

Politiker vor der



OMNIBUSREVUE hat die Verkehrspolitiker der Bundestagsparteien zu ihren Ansichten über den ÖPNV befragt. **Wird es ein neues PBefG geben? Wie sieht es mit der EU-VO 1370 aus und wie geht es in der nächsten Legislaturperiode mit dem Busfernlinienverkehr weiter?**

Gehen Sie davon aus, dass die nächste Bundesregierung eine Novellierung des PBefG vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/07 durchführen wird oder halten Sie den bestehenden Rechtsrahmen für ausreichend?

Dirk Fischer, CDU/CSU-Fraktion: Die neue EU-Verordnung 1370/2007 ist im Wesentlichen nur eine beihilferechtliche Regelung und enthält besondere Vergaberegeln nur für durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag finanzierte Verkehre. In allen anderen Fällen geht die Verordnung davon aus, dass der Öffentliche Passagierverkehr im Markt erbracht wird, und überlässt es

den Mitgliedstaaten, wie sie den ÖPNV-Markt regeln. Sie zwingt also in keiner Weise dazu, den traditionellen und bewährten Ordnungsrahmen für den ÖPNV in Deutschland aufzugeben.

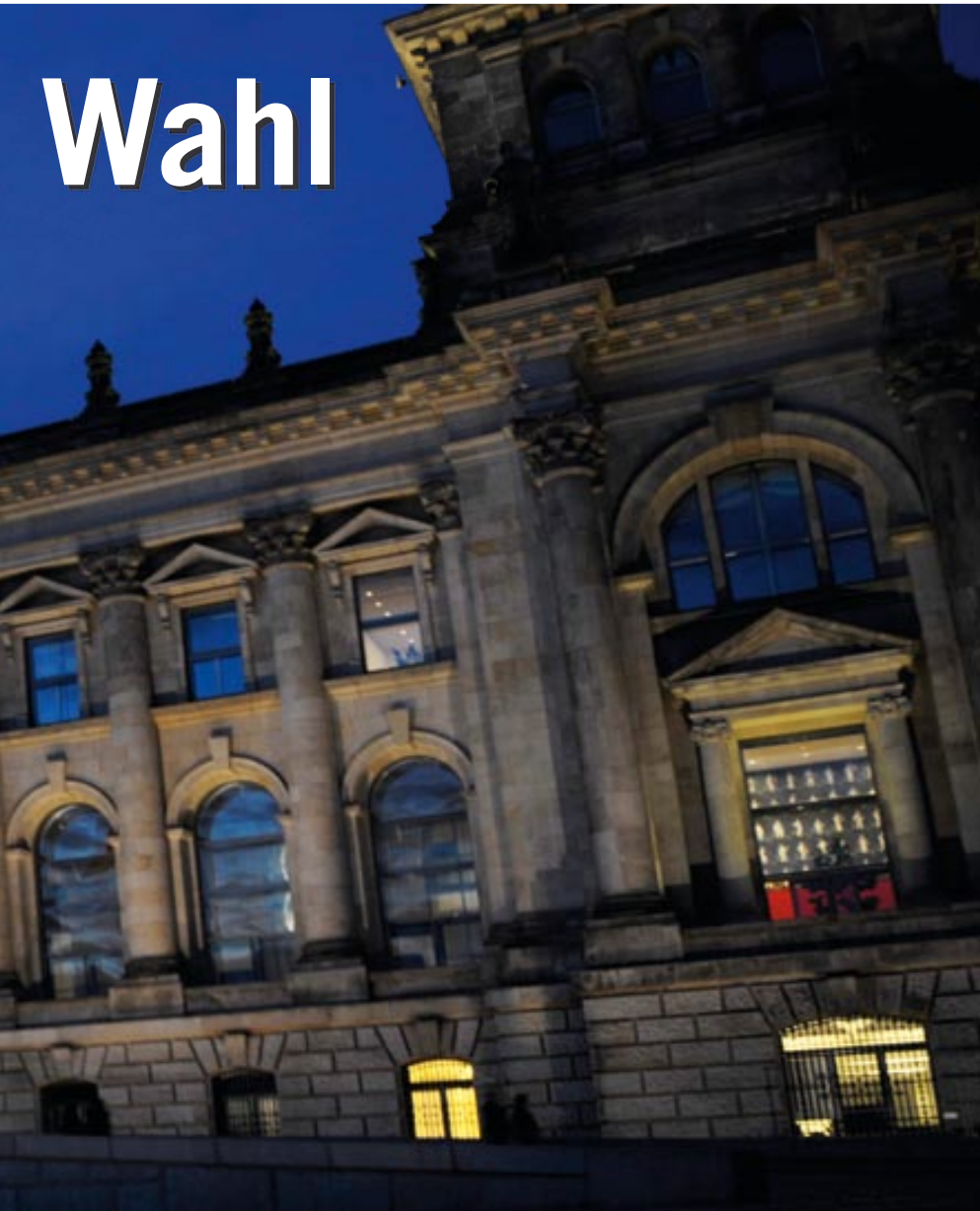
KNACKPUNKTE: DIE NOVELLIERUNG DES PBefG SOWIE DIE LIBERALISIERUNG DES BUSLINIENFERNVERKEHRS

