

Projektbericht



Projekt

Fernbuslinienverkehr



mobifair -
für fairen Wettbewerb in der
Mobilitätswirtschaft e.V.

Frankfurt/Main, 19. April 2013

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e. V.
Westendstr. 52, 60325 Frankfurt am Main

Mit Projektunterstützung durch den Fonds für soziale Sicherung e. V.
Niddastr. 98-102, 60329 Frankfurt am Main

mobifair - für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e. V.
Westendstr. 52, 60325 Frankfurt am Main - Tel: 069/27139966
Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main unter VR 13555
Geschäftsführer: Helmut Diener - 1. Vorsitzender: Jörg Krüger

Inhalt

1	Ausgangssituation	5
1.1	Begriffsabgrenzung.....	5
1.1.1	Abgrenzung Linienverkehr zum Gelegenheitsverkehr	5
1.1.2	Abgrenzung öffentlicher zu nicht-öffentlichem Verkehr.....	5
1.1.3	Abgrenzung Fern- zum Nah- und Regionalverkehr.....	5
1.2	Intermodaler Vergleich des Busverkehrs mit anderen Verkehrsträgern in Deutschland.....	6
1.2.1	Marktstruktur des Personenverkehrs in Deutschland.....	6
1.2.2	Fernbuslinienverkehr.....	8
1.2.3	Sozialstandards.....	8
2	Der Busmarkt.....	18
2.1	Wettbewerber in Deutschland	18
2.1.1	Deutsche Touring GmbH.....	18
2.1.2	Marwyn European Transport (MET)	20
2.1.3	SINDBAD GmbH.....	22
3	Tarifvergleich	24
3.1	National	24
3.2	International.....	24
3.3	Vergleich Bus – Zug	25
3.3.1	Kostenkalkulation Busfahrt.....	25
3.3.2	Aus Kundensicht (Zeit – Kosten)	25
4	Das PBefG bis 2012 und die PBefG-Novelle	26
4.1	Rechtlicher Hintergrund	26
4.2	Genehmigungsverfahren gemäß PBefG	26
4.2.1	Auswirkungen des Leipziger Fernbus-Urteils.....	27
4.2.2	Inhalte, die im Rahmen der PBefG-Novellierung diskutiert wurden.....	28
4.2.3	Die Position von mobifair.....	28
4.2.4	Der PBefG-Kompromiss.....	29
5	Anlagen	32
5.1	Stellungnahme RA Trautner zum PBefG-Änderungsvorschlag von mobifair e.V.....	32
5.2	Übersicht über die Fernbusanbieter	36
5.3	Neue Fassung des PBefG	50
5.4	Erschließungsantrag des Bundesrats	74
5.5	Mobifair Meldungen zum Thema Fernbus.....	78

1 Ausgangssituation

1.1 Begriffsabgrenzung

Der vorliegende Bericht analysiert den deutschen und teilweise den europäischen Fernlinienbusmarkt, indem er auf die Marktstruktur und die Wettbewerbssituation in den Kernmärkten eingeht.

Dabei wurden folgende Definitionen zugrundegelegt:

1.1.1 Abgrenzung Linienverkehr zum Gelegenheitsverkehr

Der in diesem Bericht verwendete Begriff des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen (KOM) ist angelehnt an die Definition des PBefG vor seiner Novelle im Jahr 2012. Demnach zeichnet diese Verkehrsform aus, dass sie regelmäßig zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtet ist. Ferner sind Haltestellen vorhanden, an denen die Fahrgäste ein- und aussteigen können. Ein Fahrplan bzw. Zwischenhaltestellen sind nicht zwingend erforderlich. Des Weiteren schreibt das Gesetz vor, dass der Unternehmer in diesem Falle einer Betriebs- (§ 21 PBefG) und Beförderungspflicht (§ 22 PBefG) unterliegt.

Zum Gelegenheitsverkehr mit KOM nach §§ 48, 49 PBefG zählen sowohl Ausflugsfahrten und Ferientourreisen als auch die Vermietung von Omnibussen. Die Betriebs- und Beförderungspflicht entfällt hier. Charakteristisch für Ausflugsfahrten ist der für alle Teilnehmer gleiche Reisezweck. Die Fahrt muss dabei an ihren Ausgangsort zurückführen. Das Gleiche gilt für Ferientourreisen. Hier muss jedoch ein Gesamtpreis für die Fahrt und die Unterkunft erhoben werden. Beide Formen des Gelegenheitsverkehrs haben gemeinsam, dass unterwegs keine Fahrgäste aufgenommen werden dürfen. Schließlich ist bei der Vermietung von Omnibussen zu beachten, dass diese nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden. Außerdem dürfen der Reisezweck, Ablauf und das Ziel ausschließlich vom Mieter festgelegt werden.

1.1.2 Abgrenzung öffentlicher zu nicht-öffentlichem Verkehr

Bei den hier dargestellten Verkehrsformen handelt es sich um öffentlichen Verkehr. Dieser ist für jeden Nutzer zugänglich, es besteht in der Regel eine Beförderungspflicht. Außerdem gibt es bestimmte Regeln (z. B. Beförderungsbedingungen), denen die Beförderung unterliegt. Allgemein weist der öffentliche Verkehr die Merkmale von offenen Systemen auf.

