

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eduard Oswald, Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/9109 –

Sicherung der Existenz der mittelständischen Busunternehmen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die rd. 6 000 mittelständischen Busunternehmen in Deutschland sind mit ihren über 60 000 Beschäftigten ein Erfolgsgarant für attraktive, flächendeckende Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), auch in den weiten Flächengebieten und Mittelstädten unseres Landes.

Die Vielzahl dieser ÖPNV-Leistungsanbieter überall vor Ort bietet Städten und Landkreisen nicht nur kostengünstige Alternativen zu kommunalen Betrieben, sondern auch gesicherte Steuereinnahmen und Arbeitsplätze. Die Strukturen und Vorteile der mittelständischen Unternehmen müssen erhalten bleiben.

Eine Reihe von Entwicklungen der letzten Zeit, wie die geplanten grundlegenden Änderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV, die umfassenden Aktivitäten ausländischer Großunternehmen im ÖPNV u. a. bergen jedoch erhebliche Gefahren für die weitere Existenz der deutschen mittelständischen Busunternehmen.

Das deutsche Busgewerbe ist auch von der EU-Osterweiterung im ÖPNV wie auch im Busreiseverkehr besonders betroffen, weil die Unternehmen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten wegen der niedrigeren Betriebs- und Personalkosten ihre Dienstleistungen auf dem deutschen Markt zu konkurrenzlos billigen Preisen anbieten können.

1. Welche Maßnahmen werden zum Erhalt und zur Förderung der mittelständischen Busbetriebe insbesondere im ÖPNV ergriffen?

Die Rahmenbedingungen des Mittelstandes wurden und werden von der Bundesregierung mit einem breiten Spektrum von Initiativen und Maßnahmen günstig gestaltet. Hierzu gehört insbesondere die steuerliche Entlastung des Mittelstandes in Höhe von jährlich rd. 16,7 Mrd. Euro, aber auch die Absenkung der Ökosteuer-Sätze für Omnibusse um 50 % und die Befreiung von den Straßenbenutzungsgebühren („Lkw-Maut“). Auf den Bericht der Bundesregie-

rung „Politik für den Mittelstand“ vom 13. März 2002 (Bundestagsdrucksache 14/8548) wird hingewiesen.

Die Bundesregierung ist sich der großen Bedeutung der mittelständischen Betriebe auch für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bewusst. Daher müssen die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass auch gerade kleinere und mittlere Busunternehmen faire Wettbewerbschancen vorfinden. Auf europäischer Ebene wird zur Zeit ein von der Europäischen Kommission vorgelegter Verordnungsentwurf beraten (Geänderter Vorschlag für eine 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 vom 21. Februar 2002, KOM(2002) 107 endgültig). Mit dem Verordnungsvorschlag wird die Einführung eines „kontrollierten Wettbewerbes“ auch im ÖPNV angestrebt. Die Bundesregierung wird sich bei den Beratungen zu diesem Vorschlag dafür einsetzen, dass die Belange des Mittelstandes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

2. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass es im Zuge der Einführung neuer europäischer Rahmenbedingungen für den ÖPNV nicht zu einer Vernichtung der mittelständischen Busunternehmen kommt, wie dies bereits in den EU-Mitgliedstaaten Schweden und Dänemark zu beobachten war, die vor Jahren ein solches System bereits eingeführt haben?

Nach Auffassung der Bundesregierung muss die diskutierte Neuregelung mehrere Ansatzpunkte enthalten, um die Interessen kleiner und mittlerer Busunternehmen im Rahmen einer funktionsgerechten Wettbewerbsordnung zu gewährleisten. Dazu gehören insbesondere

- die Sicherung eines Leistungswettbewerbs durch Vorgabe von Qualitäts- und Sozialstandards (Artikel 4a Nr. 1 des Verordnungsentwurfs) und
- die Möglichkeit, bestimmte Verkehrsleistungen in einem vereinfachten Verfahren (Qualitätsvergleich) zu vergeben, wenn der Verkehr „eigenwirtschaftlich“ durchgeführt werden kann (Artikel 8 des Verordnungsentwurfs).

