

Welche Rolle spielt das Verkehrssystem Omnibus in den verkehrspolitischen Planungen und Strategien Ihrer Partei?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Mit dem Omnibus wird der weitaus größte Anteil der öffentlichen Personenbeförderungsleistung in Nordrhein-Westfalen erbracht. Aufgrund der demographischen Entwicklung, insbesondere in den ländlichen Regionen in NRW, ist mit einem Bedeutungsgewinn der Busverkehre zu rechnen. Auch im Fernreiseverkehr übernehmen Busse eine wichtige Funktion. Rund 30 Prozent der Beförderungsleistungen im ÖPNV mit dem Bus werden von klein- und mittelständischen Unternehmen bestritten, die vielfach auch im Reiseverkehr tätig sind. Wir wollen diese Unternehmen im Rahmen eines fairen Wettbewerbs im ÖPNV zu unterstützen.	Die SPD setzt sich dafür ein, dass Busse und Bahnen wieder mehr Gewicht in der Politik bekommen. Der Individualverkehr wird nur dann nicht zusammenbrechen, wenn der öffentliche Verkehr gestärkt wird. In der Fläche kommt dabei dem Omnibus eine große Bedeutung zu.	Busse sind ökonomisch wie ökologisch ein zentrales Transportmittel in unserem Land. Sie sichern in einem engmaschigen Netz die arbeitsbezogene wie auch die freizeitbezogene Mobilität, ob im ÖPNV oder als Reiseverkehrsmittel. Das belegt auch die bundesweite Initiative für den Busfernlinienverkehr. Unser Leitbild ist ein unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV. Wir stehen hier für den Vorrang kommerzieller Verkehr.	Eine Ausbauoffensive für Busse und Bahnen ist neben der flächendeckenden Einführung eines Sozialtickets einer der zentralen Kernpunkte unseres Programms für die Landtagswahl in NRW. Als einzige Fraktion im Landtag haben wir in einer umfassenden Initiative im Landtag die Erstellung eines Zukunftskonzeptes 2025 für das Land eingefordert und Grundlagen hierfür dargelegt. Damit haben wir deutlich gemacht, dass Busse und Bahnen für uns bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität eine zentrale Rolle spielen.

Welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht der ÖPNV für die Gebiete außerhalb der Ballungsräume in Zukunft? Wie gewichten Sie den ÖPNV – und damit den Busverkehr – im Verhältnis zum Individualverkehr? Wer soll (bei Planung und Finanzierung) Vorrang haben?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
In den ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens ist der Omnibusverkehr das Rückgrat des ÖPNV. Mit Blick auf die Planung und Finanzierung des ÖPNV wollen wir dieser Bedeutung weiter Rechnung tragen.	Jeder, der Busse und Bahnen nutzt, hilft damit der Umwelt. Darüber hinaus kann nur ein guter ÖPNV garantieren, dass das Grundrecht auf Mobilität auch verwirklicht werden kann. Daher muss der ÖPNV Vorrang vor dem Individualverkehr haben. In einer alternden Gesellschaft, wird der ÖPNV an Bedeutung gewinnen, insbesondere im ländlichen Raum, wo Ärzte, Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc. vielfach nicht fußläufig erreichbar sind. Vor diesem Hintergrund werden wir die Kürzungen der schwarz-gelben Landesregierung bei Bussen und Bahnen wieder zurücknehmen.	Vor allem in ländlichen Räumen sind Busse das öffentliche Personenbeförderungsmittel der ersten Wahl. Das soll auch so bleiben. Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs müssen auch alternative Bedienungsformen dabei berücksichtigt werden. Vor allem im ländlichen Raum sind Taxibusse und Bürgerbusse, die sich flexibel, auch zu Zeiten geringer Nachfrage und abseits größerer Linien einsetzen lassen, ein fester Bestandteil des Öffentlichen Nahverkehrs. Die FDP will diese Angebote, die insbesondere für die Mobilität älterer Bürgerinnen und Bürger von zunehmender Bedeutung sind, ausbauen und fortentwickeln.	Angesichts der knappen Mittel in den öffentlichen Haushalten kommen wir nicht umhin klare Prioritäten zu setzen. Dies bedeutet, Investitionen in den Ausbau der Busse und Bahnen sowie der Sanierung des bestehenden Straßennetzes der Vorrang zu geben. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der demografischen Entwicklung der Gesellschaft ist hier der größte Nachholbedarf.

