

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Türk, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes – Wettbewerb im öffentlichen Personenfernverkehr zulassen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) untersagt die Genehmigung neuer Transportangebote auf Strecken, die „mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigt bedient werden“ (PBefG § 13 Abs. 2, S. 2a), insbesondere wenn „der beantragte Verkehr [...] Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (PBefG § 13 Abs. 2, S. 2b).

Damit wird im Personenbeförderungsgesetz Wettbewerb im öffentlichen Personenfernverkehr ausdrücklich ausgeschlossen. Es erweitert die faktische Monopolstellung, welche die Deutsche Bahn AG – mit den bekannten Ergebnissen – ohnehin schon im Fernverkehr auf der Schiene hat, auf den (intermodalen) Wettbewerb mit der Straße.

Der volkswirtschaftliche Nutzen eines fairen Wettbewerbs ist unbestritten. Wettbewerb zwingt Anbieter, sich nach den Kundenwünschen zu richten und effizient zu wirtschaften, er bestraft Unternehmen, die Ressourcen verschwenden. Ein staatlich geschütztes Monopol bietet immer teurere und schlechtere Leistungen, da der Kunde keine Alternative und der Anbieter keine Verbesserungsanreize hat. Hinzu kommt, dass unattraktive und teure Angebote eines Monopolisten in geringerem Maße nachgefragt werden. Der Einbruch im Personenfernverkehr der Bahn seit dem Jahr 2003, als wegen des kundenfeindlichen und marktwidrigen „neuen Preissystems“ das Fahrgastaufkommen um rund 10 Prozent zurückgegangen ist, bietet dafür das beste Beispiel.

Die zitierten Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes sind ein Instrument staatlicher Bevormundung des Bürgers. Dem Bürger wird die Freiheit abgesprochen, das für ihn geeignete Fernverkehrsangebot selbst auszuwählen. Er wird mangels Alternativen gezwungen, ein Angebot zu nutzen, für das er sich bei freier Wahl möglicherweise nicht entschieden hätte. Das Personenbeförde-

rungsgesetz beschneidet gleichermaßen die unternehmerische Handlungsfreiheit, indem es Unternehmern verbietet, eine nutzenstiftende und von Kunden verlangte Leistung im freien Wettbewerb anzubieten.

Die Folge der wettbewerbsverhindernden Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes ist, dass mit Ausnahme Berlins kein Bus-Fernlinienangebot zwischen bundesdeutschen Städten und Regionen besteht. Fernreisenden bleibt nur die Wahl zwischen Individualverkehrsmitteln oder der Deutschen Bahn sowie Flugzeugen. Das umfangreiche Angebot und die rege Nachfrage im Bereich grenzüberschreitender Busfernverbindungen zeigen, dass ein potentieller Markt für ein preiswertes innerdeutsches Busnetz besteht. Sofern zukünftig der öffentliche Linienfernverkehr für Omnibusse freigegeben wird, ist es erforderlich, das Omnibusse (nur) im Linienfernverkehr eine Autobahnmaut entrichten. Damit werden faire Wettbewerbsbedingungen im Interesse des Schienenpersonenfernverkehrs gewahrt, der ebenfalls Trassengebühren zu entrichten hat.

Das Personenbeförderungsgesetz bevormundet den Bürger, belohnt Ineffizienz und Verschwendung und verringert das volkswirtschaftliche Leistungsniveau.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, in dem wettbewerbsfeindliche Restriktionen im Personenbeförderungsgesetz, insbesondere die Genehmigungspflicht nach § 13 Abs. 2, gestrichen werden;
2. mit dem Entwurf eines Änderungsgesetzes zum Autobahnmautgesetz die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kraftomnibusse (nur) im öffentlichen Personenlinienfernverkehr eine angemessene Gebühr für die Nutzung der Bundesautobahnen entrichten;
3. im Bereich des Steuer- und Abgabenrechts für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen öffentlichen Fernverkehrsanbietern zu sorgen, insbesondere keine einseitigen Mehrwertsteuerermäßigungen etwa für den Schienenfernverkehr einzuführen.

Berlin, den 19. Oktober 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Joachim Günther (Plauen)
Eberhard Otto (Godern)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Otto Fricke
Rainer Funke
Dr. Karlheinz Gutmacher
Dr. Christel Happach-Kasan
Klaus Haupt

Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Michael Kauch
Hellmut Königshaus
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Rainer Stinner
Jürgen Türk
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion