätzlich soll der ÖPNV eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes gewährleisten. Des Weiteren soll der ÖPNV zu einer attraktiven und umweltverträglichen Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) entwickelt werden.

Das Land ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die Kreise und kreisfreien Städte sind Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV auf der Straße und der U-Bahn. Die Handlungsspielräume für den ÖPNV/SPNV sind begrenzt durch die finanziellen Möglichkeiten. Eingesetzt werden Regionalisierungsmittel, Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und ÖPNV-Landesmittel.

In Schleswig-Holstein ist es vielerorts gelungen, die Attraktivität des ÖPNV einschl. des SPNV auch unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Anforderungen durch eine Vielzahl von Maßnahmen erheblich zu steigern. Auf der Grundlage der Ergebnisse einer landesweit durchgeführten Marktforschungsstudie zum ÖPNV in Schleswig-Holstein (1998) wird das Gesamtkonzept SPNV / übriger ÖPNV weiterentwickelt und vermarktet. Wesentlicher Bestandteil dieser Qualitäts- und Serviceoffensive ist die Stärkung des Verbundcharakters von Bahn und Bus durch die verbesserte Verknüpfungen beider Systeme. Nach dem Motto „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ strebt Schleswig-Holstein ein landesweites ÖPNV-Gesamtsystem an, um eine optimale verkehrliche und tarifliche Kooperation aller ÖPNV-Verkehrsträger zu gewährleisten.

1. Welches Volumen umfasst der Schleswig-Holsteinische Markt für ÖPNV-Leistungen und regionale Verkehre nach Netzlänge und Nutzplatzkilometern?

Entsprechend der unterschiedlichen Besiedlungsdichte fließen die stärksten Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, erheblich schwächer ausgeprägt sind die Ost-West-Verbindungen.

Für den SPNV werden 1.138 Kilometer Schienenstrecken genutzt. Die Zugkilometerleistung beläuft sich pro Jahr auf rund 21,5 Mio. km Die Personenverkehrsleistung betrug im Jahre 1999 rund 1,5 Mrd. Personenkilometer (Quelle: Intraplan-Consult).

Der regionale und lokale Busverkehr in Schleswig-Holstein bedient verschiedene Verkehrsmärkte: Berufsverkehr, Schülerverkehr, Versorgungsverkehr sowie Freizeit- und Tourismusverkehr.

Für ÖPNV-Leistungen (Kraftomnibusse) umfasst der Markt ein Volumen von rd. 26.500 km Netzlänge.

Die 92 Busunternehmen mit sechs und mehr Omnibussen erbrachten 1995 jährlich 122,9 Mio. Wagenkilometer und 2.665,3 Mio. Personenkilometer. Sie befördern 192,9 Mio. Personen und erwirtschaften 330,7 Mio. DM

Einnahmen (Quelle: Landesweiter Nahverkehrsplan Schleswig-Holstein, LNVP).

Über die Nutzplatzkilometer im Kraftomnibusbereich gibt es keine statistischen Erhebungen, lediglich Angaben über verfügbare Sitz- und Stehplätze (138.672 Sitzplätze / 103.954 Stehplätze).

Der Marktanteil des gesamten ÖPNV in Schleswig-Holstein betrug 1995 (neuere Erhebungen liegen nicht vor) 13 % der Personenfahrten und 15% der Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometern (Quelle: LNVP). Ein Vergleich der Marktanteile der Bahn (Nah- und Fernverkehr zusammengefasst) mit dem motorisierten Individualverkehr wird auf der Grundlage des von Schleswig-Holstein ausgehenden Verkehrsaufkommens (im Bahnverkehr die Einsteiger) vorgenommen. In den Vergleich einbezogen wird der Linienbusverkehr (ohne Gelegenheitsverkehr), um einen Überblick der Marktanteile des gesamten liniengebundenen ÖPNV zu erhalten. Die Bahn hat landesweit einen Marktanteil von 2 % der Personenfahrten und 9 % der Verkehrsleistung am Gesamtverkehrsaufkommen (ohne Rad-, Fußgänger- und Reisebusverkehr) in Schleswig-Holstein (siehe auch Antwort zu Frage 41).

2. Welche Arten von ÖPNV-Verkehren gibt es in Schleswig-Holstein (Schiene, Bus, Fähre, Bürgerbus, AST, Anrufbus usw.)?

Der Schienepersonennahverkehr wird durch Regionalbahnen bzw. Regionalexpress-Züge und im HVV-Bereich durch die S-Bahn erschlossen.

Der straßengebundene ÖPNV besteht aus einem Netz von Regional- und Stadtbuslinien. Aufgrund entsprechender Nachfrage werden auch spezifizierte Verkehrsleistungen angeboten wie beispielsweise: Bürgerbus (z. B. zwischen Kaltenkirchen und Sievershütten, Burg), Anrufsammeltaxi (z. B. in Eckernförde und in Neumünster), Linientaxi (z. B. in Flintbek, Achterwehr und Kappeln), Schnellbus (zwischen Niebüll und Flensburg als Pilotversuch für 2 Jahre), Flughafenzubringer (nach HH), Disco-Bus (z.B. in Schleswig), Anrufbus (z. B. Barmstedt - Hörnerkirchen), Fahrradbus und Wanderbus (z. B. in Lübeck), night&drive (z. B. in Kiel für Jugendliche bis 21), Sonderlinienverkehre nach § 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wie z. B. Schulverkehr, Berufsverkehr, Marktverkehr. Im HVV-Bereich steht ein integriertes Bus-, U- und S-Bahn-Angebot zur Verfügung.

Die Fördeschiffahrt in Kiel ist in den Linienverkehr des ÖPNV-Verkehrsangebotes im Verkehrsverbund Raum Kiel (VRK) eingebunden. (Siehe auch Antwort zu Frage 43).

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?

In Schleswig-Holstein sind nach Erhebungen des Statistischen Landesamtes für das Jahr 1999 insgesamt 94 ÖPNV-Unternehmen erfasst, unterteilt in kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen (8), Eisenbahnunternehmen ohne DB AG (4), private Unternehmen (82).

Davon sind 34 Kleinunternehmen mit weniger als 6 Fahrzeugen (33 private Unternehmen und 1 kommunales und gemischtwirtschaftliches Unternehmen) und 60 Großunternehmen mit mehr als 6 Fahrzeugen bis über 100 Fahrzeuge (7 kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, 4 Eisenbahnunternehmen, 49 private 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?

Gegenwärtig ist der Marktanteil ausländischer Unternehmen bzw. von Unternehmen mit ausländischer Beteiligung in Schleswig-Holstein noch sehr gering. Die NOB, deren Gesellschaftsanteile zu 100 % in französischer Hand (Connex) sind, hat einen Marktanteil von 11 % an der gesamten Zugkm-Leistung im SPNV in Schleswig-Holstein. Im übrigen ÖPNV ist kein Unternehmen bekannt, lediglich ein Unternehmen im Gelegenheitsverkehr ohne nennenswerten Marktanteil, dessen Kapitalanteile vollständig bei einem mittelständischen Unternehmen in Schweden liegen.

5. Werden sich die Marktanteile von ausländischen Anbietern bzw. Anbietern mit ausländischer Kapitalbeteiligung in den nächsten Jahren erhöhen und in welchem Umfang?

Ob und in welchem Umfang ausländische Anbieter Marktanteile im schleswig-holsteinischen ÖPNV erringen werden, hängt entscheidend davon ab, wie sich die Strukturen und Gesellschaftsverhältnisse der vorhandenen Unternehmen entwickeln, wie schnell und in welcher Art und Weise Verkehrsleistungen zukünftig ausgeschrieben werden und ob sich ausländische Unternehmen daran mit Erfolg beteiligen. Konkrete Prognosen liegen hierzu nicht vor.

Die deutschen Verkehrsunternehmen stellen sich auf die mögliche Konkurrenz bereits ein, indem sie

- sich verstärkt um Kostensenkungen und Qualitätsverbesserungen bemühen,
- Betriebsteile wie etwa die Instandhaltung und die Reinigung von Fahrzeugen und baulichen Anlagen in Form handelsrechtlicher Gesellschaften verselbständigen,
- vermehrt Kooperationen und auch Unternehmenszusammenschlüsse eingehen,

- sich selbst um die Erweiterung ihrer Geschäftsfelder bemühen.
Die Landesregierung begrüßt alle Anstrengungen von Verkehrsunternehmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und unterstützt sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

6. Trifft es zu, dass viele mittelständische ÖPNV-Unternehmen von größeren Unternehmen aufgekauft werden bzw. in Kooperationen mit größeren Unternehmen ihre wirtschaftliche Unabhängigkeit verlieren?

Der Landesregierung sind in Schleswig-Holstein keine Fälle des Kaufs von mittelständischen Verkehrsunternehmen durch größere Unternehmen bekannt.

Inwieweit sich die Freiheit des unternehmerischen Handelns durch einen Kauf verändert, hängt von der Geschäftspolitik der übernehmenden Verkehrsunternehmen ab. Eine Generalaussage ist nicht möglich.

Kooperationen von ÖPNV-Unternehmen können tendenziell zu größerer Wirtschaftlichkeit der Einzelunternehmen führen. In Schleswig-Holstein haben sich bereits Anfang der 90er Jahre flächendeckend Verkehrs- und Tarifgemeinschaften zur Stabilisierung und Verbesserung des ÖPNV gebildet. Im Hinblick auf den anstehenden Wettbewerb kooperieren SH-Unternehmen wie beispielsweise die Kieler Verkehrs AG und Autokraft / DBZug Bus auch mit privaten Verkehrsgesellschaften zur Erlangung von kostensenkenden Synergieeffekten und Angebotsoptimierungen.

7. Welche Wettbewerbsvorteile haben Großunternehmen im ÖPNV und welche Stärken hat die mittelständisch geprägte Branchenstruktur in Schleswig-Holstein?

Große Unternehmen können Synergien insbesondere im Verwaltungsbereich (Overhead) erreichen und Einkaufsvorteile (z. B. bei Fahrzeugen) erlangen. Zudem weisen sie meist ein breitgefächertes Know-how auch aufgrund mehrjähriger Wettbewerbserfahrung und der größeren Finanzkraft auf. Vielfach handelt es sich um Mischkonzerne, die Gewinne aus anderen Unternehmensbereichen (Wasser, Energie, Abfall, Telekommunikation) zur Querverbund-Finanzierung des ÖPNV einsetzen können.