Sören Bartol, SPD: Die SPD tritt dafür ein, dass die Novellierung des ÖPNV-Rechtsrahmens gleich auf die Tagesordnung des neu gewählten Bundestages kommt. Lei-

der hat die Union eine rechtzeitige Novelle des Personenbeförderungsgesetzes verhindert. Ohne Anpassung des deutschen Rechts droht aber zunehmende Rechtsunsicherheit bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen und eine Reihe von Klagen und Gerichtsverfahren. Ich bedauere das sehr. Wir als SPD-Fraktion haben vor den Folgen gewarnt, wenn das deutsche Recht bis zum 3.12. nicht an

die neue EU-Verordnung angepasst ist. Wolfgang Tiefensee hat 2007 in Brüssel einen EU-verordneten Ausschreibungswettbewerb verhindert, dessen Einführung

Wahl



jahrelang wie ein Damoklesschwert über uns schwebte – ein Erfolg, der von allen Verbänden begrüßt wurde. Wir haben erreicht, dass unsere in Europa einzigartige kleinteilige Struktur überwiegend kommunaler ÖPNV-Unternehmen ergänzt durch kleine und mittelständische private Unternehmen erhalten bleiben kann. Daran sollten wir uns orientieren, wenn es darum geht, deutsches Recht an die neue EU-Verordnung anzupassen. Unser Ziel als SPD ist, endlich Rechtssicherheit herzustellen und den ÖPNV-Rechtsrahmen nicht den Gerichten zu überlassen.

Dr. Toni Hofreiter, Die Grünen: Bündnis 90/ Die Grünen gehen wie viele Experten davon aus, dass ein Novellierungsbedarf im PBefG besteht, weil das PBefG an die Verordnung 1370/2007 angepasst werden

muss und haben deshalb einen Gesetzesentwurf zur Novellierung des PBefG eingereicht (Drucksache 16/11635). Leider wurde er von CDU/CSU, SPD und FDP abgelehnt. Um nicht für weitere Rechtsunsicherheit zu sorgen, sollte die nächste Bundesregierung unbedingt das PBefG zeitnah novellieren.

Patrick Döring, FDP: Die Novellierung des PBefG muss nach der Bundestagswahl unverzüglich in Angriff genommen werden. Wir sind für einen ÖPNV, der marktwirtschaftlich, unternehmerisch, privatwirtschaftlich und wettbewerbsfähig organisiert ist. Das Zusammenwirken von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft muss grundsätzlich nach dem Besteller-Hersteller-Prinzip erfolgen.

Ziele des ÖPNV werden von der öffentlichen Hand definiert, die zur Bestellung der gewünschten Leistung die Mittel bereitstellt. Die Aufgabenträger sorgen dafür, dass diese Ziele durch die Bestellung von Leistungen umgesetzt werden. Vorrang in dem gesamten Gefüge genießt nach unserer Vorstellung die unternehmerische Initiative.

Dorothee Menzner, Die Linke: Der gegenwärtige Rechtsrahmen ist keineswegs ausreichend. CDU/CSU und SPD haben aber bisher keine Bereitschaft gezeigt, durch eine Anpassung des PBefG die mit Inkrafttreten der EU-Verordnung (EG) entstehende Rechtsunsicherheit bei Ausschreibungen zu vermeiden. Das ist ein Armutszeugnis. Die Linke will einen klaren Rechtsrahmen schaffen, der jahrelange Rechtsstreitigkeiten vermeidet.