Die Verkehrsform, auf die diese Merkmale nicht zutreffen, wird als Individualverkehr bezeichnet. Hierbei geht der Nutzer entweder zu Fuß oder er fährt mit dem Fahrrad (nicht motorisierter Individualverkehr), oder er benutzt ein ihm zur Verfügung stehendes Kraftfahrzeug bzw. Motorrad (motorisierter Individualverkehr).

1.1.3 Abgrenzung Fern- zum Nah- und Regionalverkehr

Untersuchungsgegenstand dieses Berichtes soll der Fernverkehr mit KOM sein. Zwei wesentliche Merkmale des Fernverkehrs haben sich durchgesetzt. Zum einen ist es die Reiseentfernung über 50 Kilometer, zum anderen eine Reisedauer von über einer Stunde. Allerdings lassen sich in der Praxis diese Verkehrsformen nicht immer sauber voneinander trennen.

1.2 Intermodaler Vergleich des Busverkehrs mit anderen Verkehrsträgern in Deutschland

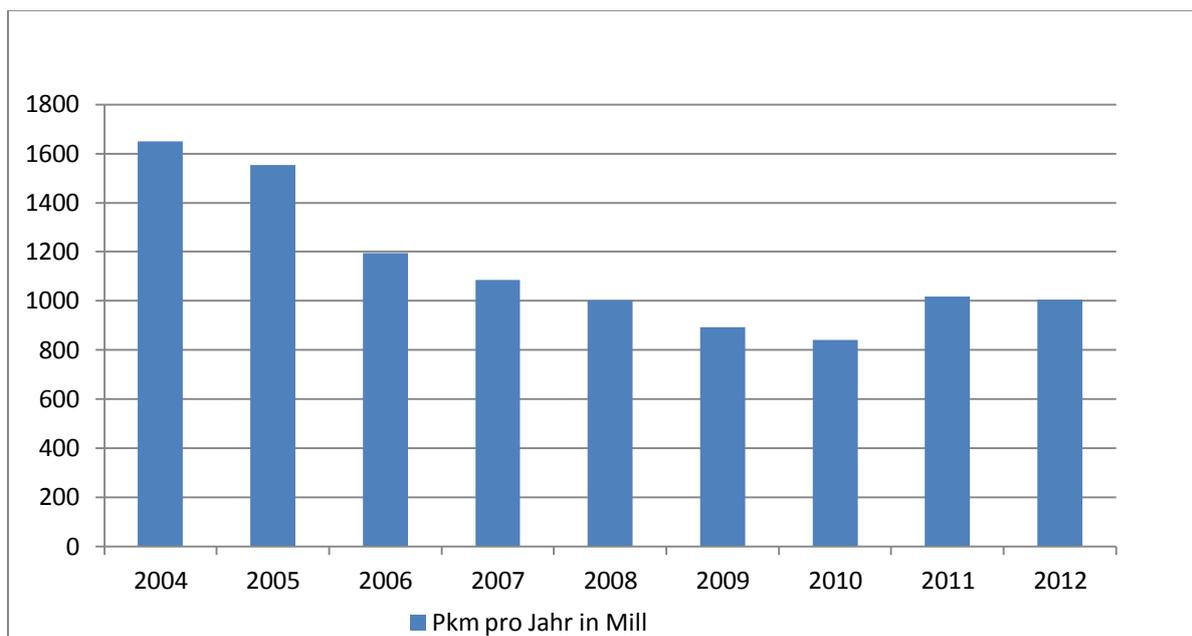
1.2.1 Marktstruktur des Personenverkehrs in Deutschland

Für die Betrachtung der einzelnen Bereiche wurden jeweils die Zahlen der Jahre 2004-2012 zu Grunde gelegt, also diejenigen Zahlen, die zu Beginn dieses Projektes standen. Folgeentwicklungen sollten in den nächsten Jahren diese Beobachtungen ergänzen. Den Vergleichen liegen die offiziellen Zahlen von DESTATIS zu Grunde oder von anderen Verbänden oder Untersuchungen, die dann entsprechend benannt sind.

1.2.1.1 Verkehrsleistung und -entwicklung

Für die Betrachtung insgesamt bleibt die Transportleistung über den Betrachtungszeitraum ab 2006 sehr konstant bei rund 1000 Milliarden Personenkilometern. Allerdings kann bis zur Novellierung des PBefG eine leichte Abwärtsentwicklung festgestellt werden. Aufgrund der starken Position des Autos (rd. 850 Mrd. Pkm pro Jahr im Mittel) folgt die Entwicklung der gesamten Transportleistung sehr stark den leichten Schwankungen des motorisierten Individualverkehrs, inklusive Tiefstand im Jahr 2000 und dem 2004er Hoch. Sowohl die gesamte Transportleistung als auch die Transportleistung der einzelnen Verkehrsträger bleibt über diesen Zeitraum recht konstant.

Abbildung 1: Fernbusverkehre in Deutschland



Der Bus hat über den Betrachtungszeitraum konstant Beförderungsleistung eingebüßt, ein Prozess, der sich nach 2004 sogar noch beschleunigt hat. Die Hoffnung auf eine Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat zu einer leichten Trendumkehr geführt, wobei sich seit dem Jahr 2011 auch die wirtschaftliche Situation vieler Privathaushalte verbessert hat, so dass die Ursache dieser Umkehr nicht monokausal zu erklären ist. Dieser Trend geht einher mit einer steten Abnahme von Omnibusbetrieben. Laut BDO waren im Jahr 2000 noch fast 6100 Betreiber in Deutschland aktiv, im Jahr 2007 waren es keine 5000 mehr und Ende 2012 waren es noch 4747. Die Transportleistung ist von über 70 Milliarden

Personenkilometern im Jahr 2000 auf etwa 62 Milliarden Personenkilometer im Jahr 2009 eingebrochen und dort bis 2012 (61,8) relativ konstant verharrt; ein Rückgang um über 12 %.

