

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Nachfolgeverordnung der Verordnung 1191/69/EWG

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, reklamiert für sich in einer Pressemitteilung vom 9. Juni 2006, beim Treffen der EU-Verkehrsminister in Luxemburg umfangreiche Verbesserungen für Deutschland bei der EU-ÖPNV-Regelung durchgesetzt zu haben. Dazu gehören die Existenzsicherung deutscher Verkehrsverbünde, der weitgehende Schutz so genannter kleiner Omnibusunternehmen vor dem Ausschreibungswettbewerb und die Schaffung notwendiger Rechtssicherheit. Gleichzeitig wird davon gesprochen, dass mehr Wettbewerb gewollt sei. Darüber hinaus gäbe es bereits einen funktionierenden Wettbewerb im deutschen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Regelungen des ursprünglichen Verordnungsentwurfs der Kommission vom 20. Juli 2005 hätten vor dem Hintergrund, dass Verkehrsverbünde als wettbewerbsneutrale Regieorganisationen agieren und im bereits heute funktionierenden Wettbewerb betreiberübergreifend für eine Integration der Verkehrsbedienungen sorgen, nach Ansicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, (vgl. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS – Nr. 198/2006 vom 9. Juni 2006) die Zerschlagung von Verkehrsverbänden bewirkt?
2. Welche Verbünde wurden vor dem Hintergrund, dass die meisten Verkehrsverbünde bisher die Durchführung von Wettbewerbsverfahren im Schienen- und Busverkehr ohne Schaden überstanden haben, konkret vor der Zerschlagung gerettet?
3. Welche Regelung des Verordnungsentwurfs hätte speziell auf der Relation zwischen Dortmund und Düsseldorf (vgl. Pressemitteilung des BMVBS Nr. 198/2006 vom 9. Juni 2006) dazu geführt, dass zukünftig nicht mehr mit einem Fahrschein hätte gefahren werden können?
4. Wie begründet die Bundesregierung ihre Zustimmung zu einem Verordnungsentwurf, der den Parlamentsbeschluss in erster Lesung vom 14. November 2001 (Änderungsantrag 68 zu Artikel 7 Abs. 6b (neu) des Verordnungsvorschlags), nach dem „Betreiber, an die ... ein öffentlicher Dienstleistungsvertrag direkt vergeben wurde und denen ein finanzieller Ausgleich für Aufwendungen zur Erfüllung von Anforderungen des öffentlichen Dienstes gewährt wird, nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren ... teilnehmen dürfen“ negiert und nun vorsieht, dass Eisenbahnunternehmen an wettbewerblichen Vergaben in Deutschland auch dann teilnehmen können, wenn deren Heimatmarkt nicht für Wettbewerber geöffnet ist?

