

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ursula Lötzer, Uwe Hixsch und der Fraktion der PDS

Sicherung tariflicher und sozialer Standards für die Beschäftigten sowie eines flächendeckenden Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr – Drucksache 14/3342 –

Im Zuge der Diskussion um die Neufassung der wettbewerbsrechtlichen Regelungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) der Europäischen Union (EG-VO 1161/69, zz. in der Fassung EG-VO 1893/91 gültig) sind erhebliche Zukunftsunsicherheiten für kommunale Verkehrsunternehmen entstanden. Diese werden verstärkt durch die zunehmende Einschränkung der Möglichkeit einer Quersubventionierung innerhalb kommunaler Unternehmen und Unternehmensverbände aufgrund der sinkenden Gewinne aus der kommunalen Energieversorgung infolge der Liberalisierung der Energiemärkte.

In vielen Kommunen machen sich die kommunalen Arbeitgeber mit Privatisierungen auf Kosten der Beschäftigten „fit“. Zunehmend sind kommunale Verkehrsunternehmen dazu übergegangen, durch Flucht aus den Flächentarifverträgen des öffentlichen Dienstes in die erheblich ungünstigeren Tarifverträge des privaten Verkehrsgewerbes oder sogar in tariflose Bedingungen erhebliche Senkungen der Einkommen und sozialen Schutzrechte durchzusetzen. Auf diese Entwicklung reagierte die Gewerkschaft ÖTV in Nordrhein-Westfalen mit der Forderung nach einem einheitlichen Spartentarifvertrag für den öffentlichen Nahverkehr und dessen gesetzlicher Absicherung im Landesvergabegesetz. Am 10. März 2000 führte die ÖTV einen Aktionstag durch; in vielen Städten Nordrhein-Westfalens ruhte der ÖPNV auf Grund von Warnstreiks für einen halben Tag.

Hinsichtlich der Forderung der ÖTV nach einer verbindlichen landesrechtlichen Absicherung eines solchen Spartentarifvertrages im Landesvergabegesetz verwies der Wirtschaftsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Ernst Schwanhold, in einem Gespräch mit der ÖTV auf das Vergabegesetz des Bundes. Er versprach, sich dafür einzusetzen, dass entsprechende Regulierungen im Interesse der Beschäftigten erfolgen, damit der Wettbewerb nicht „nur“ auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werde. Die Frage gesetzlicher Regelungen zum Bestandsschutz für kommunale Nahverkehrsunternehmen durch politische Ausgestaltung der wirtschaftlichen Handlungsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr erhält zusätzliche Brisanz durch die Entscheidung

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 29. Mai 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

des Bundesverwaltungsgerichtes vom 6. April 2000, mit der die Klärung der Möglichkeiten nationaler Ausgestaltung europäischen Wettbewerbsrechts an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) überwiesen worden ist. Würde der EuGH sich der Auffassung des OVG Magdeburg vom 7. April 1998 anschließen, stünde mit der unmittelbaren Geltung europäischen Rechts schlagartig und ohne Übergangsfristen das deutsche Personenbeförderungsrecht zur Disposition. Eine Gefährdung des flächendeckenden Angebots von Dienstleistungen des ÖPNV und insbesondere der kommunalen Nahverkehrsunternehmen wäre die Folge. In der öffentlichen Wahrnehmung der Diskussion um die Neufassung der Regelung wettbewerbsrechtlicher Rahmenbedingungen für die Erbringung öffentlicher Nahverkehrsdienstleistungen ist zudem der Eindruck entstanden, als sei eine pauschale Verpflichtung zur Durchführung uneingeschränkter Ausschreibung seitens der Kommunen das zwingende Resultat des Entscheidungsprozesses in der Europäischen Union.

Vor diesem Hintergrund erscheinen rechtliche Maßnahmen der Bundesregierung dringend erforderlich, mit denen die Handlungsfähigkeit und Entscheidungskompetenz der Kommunen hinsichtlich der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes mittelfristig gesichert und durch vorausschauende Übergangsregelungen vor plötzlichen Strukturbrüchen geschützt werden, so dass auch die Interessen der Beschäftigten gewahrt werden können.

1. Sind der Bundesregierung Initiativen aus den Bundesländern bekannt, die sich für die Erweiterung des Bundesvergaberechts einsetzen, insbesondere für die Erweiterung von § 97 Abs. 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) um das Kriterium der Tariftreue, und wenn ja, aus welchen Bundesländern?

Ja. Bayern und Nordrhein-Westfalen.