Befürworten Sie, dass die Bundesländer eigene bindende ÖPNV-Leitlinien verfassen, um Aufgabenträgern und Unternehmen vor Ort mehr Gewicht einzuräumen?

Dirk Fischer: Die Hoheit über die Bestellung und Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs obliegt den Ländern. Zentralstaatlich kann und darf es kein Eingreifen in die Länderaufgaben geben. Unser vorrangiges Ziel heißt, das hohe Qualitätsniveau im ÖPNV zu erhalten und sogar noch zu steigern. Dies ist nur möglich, wenn die in Deutschland bewährten mittelständischen Strukturen gesichert bleiben und das Element der kommerziellen Verkehre erhalten bleibt.

Sören Bartol: Bereits heute liegt ein gewichtiger Teil der Gestaltungsverantwortung im öffentlichen Nahverkehr bei den Ländern. Bundes einheitlich geregelt

Dirk Fischer ist verkehrspol. Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung



bleiben müssen aber die rechtlichen Rahmenbedingungen im Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV braucht einen bundesgesetzlichen Rahmen, der Rechtssicherheit gewährleistet. >



ÖPNV ist für uns als SPD eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, für die die Kommunen verantwortlich sind. Sie brauchen deshalb auch politische Gestaltungs-



Sören Bartol ist stellvertretender Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion

spielräume. Wir alle waren froh, dass es uns in der EU gelungen ist diese zu sichern. Jetzt geht es darum, dies auch im deutschen Recht abzubilden.

Dr. Toni Hofreiter: Die Länder gehen heute teilweise schon eigene Wege. Sie müssen allerdings mit dem EU-Recht vereinbar sein. Eigene Leitlinien ersetzen aber nicht die notwendige Novelle des PBefG.

Patrick Döring: Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV sollen nach unserer Ansicht auch künftig einheitlich gestaltet werden. Es muss aber ausreichend Platz für regionale Ausgestaltung bleiben. So betrachtet wären eigene ÖPNV-Leitlinien der Bundesländer durchaus möglich, soweit sie nicht im Widerspruch zu bundesweit geltenden Rahmenbedingungen stehen.

Dorothee Menzner: Ja, die Bundesländer sollten in ihren ÖPNV-Gesetzen klare Vorgaben machen. Entscheidend ist, dass die ÖPNV-Aufgabenträger in die Lage versetzt werden, ein gutes ÖPNV-Angebot zu gewährleisten.

Deswegen sollten Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in einer Hand liegen – wie dies bislang leider noch viel zu selten der Fall ist. Die Grundlagen der Nahverkehrsgestaltung sollten in einem Nahverkehrsplan demokratisch festgelegt werden, der konkrete verkehrliche Vorgaben enthält. Für die Verkehrsunternehmen besteht so die Möglichkeit, eigene Ideen einzubringen und umsetzen zu können.

Die EU-VO 1370/07 sieht für Inhouse-Vergaben klare Transparenzkriterien vor. Wie stellen Bund und Länder sicher, dass tatsächlich danach verfahren wird?

Dirk Fischer: siehe Frage 1

Sören Bartol: Mehr Transparenz bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen ist auf jeden Fall ein Gewinn: sie führt zu besseren Leistungen für die Kundinnen und Kunden und höherer Effizienz. Wie die Einhaltung der Transparenzkriterien sichergestellt werden kann, wird im Gesetzgebungsverfahren zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes beantwortet werden.

Dr. Toni Hofreiter: Da die Transparenzkriterien klar sind, dürfen sie auch leicht gerichtlich überprüfbar sein.

Patrick Döring: Das Transparenzgebot muss bei der Novellierung des PBefG gesetzlich verankert werden. Auf keinen Fall dürfen wettbewerbliche Vergabeverfahren nur bei privaten Omnibusunternehmen zur Anwendung kommen. Es muss in jeder Hinsicht Chancengleichheit zwischen privaten und kommunalen Anbietern herrschen.