Im Eisenbahnverkehr lag die Verkehrsleistung im Jahr 2009 mit 81,2 Milliarden Personenkilometern um 7,7 % höher als 2000 und konnte sich damit deutlich von einem Einbruch im Jahr 2002 erholen. Dieser Einbruch resultierte aus der Einführung eines neuen Tarifsystems bei der DB AG.

Im Jahr 2009 wurde im Stadtverkehr auf Schienen eine Verkehrsleistung von 16,7 Milliarden Personenkilometern erbracht; ein Plus von beinahe 15 % gegenüber 2000. Ausgehend von einem niedrigen Niveau hat sich damit der Stadtverkehr auf Schienen im Betrachtungszeitraum weitaus am besten entwickelt. Das Wachstum erfolgte konstant, hat sich aber nach 2004 beschleunigt.

Auffällig ist, dass im Betrachtungszeitraum das gesamte Marktvolumen stagniert, die Verkehrsleistung sich aber von den Bussen auf andere Verkehrsträger verteilt: Die Beförderungsleistungen des Eisenbahnverkehrs und des Stadtverkehrs auf Schienen kombiniert sind in etwa um den Wert gestiegen, den der Busverkehr eingebüßt hat.

1.2.1.2 Modal-Split

In den Jahren 2000 bis 2009 ist der Modal Split des Autos über den gesamten Betrachtungszeitraum immer knapp unterhalb von 85 % geblieben. Beim Busverkehr hat sich der Marktanteil von etwa 7 % auf rund 6 % verringert. Im Gegenzug hat der Eisenbahnverkehr seinen Modal Split von etwa 7,5 % auf rund 8 % erhöhen können; der Anteil des Stadtverkehrs auf Schienen ist auf knapp unter 2 % gestiegen.

Bei einer europäischen Betrachtung ist auffällig, dass die Modal Split Anteile des motorisierten Individualverkehrs in jedem europäischen Land in einer Spanne zwischen 82% und 86%¹ liegen, unabhängig von der Ausprägung der weiteren Verkehrsangebote. Angesichts dieser relativ stabilen Anteile des motorisierten Individualverkehrs in den europäischen Ländern ist davon auszugehen, dass das in Deutschland prognostizierte Wachstum des Fernbuslinienverkehrs – bei gleichbleibendem Gesamtvolumen – zu Lasten der anderen Verkehrsträger geht. Es kann davon ausgegangen werden, dass Zuwächse des Busverkehrs insbesondere auf Kosten des schienengebundenen Personenverkehrs gehen werden.

1.2.1.3 Busverkehrsleistung

Der intramodale Split des Busverkehrs setzt sich zusammen aus den Anteilen von Liniennahverkehr, Gelegenheitsverkehren und dem Linienfernverkehr. Der Gelegenheitsverkehr kann noch einmal unterteilt werden in Gelegenheitsnahverkehr und – fernverkehr, wobei bei einer Betrachtung anhand von Personenkilometern der Gelegenheitsnahverkehr allerdings keine 5 % am gesamten Gelegenheitsverkehr ausmacht.

Im Jahr 2000 hatte der ÖPNV einen intramodalen Anteil von nicht ganz 47 %, dies entsprach etwa 33 Milliarden Personenkilometern. Diesen Anteil hat der Liniennahverkehr bis 2009 auf fast 58 % ausbauen können, wobei die Transportleistung auf rund 36 Milliarden Personenkilometer gestiegen ist. Der Anteil des Gelegenheitsverkehrs ist im selben Zeitraum von 50 % auf 41 % bzw. von 35 auf 25 Milliarden Personenkilometer gesunken. Dieser

¹ Vergl. SCI-Verkehr, Fernbuslinienverkehr – Studie: Vergleich und Bewertung – Internationale Analyse der Folgen der Freigabe.

Umstand ist dem oben bereits erwähnten Rückgang der Omnibusunternehmen um über 1000 Betreiber geschuldet.

Der Buslinienfernverkehr hat seinen Anteil am intramodalen Split über den Betrachtungszeitraum halbiert. Die absolute Transportleistung ist von über 2 Milliarden auf unter 1 Milliarde Personenkilometer gesunken. Der Buslinienfernverkehr hat insbesondere unter dem Wachstum der Billigairlines gelitten.

Das Bild des intramodalen Splits ist gemessen in Fahrgästen wesentlich extremer. Hier stehen 5,2 Milliarden Fahrgäste im Nahverkehr nicht einmal 100 Millionen Passagiere im Fernverkehr gegenüber. Die durchschnittliche Reiseweite bei ÖPNV-Bussen liegt jedoch bei nicht einmal 7 Kilometern. Der Gelegenheitsnahverkehr bringt es bereits auf über 30 Kilometer durchschnittliche Reiseweite und im Fernverkehr beträgt diese zwischen 300 und 550 Kilometern.