Die Stärken der mittelständisch geprägten Branchenstruktur im ÖPNV liegen insbesondere in ihrer Flexibilität und der Kenntnis der Situation vor Ort (Kunden, Nähe zum Entscheidungsträger / Besteller sowie der Einbindung in Verkehrsgemeinschaften), einhergehend mit einer günstigeren Kostenstruktur gegenüber öffentlichen Unternehmen.

8. Welche Hilfestellung gibt es für die ÖPNV-Betriebe in Schleswig-Holstein, um sich in einer Übergangsphase auf den Wettbewerb

einzustellen?

Der Wettbewerb wird nicht nur im SPNV, sondern auch im übrigen ÖPNV besonders durch Entwicklungen in der Rechtssetzung auf EU-Ebene zunehmend Realität. Die Landesregierung hat gemeinsam mit allen ÖPNV-Verantwortlichen in Schleswig-Holstein Grundsätze für "Kooperation und Wettbewerb im schleswig-holsteinischen ÖPNV" als Übergangsregelung entwickelt.

Diese Empfehlungen zeigen Aufgabenträgern wie Verkehrsunternehmen die Möglichkeiten auf, sich in einem überschaubaren Zeitraum auf Wettbewerb vorzubereiten und bestehende Unsicherheiten im rechtlichen Bereich sowie bei der tatsächlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes abzubauen. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam Maßnahmen zur Angebotsoptimierung entwickeln und eine mögliche Kostenreduzierung für die Aufgabenträger festlegen. Die Grundsätze sind als Anlage 1 beigefügt. (Siehe auch Antwort zu Frage 11 und 23).

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?

Der französische Energie- und Versorgungskonzern Vivendi Environnement ist seit 1999 alleiniger Anteilseigner der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG). Unter dem Marktnamen "Connex" firmiert die für Nahverkehrs-Aktivitäten zuständige französische Vivendi-Konzerntochter Compagnie Generale d'Entreprises Automobiles (CGEA). Die Nord-Ostsee Bahn GmbH (NOB) ist ein Tochterunternehmen der DEG und gehört ebenfalls zu 100 % zur Connex-Gruppe des Vivendi-Konzerns. Weitere Beteiligungen in Schleswig-Holstein sind nicht bekannt.

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?

Querverbünde, in denen Verluste eines Unternehmensbereichs mit Gewinnen anderer Unternehmensbereiche ausgeglichen werden, sind insbesondere aus dem Bereich der kommunalen Unternehmen nicht bekannt.

Kommunale Unternehmen des ÖPNV sind häufig mit Unternehmen der Versorgungswirtschaft (Strom, Gas, Wasser) in einer Holding zusammengefasst worden. Diese Konstruktion bietet die Möglichkeit, die Verluste im ÖPNV-Bereich mit den Gewinnen der Versorgungsunternehmen steuer-sparend zu verrechnen. (Zur Rolle von öffentlichen Verkehrsunternehmen siehe auch Antwort zu Frage 23).

Der Wettbewerb in der Versorgungswirtschaft wird derartige Querverbünde zukünftig aus wirtschaftlichen Gründen erschweren und vielleicht ganz

ausschließen. In der Verkehrswirtschaft verhindert das Wettbewerbsrecht, zu dem auch das Vergaberecht gehört, schon jetzt, dass Aufträge zu nicht kostendeckenden Preisen vergeben werden (§§ 19, 20 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB); § 1 des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (UWG); §25 der Verdingungsordnung für Leistungen (VOL/A)). In der Rechtssetzung auf EU-Ebene ist eine weitere Verschärfung von Bestimmungen zu erwarten durch die Verfälschungen bei Ausschreibungen ausgeschlossen werden sollen.

11. Welche Aufgabenträger des ÖPNV haben bisher ÖPNV-Leistungen ausgeschrieben? (Bitte nach eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren getrennt aufführen.)

a) SPNV

Das Land hat als Aufgabenträger die SPNV-Leistungen im Netz Nord ausgeschrieben. Dabei handelt es sich um gemeinwirtschaftliche Verkehre. (Strecken: Kiel - Flensburg, Kiel - Husum, Husum - St. Peter-Ording und Kiel - Neumünster sowie auf den Strecken Heide - Büsum und Neumünster - Bad Oldesloe). In Schleswig-Holstein sind damit bereits heute 23 % der Leistungen in den Wettbewerb gestellt, während bundesweit bisher 8 % ausgeschrieben wurden.

b) Busverkehr

Im Busverkehr sind Verkehrsleistungen gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungsentgelte, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Sinngemäß sind alle anderen Verkehrsleistungen, die weitergehende Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger in Anspruch nehmen, als gemeinwirtschaftlich einzustufen. Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen dürfen nach § 13a PBefG nur genehmigt werden, wenn die Lösung gewählt wurde, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht; diese werden in der Regel über Ausschreibungen ermittelt.

Für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen sieht das geltende Recht keine Ausschreibungen vor.

Im Bereich gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen hat bisher lediglich der Zweckverband ÖPNV Steinburg den Stadtverkehr Itzehoe ausgeschrieben.

Bei der Ausschreibung für Verkehrsleistungen hat die Firma „die linie GmbH“ aus Itzehoe - eine Bietergemeinschaft ortsansässiger Verkehrsunternehmen - den Zuschlag für die Durchführung des Stadtverkehrs für die Dauer von acht Jahren erhalten.

Im Bereich des HVV werden entsprechend der "Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung" (ÖRV) zwischen dem Land Schleswig-Holstein, der Stadt Hamburg und den Hamburg-Randkreisen auf Wunsch der Aufgabenträger Buslinien oder Teilnetze ausgeschrieben. Die Vertragspartner haben ergänzend eine schrittweise Einführung des Wettbewerbs vereinbart, um den

Unternehmen einen sozialverträglichen Übergang in den Wettbewerb zu ermöglichen. Bis zum Jahre 2005 können alle Buslinien im HVV im Wettbewerb vergeben werden.

12. Hat die Landesregierung Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen verhindert, indem Konzessionen an den Alt-Betreiber verlängert wurden?

Nein.

Die Landesregierung steht dem Wettbewerb im ÖPNV positiv gegenüber. Im SPNV hat das Land als Aufgabenträger einen stufenweisen Einstieg in den Wettbewerb realisiert und strebt Ausschreibungen für alle SPNV-Leistungen an. In einem Wettbewerbskonzept soll festgelegt werden, in welcher Zeitfolge welche verkehrsgerechten Teilnetze in den Wettbewerb gestellt werden sollen. In der Übergangszeit werden für die noch nicht ausgeschrieben Leistungen weiterhin Verkehrsverträge mit den bisherigen Unternehmern abgeschlossen bzw. verlängert.

Im übrigen ÖPNV (Busverkehr) entscheiden die Aufgabenträger in eigener Verantwortung im Rahmen des geltenden Rechts, ob ÖPNV-Leistungen ausgeschrieben werden. Die Landesregierung berücksichtigt die Entscheidungen der Aufgabenträger zur Ausschreibung von Verkehrsleistungen bei der Erteilung der hierfür erforderlichen Konzessionen nach PBefG und der Festlegung der Konzessionsdauer. Soweit Aufgabenträger noch keine verbindlichen Beschlüsse (z.B. in den Regionalen Nahverkehrsplänen - RNVP) über Ausschreibungen von Verkehrsleistungen gefasst haben, wirkt die Landesregierung auf eine Abstimmung der Konzessionslaufzeit mit der Betriebsaufnahme der auszuschreibenden Verkehrsleistung hin. (Siehe auch Antworten zu Fragen 11, 13, 25).

13. Welche Ergebnisse erbrachten die Ausschreibungen und welche Kostensenkungspotentiale konnten erzielt werden?

a) SPNV

Die Vergabe von Verkehrsleistungen im SPNV hat in Schleswig-Holstein zu einem deutlich höheren Qualitätsstandard geführt, der in den Verkehrsverträgen mit den Unternehmen festgeschrieben wurde. Die Ausschreibungen brachten folgende Ergebnisse:

Netz Nord: Kiel – Neumünster, Kiel – Husum, Husum – St. Peter-Ording, Kiel – Flensburg:

Auf diesen Strecken erhielten die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) sowie die DBZugBus den Zuschlag. Die NOB – und ab März 2001 die DB Zug-Bus - setzen auf der Strecke neue Triebwagen des Typs LINT 41/H ein, die für die Fahrgäste deutlich verbesserten Fahrkomfort als die bisherigen im SPNV eingesetzten Fahrzeuge bieten.

Durch das höhere Beschleunigungsvermögen konnten Fahrzeitverkürzungen

erzielt werden, so dass es möglich wurde, die Haltepunkte Felde, Husby und Suchsdorf zu reaktivieren, ohne die Fahrtzeit zu verlängern.

In den Abendstunden wurde das Angebot auf der Strecke Kiel - Husum erweitert. Es verkehren nun Züge von Kiel nach Husum bis 23.31 Uhr ab Kiel (bisher 21.30 Uhr). Auf der Strecke Husum - St. Peter-Ording wurde das Angebot auf 19 Zugpaare pro Tag (bisher 13) ausgeweitet und damit ein Stundentakt an allen Wochentagen eingeführt.

Auf dem Abschnitt Kiel - Eckernförde fahren jetzt in den Hauptverkehrszeiten stündlich Verstärkerzüge. Durch die mit dem Einsatz der neuen Triebwagen vom Typ LINT 41 erzielten Fahrzeitverkürzungen kann auch auf der Regionalbahnlinie Kiel - Neumünster mit nur einem Fahrzeug ein Stundentakt angeboten werden. Insgesamt konnten durch die Ausschreibung jährliche Einsparungen von ca. 8,5 Mio. DM realisiert werden.

Strecke Heide – Büsum:

Für den Verkehr auf dieser Strecke erhielt die AKN Eisenbahn AG den Zuschlag.

Zur Zeit wird ein modernisierter Triebwagen des Typs VTE 628 eingesetzt, der Ende 2001 durch einen LINT 41 auf dieser Strecke ersetzt werden soll. Die Ausschreibung führt zu einer täglichen Steigerung von 12 auf 19 Zugpaaren pro Tag und zur Einführung eines Stundentaktes an allen Wochentagen. Die Kosten für das Land Schleswig-Holstein wurden auf dieser Strecke gesenkt. Die jährlichen Einsparungen liegen in der Größenordnung von 1,5 Mio. DM.

Strecke Neumünster – Bad Oldesloe:

Auf dieser Strecke wird der Betrieb im Jahr 2002 von der Bietergemeinschaft AKN/Hamburger Hochbahn aufgenommen, wobei der Abschnitt zwischen Neumünster-Süd und Bad Segeberg reaktiviert wird. Vorgesehen ist ein Stundentakt mit LINT 41-Triebwagen.

Im Verhältnis zum landesweiten Regelzuschussbedarf sinkt der Zuschussbetrag des Landes für dieses SPNV-Angebot im Zuge der durchgeführten Ausschreibung um rd. 3 Mio. DM jährlich.

b) Busverkehr

Die Ausschreibung des Zweckverbandes ÖPNV Steinburg für Verkehrsleistungen im Bereich der Stadt Itzehoe ab 1998 enthielt konzeptionell eine wesentliche Angebots- und Qualitätsverbesserung. Der Zuschlag erfolgte an "die linie GmbH" - eine Bietergemeinschaft im Kreis ansässiger Verkehrsunternehmen - für den Zeitraum 1.1.98 - 31.12.2005, vorheriger Betreiber war die "Itzehoer Verkehrsbetriebe GmbH" aus Itzehoe.

Als Ergebnis der Ausschreibung konnten neben dem erheblich verbesserten Leistungsangebot höhere Qualitätsstandards vertraglich festgelegt werden. Die Anforderungen an das Fahrpersonal, die Fahrzeuge und die Angebotsgestaltung wurden explizit aufgelistet. So sind z. B. vorzugsweise Niederflurbusse, die nicht älter als 12 Jahre sein dürfen, einzusetzen.

Auch ist der Zweckverband berechtigt, gemäß einem Vertragsstrafenkatalog den Zuschuss zu kürzen, sofern das Verkehrsunternehmen gegen Bestimmungen des Vertrages verstößt. Durch die positiven Ergebnisse der Ausschreibung wurde kein Kostensenkungspotential realisiert, da das Kostenvolumen wegen der unterschiedlichen Qualitätsanforderungen nach Ausschreibung mit den vorhergehenden Kosten nicht vergleichbar ist.

14. Entstanden die Kostensenkungen durch niedrigere Löhne oder gab es Ersparnisse auch durch organisatorische und technische Maßnahmen?

Bei den Kostensenkungen im SPNV begründen sich Einsparungen im Personalbereich vor allem durch einen optimierten Personaleinsatz. Lohn- und Gehaltszahlungen basieren durchweg auf den geltenden Tarifverträgen. Weitere Kostensenkungen konnten durch organisatorische und technische Maßnahmen erzielt werden z. B. durch schlankere Strukturen im Verwaltungsbereich und optimierte Umlaufplanungen, die einen geringeren Fahrzeugbedarf bewirken.

Auf der ausgeschriebenen Schienenstrecke Kiel - Neumünster wird die Fahrzeit durch den Einsatz der LINT 41-Triebwagen reduziert, der Stundentakt wird mit dem Einsatz nur eines Fahrzeugs möglich (vorher 2 Fahrzeuge).

Auf der Schienenstrecke zwischen Husum und Bad St. Peter-Ording kann der Betrieb durch die Einführung der neuen LINT 41/H-Triebwagen und in Verbindung mit einem Stundentakt mit nur zwei Fahrzeugen durchgeführt werden.

15. Führten die Einsparungen auch zu Fahrpreissenkungen? Wenn ja, bei welchen Aufgabenträger und in welcher Höhe?

Ausschreibungen haben im SPNV, aber auch im ÖPNV im Kreis Steinburg, zu höherer Qualität bei unveränderten Fahrpreisen geführt (siehe auch Antwort zu Frage 11). Aus der Sicht des Kunden hat sich damit das Preis-Leistungs-Verhältnis verbessert.

16. Welche Finanzierungsquellen stehen für den gesamten ÖPNV und in welcher Höhe zur Verfügung und wie werden sich diese Töpfe in Zukunft entwickeln?

Zur Finanzierung des ÖPNV stehen den Verkehrsunternehmen zunächst die Fahrgeldeinnahmen zur Verfügung. Hinzu kommen die Mittel der Aufgabenträger sowie sonstige Einnahmen, z. B. aus dem Querverbund oder aus Werbung.

Das Land stellt zur Finanzierung des ÖPNV ein Bündel von Finanzierungsinstrumenten zur Verfügung; die wichtigsten sind:

- Regionalisierungsmittel
- GVFG-Mittel
- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter.

Insgesamt stellt das Land Schleswig-Holstein jährlich rd. 450 Mio. DM bereit.

Die gesetzlichen Grundlagen und die Fördervoraussetzungen ergeben sich aus der Anlage Nr. 2. Die Verwendung der Mittel ist in der Antwort zu Frage 24 erläutert.

Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass die Mittel trotz der angespannten Haushaltslage insgesamt stabil gehalten werden können. Der Umfang der Regionalisierungsmittel, die insbesondere für den SPNV zur Verfügung stehen, stieg bisher entsprechend dem Wachstum des MWSt-Aufkommens. Nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes soll im Jahre 2001 mit Wirkung ab dem Jahr 2002 die Steigerungsrate und die Finanzquelle neu festgelegt werden. Dafür ist eine Novellierung des Regionalisierungsgesetzes zu erwarten. Die künftige Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder soll sich nach einem bedarfsgerechten Bestellumfang für den SPNV ausrichten, der durch ein Gutachten für jedes Land ermittelt werden soll. Die Landesregierung strebt an, den Anstieg der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr durch eine Änderung der Ausgleichsverordnung zu begrenzen (Einzelheiten siehe Anlage 2).

Aus dem Querverbund stehen heute bereits wegen der Liberalisierung auf dem Energiemarkt weniger Mittel zur Verfügung (siehe auch Antwort zu Frage 10). Zusätzliche Finanzierungsspielräume für den ÖPNV lassen sich bei tendenziell knapper werdenden öffentlichen Mitteln nur durch weitere Rationalisierungsbemühungen und durch Ausschreibungen gewinnen.

17. Welche Tarifsysteme existieren im öffentlichen Verkehr in Schleswig-Holstein und welche Entwicklungen zeichnen sich in diesem Bereich ab?

„Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“ ist gemäß § 3 ÖPNVG erklärtes verkehrspolitisches Ziel, das die Landesregierung schrittweise umsetzt. Derzeit legen in Schleswig-Holstein zwei Verkehrsverbünde (HVV und VRK), die DB AG sowie zehn kreisweite Verkehrsgemeinschaften unterschiedliche Tarifbestimmungen, Fahrscheinsortimente und Preise fest.

Im Wesentlichen sind zwei Tarifsysteme zu unterscheiden: der Flächenzonentarif und der Teilstreckentarif. Der Flächenzonentarif ist in den Verkehrs- und Tarifgemeinschaften weit verbreitet. Der Teilstreckentarif wird vor allem von der Regionalbahn angewendet, aber auch in den

Verkehrsgemeinschaften Herzogtum Lauenburg, Ostholstein und Dithmarschen sowie bei der Autokraft.

Mittelfristig strebt die Landesregierung an, dass der Fahrgast mit einem Fahrschein z. B. von Flensburg nach Hamburg fahren kann. Diesem Ziel dienen die Projekte „Landesweites Tarifkonzept Schleswig-Holstein“ und „HVV-Erweiterung“. Ziel eines landesweiten Tarifkonzeptes ist eine Stärkung der Marktposition des ÖPNV durch eine kundenfreundliche Harmonisierung der Tarife in allen Landesteilen und für alle Verkehrsmittel des ÖPNV - unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger.

Ein erstes Gutachten zum landesweiten Tarifkonzept wurde von der Fa. Mobilité im Sommer 2000 vorgelegt. In diesem Gutachten wurden u. a. das Kernsortiment festgelegt und Harmonisierungsvorschläge für wichtige Tarifbestimmungen aufgestellt sowie die Einführung eines Relationspreissystems auf Basis eines Flächenzonentarifs mit der Option zum Aufbau eines flexiblen Leistungstarifs empfohlen.

In einem Folge-Gutachten, das im Herbst 2000 an die Fa. Mobilité vergeben wurde, wird nunmehr die konkrete Umsetzung eines landesweiten Tarifs vorbereitet. Es geht insbesondere um die finanziellen Auswirkungen der Einführung eines landesweiten Tarifsystems für Schleswig-Holstein. Der Gutachter hat im Februar 2001 einen Zwischenbericht mit einem grob strukturierten Tarifzonenplan sowie einer Preisstufenübersicht vorgelegt. Bis zum Sommer 2001 werden erste Berechnungen für die Modellregionen Kiel und Lübeck erwartet. Das gesamte Tarifgutachten soll Ende 2001 vorliegen.

Voraussichtlich ab Ende 2002 wird die Einführung des SH-Tarifs in den Pilotregionen Kiel und Lübeck angestrebt. Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem SH-Tarif und dem Projekt HVV-Erweiterung.

Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) wurde 1965 gebildet. Im Jahre 1996 haben die Aufgabenträger (die Freie und Hansestadt Hamburg, das Land Schleswig-Holstein sowie die vier Hamburg-Randkreise) auf Basis einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (ÖRV) die Neugestaltung des ÖPNV in Hamburg und der Region beschlossen und damit eine grundlegende Umstrukturierung der Organisation vollzogen. Dieses geschah vor dem Hintergrund der zum 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform, der zum 1. Januar 1996 beschlossenen Regionalisierung des ÖPNV sowie der Anwendung von Europäischem Recht. Für planerische Aufgaben wurde die HVV GmbH als Managementgesellschaft für die Aufgabenträger im ÖPNV gegründet. Das Bedienungsgebiet ist seit 1965 unverändert geblieben und deckt heute die tatsächlichen Nahverkehrsverflechtungen in der Metropolregion Hamburg nicht mehr ausreichend ab. Insgesamt überqueren heute rd. 50.000 Berufspendler täglich die Tarifgrenze des HVV und müssen dabei - soweit sie den ÖPNV benutzen - entweder Übergangstarife zahlen oder einen neuen Fahr-

schein lösen. Aus diesen Gründen prüfen die Aufgabenträger – auch im Hinblick auf Wünsche der Bevölkerung – die Möglichkeiten zu einer Erweiterung des Verbundgebietes.