Wollen Sie die mittelständischen Strukturen im NRW-ÖPNV erhalten und wenn ja, mit welchen Maßnahmen wollen Sie dieses Ziel absichern? Wie stehen Sie zum Trend zur Rekommunalisierung von ÖPNV-Angeboten in NRW? Sollen die Unternehmen auch in Zukunft eine eigenverantwortliche Rolle in Planung und Organisation des Nahverkehrs spielen oder sollen diese Verantwortungsbereiche ausschließlich von den ÖPNV-Aufgabenträgern wahrgenommen werden?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Private Unternehmer sind unverzichtbare Partner für die Gewährleistung eines leistungsfähigen und verlässlichen ÖPNV. Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes haben wir die Weichen für einen zukunftsfähigen ÖPNV im Rahmen kooperativer Strukturen zwischen öffentlichen Trägern und öffentlichen und privaten Unternehmen neu gestellt. Entsprechend sind alle Partner dazu aufgefordert, ihre Zusammenarbeit zu verbessern, etwa bei der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems.	Ja, wir wollen die mittelständischen Strukturen im ÖPNV erhalten. Hierbei wird auch entscheidend sein, wie Losen ausgeschrieben werden. Im Bereich des Straßenerhalts werden derzeit von Kreisen wie auch vom Landesbetrieb Straßen.NRW Ausschreibungen getätigt, bei denen regionale Mittelständler chancenlos sind und internationale Konzerne zum Zuge kommen. Eine solche Entwicklung im ÖPNV wollen wir verhindern. Ein Trend zur Rekommunalisierung von ÖPNV-Angeboten ist für uns derzeit nicht erkennbar. Davon unabhängig obliegt es der Entscheidung der Kommunen, wie und in welcher Rechtsform sie die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen oder durch dritte erfüllen lassen.	Nach unserem Leitsatz „Privat vor Staat“ sehen wir für private Busunternehmen den Vorrang. Die Rekommunalisierung lehnen wir ab. In die Planung des örtlichen ÖPNV sollen die vielfältigen und oft langjährigen Erfahrungen der privaten Unternehmen vor Ort bzw. in der Region einfließen. Die FDP will dauerhaft die Qualität im Öffentlichen Personennahverkehr verbessern und das Angebot kostengünstiger gestalten. Dazu können landesweite Vorgaben, wie zum Beispiel einheitliche moderne Fahrzeugstandards, ein effektiver Weg sein. Zugleich wollen wir mehr Transparenz bei der Finanzierung, fairen Wettbewerb unter den Anbietern und größere Freiräume für unternehmerische Initiative. Dies kann vor allem über die Privatisierung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit öffentlicher Verkehrsunternehmen erreicht werden. Den Ausschreibungswettbewerb sehen wir als richtigen Weg, um im Interesse der Kunden wie der Allgemeinheit Produktivitätssteigerungen und damit Angebotsverbesserungen und Kosteneinsparungen im ÖPNV zu realisieren.	Die Städte und Kreise wissen am besten, wie das Angebot an Bussen und Bahnen zu organisieren ist. Eindeutige Defizite sehen wir zum einen bei der städteübergreifenden Zusammenarbeit und in den wenig fahrgastfreundlichen Regelungen an den jeweiligen Verbundgrenzen des Landes. Die Planung und Organisation der Bus- und Bahnangebote muss sich an den Interessen der Fahrgäste orientieren.

