

Parl. Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer

- (A) lichen Personennahverkehr. Der Personenfernverkehr auf der Straße und der Schiene wird grundsätzlich ohne öffentliche Förderung durchgeführt.

Die Grundpositionen des Regierungsvorschlags lassen sich wie folgt zusammenfassen: Wir sehen keine Notwendigkeit für radikale Veränderungen des geltenden Ordnungsrahmens. Das Personenbeförderungsgesetz soll nur dort angepasst werden, wo es europarechtlich erforderlich und sachgerecht ist. Es ist auch Vorgabe des christlich-liberalen Koalitionsvertrages, dies eins zu eins umzusetzen. Hierbei wollen wir an dem Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre festhalten, den unternehmerischen Wettbewerb fördern und ein möglichst mittelstandsfreundliches Umfeld schaffen. Wir sagen auch sehr herzlich Danke für die gute Zusammenarbeit mit den Verbänden und den Unternehmen, die uns aus der Praxis sehr viele Anregungen gegeben haben, um die mittelstandsfreundlichen Strukturen, wie wir sie in Deutschland haben, auch politisch zu unterstützen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Aufgabenträger haben nach dem Regionalisierungsgesetz die Aufgabe, einen ÖPNV in angemessener Qualität sicherzustellen. Dieser Verantwortung müssen sie auch weiterhin gerecht werden. Interessenkonflikte können vor allem im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auftreten. Es soll dabei bleiben, dass die Genehmigungsbehörde als Schiedsrichter fungiert.

- (B) Der Regierungsentwurf wird in großen Teilen vom Bundesrat unterstützt. Es gibt allerdings auch einige abweichende Vorstellungen. So zielen mehrere Änderungsvorschläge darauf ab, die Befugnisse der Aufgabenträger zulasten der Genehmigungsbehörde zu erweitern. Wir stehen diesen Vorschlägen eher kritisch gegenüber, weil sie sich gerade für die mittelständischen Busunternehmer nachteilig auswirken könnten. Aber es gibt sicher auch einige Punkte, über die wir diskutieren können.

Zur Ausdehnung der Fahrgastrechte. Die Verordnung 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr enthält bereits einen verbindlichen Pflichtenkatalog für die Unternehmer. Da diese Verordnung erst am 1. März 2013 in Kraft tritt, sollten mögliche Erweiterungen sorgfältig geprüft und in einem eigenen Gesetzgebungsverfahren entschieden werden. Nicht zufriedenstellend vorbereitet sind ferner die Änderungsvorschläge, mit denen eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden soll. Da muss man auch einmal auf die Kostenseite schauen. Ich denke, dass das unausgegoren und aus unserer Sicht nicht zufriedenstellend ist.

Der zweite Schwerpunkt des Regierungsentwurfs befasst sich mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. Nach der derzeitigen Gesetzeslage kann ein fahrplanmäßiger Busverkehr nicht genehmigt werden, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden ist; das ist das sogenannte Verbot der Doppelbedienung. Diese Regelung ist in der jüngeren Rechtsprechung zwar schon erheblich aufgeweicht worden; wir möchten jedoch Klarheit schaffen und im Gesetz eine eindeutige Regelung treffen.

Für die Liberalisierung der Fernbuslinien gibt es gute Gründe. Ich freue mich auch, dass die DB AG hier in Berlin immer wieder mit Fernbuslinien zu sehen ist. Die Kritik vonseiten der Bahnbetreiber, dass es hier Wettbewerbsverzerrungen oder Parallelbedienungen gibt, kann ich nicht nachvollziehen. Ich glaube, dass wir die Wahlfreiheit für die Bürgerinnen und Bürger, für die Verbraucherinnen und Verbraucher erweitern sollten – mit einem guten Angebot von Fernbuslinien. Eine Tradition, die es im Übrigen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union schon lange gibt, sollten wir jetzt übernehmen und den Verbraucherinnen und Verbrauchern ein klimafreundliches und gutes Angebot bei den Fernbuslinien unterbreiten.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich möchte Sie sehr herzlich dazu einladen, dass wir gemeinsam darum kämpfen, eine Regelung hinzubekommen, es vor allem auch zu schaffen, die Themen, die über Änderungsanträge hier eingebracht werden, sachlich zu diskutieren. Ich weiß, dieses Thema ist über die Zeit emotional aufgeladen worden. Wir sind auch in Zeitdruck. Deswegen möchte ich die Bitte äußern, die Beratung über den Gesetzentwurf konstruktiv zu führen. Die Verkehrswirtschaft erwartet, dass der Gesetzentwurf, über dessen Inhalte schon jahrelang gestritten wird, vom Gesetzgeber jetzt endlich beschlossen wird. Ich freue mich auf die Debatte.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Martin Burkert [SPD]: Schauen wir mal, wie lang die Freude währt!)

