

Antrag

der Abgeordneten Renate Blank, Peter Letzgus, Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Eduard Oswald, Otto Bernhardt, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Wilhelm Josef Sebastian, Wolfgang Zöllner und der Fraktion der CDU/CSU

Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Omnibusunternehmen erhalten und sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bus ist das Rückgrat im Öffentlichen Personenverkehr. Zwei Drittel aller Fahrgäste im ÖPNV sind auf den Bus angewiesen. Seit 1960 ist der Anteil des Busses an den Verkehrsleistungen von 40 auf über 60 Prozent gestiegen. Der Bus sichert zudem auch ca. 750 000 Menschen in Deutschland direkt und indirekt ihre Arbeitsplätze. Rund 10 000 Omnibusse wurden 1997 in Deutschland produziert. Damit gehört die deutsche Automobilindustrie zu den weltweit führenden Omnibusanbietern. Die deutschen Omnibushersteller beschäftigten 1997 rund 15 000 Arbeitnehmer. Durch die Vergabe von Arbeiten an die Zulieferindustrie sorgten sie dort noch einmal für die gleiche Anzahl an Arbeitsplätzen. Hinzu kommen rund 50 000 Menschen, die Busse warten, reparieren, kontrollieren, verkaufen oder versichern. Des Weiteren sind noch etwa 170 000 Menschen bei den privaten, kommunalen und sonstigen Omnibusbetreibern als Berufskraftfahrer, Buchhalter, Disponent etc. beschäftigt. Hinzu kommt rund eine halbe Million Menschen in Restaurants, Hotels, beim Theater und im Einzelhandel, deren Arbeitsplatz eng mit dem Bustourismus verbunden ist.

Die drastischen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen verbunden mit den ersten beiden Stufen der Ökosteuer haben zu erheblichen Belastungen der deutschen Tourismuswirtschaft und einer Schwächung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit geführt. Für Besucher aus dem Ausland, die häufig mit dem Reisebus anreisen, haben sich die Fahrten nach und innerhalb Deutschlands deutlich verteuert. Gleichzeitig vergrößern sich für den Tourismusstandort Deutschland die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber ausländischen Konkurrenzzielen. Für Reisende aus Deutschland sinkt die Attraktivität des eigenen Landes als Urlaubsziel aufgrund der steigenden Kosten zugunsten des Auslandsurlaubs, der immer häufiger mit einer Flugreise verbunden ist.

Die Pläne der EU-Kommission zur grundlegenden Neuordnung des Nahverkehrs im Rahmen einer Verordnung zu „Maßnahmen der Mitgliedstaaten im

Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Anforderungen und der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen“ bedeuten für die ÖPNV-Strukturen in Deutschland eine erhebliche Verschlechterung. Das Brüsseler Konzept setzt den Teil des ÖPNV-Marktes, der von privaten mittelständischen Verkehrsunternehmen bedient wird, einem ruinösen Konkurrenzkampf mit europaweit tätigen ÖPNV-Konzernen aus. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe sollen dagegen laut EU-Konzept aus dem Anwendungsbereich herausgenommen werden. Dieses Konzept gilt es umgehend zu korrigieren, denn nur der Erhalt mittelständischer Strukturen kann eine wirtschaftliche und funktionsfähige Mobilität und einen bezahlbaren ÖPNV in Deutschland in der Zukunft garantieren.

Die Rahmenbedingungen haben sich gegenwärtig für das deutsche Omnibusgewerbe erheblich verschlechtert. Das Gewerbe ist so auf Dauer weder konkurrenz- noch überlebensfähig. Diese Defizite müssen daher schnellstmöglich und mittelstandsfreundlich korrigiert werden. In nahezu allen Ländern der europäischen Mitgliedstaaten, ausgenommen in Deutschland, werden Steuerbefreiung bzw. Steuererleichterungen gewährt, um die bustouristischen Verkehre und die Busfernlinienverkehre attraktiver zu gestalten. Die Bundesregierung ist daher gefordert, das umweltfreundliche Verkehrsmittel im ÖPNV und Reiseverkehr, den Bus, ebenso nachhaltig zu entlasten. Denn der Bus hat bereits entsprechende Vorleistungen erbracht. Allein in den letzten zehn Jahren ist der Kraftstoffverbrauch von Bussen um fast 15 Prozent zurückgegangen – obwohl sie durch neue aktive und passive Sicherheitselemente schwerer geworden sind. Um einen Fahrgast 100 Kilometer weit zu befördern, reicht dem Bus heute im Schnitt ein guter halber Liter Diesel. Selbst die Bahn benötigt dafür doppelt so viel Primärenergie. Die ökologisch sinnvolle Lenkungswirkung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel kann nur realisiert werden, wenn das Verkehrsmittel Nr. 1 im ÖPNV, der Bus, nicht durch falsche Rahmenbedingungen weiter belastet wird. Das Gleiche gilt für den Reiseverkehr.