2. Plant die Bundesregierung aus Anlass des Auslaufens des Bestandsschutzes für die bestehenden Vergabeklassen im Vergaberechtsänderungsgesetz vom Sommer 1998 am 30. Juni 2000 eigene gesetzliche Maßnahmen zur Sicherung der vergaberechtlichen Verankerung von sozialen, ökologischen und qualitativen Kriterien, insbesondere eine entsprechende Erweiterung von § 97 Abs. 4 GWB, wie sie auch die Vorsitzenden der Gewerkschaften ÖTV und IG BAU fordern?

Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt ist mit einer entsprechenden Gesetzesinitiative mit dem Ziel der Verhinderung eines Wettbewerbs zu Lasten der Beschäftigten zu rechnen?

Wenn nicht, welche Gründe hat die Bundesregierung dafür?

Die Bundesregierung arbeitet derzeit an einem Gesetzentwurf, der im Rahmen der Zuverlässigkeitsprüfung den Bieterinnen um einen öffentlichen Auftrag die Erklärung abverlangt wird, dass sie sich getreu den sie verpflichtenden Tarifverträgen verhalten. Weitere Erklärungen, deren Unwahrheit ebenso wie die Erfüllung des Straftatbestandes der Untreue zum Ausschluss führt, beziehen sich u. a. auf die Vorschriften des Gesetzes zur Bekämpfung der Schwarzarbeit sowie des Arbeitnehmerüberlassungs- und des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes.

Zu der Frage nach Schaffung weiterer Vergabekriterien im Sinne von § 97 Abs. 4 GWB hat die Bundesregierung noch keine abschließende Entscheidung getroffen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung den in der Diskussion entstandenen Eindruck, dass die Neufassung der Regelung des ÖPNV durch die Europäische Union eine Verpflichtung zur Durchführung uneingeschränkter kommunale Ausschreibung beinhaltet und welche Haltung vertritt sie in den diesbezüglichen Beratungen in der Europäischen Union?

Die Europäische Kommission hat über eine Novellierung der geltenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs noch keine Entscheidung getroffen.

Sobald ein Vorschlag der Kommission vorliegt, wird die Bundesregierung ihn analysieren und mit den Ländern, den Kommunalen Spitzenverbänden, den Unternehmensverbänden sowie Arbeitnehmerorganisationen erörtern und eine Verhandlungsposition im Einzelnen festlegen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 6. April 2000, eine Vorabentscheidung des EuGH zur Frage der unmittelbaren Geltung europäischen Rechts in dieser Frage zu erbitten, dringender Regelungsbedarf besteht, um eine Situation zu vermeiden, in der schlagartig und ohne Übergangsfristen das Personenbeförderungsrecht der Bundesrepublik Deutschland zur Disposition steht?

Wenn ja, welche gesetzgeberischen Maßnahmen werden hierfür vorbereitet?

Nein. Die endgültige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes bleibt abzuwarten.

5. Setzt sich die Bundesregierung in diesen Beratungen für die Beibehaltung der in der gültigen EG-VO 1191/69 in der Fassung EG-VO 1893/91 Artikel 1 Abs. 1 Unterabsatz 2 enthaltenen Option ein, dass die Mitgliedstaaten Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Geltungsbereich ausnehmen können?

Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage 3.

6. Hält die Bundesregierung den zz. rechtlich möglichen Erlass einer vergleichbaren Verordnung, wie der im Zeitraum vom 31. Juli 1992 bis 31. Dezember 1995 erlassenen Rechtsverordnungen (BGBl. I S. 1443/92 bzw. BGBl. I S. 3630/94), deren Auslaufen zum 1. Januar 1996 die EG-VO in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar in Kraft setzt, für geeignet, einen Bestandsschutz zu erhalten oder zumindest eine Übergangsregelung für die Nahverkehrsunternehmen angesichts der unsicheren Rechtslage sicherzustellen?

Wenn nein, warum nicht und welche Alternativen werden erwogen?

Siehe Antwort zu Frage 4.

7. Teilt die Bundesregierung die Rechtsauffassung, dass nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG die Eigenwirtschaftlichkeit auch dann gegeben ist, wenn neben Beförderungserlösen und Erträgen aus gesetzlichen Ausgleichszahlungen auch „sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne“, worunter auch Zuwendungen der Eigentümer oder Aufgabenträger fallen, den Aufwand decken?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die gesetzliche Formulierung in § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG, wonach für die Beurteilung der Eigenwirtschaftlichkeit auch „sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne“ herangezogen werden können.

8. Setzt sich die Bundesregierung bei den Beratungen in der Europäischen Union für eine entsprechende Definition des Begriffs der Eigenwirtschaftlichkeit ein?

Wenn nicht, auf welche Weise will sie dann die Sicherung der Entscheidungshoheit der Kommunen über die Frage der Privatisierung öffentlicher Nahverkehrsunternehmen sicherstellen?

Siehe Antwort zu Frage 3.