1.2.2 Fernbuslinienverkehr

Laut dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) waren bis Ende 2012 82 Omnibusunternehmen im innerdeutschen Linienfernverkehr tätig, die 2,8 Mio. Passagiere befördert haben. Von diesem Ausgangswert gilt es die zukünftige Entwicklung zu bewerten. Die größten Anbieter von Fernbuslinienverkehren vor der Liberalisierung des PBefG waren neben den DB-Gesellschaften (Autokraft, BEX und RVD) Haru Reisen OHG, Deutsche Touring und Berlin Linien Bus. Außerdem gab es ein relativ starkes Angebot an Flughafenzubringerverkehren. Diese haben mit Blick auf die einzelnen Linien zwar nur einen Anteil von rund 30%, allerdings stellen sie rund 70% der Fahrten dar.

In den ersten Monaten im Jahr 2013 hat sich der Fernbusmarkt als stark wachsend gezeigt. Zwischen Januar und März haben folgende Anbieter sich neu positioniert bzw. ihre Angebote stark ausgebaut: MeinFernbus.de, city2city, DeinBus.de, public express, Flixbus und Univers. Die meisten davon treten allerdings nicht als Busgesellschaften auf, sondern bieten ihre Linien über eine Kooperation verschiedener Busgesellschaften an, z.T. auch über ihre ausländischen Töchter. Eine einheitliche Betriebsstruktur ist nicht immer vorhanden, auch wenn die Busse im äußeren Erscheinungsbild nach einheitlich erscheinen.

Als zukünftige Anbieter haben bereits die Post und der ADAC ihr Interesse bekundet.

1.2.3 Sozialstandards

Laut den Zahlen des Bundesverbandes deutscher Omnibusunternehmer (bdo) waren 2012 rund 144.000 Personen in den Busunternehmen als Berufskraftfahrer, Buchhalter, Disponenten, Techniker und Verwaltungsangestellte beschäftigt; davon waren rund 95.000 Busfahrer. 2012 waren knapp über 14.000 Busfahrer (auch) im Linienfernverkehr tätig.

Als Fahrpersonalrecht wird die Zusammenführung der Rechtsvorschriften, die für Fahrer im Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die unter anderem zur Personenbeförderung dienen, bezeichnet. Hierzu zählen vorrangig:

- das Arbeitszeitgesetz (ArbZG),
- das Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FpersG),

- die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung
- die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates,
- die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr,
- das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR),
- die Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV).

Durch diese Rechtsvorschriften werden folgende Aspekte der Sozialstandards für deutsche Busfahrer geregelt:

1.2.3.1 Arbeitszeiten

Während die EG-Verordnung die Höchstdauer der Lenkzeiten und die Mindestdauer der Ruhepausen und Ruhezeiten regelt, legt das Arbeitszeitgesetz die zulässige (Höchst-) Arbeitszeit fest. Im Arbeitszeitgesetz beträgt die tägliche Höchstarbeitszeit im Durchschnitt 8 Stunden, maximal 10 Stunden. Es enthält aber eine Sonderbestimmung für die Beschäftigung im Straßentransport, wonach Arbeitsbereitschaft, Bereitschaftsdienst und die Zeit als Beifahrer oder die in der Schlafkabine verbrachte Zeit keine Arbeitszeit im Sinne des Arbeitsschutzes ist (§ 21a Abs. 3 Arbeitszeitgesetz). Insgesamt darf die Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu 60 Stunden verlängert werden, wenn innerhalb von vier Kalendermonaten oder 16 Wochen im Durchschnitt 48 Stunden wöchentlich nicht überschritten werden.

1.2.3.2 Lenkzeiten und -dauer

Die Tageslenkzeit darf 9 Stunden nicht überschreiten, zweimal pro Kalenderwoche darf sie jedoch auf 10 Stunden ausgedehnt werden.

Die Wochenlenkzeit darf höchstens 56 Stunden betragen. Die summierte Gesamtlengkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten, so dass bei voller Ausnutzung der Lenkzeit in der ersten Woche, in der zweiten Woche nur noch höchstens 34 Stunden gelenkt werden darf. Die Woche ist als Zeitraum von Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr definiert (Kalenderwoche).

Unter Lenkzeit fallen solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrtätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner Anschauung zum Fahrvorgang gehört. So ist die Zeit für einen verkehrsbedingten Aufenthalt an Ampeln, an Bahnschranken, an Kreuzungen, in Staus oder etwa an einem Grenzübergang der Lenkzeit zuzurechnen. Hingegen gehören Fahrpausen, auch von weniger als 15 Minuten, dann nicht zur Lenkzeit, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann.

1.2.3.3 Unterbrechungen von Lenkzeiten

Die Lenkzeit darf ohne Fahrtunterbrechung 4,5 Stunden nicht überschreiten. Spätestens nach 4,5 Stunden Lenkzeit muss der Fahrer deshalb eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten einhalten. Fahrtunterbrechung ist nach der Legaldefinition jeder „Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird“. Die Erholungsphase kann, anders als bei der Tagesruhezeit, als Beifahrer im fahrenden Fahrzeug absolviert werden. Wartezeiten – beispielsweise bei der Grenzabfertigung oder beim Be- oder Entladen des Fahrzeugs – zählen als Fahrtunterbrechung, wenn die voraussichtliche Dauer vorher bekannt ist. Das gleiche gilt für die Zeiten auf dem Beifahrersitz oder in der Schlafkabine im fahrenden Fahrzeug sowie auf Fähr- und Eisenbahnfahrten. Alternativ ist ein Splitting der Fahrtunterbrechung zulässig, indem der Fahrer zunächst eine 15-minütige und später eine 30-minütige Fahrtunterbrechung einlegt. Es muss nur gewährleistet sein, dass der Fahrer das Fahrzeug nicht länger als 4,5 Stunden ohne Fahrtunterbrechung lenkt.

