



1 **Beschluss des MIT-Bundesvorstands am 28.9.2011**

2
3 **Nein zur Planwirtschaft im Nahverkehr!**
4

5 Der Bundesvorstand der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU spricht
6 sich für den Regierungsentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes
7 (PBefG) vom 3. August 2011 aus und lehnt die Anträge von SPD und Grünen ab, im
8 Nahverkehr Planwirtschaft zum Maßstab der Genehmigungsentscheidung einzuführen und
9 den Nahverkehrsplan zum Hebel gegen unternehmensinitiierte, eigenwirtschaftliche
10 Linienverkehre zu instrumentalisieren. CDU/CSU sind gegen eine Schwächung der
11 bewährten und neutralen Genehmigungsbehörden im deutschen ÖPNV.

12
13 **Begründung:**

14 Zur Anpassung des deutschen Personenbeförderungsrechts an das europäische
15 Nahverkehrsrecht nach Maßgabe der VO EG 1370/2007 hat die Bundesregierung durch
16 Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 3. August 2011 einen Regierungsentwurf
17 vorgelegt, der eine rechtssichere Umsetzung der europäischen Vorgaben und den Erhalt
18 des bewährten deutschen Ordnungsrahmens sicherstellt. Der Regierungsentwurf
19 entspricht auch den Festlegungen der Koalitionsvereinbarung, die insbesondere den
20 Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre entsprechend der höchstrichterlichen
21 Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vorsieht.

22 Dem gegenüber hat die Mehrheit des Bundesrats von SPD und Grünen am 23. September
23 2011 einschneidende Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf beschlossen, die
24 Eingang in die Stellungnahme des Bundesrats – Drucksache 462/11 (Beschluss) fanden.

25 Die von der SPD und den Grünen mehrheitlich durchgesetzten Anträge stellen eine
26 Umkehr des bewährten bisherigen ÖPNV-Systems in der Bundesrepublik dar. Sie sind auf
27 die Einführung der Planwirtschaft im ÖPNV gerichtet. Sie schwächen und schränken die
28 Position der bewährten und neutralen Genehmigungsbehörden zu Gunsten der
29 kommunalen Aufgabenträger ein. Die Aufgabenträger haben oftmals eigene
30 Verkehrsunternehmen und können daher im Verhältnis zu privaten mittelständischen
31 Verkehrsunternehmen nicht neutral sein bzw. verfügen oft nicht über die notwendige
32 Sachkenntnis und Personalausstattung. Mit erheblichen Kosten müssten beispielsweise in
33 Bayern auf kommunaler Ebene neue ÖPNV-Bürokratien bei den 96 Aufgabenträgern
34 aufgebaut werden, die einen großen Teil der Aufgaben von zur Zeit sieben
35 Genehmigungsbehörden übernehmen müssten.

36 Der Nahverkehrsplan soll nicht mehr nur als Rahmenplan zur Entwicklung Wirkung
37 entfalten, sondern zum zentralen Gestaltungsinstrument aufgewertet werden, der auch als
38 Hebel gegen unternehmensinitiierte eigenwirtschaftliche Verkehrs von mittelständischen
39 privaten Verkehrsunternehmen instrumentalisiert werden kann. Dies sogar unabhängig
40 davon, ob die Planungen sinnvoll, umsetzbar und finanzierbar sind.
41