(D)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat der Kollege Sören Bartol von der SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Sören Bartol (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Neuordnung des ÖPNV-Rechtsrahmens ist eine schier unendliche Geschichte, die sich inzwischen über Jahrzehnte hinzieht, Jahrzehnte rechtlicher Unsicherheit für Verkehrsunternehmen, Verwaltungen und politisch Verantwortliche. Die EU-Verordnung 1191/69 wurde zum Synonym für ein Gezerre um die Auslegung von Gerichtsurteilen, das mit dem Altmarkt-Trans-Urteil des Europäischen Gerichtshofes 2003 noch lange nicht vorbei war. Im Kern ging es dabei um die Frage, unter welchen Voraussetzungen die öffentliche Hand Nahverkehrsleistungen finanzieren darf, ohne gegen Beihilferecht zu verstoßen – ein schwer zugängliches Expertenthema. Die Akten dazu füllen viele Regalmeter.

Ein Meilenstein auf dem Weg zu einem neuen ÖPNV-Rechtsrahmen war die Verabschiedung der neuen EU-Verordnung 1370 im Jahr 2007 – ein großer Verhandlungserfolg für den damaligen Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, dem es gelang, einen EU-verord-

Sören Bartol

- (A) neten Ausschreibungswettbewerb im ÖPNV zu verhindern.

Seit inzwischen zwei Jahren ist die EU-Verordnung in Deutschland geltendes Recht. Die notwendigen Anpassungen und Personenbeförderungsgesetze jedoch stehen immer noch aus. Insofern bin ich sehr froh, dass heute endlich das parlamentarische Verfahren beginnt. Die Vorschläge liegen auf dem Tisch. Wir, SPD und Grüne, haben gemeinsam mit unseren Ländern einen Gesetzentwurf erarbeitet, der das öffentliche Interesse an einem qualitativ hochwertigen, für alle zugänglichen Verkehrsangebot aus einem Guss in den Mittelpunkt stellt. Wir gehen dabei von dem Grundsatz aus, dass öffentlicher Nahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, für die die Kommunen Verantwortung tragen. Sie müssen deshalb diejenigen sein, die definieren können – in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Vertretern von Fahrgästen oder zum Beispiel auch Behindertenvertretern –, wie ein solches Verkehrsangebot aussehen soll; ein Rahmen – das sage ich ausdrücklich –, der für eigene kommunale Unternehmen ebenso gelten muss wie für die privaten. Der Regierungsentwurf hingegen gibt mit dem Vorrang kommerzieller Verkehre keine Gewähr dafür, dass Standards für Qualität, Takt und Bedienung in aufkommensschwachen Zeiten eingehalten werden.

- (B) Ihr Entwurf, meine Damen und Herren von den Regierungsfractionen, hat noch weitere Schwächen: Weder die in der Verordnung vorgesehene Möglichkeit der Direktvergabe an eigene Unternehmen wird rechtssicher umgesetzt, noch die Möglichkeiten des EU-Rechts, bei öffentlich finanzierten Verkehrsangeboten Tarif- und Sozialstandards vorzugeben. Ihr Entwurf bleibt auch hinter dem Kompromiss zurück, auf den sich der Bund-Länder-Fachausschuss „Straßenpersonenverkehr“ bereits vor mehr als einem Jahr geeinigt hatte. Kein Wunder, dass der Bundesrat mehrheitlich in vielen Punkten anderer – nämlich unserer – Auffassung war. Schade, dass die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung keinen unserer Vorschläge wirklich aufgreift, angefangen bei verbindlicherer Barrierefreiheit bis hin zu mehr Gestaltungsspielraum der Länder bei alternativen Bedienformen.