Bei Ausschreibungen von Linienverkehren im ÖPNV werden derzeit so große Linienbündel geschnürt, das der private Mittelstand nicht mehr eigenständig anbieten kann. Wie stehen Sie in der Forderung einer Begrenzung der Linienbündel, um kleineren mittelständischen Betrieben die Möglichkeit zu geben, sich eigenständig zu bewerben?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Die mittelständische Wirtschaft ist Garant für Wohlstand und soziale Stabilität. Wir treten daher für faire Wettbewerbsbedingungen auch auf dem Gebiet des ÖPNV ein.	Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 3.	Die politischen und rechtlichen Entscheidungsgrundlagen, die die beschriebene Entwicklung mit herbeiführen, sollten nach eingehender Prüfung ggf. in der nächsten Legislaturperiode überprüft werden. Sofern eine Benachteiligung des Mittelstandes und wettbewerbsgefährdende Strukturen festzustellen sind, sollten Maßnahmen zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs ergriffen werden.	Die Bildung von Linienbündeln bei der Ausschreibungspraxis soll vor allem "Rosinenpickerei" verhindern. Wir stehen dabei zum Prinzip der "Daseinsvorsorge". Nicht das billigste Angebot sondern das wirtschaftlichste Angebot soll aus unserer Sicht den Zuschlag erhalten, was für uns auch die Einhaltung von Tariflöhnen in der Ausschreibungspraxis beinhaltet.

Mit dem Jahr 2011 werden nach dem geltenden ÖPNV-Gesetz NRW die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gem. § 45 a PBefG und § 6 a AEG durch die Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW ersetzt. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die § 45a- Mittel für den Schülerverkehr zweckgebunden erhalten bleiben und zu 100% für diesen Zweck an die Unternehmen weitergeleitet werden?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Wir sind uns der Bedeutung bewusst, die den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG insbesondere für die Aufrechterhaltung des ÖPNV in den ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens zukommt. Wir wollen das ÖPNV-Gesetz evaluieren und prüfen, ob bei der Zweckbindung dieser Mittel Änderungen erforderlich sind.	Zunächst einmal muss angemerkt werden, dass die derzeitige schwarz-gelbe Landesregierung die Mittel für die Schüler- und Ausbildungsverkehre drastisch gekürzt hat, indem sie die Anspruchsgrundlagen verändert hat. Vor allem im ländlichen Raum hat dies zu deutlichen Verschlechterungen geführt. Eine SPD-geführte Landesregierung wird die Schülerverkehre besser finanziell absichern. Im Dialog mit allen Beteiligten werden wir nach zweckdienlichen Lösungen für die Verteilung der Mittel suchen.	Um ein Grundangebot des ÖPNV im ländlichen Raum zu gewährleisten, wollen wir die Finanzierung ermäßigter Tarife im Schüler- und Auszubildendenverkehr langfristig sichern. Die FDP will den von § 45 a PBefG und § 6 a AEG verfolgten Zweck, die ermäßigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden auszugleichen, beibehalten. Sie hat sich darum in dieser Frage sehr früh für eine sachgerechte und zügige Anpassung des ÖPNV-Gesetzes eingesetzt und wird dieses Vorhaben gleich zu Beginn der neuen Legislaturperiode im Juni 2010 wieder aufnehmen. Die Beförderung der Schüler stellt das Rückgrat des ÖPNV vor allem im ländlichen Raum dar. Ein Grundangebot an Verkehrsleistungen kann nur auf der Grundlage des Schülerverkehrs aufrecht erhalten werden. Daher sind die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr auch gleichzeitig eine Förderung des ÖPNV im ländlichen Raum und sollen als solche erhalten bleiben.	Die GRÜNE-Landtagsfraktion hat das derzeit geltende ÖPNV-Gesetz der CDU/FDP-Landesregierung abgelehnt. Mit der Pauschalierung der Mittel und Übertragung der Kompetenzen hat das Land jegliche Steuerungsmöglichkeiten aufgegeben. Bei der Verantwortung für den Schülerverkehr darf sich das Land nicht auf kaltem Weg der finanziellen Verantwortung entziehen und einseitig die Mittel kürzen. Mit Kürzungen von rund 160 Millionen Euro hat die schwarz-gelbe Landesregierung das Bus- und Bahnangebot in der Fläche besonders getroffen. Wir wollen die Kürzungen bei den Mitteln für die Schülerbeförderung zurücknehmen und die gesetzlichen Grundlagen dafür schaffen, dass diese ungekürzt für entsprechende Verkehrsleistungen zur Verfügung stehen.

