

Parlamentarischer Abend „Strategien für den Personenfernverkehr“:

## **Politik muss den Spagat zwischen Daseinsvorsorge und Wettbewerb lösen**

Berlin, 10. November 2016 – Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit beim Personenfernverkehr von Bus und Bahn gestärkt werden und gleichzeitig der Spagat zwischen staatlich beauftragter Daseinsvorsorge und unternehmerischer Eigenwirtschaftlichkeit gelingen? Über diese Frage diskutierten Verkehrspolitiker, sowie Vertreter von Verbänden und der Deutschen Bahn hitzig beim Parlamentarischen Abend des DVF und der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag.

Laut **Martin Burkert MdB**, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag, sei die Politik in der Pflicht, einen goldenen Mittelweg zwischen einer guten Versorgung mit Mobilität in der Fläche zu ermöglichen und gleichzeitig für ein gesundes Wettbewerbsklima zu sorgen. Aktuell sei aber ein dramatischer Preiskampf zu beobachten, der zu Margenverfall bei allen Verkehrsträgern geführt hat.

Dieses Spannungsverhältnis zwischen Daseinsvorsorge und auf Wettbewerb basierendem wirtschaftlichen Produkt sah auch **Ulrich Lange MdB**, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion. „Die Existenz von unterschiedlichen Anbietern ist dabei Grundvoraussetzung für die Attraktivität des Personenfernverkehrs. Angesichts der Monopolisierung im Fernbusmarkt muss überprüft werden, ob die Rahmenbedingungen dauerhaft den gewünschten Erfolg bringen und erhalten. Auf der Schiene haben wir die Voraussetzungen für ausreichend Wettbewerb geschaffen. Wir stärken die Bahn und ermöglichen fairen Zugang für Wettbewerber.“

Zum Busfernverkehr und den aktuellen politischen Rahmenbedingungen hatte **Christiane Leonard**, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer eine eindeutige Meinung: „Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik im Personenfernverkehr muss sein, den Umweltverbund aus Schiene und Bus insgesamt zu stärken, um den Klimaabdruck des Verkehrssektors zu reduzieren.“ **Berthold Huber**, Vorstand Verkehr und Transport, Deutsche Bahn AG forderte an dieser Stelle den Abbau von strukturellen Wettbewerbsnachteilen für die Schiene.

---

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

Die DB AG stärke nach seinen Worten gemeinsam mit ihrem Eigentümer durch Investitionen in den Erhalt, in die Engpassbeseitigung sowie in die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur die Attraktivität des Gesamtsystems Schiene.

„In 2017 wird eine Evaluation des Fernbusmarktes durchgeführt, die mögliche Verwerfungen aufdecken muss. Der Staat sollte sich beim Thema Regulierung auch mit dem Wettbewerbsrecht befassen, denn inzwischen haben wir eine Monopolstruktur im Fernbusmarkt“, erklärte **Matthias Gastel MdB**, Stv. Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag.

Das Thema Barrierefreiheit müsse mehr ins Bewusstsein der Unternehmensführungen rücken, forderte **Gerwin Matysiak**, Bundesvorsitzender Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. Sein Vorschlag dazu war, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen geforderten Programme zur Barrierefreiheit sinngemäß auf die Busunternehmen im Fernverkehr zu übertragen. Das Bundesverkehrsministerium sollte das regelmäßig kontrollieren. Im Schienenverkehr sei es wichtig, dass sowohl die Züge als auch die Bahnhöfe barrierefrei gestaltet sind. Matysiak hob den ICE 4 als Vorbild hervor.

„Die Kundinnen und Kunden müssen im Mittelpunkt stehen. Je einfacher es für sie ist, Fahrplaninformationen abzurufen, Preise zu vergleichen, ein Ticket zu buchen und gegebenenfalls zu stornieren, desto eher werden sie sich auf ein Produkt einlassen“, unterstrich Leonard.

Huber sah auch die Verkehrsunternehmen selbst in der Verantwortung: "Um den Schienenpersonenfernverkehr attraktiver zu gestalten, muss zunächst mal das Produkt in bestmöglicher Qualität angeboten werden. Dieser Aufgabe stellen wir uns mit dem Konzernprogramm "Zukunft Bahn", das neben der Modernisierung der Fahrzeugflotten, der Verbesserung der Pünktlichkeit und Kundeninformation auch die Digitalisierung unserer Angebote umfasst."

Burkert bezeichnete als eine wichtige Aufgabe im Wettbewerb, für soziale Standards der Beschäftigten und hohe Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen. Hier stünden der Staat und die Politik in der Pflicht, die geeigneten Bedingungen für eine gute Anbindung in der Fläche und Wettbewerb der Marktteilnehmer zu schaffen.