Im Februar haben sie sich auf Eckpunkte für eine HVV-Erweiterung verständigt. Gemeinsames Ziel ist es, mehr Menschen zum Umsteigen vom Pkw auf den ÖPNV in der Metropolregion Hamburg zu bewegen.

Im Frühjahr 2000 wurde dazu ein Gutachten in Auftrag gegeben, das seit Dezember 2000 vorliegt. Der Gutachter empfiehlt grundsätzlich eine Ausdehnung des Verbundgebietes und schlägt dazu 2 Varianten (Ausdehnung nach Verkehrsbedürfnissen, Ausdehnung auf Kreisgebiet) vor. Zur Festlegung der zukünftigen HVV-Grenze soll der Lenkungskreis HVV-Erweiterung im Juli 2001 eine abschließende Empfehlung aussprechen. Dafür werden neben den verkehrlichen insbesondere die finanziellen Auswirkungen der Gutachterempfehlungen bewertet werden.

Anschließend werden sich die Gremien der Kreise und des Landes mit dieser Empfehlung befassen und über das zukünftige HVV-Verbundgebiet abschließend entscheiden. Ziel ist es, dass eine HVV-Erweiterung Ende 2002 wirksam wird. Die Landesregierung unterstützt grundsätzlich eine HVV-Erweiterung, hält neben den verkehrlichen auch die finanziellen Auswirkungen für klärungsbedürftig.

18. Welche finanziellen Regelungen existieren für den Schülerverkehr und welche Qualitätsanforderungen sind an die Durchführung der Schülerbeförderung geknüpft?

Die Verantwortlichkeit und die Finanzierung für den Schülerverkehr ergeben sich im Wesentlichen aus § 80 Schulgesetz. Danach werden die notwendigen Kosten der Schülerbeförderung zu zwei Dritteln von den Kreisen und zu einem Drittel von den jeweiligen Schulträgern getragen. Die Anerkennung der notwendigen Kosten der Schülerbeförderung wird durch eine entsprechende Satzung des Kreises geregelt. Grundsätzlich werden nur die Kosten für den Besuch der nächstgelegenen Schule übernommen. Die Kosten für die erbrachten Fahrleistungen werden den Verkehrsunternehmen über Zeitfahrkarten und / oder über Pauschalleistungen erstattet.

Die Qualitätsanforderungen können vertraglich mit dem jeweiligen Auftraggeber vereinbart werden. In vielen Fällen wird der vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden (VKBL 1996, Seite 238), Bestandteil der vertraglichen Vereinbarung (siehe Anlage Nr. 3).

Zu Beginn der 90er Jahre war es erklärtes verkehrspolitisches Ziel, die freigestellten Schülerverkehre schrittweise in den Linienverkehr zu integrieren. Landesweit werden nunmehr Schülerbeförderungen weitgehend im ÖPNV durchgeführt und damit im Rahmen der geltenden Qualitätsstandards des Linienverkehrs.

Verbunden mit der Integration sind auch die Ausgleichsleistungen nach

§ 45a PBefG gestiegen, da den Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Zeitkarteninhabern des Ausbildungsverkehrs ein Ausgleich gezahlt wird. (Siehe auch Antwort und Anlage zu Frage 16).

19. Welche Möglichkeiten hat und nutzt die Landesregierung, um Schulzeiten und ÖPNV auf einander abzustimmen bzw. die Schulträger zu motivieren, dies zu tun?

Nach Maßgabe des § 80 i. V. m. § 55 des Schulgesetzes sollen die Stundenpläne der Schulen auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten des ÖPNV ausgerichtet sein. Der Schulträger hat selbst ein wirtschaftliches Interesse daran, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

Die Aufgabenträger des ÖPNV stehen deshalb in ständigem Dialog mit den Verkehrsunternehmen und den Schulen, um mit einer optimierten Fahrzeugumlaufplanung auch unter Kostengesichtspunkten ein tragfähiges Angebot zu schaffen.

Die Festsetzung der täglichen Unterrichtszeit erfolgt dezentral durch die einzelne Schule. Darüber entscheidet nach § 92 Abs. 1 Nr. 17 SchulG die Schulkonferenz (Festlegung der täglichen Unterrichtszeit). In die Überlegungen sind die tatsächlichen Voraussetzungen für den Beginn des Unterrichts einzubeziehen. Der Beschluss bedarf der Zustimmung des Schülerelementarbeirates (§ 101 Abs. 4 Satz 1 SchulG). Über die Gestaltung der tatsächlichen Voraussetzungen für den Beginn des Unterrichts entscheiden die Träger der Schülerbeförderung, in der Regel also die Schulträger oder die Kreise, in kommunaler Selbstverwaltung.

Die Landesregierung hat demnach keine direkten Einwirkungsmöglichkeiten auf die Abstimmung von Schulzeiten und ÖPNV. Mit einer entsprechenden Empfehlung aus dem Jahre 1984, die auch heute noch gilt, wirkt sie allerdings im Interesse einer Stabilisierung des ÖPNV-Angebots auf eine bessere Abstimmung der Schulanfangszeiten mit den Belangen des ÖPNV hin.

20. Kann der Anspruch auf einen Sitzplatz für jede SchülerIn im geförderten Schülerverkehr verwirklicht werden oder müssten dafür zusätzliche Mittel eingesetzt werden?

Die Gesetzeslage zur Schülerbeförderung ist komplex.

Es gibt den sog. "freigestellten Schülerverkehr" oder den "Sonderlinienverkehr". In diesen Verkehrsarten dürfen nur Schüler - unter Ausschluss anderer Fahrgäste - befördert werden.

Gerade im ländlichen Raum ist es anderen Fahrgästen nur schwer vermittelbar, dass sie solche Busse nicht mitbenutzen dürfen. Auch die wirtschaftliche Ausnutzung der Busse spielt eine Rolle. Deshalb sind die meisten "Schülerverkehre" mittlerweile in den allgemeinen Linienverkehr integriert, d.

h. die Busse sind Bestandteil des allgemeinen ÖPNV-Angebots und können auch von den übrigen Fahrgästen mitbenutzt werden (siehe auch Antwort zu Frage 18).

Die Anzahl der Sitz- und Stehplätze in Schulbussen und in Bussen des ÖPNV ist in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geregelt. Nach § 34a StVZO dürfen nur so viel sitzende Personen befördert werden, wie im Fahrzeugschein Sitzplätze ausgewiesen sind. Nach § 35a StVZO sind Kleinbusse auf den im Fahrzeugschein ausgewiesenen Sitzplätzen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet. Nach § 34a Abs. 5 StVZO sind Stehplätze in Kleinbussen nicht und in Kraftomnibussen nur in dem Umfang zulässig, wie sie im Fahrzeugschein ausgewiesen und im Fahrzeug angeschrieben sind.

Einen Sitzplatzanspruch haben nach § 34 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) nur Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und Fahrgäste mit kleinen Kindern. Eine Regelung, die festlegt, dass jede Schülerin und jeder Schüler im Schulbusverkehr einen Anspruch auf einen Sitzplatz hat, gibt es nicht. Bei einem Sitzplatzanspruch für jede Schülerin und jeden Schüler müsste die Anzahl der einzusetzenden Busse deutlich erhöht werden, was zu einer unverhältnismäßig hohen zusätzlichen finanziellen Belastung für die kommunalen Aufgabenträger führen würde. Eine entsprechende gesetzliche Regelung ist nicht geplant.

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger können bei der Bestellung von Verkehrsleistungen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Bussen im öffentlichen Personennahverkehr bzw. Schülerverkehr fordern. Ob dies aufgrund der Verhältnisse bei der Schülerbeförderung erforderlich ist, entscheiden die Kreise bzw. kreisfreien Städte in eigener Verantwortung. Die Möglichkeit für Schüler einen Sitzplatz zu erlangen, könnte auch durch eine bessere Abstimmung von Schulanfangszeiten und ÖPNV-Angebot erreicht werden. (Siehe Antwort zu Frage 19).

21. Wie stellt sich die Landesregierung die Finanzierung von sinnvollen kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Verkehr auf der Straße vor?

Die Finanzverantwortung für den SPNV und den übrigen ÖPNV obliegt dem jeweiligen Aufgabenträger. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus erstrecken, sind diese verpflichtet, sich bei der Aufstellung des RNVP (§ 5 ÖPNV-Gesetz) und damit auch bei der Finanzierung abzustimmen. Dabei bildet der LNVP für den SPNV den Rahmen für eine landesweit zu koordinierende Verkehrsleistung im gesamten ÖPNV, so dass ganzheitlich betrachtet bei bestimmten kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Leistungen eine Verständigung über eine Finanzierungsbeteiligung zwischen den kommunalen Aufgabenträgern und - soweit es sich um Schie-

enersatzverkehr handelt - auch mit dem Land herbeizuführen ist.

22. Wie wird die Verknüpfung zwischen SPNV und sonstigem ÖV organisiert und wie soll dies in Zukunft optimiert werden?

Der ÖPNV hat nur als Gesamtsystem eine Zukunft. Bahn und Bus sind als ein einheitliches System zu planen, zu vermarkten, zu finanzieren und auch zu organisieren. Die räumliche und zeitliche Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern (Bus, MIV, Taxi, Fahrrad, Fußgänger) soll vor allem an den Stationen des SPNV hergestellt werden.

a) räumliche Verknüpfung

Das Land unterstützt seit 2000 die Kommunen und die Deutsche Bahn AG bei der Verbesserung der Attraktivität der Stationen mit Hilfe des Stationsprogramms, in dem Mittel zum Umbau und zur Modernisierung bzw. Reaktivierung ausgewählter Stationen in Schleswig-Holstein bereitgestellt werden.