Ich setze jetzt auf mehr Bereitschaft aller Beteiligten, im parlamentarischen Verfahren zu einer fachlich fundierten Einigung zu kommen. Der Vermittlungsausschuss oder eine Nulllösung, bei der wir einfach sagen: „Wir haben es nicht gebacken bekommen und tun überhaupt nichts“, mögen zwar als Drohkulisse taugen, im Sinne der ÖPNV-Unternehmen und der dort Beschäftigten, der kommunalen Auftraggeber und der Fahrgäste ist dies aber nicht.

(Beifall bei der SPD)

Zum Schluss noch ein Wort zum Thema Fernbuslinien. Ich sage ganz offen: Wir als SPD haben sehr große Bedenken, dass eine Liberalisierung in diesem Bereich das System Schiene schwächt, dass Fernverkehrsverbindungen wegfallen und die öffentliche Hand zum Ausfallbürgen auf unattraktiven Strecken und in Fahrplanrandlagen wird.

- (C) Andererseits – das möchte ich ebenfalls betonen – sehen wir aber durchaus Chancen. Fernbuslinien können ein ergänzendes und kostengünstiges Verkehrsangebot sein, und unser Vorschlag im Gesetzentwurf lautet deshalb: Marktöffnung für Fernbuslinien ja, aber nur unter vernünftigen Bedingungen. Dazu zählt der Schutz von öffentlich finanzierten Nahverkehrsangeboten ebenso wie die Themen Barrierefreiheit und Kundenfreundlichkeit bei Auskunft und Ticketvertrieb.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Hermann Otto Solms:

Das Wort hat jetzt Herr Kollege Werner Simmling von der FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Werner Simmling (FDP):

Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Deutschland braucht einen attraktiven und effizienten ÖPNV. Busse und Bahnen befördern täglich 28 Millionen Fahrgäste. Er ist damit eine unverzichtbare Voraussetzung für Lebensqualität, Freiheit, Mobilität und Teilhabe. Hochqualitativer ÖPNV ist ein Standortfaktor für unsere Volkswirtschaft; denn er ermöglicht hohe Verkehrsdichten auf engem Raum. Auch der Tourismus, insbesondere der Städtetourismus, ist auf einen attraktiven ÖPNV angewiesen.

- (D) Hunderttausende Arbeitsplätze sind mit dem ÖPNV in Deutschland und seiner Industrie verbunden, und er ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz; denn er schafft die Voraussetzungen dafür, vor allem in Ballungsräumen den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Ein leistungsfähiger ÖPNV ist deshalb für uns ein wichtiges politisches Ziel. Das haben wir bereits im Koalitionsvertrag ausdrücklich betont.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Der Regierungsentwurf zum Personenbeförderungsgesetz setzt aus unserer Sicht in gelungener Weise die Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag um. Wir orientieren uns dabei am Leitbild eines unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteten ÖPNV; denn nur so können wir die für uns wichtigen vier Punkte erreichen.

Erstens. Wir wollen im Interesse der Kunden einen attraktiven ÖPNV. Zweitens. Wir wollen im Interesse der im ÖPNV handelnden Unternehmen faire, verlässliche Spielregeln und achten besonders auf die Beteiligung mittelständischer Akteure.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Drittens. Wir haben – das unterscheidet uns von den meisten anderen – auch die Interessen des unsichtbar zahlenden Dritten im Auge, nämlich die des Steuerzahlers, der die Hälfte der Gesamtkosten des ÖPNV schultert. Viertens. Auftraggeber bleiben selbstverständlich die Kommunen.