In NRW ist die landesweite Fahrzeugförderung zum 31.12.2007 eingestellt worden. Dagegen ist die Fahrzeugförderung in Bayern wieder aufgenommen und in Baden-Württemberg ausgeweitet worden. Wie stehen Sie zur Wiederaufnahme der landesweiten Fahrzeugförderung?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes wurde eine Flexibilisierung der für den ÖPNV bereitstehenden Finanzmittel vorgenommen. Damit ist die Möglichkeit der Fahrzeugförderung gewährleistet.	Die Abschaffung der Fahrzeugförderung stellt insbesondere Busunternehmen, die mehrere Kommunen bedienen, vor große Probleme. Während eine Kommune noch Fahrzeugförderung betreibt, hat sich vielleicht die Nachbarkommune, die von dem Unternehmen ebenfalls bedient wird, aus der Förderung zurückgezogen. In Verbindung mit den Kürzungen bei den Erstattungsleistungen für die Schülerbeförderung führt dies dazu, dass Investitionen in einen modernen Fuhrpark kaum mehr möglich sind. Wir brauchen einen modernen Fuhrpark in NRW, der umweltfreundlich, sicher und weitgehend barrierefrei sein muss. Ohne staatliche Anreizmechanismen wird eine entsprechende Umstellung nicht möglich sein.	Eine regelmäßige Erneuerung des Fuhrparks und damit die Investition in Sicherheit und umweltfreundlichere Technik ist wünschenswert und kann die Akzeptanz des ÖPNV im Land weiter steigern. Die Wiedereinführung der Fahrzeugförderung sollte dementsprechend von der neuen Landesregierung unter Berücksichtigung der Maßgabe der Finanzierbarkeit geprüft werden.	Auch der Wegfall der Fahrzeugförderung ist Ergebnis des neuen ÖPNV-Gesetzes. Angesicht der öffentlichen Debatten bei der Einführung der Umweltzonen haben wir mehrfach gefordert, dass das Land die Verkehrsunternehmen bei der Nachrüstung mit Partikelfiltern unterstützen muss. Das positive Umweltimage von Bussen und Bahnen kann nur aufrecht gehalten werden, wenn mit modernster Fahrzeugtechnik die Umweltbelastungen bei Bussen und Bahnen reduziert werden. Dafür bedarf es dringend der Wiederaufnahme der landesweiten Fahrzeugförderung.

