

## Liberalisierung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen

Ein Bericht von Elisabeth Schroedter und Matthias Ripp

### Kommissionsvorschlag:

Dieser Vorschlag zur Regulierung ist auf der vertraglichen Verpflichtung zum freien Wettbewerb in einem gemeinsamen Markt begründet. Wegen den besonderen Eigenschaften dieses Sektors (öffentliche Verpflichtungen, oft nicht rentabel) ist jedoch ein gewisser Rahmen an Bedingungen und Einschränkungen gegeben. Einen ausführlicheren Bericht über den Kommissionsvorschlag lesen sie im Beitrag "Der öffentliche Personennahverkehr im freien Markt"

### Parlament ändert Kommissionsvorschlag in wesentlichen Teilen

Berichtersteller Meijer (Mitglied der linken GUE/AIVL Fraktion im Europaparlament) konnte seine mehr zurückhaltende Vorgehensweise während der Abstimmung mit ungefähr 500 Änderungsanträgen im zuständigen Ausschuss für Regionalpolitik und Verkehr nicht durchhalten. Trotzdem trägt der entstandene Bericht in vielen Bereichen die Handschrift der linken Fraktionen im EP.

Meijer forderte, dass "es ein Ziel sein sollte, die Effektivität und Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern... als ein Teil der integrierten Transportpolitik, die einer nachhaltigen Mobilität verpflichtet ist, unter gebührender Berücksichtigung der Stadtplanung und Regionalentwicklung". Eine entsprechende Leitlinie zur Transportpolitik war im Vorschlag der Kommission bisher nicht vorhanden.

Außerdem schlägt der Ausschuss die Begrenzung der Liberalisierung im Öffentlichen Personen Nahverkehr vor. Wichtig sind hier: Qualität der Öffentlichen Verkehrsdienstleistungen, Abstimmung und Verknüpfungen des Fernverkehrs, keine Anwendung der Regelung auf den Eisenbahnfernverkehr, längere Vertragslaufzeiten bei den öffentlichen Transportdienstleistungen (8 Jahre bei Bussen und 15 Jahren bei Zügen), das Belassen von Dienstleistungen in den Händen von lokalen Verwaltungseinrichtungen mit höheren Investitions Garantien (1.000.000 - 3.000.000 Euro), mehr Garantien für kleine und mittelständische Unternehmen, stärkere Kriterien zur Förderung behindertengerechter öffentlicher Verkehrsmittel, etc.

Der Ausschuss schaffte auch mehr Möglichkeiten für lokale Behörden, den öffentlichen Verkehr mit ihren eigenen Transportunternehmen selbst anzubieten.

### Die Position der Grünen im Europa- parlament/EFA:

Die Änderungsanträge der Grünen bezüglich der Kriterien zur Ökologie (sparsamer Einsatz von Energie, Treibhausgasen, Lärm), zur Gesundheit und Sicherheit (von Mitarbeitern und Passagieren) und zur regionalen grenzüberschreitenden Vernetzung (Fahrpläne, Tarife, und allgemeine Netzdienstleistungen) wurden vom Ausschuss aufgenommen.

Unser Änderungsantrag mit dem Ziel der Ausklammerung des Eisenbahnsektors und komplexer innerstädtischer öffentlicher Verkehrsnetze ist gescheitert. Auch unsere

Forderung zur Einführung einer "Mobilitätsgrundversorgung" als Qualitätsmaßstab wurde nicht berücksichtigt.

In den Mitgliedstaaten ist die Liberalisierung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen unterschiedlich weit vorangeschritten, die Strukturen sind nicht vergleichbar. Positive und negative Erfahrungen sowohl über liberalisierten und staatlichen Nahverkehr machen die Diskussion sehr schwierig. Deshalb ist es wichtiger, die konkreten (finanziellen/gesetzlichen) Rahmenbedingungen unter denen die Verkehrsdienstleistungen organisiert sind im Blick zu behalten, anstatt in ideologischen Debatten für oder gegen Liberalisierung steckenzubleiben.

Bei der Abstimmung im Plenum am 14.11.01 sind einige Korrekturen für den Kommissionsentwurf vorgeschlagen worden:  
Die Begrenzung der Liberalisierung so wie es der Ausschuss vorgeschlagen hat konnte in folgenden Punkten durchgesetzt werden:

Die Verordnung soll beschränkt auf lokalen öffentlichen Verkehr bleiben und Verträge können längere Laufzeiten beinhalten (bis zu 8 Jahre für Busse und sogar 15 Jahre für Schiene).

Dienste sollen jetzt auch bei höheren Investitionsvolumina (1.000.000-3.000.000 EURO) in den Händen der lokalen Behörden bleiben können. Zusätzlich soll eine Reihe von Ausnahmen (bezieht sich auf Artikel 7 des Verordnungsvorschlags der Kommission), in denen direkte Regulierungsmöglichkeiten für die Dienstleistungen bei den lokalen Behörden bleiben, ermöglicht werden.

Insgesamt bedeutet dies eine Stärkung der lokalen Anbieter. Von den grünen Änderungsanträgen, die im Ausschuss angenommen wurden, blieben bei der Abstimmung im Plenum diejenigen bestehen in denen geregelt wird, dass

auch zusätzliche Umweltkriterien (lokale und globale Abgasemissionen, Lärm, Energie),

Gesundheits- und Sicherheitskriterien für Fahrgäste und Personal,

sowie grenzüberschreitende regionale Interoperabilität für Fahrpläne, Preise und Dienstvernetzung als Kriterien in das Ausschreibungsverfahren aufgenommen werden können.

Die Grünen/EFA konnten im Plenum zusätzlich durchsetzen, dass Schüler, Behinderte und Rentner günstigere Bedingungen im ÖPNV bekommen können. Mit dieser Position geht das Parlament jetzt in die anstehenden Verhandlungen.  
November 2001