Beim Splitting ist also zum einen die Reihenfolge der kurzen, gefolgt von der langen, Fahrtunterbrechung einzuhalten und zum anderen die Höchstdauer ununterbrochener Lenkzeit zu beachten. Fahrtunterbrechungen dürfen jedoch nicht der täglichen Ruhezeit zugerechnet werden.

Erledigt der Fahrer allerdings andere Tätigkeiten, bevor er die Fahrt antritt, so ist zusätzlich nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG) zu beachten, dass die erste Pause nach spätestens 6 Stunden Arbeitszeit (nicht Lenkzeit) eingelegt werden muss.

1.2.3.4 Ruhezeit

Ruhezeit ist vorgesehen als tägliche Ruhezeit und wöchentliche Ruhezeit. Die regelmäßige tägliche Ruhezeit beträgt 11 Stunden. Sie darf in der Weise aufgeteilt werden, dass zuerst ein Block von 3 Stunden und dann ein Block von 9 Stunden eingelegt wird. Bei einer Aufteilung erhöht sich die tägliche Ruhezeit auf 12 Stunden. Dreimal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten ist eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf 9 Stunden zulässig.

Während der Ruhezeit muss der Fahrer frei über seine Zeit verfügen können. Keine Ruhezeiten sind Zeiten der Arbeit oder Arbeitsbereitschaft sowie die im fahrenden Fahrzeug verbrachten Kabinenzeiten. Die tägliche Ruhezeit kann jedoch im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt. Der Fahrer muss innerhalb jedes 24-Stunden-Zeitraumes eine tägliche Ruhezeit einlegen.

1.2.3.5 Nachtarbeit

Die Nachtarbeit ist in § 6 des Arbeitszeitgesetzes geregelt. Nachtarbeit im Sinne dieses Gesetzes ist bei Busfahrern die Arbeitszeit von 23:00 bis 06:00 Uhr. Leistet ein Arbeitnehmer seine Arbeit zu mindestens 2 Stunden während dieses Zeitfensters, gilt seine gesamte Arbeit als Nachtarbeit.

Der Arbeitgeber hat dem Nachtarbeitnehmer für die während der Nachtzeit geleisteten Arbeitsstunden eine angemessene Zahl bezahlter freier Tage oder einen angemessenen Zuschlag auf das ihm für Nachtarbeit zustehende Bruttoarbeitsentgelt zu gewähren. (§ 6 Abs. 5 ArbZG), soweit keine tarifvertragliche Regelung eingreift. Tarifvertraglich kann vorgesehen werden, dass der Nachtarbeitszuschlag bereits mit dem Tarifentgelt abgegolten

ist. Auch im Einzelvertrag kann eine pauschale Abgeltung vereinbart werden. Eine Aufstockung der Grundvergütung um den Nachtarbeitszuschlag muss sich dann aber unmissverständlich aus dem Arbeitsvertrag ergeben.

Bei Nachtarbeit hat der Arbeitnehmer unter 50 Jahren alle 3 Jahre, Arbeitnehmer über 50 Jahre jährlich das Recht auf arbeitsmedizinische Untersuchungen, die vom Arbeitgeber bezahlt werden müssen. Alternativ kann jedoch der Arbeitgeber veranlassen, dass die arbeitsmedizinischen Untersuchungen durch einen betriebsinternen Arzt vorgenommen werden.

Eine Umstellung von Nachtarbeit auf normale Arbeitszeiten kann ein Arbeitnehmer beantragen, wenn eine Gefährdung seiner Gesundheit durch die Nachtarbeit besteht. Des Weiteren kann eine Umstellung erfolgen, wenn der Arbeitnehmer ein Kind unter zwölf Jahren ohne Betreuung oder einen schwer Pflegebedürftigen in der Familie hat.

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht der Sozialvorschriften für Omnibusfahrer in Deutschland:

Arbeitszeit-Allgemein			
<i>tägliche durchschnittliche Arbeitszeit</i>	8 h	8 h	8 h
<i>tägliche höchstzulässige Arbeitszeit</i>	10 h	10 h	10 h
Abweichungen von der täglich höchstzulässigen Arbeitszeit sind möglich, wenn in der Schichtzeit eine 30%-Arbeitsbereitschaft- oder Bereitschaftszeit enthalten ist; die Mindestruhezeit von mindestens 11 h im 24-h-Zeitraum und die zulässigen Lenk- oder Fahrzeiten im 24-h-Zeitraum müssen eingehalten werden	>10 h	>10 h	>10 h
<i>Arbeitszeit <=6 h</i>	keine Ruhepause	keine Ruhepause	keine Ruhepause
<i>Arbeitszeit=>6 h bis <=9 h</i>	0:30 h Ruhepause	0:30 h Ruhepause	0:30 h Ruhepause
<i>Arbeitszeit =>9 h bis 10:00 h</i>	0:45 h Ruhepause	0:45 h Ruhepause	0:45 h Ruhepause
<i>wöchentliche durchschnittliche Arbeitszeit</i>	48 h	48 h	48 h
<i>wöchentliche höchstzulässige Arbeitszeit (nur mit Ausgleich)</i>	60 h	60 h	60 h
<i>Ausgleichszeitraum</i> bei vereinbarter Ausnahme	24 Wochen oder 6 Monate 12 Monate	24 Wochen oder 6 Monate 12 Monate	24 Wochen oder 6 Monate 12 Monate
<i>monatliche höchstzulässige Arbeitszeit (Berechnungsfaktor - 4,348)</i>	48 h x 4,348= 208,70	48 h x 4,348= 208,70	48 h x 4,348= 208,70
<i>jährliche höchstzulässige Arbeitszeit (48 Wo x 48 h)</i>	48 h x 48 Wo= 2304 h	48 h x 48 Wo= 2304 h	48 h x 48 Wo= 2304 h
<i>Ersatzruhetage, Sonn- und gesetzliche Feiertagsruhe</i> = ab Schichtende ununterbrochene Ruhezeit bis zum Schichtbeginn der folgenden Schicht, d.h. mindestens 24 h + 11 h; Zeitraum des Ersatzruhetages, Sonn- und gesetzliche Feiertages von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr	24 h + 11 h	24 h + 11 h	24 h + 11 h
<i>reduzierte Ersatzruhetage, Sonn- und Feiertagsruhe</i> = ab Schichtende ununterbrochene Ruhezeit bis zum Schichtbeginn der folgenden Schicht mindestens 24 h, Zeitraum des Ersatzruhetags, Sonn- und gesetzliche Feiertage von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr	24 h	24 h	24 h

<i>regelmäßige tägliche Ruhezeit</i> = ab Schichtende ununterbrochene Ruhezeit bis zum Schichtbeginn der folgenden Schicht mindestens 11 h/24-h-Zeitraum;	11 h	11 h	11 h
<i>reduzierte tägliche Ruhezeit</i> = in Verkehrsbetrieben mindestens 10 h/24-h-Zeitraum; reduzierte Ruhezeiten, auch von wenigen Minuten, sind durch Verlängerung einer anderen Ruhezeit auf mindestens 12 h auszugleichen	10 h	10 h	10 h
Lenkzeit-Straßenverkehr			
<i>tägliche max. Lenkzeit</i> an 4 Tagen á 9 h/24-h-Zeitraum und höchstens 2x an 2 Tagen á 10 h/24-h Zeitraum in einer Woche (Woche = Mo. 00:00 Uhr bis So. 24:00 Uhr)			4 x 9 h = 36 h 2 x 10 h = 20 h
<i>wöchentliche durchschnittliche Lenkzeit</i>			45 h
<i>wöchentliche höchstzulässige Lenkzeit</i>			56 h
Bezugszeitraum 2 Wochen (als eine Woche gilt Montag 00:00 Uhr bis Sonntag 24:00 Uhr)			2 Wochen
<i>höchstzulässige Lenkzeit innerhalb von 2 Wochen</i> (als eine Woche gilt Mo 00:00 Uhr bis So 24:00 Uhr)			90 h
Fahrunterbrechungen-Straßenverkehr			
<i>Fahrunterbrechung</i> = jeder Zeitraum ohne Fahr- und Arbeitstätigkeit, dient nur der Erholung			X
nach Lenkzeit von >4:30 h Fahrunterbrechung von 0:45 h; diese Zeit zählt auch als Ruhepause(Rp)			0:45 h
<i>geteilte Fahrunterbrechung</i> /(Rp); 1.Abschnitt-0:15 h. / 2. Abschnitt 0:30 h			1. Teil 0:15 h; 2 Teil 0:30 h
Ruhepause/Fahrunterbrechung ist während oder am Ende der Lenkzeit zu gewähren			gesamt Zeitraum 5:15 h
Fahrzeit-Schienenverkehr			
<i>tägliche Fahrzeit-Tagarbeit</i> (24-h-Zeitraum)	9 h	9 h	
<i>tägliche Fahrzeit-Nachtarbeit</i> (5 Tage á 24-h-Zeiträume) x 8 h im 24 h Zeitraum	8 h	8 h	
<i>Wöchentl. höchstzulässige Fahrzeit-Tagarbeit</i> (5 Tage x á 24-h-Zeiträume) x 9 h/24 h Zeitraum)	45 h	45 h	