Wenn es um staatliche Förderungen und Zuschüsse im ÖPNV geht, steht heute fast ausschließlich die Schiene im Mittelpunkt. Der Bus, der über 2/3 der Verkehrsleistungen im Nahverkehr erbringt, geht dagegen leer aus. Werden Sie hier in Zukunft die Schwerpunkte anders setzen?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Wir haben das getan, was wir den Menschen vor der Wahl versprochen haben. Deshalb haben wir die verkehrspolitische Wende eingeleitet und die von der Vorgängerregierung geschaffene Bevorzugung des Bahnverkehrs beendet. Die zu erwartende Verkehrsentwicklung erfordert intelligente Vernetzungen der verschiedenen Verkehrsträger. Das gilt auch im Bereich des ÖPNV. Wir haben in der Straßeninfrastruktur mehr Geld in den Ausbau und in den Erhalt investiert. Diesen Weg wollen wir in der kommenden Legislaturperiode fortsetzen und uns dafür einsetzen, dass insbesondere die unverzichtbaren Bundesmittel den Bedürfnissen an einen leistungsfähigen, zukunftsfähigen ÖPNV angepasst werden.	Die großen Pendlerverbindungen zwischen den Metropolen und Ballungsräumen in NRW werden auch in Zukunft das Rückgrat des ÖPNV in NRW darstellen. Zur Entlastung der Straße ist es unverzichtbar, hier Kapazitäten auszubauen, auch indem die Infrastruktur, z.B. im Rahmen des RRX, ausgebaut wird. Busse hingegen haben die Funktion, den Nahverkehr in der Fläche zu bedienen. Darüber hinaus haben sie eine wichtige Zubringerfunktion. Im Unterschied zur Bahn können Busse jedoch die Straßeninfrastruktur nutzen, die in der Fläche noch ausreichend Kapazitätsreserven bietet. Dem entsprechend kann man die Fördervolumina von Schiene und Bus nicht miteinander vergleichen. Fatal für den Busverkehr war insbesondere die massive Kürzung bei den Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr. Diese Kürzungen werden wir zurücknehmen.	Der besonderen Bedeutung des Omnibusses im ÖPNV wird die Förderpolitik der öffentlichen Hand im ÖPNV heute noch nicht an allen Stellen gerecht. Mit öffentlichen Mitteln werden vielerorts vorrangig schienengebundene Verkehre gefördert. Die Verteilung der Fördermittel spiegelt nicht die tatsächlichen Transportleistungen und vor allem nicht die zukünftige Bedeutung des Transportmittels Omnibus wider. Die bestehenden Unterstützungsleistungen für einen reibungslosen, busgestützten ÖPNV sollen darum unbedingt weitergeführt und, sofern möglich, ausgebaut werden. Für den Wirtschafts- und Industriestandort Nordrhein-Westfalen ist zugleich der zielgerichtete Ausbau des Schienennetzes unabdingbar.	Mit der Bahnreform aus dem Jahr 1994 ist den Ländern die Kompetenz für den Nahverkehr auf der Schiene übertragen worden. Hierfür erhalten die Länder die Regionalisierungsmittel vom Bund, um die Bestellungen der Verkehrsleistungen zu finanzieren. Für die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Straße sind die Städte und Kreise zuständig. Die Finanzverantwortung ist damit eigentlich klar verteilt. Wir werden für die Zukunft darüber zu diskutieren haben, ob nicht das Angebot von Bussen und Bahnen zur kommunalen Pflichtaufgabe gemacht werden kann. Denn gerade in den letzten Jahren wurden die Städte und Kreise durch eine FDP-geführte Kommunalaufsicht dazu angehalten, die Ausgaben für die öffentlichen Verkehrsmittel zu reduzieren.