Das Land hat zur Koordination der Einzelmaßnahmen dieses Programms ein Beratungsbüro eingerichtet, welches in enger Zusammenarbeit mit der LVS seit Mitte 2000 tätig ist. Die Aufgabe besteht in der Zusammenführung und Unterstützung aller an einer Planung beteiligten Partner (DB-Töchter, Kommunen, Verkehrsunternehmen, LVS).

Bereits durch kleine Maßnahmen kann die Wegekette verkürzt und die Verknüpfung zu weiterführenden Verkehren verbessert werden. Durch die Errichtung mehrerer Zugänge zu den Stationen aus unterschiedlichen Richtungen, eine dichte Anordnung von B+R- und P+R-Anlagen und Bushaltestellen werden die Umsteigewege und -zeiten verkürzt. Besonders unter Berücksichtigung der Erfordernisse für ältere und behinderte Reisende oder Personen mit Kinderwagen werden die örtlichen Gegebenheiten analysiert und gemeinsam individuelle Lösungen erarbeitet.

b) zeitliche Verknüpfung

Die Reduzierung der Umsteigezeit, also die optimierte zeitliche Verknüpfung in der Wegekette für Reisende auf ein Minimum, ist bereits bei der Fahrplangestaltung vorrangiges Thema.

Im 1. Landesweiten Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (1997) wurden bereits drei Qualitätsmerkmale für Verknüpfungspunkte von Bahn und Bus kategorisiert:

Kategorie 1: Zentraler Verknüpfungspunkt (Regionalbus stündlich, Stadtbus 20-minütig)

Kategorie 2: Städtischer Verknüpfungspunkt (Regionalbus 2-stündlich, Stadtbus 30-minütig)

Kategorie 3: Regionaler Verknüpfungspunkt (Regionalbusanbindung nach RNVP-Vorgaben).

Die genannten Kategorien werden im Rahmen des Integralen-Takt-Fahrplanes (ITF) 2002 weiterentwickelt. Mit dem Ziel, ein möglichst

dichtes Verkehrsnetz anzubieten, werden die Standards bezüglich der Bedienungshäufigkeit in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV festgelegt. Hierzu veranstaltet die LVS jährlich Fahrplankonferenzen. Des Weiteren wird bei der Vergabe von Linien-Konzessionen im Busverkehr darauf geachtet, dass eine zeitliche Verknüpfung an den Haltepunkten so weit wie möglich sichergestellt wird.

c) Vermarktung des ÖPNV-Angebots als Gesamtsystem

Zentrales Ziel der Marketingaktivitäten ist es, die aus der landesweiten Marktforschung (Infas) gewonnenen Erkenntnisse im Bereich der Information und Kommunikation über das Verkehrsangebot von Bus und Bahn nutzerorientiert umzusetzen. Das Land als Aufgabenträger für den SPNV und die kommunalen Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV unterstützen die vielfältigen Anstrengungen der Unternehmen bei der Kommunikation des ÖPNV-Angebotes in Schleswig-Holstein.

Zur Zeit wird eine Imagekampagne für den ÖPNV in Schleswig-Holstein entwickelt. Sie soll mit einem einheitlichen Logo und einheitlichem Auftritt eine ÖPNV-Identität für Schleswig-Holstein schaffen. Ziel der Imagekampagne ist es, für das Gesamtsystem ÖPNV in Schleswig-Holstein zu werben und mehr Fahrgäste zu gewinnen. Das dient zugleich allen Verkehrsunternehmen; die Kampagne ist aus der Sicht der Verkehrsunternehmen "wettbewerbsneutral". Die Unternehmen können allerdings den Rahmen der Kampagne auch für eigene werbliche Aktivitäten nutzen. Ebenso sind regionale Vermarktungen einzelner Angebote in diesem Rahmen denkbar.

Wettbewerber im Sinne der Kampagne sind nicht die einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander, sondern der ÖPNV in Schleswig-Holstein und die anderen Verkehrsmittel, vor allem der motorisierte Individualverkehr (MIV). Die Kampagne soll durch die LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH durchgeführt werden und auch in die Fortschreibung des Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) aufgenommen werden.

Ein wichtiges Marketinginstrument ist auch die 1998 vom Land initiierte elektronische Fahrplanauskunft SCOUT, die eine Gemeinschaftsleistung aller in Schleswig-Holstein am ÖPNV-Beteiligten darstellt. Den Fahrgästen im ÖPNV ist es damit möglich, durchgängig alle Bus-, Bahn- und Fährverbindungen für ihren gesamten Weg im öffentlichen Nahverkehr im Land zu ermitteln; sowohl über Anfrage bei den Verkehrsunternehmen als auch über Internet und als CD-Version. Im Sommer 2000 wurden zudem die Daten des HVV integriert.

- 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?**

Kommunale Verkehrsunternehmen haben prinzipiell einen Zuständigkeitsbereich zu beachten. Zwar bedeutet dies nicht, dass kommunale Unternehmen in jedem Fall ihre Tätigkeiten mit dem Erreichen der Gebietsgrenze einstellen müssen. Der Örtlichkeitsgrundsatz gebietet auch nicht, dass nur Leistungen an die Gemeindeeinwohner erbacht werden dürfen; er lässt es vielmehr unter bestimmten Voraussetzungen zu, dass auch andere Kommunen und nicht nur die eigene Einwohnerschaft durch ein kommunales Unternehmen mitversorgt werden. Ausschlaggebend ist, dass die wirtschaftliche Betätigung der Kommune entsprechend dem Wesen der kommunalen Selbstverwaltung einen örtlichen Bezug aufweisen muss. Dies gilt insbesondere bei Nahverkehrsunternehmen, bei denen schon nach der Natur der Betätigung nicht nur die Gemeindeeinwohner berücksichtigt werden können. Eine solche grenzüberschreitende Tätigkeit erfolgt häufig im Wege der interkommunalen Zusammenarbeit.

Kommunale Unternehmen, also auch öffentliche Verkehrsunternehmen, sind besonderen Verpflichtungen unterworfen, die sich aus den verfassungsrechtlichen Grundsätzen des Art. 28. Abs. 2 des Grundgesetzes und der Gemeindeordnung ergeben.

Diese Grundsätze tragen dem Erfordernis Rechnung, dass die öffentliche Hand eine besondere Verpflichtung gegenüber dem Gemeinwohl hat. Das Örtlichkeitsprinzip gehört zu diesen Grundsätzen, ebenso wie die Prinzipien der Subsidiarität und des öffentlichen Zwecks. Andererseits hat sich die wettbewerbliche Situation in diversen Bereichen der wirtschaftlichen Betätigung durch Liberalisierung oder Öffnung von Märkten sowie Wegfall von Monopolen grundlegend geändert. Demzufolge ist das Spektrum der privatwirtschaftlichen Betätigung von Kommunen in letzter Zeit deutlich größer geworden, und damit auch ihre Konkurrenz zu privaten – meist mittelständischen - Unternehmen. Bei der Beurteilung der Zulässigkeit muss diese veränderte Situation berücksichtigt werden, allerdings nur innerhalb der verfassungsrechtlich vorgegebenen Grenzen. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen müssen sich unter Beachtung dieser Grenzen dem Wettbewerb mit Dritten bzw. privaten Anbietern stellen, sind aber in der Ausweitung ihrer unternehmerischen Aktivitäten gebietlich begrenzt. Diese Situation bewirkt aber nicht, dass im Rahmen einer Ausschreibung kein fairer Wettbewerb stattfinden kann, vielmehr hat der Aufgabenträger durch Ausgestaltung des Leistungsverzeichnisses und eines transparenten Bewertungsverfahrens die Möglichkeit, die Angebote aller Anbieter nach gleichen Maßstäben zu bewerten. Darüber hinaus können sich Kreise und kreisfreie Städte, die sich in einer schwierigen Doppelrolle als Aufgabenträger und Gesellschafter von Verkehrsunternehmen befinden, verantwortlich entscheiden, in welchem Maße und in welcher Form sie sich in Zukunft selbst wirtschaftlich betätigen wollen. Von der Beibehaltung des Status Quo bis zur kompletten Veräußerung des Unternehmens gibt es viele Varianten, die im Einzelfall geprüft werden müssen.

24. Gibt es Zuschüsse des Landes für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger? Wenn ja: für wen und in welcher Höhe?

Jährlich stellt das Land Schleswig-Holstein zur Finanzierung des ÖPNV in Schleswig-Holstein rd. 450 Mio. DM zur Verfügung.
(Siehe auch Antwort zu Frage 16 und Anlage 2).

Für das Jahr 2001 sind die Mittel wie folgt eingeplant:

Zuschussempfänger	Zweckbestimmung	Betrag (in Mio. DM)
Kommunen	Investitionen	14,0
Verkehrsunternehmen	Investitionen	18,0
Kommunen	Gutachten/RNVP	5,8
Kommunen (HH-Randkreise)	ÖPNV-Leistungen im HVV	25,0
Verkehrsunternehmen	Betriebsfr. Aufw. gem. §16 AEG bei NE-Bahnen (z. B. Instandhaltung Bahnübergang)	1,2
Kommune (Norderstedt)	Verlustausgl. im ÖPNV	0,7
Verkehrsunternehmen	Trassensicherung	0,4
Verkehrsunternehmen	Verlustausgleich AKN	44,0
Verkehrsunternehmen	SPNV-Leistungen (Verkehrsverträge)	226,8
Verkehrsunternehmen	Starthilfe (ÖPNV-Landesprogramm)	1,9
Verkehrsunternehmen	Forschung und Entwicklung	1,0
Verkehrsunternehmen	Eisenbahnkreuzungen	6,0
Sonstige	Verwaltungskosten LVS, Marketingkonzept techn. Bahn-Fachaufsicht LFB, etc.	7,1
Kommunen	Stabilisierung ÖPNV (FAG)	10,0
Verkehrsunternehmen	Ausgleichsleistungen Schülerbeförderung	73,1
Verkehrsunternehmen	Ausgleichsleistungen Schwerbehinderte	18,3

25. Gibt es Empfehlungen des Landes hinsichtlich der Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen?

Die Entscheidung, ob und in welcher Weise Ausschreibungen durchgeführt werden, entscheidet der Aufgabenträger im gesetzlichen Rahmen. Als Orientierungshilfe wurden in Schleswig-Holstein bereits im Jahr 1998 „Empfehlungen für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen gemäß § 13a Personenbeförderungsgesetz im Wettbewerb“ unter Beteiligung des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, des Schleswig-Holsteinischen Omnibusverbandes (SHO), des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Landesverbände und der ÖTV erstellt. Sie sollten den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den sog. übrigen ÖPNV als Handreichung zur Vorbereitung von Ausschreibungen dienen.