wöchentl. höchstzulässige Fahrzeit-Nachtarbeit (5 Tage x á 24-h-Zeiträume) x 8:00 h/24 Zeitraum)	40 h	40 h	
durchschnittliche Fahrzeit innerhalb einer Woche	40 h	40 h	
höchstzulässige Fahrzeit innerhalb 2 Wochen	80 h	80 h	
Bezugszeitraum	2 Wochen	2 Wochen	
Fahrunterbrechung/Ruhepause-Straßenverkehr			
Lenkzeit $\leq 4:30$ h/24-h - keine Fahrunterbrechung sondern Ruhepause (es gilt ArbZG § 4)			ArbZG § 4 Ruhepausen
Lenkzeit $\Rightarrow 4:30$ h - ≤ 9 h/24 h - Fahrunterbrechung/Ruhepause kann geteilt werden, aber die zusammenhängende Lenkzeit darf nicht $\Rightarrow 4:30$ h sein (Schichtzeit max. 9:45 h)			1. Teil 0:15 h 2. Teil 0:30 h
Lenkzeit $\Rightarrow 9$ h - ≤ 10 h/24 h innerhalb jedes Zeitspanne von 5:15 h (5:15 h ist Lenkzeit und Fahrunterbrechung) ist eine Fahrunterbrechung/Ruhepause zu gewähren; entweder als ganze oder geteilte Fahrunterbrechung, aber keine zusammenhängende Lenkzeit darf $\Rightarrow 4:30$ h sein (Schichtzeit max. 11:30 h)			Fahrunterbrechung/ Ruhepause 2 x á 0:45 h = 1:30 h
Ruhepausen Schienenverkehr			
Arbeitszeit $\Rightarrow 6$ h – $\Rightarrow 8$ h	0:45 h Ruhepause		
Arbeitszeit $\Rightarrow 6$ h - ≤ 8 h	0:30 h Ruhepause		
Arbeitszeit $\Rightarrow 6$ h		0:30 h Ruhepause	
Ruhezeit Straßenverkehr			
regelmäßige tägliche Ruhezeit = mindestens 11 h Ruhezeit im 24-h-Zeitraum			11 h
geteilte regelmäßige Ruhezeit = ununterbrochen 1. Abschnitt 3 h und 2. Abschnitt 9 h/24-h-Zeitraum			12 h

<i>reduzierte tägliche Ruhezeit</i> von mindesten 9 h aber weniger als 11 h höchstens 3 x pro Woche möglich			9 h
<i>wöchentliche regelmäßige Ruhezeit</i> =nach dem Ende einer wöchentlichen Ruhezeit oder spätestens nach 6 x 24-h-Zeiträumen ist eine neue wöchentliche Ruhezeit zu gewähren mindestens 45 h			45 h
Bezugszeitraum wöchentliche Ruhezeit = zwei Wochen von Mo. 00:00 Uhr bis So. 24:00 Uhr			2 Wochen
der Bezugszeitraum für die wöchentliche Mindestruhezeit für Omnibusfahrer beträgt 2 Wochen Aufteilung der wöchentlichen Ruhezeit - zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten á 45 h oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von á 24 h; diese reduzierte wöchentliche Ruhezeit wird durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen, sie muss vor dem Ende der dritten anschließenden Woche genommen werden			45 h 24 h 24 h
bei Mehrfahrerbetrieb <i>muss mindestens</i> innerhalb von 30 h nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue Mindestruhe von 9 h genommen werden			9 h
<i>wöchentliche reduzierte Ruhezeit</i> – mindestens ein 24-h-Zeitraum			24 h
Ruhezeit Schienenverkehr			
<i>regelmäßige tägliche Ruhezeit am Wohnort</i> - mindestens 12 zusammenhängenden h/24-h-Zeitraum	12 h	12 h	
<i>reduzierte tägliche Ruhezeit am Wohnort</i> – innerhalb eines 7-Tages-Zeitraum 1 x reduziert Minimum 9 zusammenhängende h; die Differenz zwischen der reduzierten Ruhezeit und der regelmäßigen täglichen Ruhezeit von 12 h wird der folgenden Ruhezeit am Wohnort hinzugerechnet	9 h x	h x	
<i>auswärtige tägliche Ruhezeit</i> – mindestens 8 h/24-h-Zeitraum; auf eine auswärtige Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen; eine deutlich reduzierte Ruhezeit darf nicht zwischen 2 auswärtigen Ruhezeiten liegen	8 h	8 h	
<i>wöchentliche Ruhezeit</i> - mindestens 24 h + 12 h tägliche Ruhezeit	24 h + 12 h	24 h + 12 h	

<i>jährliche Ruhetage – 104 Tage</i>	104 Tage	104 Tage	
<i>Doppelruhen – mindestens 12 Doppelruhen à 48 h + 12 h tägliche Ruhezeit (Sa. u. So.)</i>	12 x 48 h + 12 h	12 x 48 h + 12 h	
<i>Doppelruhen – mindestens 12 Doppelruhen á 48 h + 12 h tägliche Ruhezeit (Fr. und Sa oder So und Mo.)</i>	12 x 48 h + 12 h	12 x 48 h + 12 h	
Ruhepausen - Schienenverkehr			
<i>Pause – Triebfahrzeugführer - Arbeitszeit =>8 h Pause 0:45 h/24-h-Zeitraum</i>	0:45 h		
<i>Pause – Triebfahrzeugführer - Arbeitszeit =>6 h bis <=8 h Pause 0:30 h/24-h-Zeitraum</i>	0:30 h		
<i>Pause – Zugbegleiter – Arbeitszeit =>6 h/24-h-Zeitraum mindestens 0:30 h</i>		0:30 h	
bei 2 Triebfahrzeugführern an Bord eines Zuges ist Ruhepause auf nationaler Ebene zu regeln			
Rahmenarbeitszeit/Betriebszeit – Maßeinheit für die Woche = 7 Tage; mit dem ArbZG § 11 (4) wird entsprechend Artikel 2 Nr. 5 der Europäischen Sozialcharta (ESC) aus sozialen Gründen eine verlängerte Ruhezeit ermöglicht und die Rahmenarbeitszeit/Betriebszeit auf 133 h begrenzt			
<i>Rahmenarbeitszeit/Betriebszeit – Maßeinheit für die Woche = 7 Tage; mit dem ArbZG § 11 (4) wird entsprechend Artikel 2 Nr. 5 der Europäischen Sozialcharta (ESC) aus sozialen Gründen eine verlängerte Ruhezeit ermöglicht und die Rahmenarbeitszeit/Betriebszeit auf 133 h begrenzt</i>	133 h	133 h	133 h
<i>Arbeitszeit bei mehreren Arbeitgebern ist innerhalb des 24-h-Zeitraum zusammenzurechnen und beträgt max. 10 h/24 h</i>	10 h	10 h	10 h
<i>Jahresurlaub</i>	4 Wochen	4 Wochen	4 Wochen