Die Einfahrverbote für Busse in Umweltzonen von NRW-Städten und bürokratische von Stadt zu Stadt unterschiedliche Regelungen belasten die Busbranche. Sollen die Städte weiterhin unabhängig voneinander agieren oder unterstützen Sie den Vorschlag, die umweltfreundlichen Reisebusse gänzlich von Einfahrverboten auszunehmen?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Die CDU hält eine Regelung für sinnvoll, die zu einer bundesweiten Vereinheitlichung der Einfahrt von Bussen in Städte führt. Darüber hinaus ist erfreulich, dass die Fortschritte in Motorenentwicklung und in der Abgastechnik in den vergangenen Jahren zu Erfolgen bei der Verbrauchsminderung und Abgasreduktion bei schweren Nutzfahrzeugen und Bussen geführt haben. Bereits heute erfüllen viele im Fernreiseverkehr eingesetzte Fahrzeuge die Zufahrtsvoraussetzungen für Städte in Nordrhein-Westfalen, in denen Umweltzonen existieren.	Die Einrichtung einer Umweltzone ist eine von mehreren Maßnahmen im Rahmen der Reduzierung der Feinstaubbelastung. Umweltzonen werden dann eingerichtet, wenn die Messergebnisse zeigen, dass andere Maßnahmen nicht mehr ausreichen. Ein solcher Schritt ergibt sich zwingend, da Feinstaub prinzipiell eine Gefahr für die Gesundheit der Menschen ist. Erste Untersuchungen zeigen, dass Umweltzonen ein wirkungsvolles Instrument sein können. Laut einer Studie des Landesumweltamtes von 2009 weist die Umweltzone Köln positive Ergebnisse auf. Nach Einführung der Umweltzone ging die Belastung von Feinstaub und Stickstoffdioxid zurück. Insgesamt sollten die Regelungen zu Umweltzonen einheitlich und übersichtlich sein. Deshalb hat die SPD-Landtagsfraktion auch die Einführung einer "Umweltzone Ruhr" befürwortet. Leider hat die Landesregierung dies abgelehnt und so einen bürokratischen Flickenteppich von verschiedensten Umweltzonen ermöglicht. Reisebusse, welche die EURO-III Norm nicht erfüllen, dürfen ab 2012 nicht mehr in deutsche Innenstädte mit Umweltzone einfahren. In Härtefällen halten wir Ausnahmeregelungen für angebracht. Diese müssen auf kommunaler Ebene entschieden werden. Die SPD unterstützt keine grundsätzliche Ausnahme.	Für die FDP ist Umweltschutz in der Verkehrspolitik kein Gegensatz zum notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. In der christlich-liberalen Koalition haben wir gezeigt, wie man die berechtigten Schutzbedürfnisse von Mensch und Natur mit den Mobilitätsbedürfnissen von Bürgern und Unternehmen in Einklang bringt. Umweltzonen mit Fahrverbot sind nur verhältnismäßig, wo sie zwingend geboten sind. Fahrverbote sollen nur dann erlassen werden, wenn andere Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Bei der anstehenden Evaluierung der Umweltzonen in 2010 müssen die Wirkungen von Umweltzonen dem Grunde nach geprüft werden. Ob und wie die Umweltzonen dann fortbestehen, muss sich nach der Wirksamkeit der Umweltzonen richten. Grundsätzlich werden wir uns für eine bundeseinheitliche, wirtschaftsverträgliche Regelung einsetzen. Reisebusse gänzlich auszunehmen ist dann ein gangbarer Weg, wenn es nicht zeitnah zu einer bundeseinheitlichen Regelung kommt.	Die Umsetzung zur Einrichtung der Umweltzonen liegt nicht in der Verantwortung der Städte, sondern dies wird durch die jeweils zuständigen Bezirksregierungen als Mittelbehörden der Landesregierung umgesetzt. Die Verantwortung für die Flickenteppiche an Umweltzonen liegt also direkt bei der Landesregierung. Die Städte im Ruhrgebiet haben sich selbst für eine einheitliche und flächendeckende Einrichtung einer Umweltzone ausgesprochen. Wir haben das Umsetzungschaos der Landesregierung immer kritisiert, weil der Gesundheitsschutz für die Bevölkerung gegen gesundheitsschädliche Umweltbelastungen für die Grünen oberste Priorität hat. Mit einer Öffnungsklausel würden jetzt diejenigen Busunternehmen bestraft und wirtschaftlich benachteiligt, die ihren Fuhrpark mit den entsprechenden Investitionen in die Abgasreinigung durchgeführt haben.