Dorothee Menzner: Der Bund ist in der Pflicht, das Personenbeförderungsrecht anzupassen, damit die Rechtsunsicherheiten, die sich aus der direkten Anwendung der EU-VO 1370/07 ergeben, vermieden werden. Wenn sich trotz der Anpassung des PBefG in der Anwendung der Verordnung rechtliche Unklarheiten zeigen, sollte in den Ländern evtl. darüber nachgedacht werden, beispielsweise die ÖPNV-Gesetze anzupassen. Die Länder sind gefordert, die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen und damit auch die geforderte Transparenz – nicht nur bei der Inhouse-Vergabe – zu kontrollieren und zu gewährleisten.

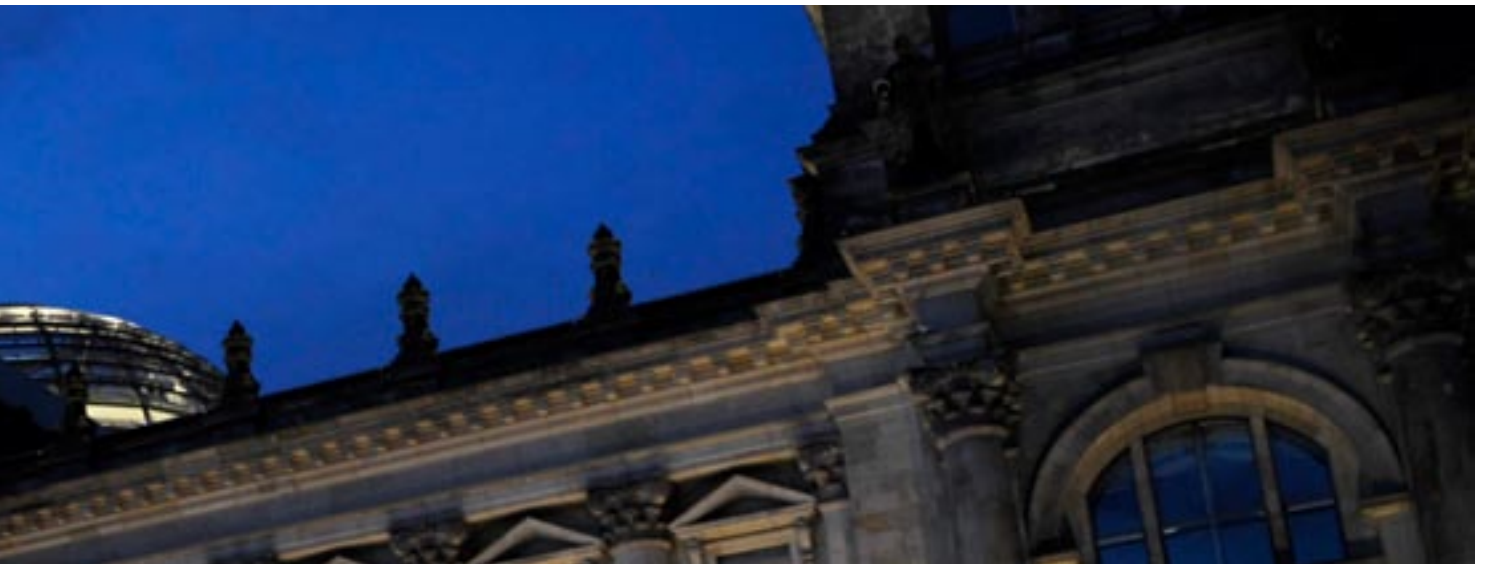
Ein viel diskutiertes Thema ist die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs. Wie stehen Sie dazu und sehen Sie dabei Chancen für den Mittelstand?

Dirk Fischer: Die CDU verfolgt prinzipiell das Ziel, im Verkehrsbereich noch stärker zu einem funktionierenden Wettbewerb zu kommen, sowohl intramodal

Dr. Toni Hofreiter ist Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bündnis 90/ Die Grünen



als auch zwischen den Verkehrsträgern. Deshalb werden wir uns dieses Themas annehmen und Vor- und Nachteile genau prüfen. Dabei werden wir die Interessen des mittelständischen Busgewerbes besonders im Blick behalten.