5. Wie ist es mit dem vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, propagiertem funktionierendem Wettbewerb (vgl. Pressemitteilung des BMVBS Nr. 198/2006 vom 9. Juni 2006) vereinbar, wenn die Aufgabenträger des ÖPNV auf der Basis der Verordnung im Wege der Direktvergabe zukünftig Aufträge mit Auftragssummen von bis zu 17 Mio. Euro ohne jedes Auswahlverfahren an ein vorab bestimmtes Unternehmen vergeben dürfen, im Schienenverkehr ohne weitere Voraussetzungen alle Verkehre direkt vergeben werden dürfen und kommunale Unternehmen direkt beauftragt werden dürfen?
6. Welche Mechanismen werden seitens des Bundesministers für erforderlich erachtet, um bei der nun beschlossenen Einführung von Direktvergaben (Schiene allgemein, Straße unterhalb Schwellenwert) zu verhindern, dass Ineffizienz und letztlich auch korruptionsanfällige Strukturen begünstigt werden?
7. Welcher prozentuale Anteil der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV ausschließlich der von kommunalen Betrieben erbrachten wird nach Auffassung der Bundesregierung nicht auf Basis von Direktvergaben sondern auch nach Einführung des Verordnungsentwurfs in transparenten, nicht diskriminierenden und allen interessierten Unternehmen zugänglichen Verfahren erbracht werden?
8. Wird die am 27. Juni 2006 presseöffentlich gewordene Einigung im aktuellen Vertragsverletzungsverfahren zur Vergabe von Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (Beschwerde von VEOLIA; vormals Connex) mit Inkrafttreten der neuen Verordnung dergestalt hinfällig, als voraussetzungslos von der Möglichkeit der Direktvergabe Gebrauch gemacht werden kann, oder zwingt die „außergerichtliche“ Einigung im aktuellen Vertragsverletzungsverfahren dazu, dass die Verkehrsverträge des SPNV dauerhaft in fairen und transparenten Verfahren vergeben werden müssen?
9. Welche Gefahren der Marktverdrängung durch europäische Mobilitätskonzerne bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung in den Fällen, wo die Vergabe eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen mit einem Ressourceneinsatz von drei Fahrzeugen europaweit bekannt gemacht wird?
10. Welche Fälle sind der Bundesregierung bekannt, wo sich europäische Mobilitätskonzerne auf Leistungsvolumina von drei Fahrzeugen beworben haben?
11. Warum führen die von dem Verordnungsentwurf geforderten transparenten und nichtdiskriminierenden Auswahlverfahren nach Ansicht des Bundesministers zu einer Ausschreibungsbürokratie und welche Alternative sieht der Bundesminister um den von ihm gewollten Wettbewerb ohne derartige Verfahren zu etablieren (vgl. Pressemitteilung des BMVBS Nr. 198/2006 vom 9. Juni 2006)?
12. Wenn es stimmt, dass entsprechend der Ansicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, die mehr als 1 000 mittelständischen Unternehmen gut aufgestellt sind, warum ist dennoch keines dieser Unternehmen bislang derart wettbewerbsfähig geworden, dass es mit Erfolg im Ausland Marktanteile gewonnen hat?
13. Wie ist die Ansicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, (vgl. Pressemitteilung des BMVBS Nr. 198/2006 vom 9. Juni 2006), dass die neuen Vergabebestimmungen ihre Wirkung frühestens im Jahr 2022 erlangen werden, damit vereinbar, dass gemäß Artikel 8 Abs. 2 Satz 2 des Verordnungsvorschlages die Mitgliedstaaten die Verordnung bereits während der Übergangszeit schrittweise anwenden sollen und sechseinhalb Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung auch der Kommission dazu Fortschrittsbericht vorlegen sollen?

14. Welche gesetzlichen Vorsorgemaßnahmen sollen nach den Vorstellungen des Bundesministers auf nationaler Ebene ergriffen werden, um zu verhindern, dass bei Geltung der Verordnung in Zukunft jede einen Verkehrsverbund tragende Kommune ein fremdes verbundangehöriges kommunales Unternehmen direkt beauftragen darf, auch wenn auf diese Weise eigenwirtschaftlich agierende private Verkehrsunternehmen verdrängt und in ihrer Existenz gefährdet werden?
15. Welche Vorteile sieht die Bundesregierung darin, dass auf Basis des Verordnungsentwurfs nun eine Direktvergabe an ein mehrheitlich kommunales Unternehmen auch dann zulässig sein soll, wenn dieses einen privaten Minderheitsgesellschafter hat?
16. Welche Mechanismen sind vorgesehen, um zu verhindern, dass derartige öffentlich-private Partnerschaften (vgl. Frage Nr. 15) die erweiterten Direktvergabeoption dergestalt nutzen, dass sie ganze Verbundräume monopolisieren und keinen Platz für den Genehmigungswettbewerb lassen?
17. Ist seitens der Bundesregierung geplant, dass das nationale Recht im Sinne des seitens des Verordnungsvorschlags nicht umgesetzten 4. EuGH Kriteriums derart umgestaltet wird, dass im Rahmen von Direktvergaben nur die Kosten in Ansatz gebracht werden dürfen, die den Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens entsprechen?
18. Wie viele Fälle von konkurrierenden Anträgen um Genehmigungen (Genehmigungswettbewerb) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind der Bundesregierung bekannt?
19. Welchen Anteil an der Gesamtzahl der Genehmigungen nach PBefG machen diese Fälle aus, und kann nach Ansicht der Bundesregierung von einem funktionierenden Genehmigungswettbewerb gesprochen werden?
20. Welche Mechanismen sorgen nach Ansicht der Bundesregierung im Bereich des ÖPNV in Zukunft dafür, dass Finanzmittel der öffentlichen Hand effizienter verwendet werden und die Verkehrsleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbracht werden?

Berlin, den 31. Juli 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