Nach wie vor sind im PBefG für den Reiseverkehr überholte und praxisfremde Regelungen enthalten. Im Einzelnen geht es vor allem um das Unterwegsbedienungsverbot. Es ist nicht einzusehen, dass im nationalen Verkehr der Unternehmer nicht verschiedene Zustiegsstellen einrichten darf. Weitere praxisfremde Regelungen sind die Verpflichtung, den Reisegästen eine Unterkunft zur Verfügung zu stellen sowie alle Reisegäste wieder zurückzubefördern. Sind Sie bereit, einen Vorstoß zur Abschaffung dieser Regelungen zu unterstützen?

<u>CDU</u>	<u>SPD</u>	<u>FDP</u>	<u>Bündnis 90/Grüne</u>
Die Koalitionspartner CDU/CSU und FDP haben auf Bundesebene vereinbart, das PbefG zu novellieren. Vorgehen ist unter anderem auch die Änderung des §13 PbefG, um Busfernlinien zu ermöglichen. Wir wollen den Gesetzgebungsprozess auf Bundesebene positiv begleiten.	Für die SPD ist entscheidend, dass keine Parallelverkehre zu Angeboten der Bahn entwickelt werden. Dort, wo die Bahn aus ökonomischen Gründen kein attraktives oder befriedigendes Angebot leisten kann, können bereits heute Buslinienfernverkehre genehmigt werden. Parallelverkehre würden allerdings dazu führen, dass dem Schienenverkehr durch entsprechende Parallelangebote im Straßenverkehr Fahrgäste in erheblichem Umfang entzogen werden. Die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs würde so geschwächt. Vor diesem Hintergrund tragen das Unterwegsbedienungsverbot, die Verpflichtung den Reisegästen eine Unterkunft zur Verfügung zu stellen sowie alle Reisegäste wieder zurück zu befördern in Summe dazu bei, dass keine Buslinienfernverkehre durch die Hintertür eingeführt werden. Es stellt sich auch die Frage, inwieweit durch eine Öffnung der Parallelverkehre kleine und mittelständische Busunternehmen tatsächlich gestärkt werden. Es ist auf jeden Fall zu erwarten, dass ausländische Großunternehmen ihr Angebot in Deutschland ausdehnen werden und den Markt über kurz oder lang mit Billigangeboten dominieren werden.	Die im Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) historisch gewachsenen Restriktionen für die jeweilige Form des Gelegenheitsverkehrs, also für Ausflugsfahrten, Ferienzielreisen oder den Verkehr mit Mietomnibussen sind abzubauen, um Wettbewerbsnachteile gegenüber Bahn und Flugzeug zu reduzieren. Dies hat die FDP-Bundestagsfraktion bereits 2005 im Bundestag beantragt.	Das Personenbeförderungsgesetz ist ein Bundesgesetz. Die Grüne-Bundestagsfraktion hat vor dem Hintergrund der Veränderungen des Vergaberechts auf europäischer Ebene hierzu einen Gesetzentwurf noch in der letzten Legislaturperiode eingebracht. Dieser hat bei der seinerzeit regierenden Koalition von CDU und SPD keine Mehrheit gefunden. Das im PBefG verankerte Unterwegsbedienungsverbot dient vor allem dem Zweck, die Wirtschaftlichkeit bestehender Lienenangebote nicht durch die Einrichtung von Parallelverkehr zu gefährden. Die in ihrer Dauer begrenzten Genehmigungen für den Linienverkehr stellen daher im Sinne der Daseinsvorsorge sicher, dass die Verkehrsleistungen kontinuierlich, sicher, pünktlich und vor allem integriert in einem Gesamtverkehrsangebot erbracht werden. Dem Verkehrsunternehmen wird durch die Dauer der Genehmigung eine angemessene Nutzung seiner Investitionen ermöglicht, was Grundvoraussetzung für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV ist. Eine Änderung dieses Pfeilers des Personenbeförderungsrechts würde aus unserer Sicht erhebliche Rechtsunsicherheit auslösen.