Der Forderung der ÖTV, das Papier nicht als Empfehlung, sondern mit einem verpflichtenden Charakter für die Aufgabenträger herauszugeben, konnte nicht nachgekommen werden, da nach dem ÖPNV-Gesetz die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Auf die Herausgabe der schleswig-holsteinischen Empfehlung wurde verzichtet, nachdem bekannt wurde, dass bundesweit ebenfalls an solchen Empfehlungen

gearbeitet wurde.

Die bundesweiten „Empfehlungen für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen gemäß § 13a PBefG“, die in Zusammenarbeit zwischen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, dem Deutschen Industrie- und Handelstag, der Gewerkschaft ÖTV, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) zustande gekommen sind, sind mittlerweile fertiggestellt und vom VDV in einer Broschüre veröffentlicht. (Siehe auch Antworten zu den Fragen 8 und 23).

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?

Die Geltungsdauer von Genehmigungen für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist in § 16 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz geregelt. Danach ist die Genehmigungslaufzeit unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen, sie beträgt höchstens acht Jahre. Im Rahmen des gesetzlich vorgeschriebenen Anhörverfahrens haben die betroffenen Aufgabenträger die Möglichkeit, der Genehmigungsbehörde mitzuteilen, ob Gründe vorliegen, die für eine kürzere als eine beantragte achtjährige Laufzeit der Genehmigung sprechen. Gründe für eine kürzere Befristung könnten z. B. Planungen sein, die im geltenden regionalen Nahverkehrsplan verankert sind. Im Einvernehmen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen können auch Genehmigungen mit einer Laufzeit von weniger als acht Jahren erteilt werden. Werden keine Einwendungen erhoben, wird in der Regel eine achtjährige Genehmigungsdauer ausgesprochen.

Im Rahmen der Übergangsempfehlung zur Vorbereitung auf den Wettbewerb (siehe Antwort zu Frage 8) ist allerdings eine Flexibilisierung von Genehmigungslaufzeiten vorgesehen; empfohlen werden fünf bis acht Jahre je nach Einzelfall. Mit Blick auf den Wettbewerb und eine flexible Angebotsgestaltung können Konzessionszeiträume von acht Jahren zu lang sein und für einzelne Linien, die in ein auszuschreibendes Netz einbezogen werden sollen, unterschiedlich enden. Maßgeblich für die Festlegung von Konzessionslaufzeiten durch die Genehmigungsbehörde sind die regionalen Nahverkehrspläne, in denen der Aufgabenträger unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen Konzepte für den Übergang zum Wettbewerb formuliert, z. B. durch ein stufenweises Ausschreibungskonzept mit zeitlicher Staffelung und Teilnetzbildung. Die Landesregierung beabsichtigt nicht, die Konzessionsdauer für Linienverkehre generell zu verkürzen.

28. Kann eine zu kurze Konzessionsdauer zu Planunsicherheiten bei Verkehrsbetrieben in den Bereichen Investitionen und Personalpolitik führen?

In der Regel werden Genehmigungen für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für acht Jahre ausgesprochen (siehe auch Antwort zu Frage 27). Das Verkehrsunternehmen hat mit der Genehmigungserteilung nicht nur Pflichten übernommen (Betriebs- und Beförderungspflicht), sondern auch das Recht zum alleinigen Betreiben einer Linie erhalten. Das bedeutet Planungssicherheit für das Verkehrsunternehmen, insbesondere für Investitionen.

Bei einer Verkürzung der Konzessionsdauer ist das öffentliche Interesse des Aufgabenträgers gegen das private Interesse des Verkehrsunternehmens abzuwägen. Als öffentliches Interesse käme eine Verkürzung dann in Betracht, wenn der Aufgabenträger z. B. zu einem bestimmten Zeitpunkt den ÖPNV in seinem Aufgabengebiet neu ordnen will und diese Absichtserklärung vorher in seinem regionalen Nahverkehrsplan veröffentlicht hat.

Dem gegenüber steht das private Interesse des Verkehrsunternehmens, das im Hinblick auf die Abschreibungsfrist der regelmäßig zu tätigen Investitionen (Gebäude, Fahrzeuge, etc.) an einer angemessenen Nutzung der Investitionen interessiert ist. Eine verkürzte Genehmigungsdauer kann sich wegen der damit verbundenen Planungsunsicherheit entsprechend negativ sowohl auf die Investitions- (und Innovations-) Neigung als auch damit verbunden auf die Beschäftigungspolitik auswirken.

29. Gibt es Erkenntnisse der Landesregierung über Lohndumping bei ÖPNV-Unternehmen, um im Markt zu bleiben oder Linien zu bekommen?

Die Landesregierung geht davon aus, dass die im Verkehrsgewerbe geltenden Tarifverträge tatsächlich eingehalten werden; Gegenteiliges ist auch den Verbänden nicht bekannt. Auch die Gewerkschaften haben hierzu keine Angaben gemacht. In den letzten Jahren hat es im Bereich der öffentlichen Verkehrsbetriebe eine Reihe von Lohnabsenkungstarifverträgen mit dem Ziel gegeben, die Wettbewerbsfähigkeit herzustellen. Gegenüber dem Ursprungstarifvertrag sind Lohnsenkungen von 30 - 35 % zu verzeichnen. Auch erfolgen Neueinstellungen (teilweise über Outsourcing) nach dem Tarifvertrag für das private Omnibusgewerbe. In den Ausschreibungsempfehlungen des Landes (siehe Antwort zu Frage 25) ist der Tarifvertrag für das private Omnibusgewerbe als Untergrenze vorgesehen. Die Anwendung dieses Tarifvertrages kann rechtlich allerdings nur gesichert werden, wenn Lohn- und Manteltarifvertrag für allgemeinverbindlich erklärt würden; dies ist gegenwärtig aber nicht der Fall.

(Siehe auch Antworten zu Fragen 37 und 38).

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?

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten bei ÖPNV-Unternehmen in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

1995: 5.449 Beschäftigte

1997: 5.312 Beschäftigte

1999: 5.644 Beschäftigte.

Statistische Erhebungen, wie viele davon als Fahrerinnen beschäftigt waren, liegen der Landesregierung nicht vor.

31. Werden alle diese Beschäftigten nach Tarif bezahlt? Wenn nein: Wie viele Beschäftigte arbeiten unterhalb des Tarifniveaus?

Nach Angaben der Verbände wird von den Verkehrsunternehmen generell nach Tarif gezahlt; Verstöße sind somit nicht bekannt. Auch die Gewerkschaften haben hierzu keine Angaben gemacht. Der Landesregierung liegen auch keine weiteren Erkenntnisse vor.

(Siehe auch Antwort zu Frage 29).

32. Wie hoch war die Zahl der Überstunden bei den schleswig-holsteinischen ÖPNV-Unternehmen in den Jahren 1995, 1997, 1999?

Der Landesregierung liegen keine statistischen Erhebungen zu Überstunden vor. Von den Verbänden und Gewerkschaften wurden dazu ebenfalls keine Angaben gemacht.

33. Gibt es Anzeichen, dass in den ÖPNV-Unternehmen gegen Lenk- und Ruhezeiten verstoßen wird?

Die für die Kontrolle zuständigen Landesämter für Gesundheit und Arbeitssicherheit haben bei Stichproben in den seit 1995 überprüften Betrieben nur vereinzelt Verstöße gegen Pausenregelungen oder Formvorschriften festgestellt.

34. Wie viele ÖPNV-Unternehmen in Schleswig-Holstein wurden in den Jahren 1995, 1997 und 1999 mit welchem Ergebnis von staatlichen Auf-

sichtsämtern überprüft?

Bis 1998 waren die Gewerbeaufsichtsämter in Kiel, Schleswig und Lübeck als Prüfinstanz zuständig, ab 1998 das Landesamt für Gesundheit und Arbeitssicherheit in Kiel. Rechtsgrundlagen sind der § 4 Fahrpersonal-gesetz in Verbindung mit der FahrpersonalVO und die EU-Verordnungen 38/20 so-wie 38/21. Reine städtische ÖPNV-Unternehmen wurden im fraglichen Zeit-raum nicht gezielt überprüft.

Gelegentlich werden Unternehmen, die neben dem öffentlichen Personen-nahverkehr auch Gelegenheitsverkehr durchführen, aufgrund von vorliegen- den Ordnungswidrigkeits-Anzeigen oder Beschwerden von Fahrgästen auf- gesucht und hinsichtlich Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfungen sind - bezogen auf den ÖPNV - die in der Antwort zu Frage 33 schon beschriebenen geringfügigen Ver-stöße festgestellt worden. Eine Aufteilung auf die in der Frage genannten Jahre ist aufgrund der fehlenden Statistik darüber nicht möglich. Daneben werden die Anlagen des ÖPNV (z. B. Betriebshöfe) auch von den Staatlichen Umweltämtern überwacht; dort ist nur eine geringe immissions- schutzrechtliche Relevanz gegeben. Überprüfungen erfolgen anlassbezogen oder im Rahmen der Beteiligung bei Baugenehmigungsverfahren.

Für die Jahre 1995, 1997 und 1999 wurden in Folge von Nachbarbeschwer- den an zwei Anlagen fünf Anlassüberprüfungen wegen Lärmbe-lästigung von den Staatlichen Umweltämtern (bzw. den Dezernaten für Immissionsschutz der Gewerbeaufsichtsämter als Vorgängerbehörden) vor- genommen, die zur Abhilfe der Probleme führten. Zudem wurden von den Staatlichen Umweltämtern bei 10 Baugenehmigungsverfahren pro Jahr Orts- begehungen durchgeführt.