Daneben werden in den Beratungen des Kommissionsvorschlages weitere Regelungen diskutiert, mit denen faire Wettbewerbsbedingungen für kleine und mittlere Unternehmen gesichert werden können.

3. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung verhindern, dass die mittelständischen Busbetriebe durch den neuen EU-Rechtsrahmen schlechter gestellt werden als kommunale Betriebe, für die längere Übergangsfristen bis zur Einführung des Ausschreibungswettbewerbs und umfassende Ausnahmetatbestände eingeplant sind?

Grundsätzlich geht das europäische Vergaberecht davon aus, dass den öffentlichen Körperschaften, z. B. den Gemeinden, das Recht der sog. Eigenproduktion zusteht („inhouse-Geschäfte“). Im Bereich des ÖPNV soll diese Möglichkeit durch den von der Europäischen Kommission vorgelegten Verordnungsentwurf eingeschränkt werden. Nachdem das Europäische Parlament bei der 1. Lesung des ursprünglichen Verordnungsentwurfs dafür eintrat, den Kommunen eine Wahlmöglichkeit zwischen wettbewerblichem Ausschreibungsverfahren und Direktvergabe zu gewähren, hat die Europäische Kommission in ihrem geänderten Vorschlag vom 21. Februar 2002 ein differenziertes System vorgeschlagen.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollen Verkehrsdienstleistungen öffentlicher und privater Unternehmen im EG-Ordnungsrahmen gleich behandelt werden. Diese Auffassung hat auch der Bundesrat in seinem Beschluss vom 21. Dezember 2000 (Bundesratsdrucksache 649/00) vertreten.

4. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zum Schutz des mittelständischen Gewerbes spezielle Regelungen in der neuen EU-Verordnung zu verankern, und wie sollten solche Regelungen aussehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Die Regelung über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Qualitätsvergleich ist nach Auffassung der Bundesregierung noch nicht zufriedenstellend. Verhandlungsziel ist, dass für „eigenwirtschaftliche“ Verkehre, die überwiegend von mittelständischen Unternehmen durchgeführt werden, ähnliche Voraussetzungen wie nach heutiger Rechtslage in Deutschland bestehen.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen von neuen EU-Sozialvorschriften im Rahmen der Arbeits- und Ruhezeiten auf das mittelständische Busgewerbe?

Die Europäische Kommission hat am 7. Oktober 2001 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr vorgelegt, der die geltende Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ersetzen soll. Die Lenk- und Ruhezeiten sollen im Wesentlichen unverändert bleiben (allerdings Verlängerung der regelmäßigen täglichen Ruhezeit um 1 Stunde). Der Vorschlag zielt darauf ab, die Vorschriften klarer und verständlicher abzufassen, Ausnahmen zu reduzieren, die Kontrollmöglichkeiten zu verbessern und die Ahndung von im Ausland begangenen Verstößen zu ermöglichen. Ferner soll auch der Unternehmer für vom Fahrer begangene Verstöße verantwortlich gemacht werden können.

Die Bundesregierung sieht in dem Vorschlag einen Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen. Negative Auswirkungen auf das mittelständische Busgewerbe sind nach dem derzeitigen Stand der Diskussion auf europäischer Ebene nicht zu befürchten.

6. Plant die Bundesregierung ein Mittelstandsförderungsprogramm für den Busverkehr zur Unterstützung der notwendigen Anpassungsprozesse an den europaweiten Wettbewerb im ÖPNV?

Die Bundesregierung unterstützt die mittelständischen Busunternehmen im Hinblick auf den europäischen Wettbewerb im ÖPNV durch die vorgenannten realisierten oder noch angestrebten Maßnahmen.