Sören Bartol: Fernlinienbusse haben in der Regel in

Patrick Döring ist Sprecher für Europäische Verkehrspolitik und Stadtentwicklung der FDP-Bundestagsfraktion

Ländern eine große Bedeutung, in denen das Schienennetz schlecht aus-

gebaut ist – wie in Osteuropa – oder wo sich aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte Bahnstrecken nicht lohnen – wie in Skandinavien. Als Vorbilder für Deutschland taugen diese Länder nicht. Wir würden uns einen Bärendienst erweisen, wenn wir zuließen, dass die Bahn auf gut funktionierenden Strecken Konkurrenz durch Busse bekommt. Busse können auf langen Strecken durchaus eine sichere und umweltfreundliche Alternative sein – etwa im Reisebusverkehr und wenn sie voll besetzt sind. Auch die Bundesländer sind jedoch wiederholt zu dem Ergebnis gekommen, dass sie am Eisenbahnschutz des Personenbeförderungsgesetzes festhalten wollen. Der Konkurrenzschutz ist eine gute und differenzierte Regelung: Fernbuslinien sind dann nicht ausgeschlossen, wenn ein Verkehr nicht ausreichend bedient wird. Überall dort, wo sich die Bahn zurückgezogen hat, können Fernlinienbusse eingesetzt werden! Eine generelle Öffnung des Marktes jedoch kann ich nicht gutheißen. Billigkonkurrenz kennen wir vom Flugverkehr – im Landverkehr wollen wir sie nicht.

Dr. Toni Hofreiter: Bündnis 90/Die Grünen sind der Meinung, dass die Regelungen im PBefG zum Fernbusverkehr unzeitgemäß sind. Die im PBefG enthaltenen Versagungsgründe für Genehmigungen erlaubten der DB im Zusammenspiel mit den Genehmigungsbehörden, Fernlinienbusverkehr nur da zuzulassen, wo es der DB passte.

Vielleicht ändert sich diese Praxis durch das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes, der feststellte, dass aus Fahrgastsicht und nicht aus Sicht der DB beurteilt werden muss, ob ein Verkehrsbedürfnis vorliegt. Die Zulassung von Fernlinienbusverkehren scheint uns wichtig, weil viele Städte vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt wurden, weil neue Relationen bedient werden könnten und weil andere Kundengruppen für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden können. Wir haben deshalb einen entsprechenden Antrag im Bundestag eingebracht (Drucksache 16/842). Fernlinienbusverkehr ist auch eine Chance für den Mittelstand, wie Beispiele zeigen.

Patrick Döring: Die FDP setzt sich seit Jahren für eine Freigabe des Buslinienfernverkehrs ein. Das bisherige Verbot der Parallelbedienung ist ein überholtes Relikt zum Schutz der Bahn vor Wettbewerb. Dabei sind verschiedene Wege denkbar. Es kann durchaus bei der Liniengenehmigungspflicht bleiben, jedoch darf das Bestehen von Parallelverkehren, insbesondere auf der Schiene, kein Ablehnungsgrund im Fernverkehr sein. Wir sehen dabei gute Chancen für den Mittelstand,

insbesondere für Kooperationen zur Errichtung eines Fernverkehrsnetzes. Die gesetzlichen Voraussetzungen wollen wir im künftigen Personenbeförderungsgesetz verankern.

Dorothee Menzner: Der öffentliche Verkehr ist für Die Linke kein Feld für den freien Wettbewerb, sondern einer der Kernbereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Linke spricht sich deswegen gegen Konkurrenzangebote im Öffentlichen Personenfernverkehr aus. Überall dort, wo sich die Bahn zurückgezogen hat, können bereits jetzt Fernlinienverkehre mit Bussen ausgeführt werden. Unsere Strategie ist es, durch einen verstärkten Ausbau eines barrierefreien und bezahlbaren öffentlichen Verkehrs mehr Fahrgäste in Bus und Bahn zu bekom-

Dorothee Menzner ist verkehrspolitische Sprecherin von Die Linke und Mitglied im Verkehrsausschuss



men. Das wird durch Wettbewerb zwischen Bus und Bahn im Fernverkehr nach unserer Auffassung nicht erreicht – oder nur zu einem hohen Preis. Denn nimmt der Bus der Bahn Verkehrsanteile ab, wird diese entweder den Betrieb einschränken oder gar einstellen, oder die Löhne und Gehälter senken, um konkurrenzfähig zu sein. Beides wollen wir nicht.