Damit das deutsche Omnibusgewerbe im künftigen Wettbewerb bestehen kann, müssen Fairness und Transparenz gewährleistet sein. Es darf kein Verkehrsbetrieb bevorzugt und marktbeherrschende Strukturen dürfen nicht zugelassen werden. Vielmehr müssen die Vorteile des mittelständischen Omnibusgewerbes – fahrgastorientiertes unternehmerisches Denken, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit, hohe Produktivität und schlanke Organisationsstrukturen – verstärkt zum Zuge kommen. Die Bundesregierung ist aufgefordert dafür zu sorgen, dass die Verhältnisse beim deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe und im ÖPNV wieder geändert, Schieflagen im Wettbewerb beseitigt und mehr Investitionen in die Infrastruktur getätigt werden, damit die verkehrspolitische Zielsetzung erfüllt werden kann, eine möglichst umweltverträgliche und zugleich möglichst sichere Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft zu erhalten und zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf,

- wegen des akuten Handlungsbedarfs für das mittelständische Transportgewerbe und den ÖPNV sofort die mit dem Gesetz vom 24. März 1999 eingeführte und mit dem Gesetz vom 16. Dezember 1999 fortgeführte ökologische Steuerreform aufzuheben, da sie ihre ökologische Lenkungswirkung verfehlt und die Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Verkehrsmarkt zusätzlich verschärft;
- gemäß der Richtlinie 92/81/EWG Verbrauchssteuerermäßigungen oder Verbrauchssteuerbefreiungen sowie die Mineralölsteuerbefreiung für den ÖPNV einzuführen;

- ordnungs- und finanzpolitische Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Existenz mittelständischer Strukturen gegenüber dem Verdrängungswettbewerb durch Großkonzerne im Verkehrsgewerbe wirksam sicherstellen und die soziale Symmetrie nicht zerstören;
- die deutschen Busunternehmen im internationalen Bustouristikverkehr und im Busfernlinienverkehr steuerlich zu entlasten, um im Vergleich mit den anderen europäischen Mitgliedstaaten harmonisierte Bedingungen herzustellen;
- die finanziellen Grundlagen für den ÖPNV in der Fläche und in den Ballungsräumen langfristig sicherzustellen;
- eine angemessene und gleichmäßige Förderung aller öffentlichen Verkehrsmittel umzusetzen;
- keine weiteren zusätzlichen steuerlichen oder sonstigen finanziellen Belastungen für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Omnibus einzuführen;
- auf eine Harmonisierung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften in der EU zu drängen;
- auf die Förderung des Nahverkehrs mit Bussen und Bahnen bei der anstehenden Novelle zum Regionalisierungsgesetz entsprechend Gewicht zu legen;
- die Markteinführung von mit Erd- und Biogas betriebenen Bussen im ÖPNV als wichtigen Beitrag zur Lösung aktueller verkehrsbedingter Umweltprobleme, wie Sommersmog und Überschreitung der zulässigen Luftkonzentrationswerte in Innenstädten und Ballungszentren, verstärkt zu fördern;
- im europäischen Rat der Verkehrs- und Innenminister schnellstmöglich für einen angemessenen und einheitlichen Bußgeldkatalog innerhalb der EU einzutreten;
- im Hinblick auf die EU-Neuregelung des ÖPNV-Ordnungsrahmens für Übergangsfristen zu sorgen, mit denen die Belange unserer privaten mittelständischen Verkehrs- und Omnibusunternehmen angemessen berücksichtigt werden. Dabei ist das Ziel einer baldigen Marktöffnung anzustreben;
- im Rahmen der EU-Erweiterung und insbesondere unter Berücksichtigung des Beitritts osteuropäischer Staaten zur EU für Übergangsfristen zu sorgen, mit denen die Belange unserer privaten mittelständischen Verkehrs- und Omnibusunternehmen angemessen berücksichtigt werden;
- die neue ÖPNV-Verordnung der EU so zu fassen, dass die zuständige ÖPNV-Behörde unabhängig von den Interessen eines Verkehrsunternehmens agieren und einen fairen Wettbewerb garantieren kann. Es muss der zuständigen Behörde untersagt sein, einen eigenen Verkehrsbetrieb zu führen;
- Maßnahmen zu ergreifen, die einen ruinösen reinen Preiswettbewerb vermeiden und Veröffentlichungspflichten und Transparenz gewährleisten, wie z. B. die Definition von Qualitätskriterien, die Begrenzung von Marktanteilen einzelner Unternehmen, Zuschlagsgrenzen und kleinteilige Ausschreibungslose, Stichtagregelungen u. a.

Berlin, den 5. Dezember 2000

Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