Nicht bundeseigene SPNV-Verkehrsunternehmen werden regelmäßig alle zwei Jahre einer umfassenden Prüfung durch die Landesaufsicht für das Ei- senbahnwesen unterzogen. Bestandteil dieser Prüfung sind unter anderem die Voraussetzungen für die Genehmigungen, die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und sonstige Voraussetzungen für den Betrieb. Weiter werden die Unternehmen auch im Einzelfall aus gegebenem Anlass überprüft (z. B. Unfälle). Prüfungen der Unternehmen der DB AG werden durch das Eisenbahnbundesamt vorgenommen.

35. Wie hoch waren die Krankenstände in den Schleswig-Holsteinischen ÖPNV-Unternehmen 1995,1997 und 1999, getrennt nach Fahrerinnen und sonstigem Personal?

Der Landesregierung liegen zu Krankenständen in ÖPNV-Unternehmen keine statistischen Erkenntnisse vor. Auch die Krankenkassen verfügen nicht über branchenbezogene Krankheitsstatistiken.

36. Sind die wöchentlichen Arbeitszeiten bei den FahrerInnen in den letzten Jahren verlängert worden? Wenn ja: in wie vielen Betrieben mit wie vielen Beschäftigten?

Die Arbeitszeit beim Fahrpersonal hat sich nicht wesentlich verändert, tendenziell sind die Arbeitszeiten durch die Anwendung des privaten Tarifes bei einigen Tochtergesellschaften von VDV-Unternehmen ausgedehnt worden. Zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit hat die Autokraft vor 6 Jahren die 40-Stunden-Woche ohne Lohnausgleich eingeführt.

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?

Im ÖPNV wird von den Verbänden der Verkehrsunternehmen und den Gewerkschaften im Interesse eines fairen Wettbewerbs gefordert, die Vergabe von Aufträgen im Rahmen von Ausschreibungen an die Tariftreue oder andere wirtschafts- bzw. sozialpolitische Ziele zu koppeln. Nach wie vor ist jedoch unklar, in welcher Gestalt solche Aspekte, die nach geltender Rechtslage als sogenannte vergabefremde Kriterien unzulässig sind, bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen berücksichtigt werden können.

In diesem Zusammenhang ist zunächst auf die „Empfehlungen für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen gem. § 13 a Personenbeförderungsgesetz im Wettbewerb“ hinzuweisen (siehe Antwort zu Frage 25). Darin heißt es: „Die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ist den anbietenden Verkehrsunternehmen und deren Auftragsunternehmen in den Verdingungsunterlagen vorzugeben. Insbesondere sind dies tarifvertragliche Regelungen, wobei als Mindestregelung die allgemeinverbindlichen Mantel- und Lohntarifverträge für die gewerblichen Arbeitnehmer/-innen und Arbeitnehmer/-innen des privaten Omnibusgewerbes in Schleswig-Holstein, abgeschlossen mit dem Verband schleswig-holsteinischer Omnibusbetriebe (SHO) e. V. und der Gewerkschaft öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV), Bezirk Nord, gelten sollen. Eine solche Tariftreuepflicht besteht nach geltendem Recht aber nur für tarifgebundene Arbeitgeber und zwar nur gegenüber seinen tarifgebundenen Arbeitnehmern. Im übrigen würde die Tariftreuepflicht nur greifen, soweit der Tarifvertrag nach § 5 Tarifvertragsgesetz (TVG) oder für allgemeinverbindlich erklärt ist. Einem entsprechenden Antrag ist der Tarifausschuss mehrheitlich nicht gefolgt.

Eine konstitutive Tariftreueerklärung von sogenannten "Arbeitgeber-Außenseitern" ist ohne eine verfassungskonforme bundes- oder landesge-

setzliche Ermächtigung nicht zulässig. Nach § 97 Absatz 4 GWB sind Aufträge „an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Unternehmen zu vergeben; andere oder weitergehende Anforderungen dürfen an Auftragnehmer nur gestellt werden, wenn dies durch Bundes- oder Landesgesetz vorgesehen ist.

Für den ÖPNV gibt es solche gesetzlichen Grundlagen bisher nicht.

Für das Baugewerbe hat das Land Berlin das Vergabegesetz vom 09.07.1999 (VgGBln) erlassen (GWBl. S. 369), in dem ein konstitutives Tariftreueverlangen geregelt ist. In einem konkreten Rechtsstreit über die Vergabepaxis des Berliner Senats auf der Grundlage des Berliner Vergabegesetzes hat der Kartellsenat des BGH mit Beschluss vom 18.01.2000 - KVR 23/89 - dieses für rechtswidrig erklärt und die Entscheidung über die Gültigkeit des Berliner Vergabegesetzes dem Bundesverfassungsgericht nach Art. 100 Abs. 1 GG vorgelegt. Nach Auffassung des BGH ist § 1 Abs. 1 Satz 2 VGBln mit dem GG (Art. 74 Abs. 1 Nr. 12, Art. 9 Abs. 3) und mit Bundesrecht (§ 5 TVG, § 20 Abs. 1 GWB in Verbindung mit Art. 31 GG) nicht vereinbar. Das Bundesverfassungsgericht hat über die Vorlage bisher nicht entschieden.

Ebenfalls für das Baugewerbe hat das Land Bayern im Bundesrat einen Gesetzentwurf für Tariftreueerklärungen eingebracht (Drs. 438/00). Der Bundesrat hat diesen Gesetzentwurf am 21.12.2000 mit Zustimmung des Landes Schleswig-Holstein mehrheitlich beschlossen. Nach ablehnender Stellungnahme der Bundesregierung befindet sich der Gesetzentwurf derzeit noch im laufenden Gesetzgebungsverfahren.

Die Bundesregierung ist von der Arbeits- und Sozialministerkonferenz ebenso wie von der Verkehrsministerkonferenz gebeten worden zu prüfen, mit welchen Instrumenten bundeseinheitlich die Vergabe von öffentlichen Aufträgen an solche Unternehmen geregelt werden kann, die Tarif- oder zumindest ortsübliche Löhne zahlen.

Das Vergabekriterium der sogenannten konstitutiven Tariftreueerklärung ist verfassungsrechtlich (Art. 9 Abs. 3 GG) ebenso überprüfungsbedürftig wie auch mit Blick auf die Entwicklung des europäischen Gemeinschaftsrechts.

Die Landesregierung vertritt die Auffassung, dass der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts - auch wegen der grundsätzlichen Bedeutung für den ÖPNV - nicht vorgegriffen werden sollte. Allerdings wird die Landesregierung auf entsprechende eigene Aussagen der Bewerber zur Einhaltung von Tarifverträgen drängen. Zur Einhaltung von Tarifverträgen in etwaigen Konfliktfällen wird die Landesregierung anlassbezogen und im Einzelfall tätig. Die Vergabe von Konzessionen setzt persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung voraus; Tariftreue ist kein Kriterium bei der Vergabe von Konzessionen und hat in der bisherigen Ausschreibungs- und Vergabepaxis im ÖPNV keinen entscheidenden Einfluss gehabt.

39. Weiß die Landesregierung von durchgeführten bzw. angekündigten Gehaltskürzungen bei ÖPNV-Beschäftigten? Wenn ja: Wie viele Betriebe und Beschäftigte sind betroffen?

Siehe Antwort zu Frage 29.

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?

Im Rahmen von Ausschreibungen definieren die Aufgabenträger die Anforderungen sowohl an betriebliche, technische und umweltrelevante Standards als auch an das arbeits- und sozialrechtliche Qualitätsniveau. Damit schaffen sie über die Verdingungsunterlagen eine Grundlage, die es ihnen ermöglicht, im Rahmen der Daseinsvorsorge ihrer gesamtpolitischen Verantwortung gerecht zu werden.

a) SPNV

In den bestehenden Verkehrsverträgen sind umfangreiche Sicherungsmaßnahmen eingearbeitet, welche die Qualität und die Sicherheit gewährleisten sollen. Hinsichtlich der Qualität im SPNV hat das Land jederzeit das Recht, unabhängige Gutachten erstellen zu lassen. Die Verkehrsunternehmen unterliegen des Weiteren diversen Informationspflichten. Sie müssen Statusberichte anfertigen, in denen detaillierte Angaben über Verspätungen, Ausfälle, etc. gemacht werden. Kommt es zu Qualitätsabweichungen, so kann das Land ab einem bestimmten Grad der Abweichung (z. B. Pünktlichkeit < 95 % / > 95 %) eine Malus-/Bonus-Regelung geltend machen.

b) Busverkehr

Aussagen zu den Qualitäts- und Sicherheitsstandards werden in den Regionalen Nahverkehrsplänen (RNVP) und in Ausschreibungen von den Aufgabenträgern getroffen.

Zu den entsprechenden Ausschreibungsempfehlungen siehe auch Antwort zu Frage 25 und Anlage Nr. 1.

41. Wie will die Landesregierung die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes erhöhen angesichts steigender Zulassungszahlen im MIV?

Das Land Schleswig-Holstein hat seit Beginn der Regionalisierung im Jahre 1996 als Aufgabenträger für den SPNV das Angebot im SPNV um 13,5 Prozent auf 21,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr erweitert und attraktiver gemacht, unter anderem durch Taktverdichtungen und Fahrplanausweitungen auch in den Tagesrandlagen.

Das größere Angebot in Verbindung mit der höheren Attraktivität hat zu einem überproportionalen Anstieg der Nachfrage beigetragen. Die Zahl der Fahrgäste ist im gleichen Zeitraum um 18 % gestiegen. Täglich nutzen damit etwa 160.000 Menschen den Schienenpersonennahverkehr.

Die Landesregierung ist der Überzeugung, dass für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV ein ganzheitliches Beförderungsangebot zwingend erforderlich ist. Ein langfristiger Erfolg wird sich nur dann einstellen, wenn Bus und Bahn zukünftig verstärkt als Gesamtsystem in Schleswig-Holstein verstanden werden.

Im Jahr 2002 wird im Zuge der Fortschreibung des Landesweiten Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (LNVP) die zweite Stufe des integralen Taktfahrplans (ITF) Schleswig-Holstein eingeführt (weitere Taktknoten, bessere Verknüpfungen mit Fernverkehr und Busverkehr, Stärkung der Ost – West Relationen). Mit der damit verbundenen Angebotserweiterung erwartet die Landesregierung eine weitere Attraktivitätssteigerung, die sich nochmals in steigenden Fahrgastzahlen im gesamten ÖPNV ausdrücken wird. Zunehmend beeinflusst auch das Marketing den Erfolg des gesamten ÖPNV. Neue und bestehende Angebote müssen auf der Grundlage eines landesweiten, unternehmensunabhängigen Kommunikationskonzepts für den SPNV und der Verknüpfung mit dem übrigen ÖPNV besser vermarktet werden. Zu der geplanten Imagekampagne für den ÖPNV in Schleswig-Holstein siehe Antwort zu Frage 22.

Schleswig-Holstein hat das Konzept der Bahnreform und der Privatisierung aufgenommen und es konsequent umgesetzt. Die Ausschreibungen im SPNV haben gezeigt, dass Vergabe im Wettbewerb sinnvoll ist. Alle drei Ausschreibungen führen zu deutlichen Qualitätsvorteilen für die Fahrgäste (insbesondere durch neue Fahrzeuge) und zu einer deutlichen Kostensenkung für das Land. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen kann im Wettbewerb eine höhere Qualität, insbesondere Pünktlichkeit, Sauberkeit, Kundenbetreuung, realisiert werden. Die Landesregierung erwartet, dass diese Qualitätsverbesserungen auch bei weiteren Ausschreibungen landesweit erzielt werden können. (Siehe auch Antwort zu Frage 13).

Weiter sind Infrastrukturmaßnahmen für die Verbesserung des Angebotes im ÖPNV unverzichtbar. Hierbei sind sowohl im Streckennetz als auch bei den Bahnhöfen erhebliche Investitionen erforderlich. Das Land hat sich in einem gemeinsamen Investitionsprogramm mit der DB Station&Service darauf verständigt, in den nächsten zehn Jahren die Situation der Bahnhöfe und Stationen sowie deren Umfeld sichtbar zu verbessern. Hierzu werden jährlich 12,5 Millionen DM, (davon 5 Millionen DB AG / 7,5 Millionen Land) bereitgestellt.

Auch die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge im SPNV ist eine entscheidende Einflussgröße für die Akzeptanz des Gesamtsystems ÖPNV. Das eingesetzte Fahrzeugmaterial in Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren einen sehr

modernen Stand erreicht. Dazu haben die Modernisierung des gesamten Wagenparks der DB ZugBus GmbH, der Einsatz neuer Triebwagen in den Ausschreibungsnetzen und die neuen Triebwagen bei der AKN beigetragen. Seit Ende 2000 sind mit Hilfe einer erheblichen Landesförderung alle "Silberlinge" der DB ZugBus GmbH modernisiert. Nächstes Ziel ist die Einführung von neuen Triebzügen auch auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein.

Die ÖPNV-Politik des Landes umfasst eine Vielzahl von Maßnahmen. Eckpunkte sind die zukünftige Organisation des ÖPNV einschließlich HVV-Ausweitung, landesweiter Tarif, landesweites Marketingkonzept einschließlich der elektronischen Fahrplanauskunft Scout, Anschlusssicherung Bahn/Bus, Wettbewerb im ÖPNV, neue Vertriebssysteme (EasyRide), Einsatz moderner Technologien (Betriebsleitsysteme, Informationssysteme etc.). Um die wachsenden Anforderungen europäischer, nationaler und regionaler Verkehrsbedürfnisse zu erfüllen, wird die Landesregierung den konstruktiven Dialog mit allen ÖPNV-Verantwortlichen fortführen, um gemeinsam mit allen Beteiligten erfolgreiche Lösungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

42. Welche Auswirkungen haben die Vorschläge der EU-Kommission zur Gestaltung des ÖPNV auf das ÖPNV-Gesetz des Landes und die Aufgabenträger?

Die Europäische Kommission (KOM) hat am 26. Juli 2000 den Vorschlag einer "Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen" verabschiedet. Ziel ist die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit und damit die Herstellung des Binnenmarktes auch im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs.

Der Vorschlag beinhaltet, dass die Mitgliedstaaten angemessene öffentliche Verkehrsdienste gewährleisten, in dem sie öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben und allgemeine Anforderungen („Mindestkriterien“) festlegen. Im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit einer Laufzeit von im Regelfall höchstens 5 Jahren wird festgelegt, was den Verkehrsunternehmen als Ausgleichszahlungen für die von den zuständigen Behörden bestellten Leistungen gewährt wird.

Geregelt wird ferner die Vergabe ausschließlicher Rechte, d. h. des Rechtes eines Verkehrsunternehmens, eine bestimmte Anzahl von Verkehrslinien zu festen wirtschaftlichen Bedingungen für einen bestimmten Zeitraum zu bedienen, ohne einer Konkurrenz ausgesetzt zu sein. Die Auswahl der Betreiber erfolgt in der Regel über ein Ausschreibungsverfahren, das im Einzelnen festgelegt ist.

Allerdings sieht der KOM-Vorschlag auch die Möglichkeit einer Direktvergabe unter bestimmten Bedingungen vor. Darüber hinaus ermöglicht der Vorschlag die Vergabe nach einem Qualitätsvergleich. Voraussetzung dafür ist, dass keine finanziellen Transferleistungen erfolgen, die über das hinausgehen, was als Ausgleich für die Erfüllung allgemein vorgegebener Mindestkriterien gestattet werden soll (höchstens 20 % des Umsatzes).

Außerdem enthält der Entwurf Vorschriften über Transparenzregelungen (Meldeverfahren und Prüfungsrechte der KOM) und sogenannte Schutzklauseln (Verpflichtung der Unterauftragsvergabe bis zu 50 % des Wertes der Dienstleistung, Oligopolklausel, Übernahme von Beschäftigten nach den Regelungen eines Betriebsübergangs, Niederlassungsverpflichtung). Unternehmen aus den Beitrittsländern sollen entsprechend ihren Rechten aus den jeweiligen Europa-Abkommen Zugang zum Gemeinschaftsmarkt erhalten.

Eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz des BMVBW, in der die Länder, die Verbände der Verkehrsunternehmen und die kommunalen Spitzenverbände sowie die Gewerkschaften vertreten waren, hat den Kommissionsvorschlag ausführlich diskutiert und eine Stellungnahme als deutsche Ausgangsposition für die politischen Grundsatzdiskussionen auf EU-Ebene erarbeitet. In ihrer Stellungnahme bewertet die Arbeitsgruppe die beabsichtigte Veränderung des Ordnungsrahmens hin zur Öffnung des Marktes für einen kontrollierten Wettbewerb grundsätzlich als geeignet, den öffentlichen Personenverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten. Der Wettbewerb soll als wesentliche Antriebskraft für innovative Ideen, flexibles Reagieren, kostengünstiges Produzieren sowie für Qualitätsverbesserung genutzt werden und zu einer Verbesserung des Preis- bzw. Kosten-Leistungsverhältnisses führen. Die Öffnung des Marktes setzt allerdings diskriminierungsfreie Wettbewerbsbedingungen in allen Mitgliedstaaten der EU voraus.

Die Arbeitsgruppe kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass dem Vorschlag der KOM in seiner jetzigen Fassung nicht zugestimmt werden kann.

Wesentliche Kritikpunkte sind:

- rechtliche Unklarheiten,
- zu kurze Genehmigungslaufzeiten,
- zu kurze Übergangsfristen,
- eine mangelnde Berücksichtigung des Verbundcharakters des ÖPNV.

Auf der Grundlage der Arbeitsgruppenergebnisse hat der Bundesrat mit den Stimmen SH eine Entschließung verabschiedet (siehe Anlage 4).

Die Landesregierung wird sich im Interesse der mittelständischen Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein, der Beschäftigten im Verkehrsgewerbe und vor allem auch der ÖPNV-Kunden für einen schrittweisen und geordneten Übergang zum Wettbewerb einsetzen. Die Landesregierung bekennt sich grundsätzlich zum Wettbewerb und verweist auf die positiven Erfahrungen im SPNV. Die Landesregierung geht davon aus, dass die schleswig-holsteinischen Verkehrsunternehmen durchaus gute Chancen im Wettbewerb

haben, wenn sie sich gemeinsam mit dem Aufgabenträger rechtzeitig darauf vorbereiten und die verbleibende Übergangszeit aktiv für die notwendigen Anpassungsprozesse nutzen.

43. Besteht die Absicht der Landesregierung, den öffentlichen Verkehr auf der Kieler Förde in den Geltungsbereich des ÖPNVG aufzunehmen? Wenn nicht: aus welchen Gründen?

Im Zusammenhang mit Personennahverkehrsleistungen kann Schiffsverkehr als ÖPNV-Bestandteil gesehen werden. Dies ist nach § 1 Abs. 2 ÖPNVG dann möglich, wenn die im Regionalisierungsgesetz genannten Voraussetzungen erfüllt werden, d. h. wenn der Schiffsverkehr im Rahmen eines Linienverkehrs durchgeführt wird und nicht überwiegend touristischen Zwecken dient. Linienverkehr ist eine zwischen zwei bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. So ist die Fördeschiffahrt in Kiel z. B. eng eingebunden in das ÖPNV-Angebot des Verkehrsverbundes Region Kiel (VRK).

Die Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV ist entsprechend § 2 Abs. 2 ÖPNVG "freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte". Dies schließt auch die Förderschiffahrt unter den genannten Voraussetzungen ein. Eine explizite Einbeziehung des Schiffsverkehrs auf der Kieler Förde in das ÖPNVG ist daher nicht erforderlich.

Erläuterung:

Die in dieser Drucksache erwähnten Anlagen liegen nicht in digitaler Form vor, können aber bei Bedarf über folgende Telefonnummern bezogen werden:

für die laufende Wahlperiode: 0431/988-1050 und -1051

für abgelaufene Wahlperioden: 0431/988-1105 bis -1109