Neben diesen Rechtsvorschriften werden tarifverträgliche Vereinbarungen getroffen, die entsprechend einzuhalten sind. Dasselbe gilt für Betriebs- und Dienstvereinbarungen.

1.2.3.6 Tarifverträge und Löhne

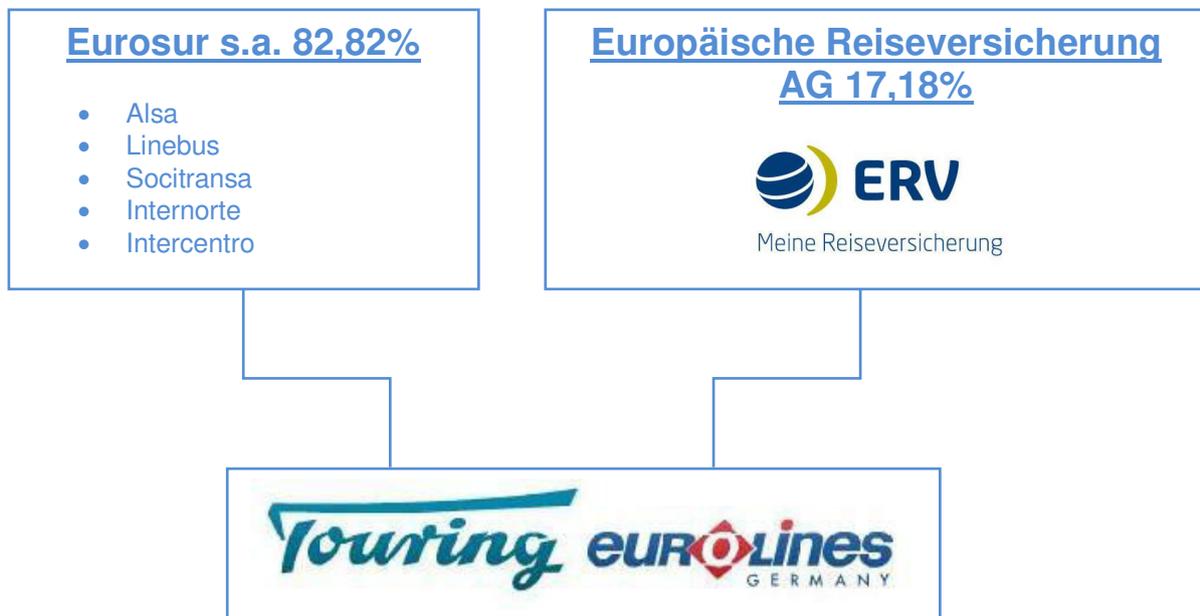
Es existieren Tarifverträge auf der Ebene der Bundesländer. Diese bestimmen die Lohnhöhe nach Vergütungsgruppen und Sonderzahlungen sowie Urlaubsdauer und Urlaubsgeld. Tariffähig sind die Landesverbände der Omnibusunternehmer wie zum Beispiel der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO). Der bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer) ist nicht tariffähig, was eine bundesweit einheitliche Tarifierung nicht ermöglicht. Der Tarifvertrag vom Sitz des Unternehmens gilt für das ganze Unternehmen. Seitens der Unternehmen sind die Deutsche Bahn, die Deutsche Touring und Veolia tarifgebunden.

2 Der Busmarkt

2.1 Wettbewerber in Deutschland

2.1.1 Deutsche Touring GmbH

Im Jahre 1948 gegründet, agiert die Deutsche Touring GmbH bereits seit über 60 Jahren am Markt. Als Gesellschafter des Busunternehmens fungieren derzeit die spanische Eurosur S.A., ein Konsortium der spanischen Busfirmen Alsa, Linebus und Socitransa sowie der portugiesischen Busgesellschaften Internorte und Intercentro, und die Europäische Reiseversicherung AG. Die Europäische Reiseversicherung AG ist ein Tochterunternehmen der Ergo Versicherungsgruppe Aktiengesellschaft, welche ihrerseits zur Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft gehört.



Auf dem deutschen Markt für internationale Busreisen hat die Deutsche Touring GmbH seit Jahren die Marktführerschaft übernommen. Sukzessive wurde das internationale Liniennetz über Jahrzehnte ausgebaut. Angefangen im österreichischen und schweizerischen Raum, wurden Ende der 50er Jahre dann die ersten Verbindungen nach Frankreich und Spanien eröffnet. Mit Beginn der 70er Jahre erfolgte die Ausdehnung des Netzes auf den Balkan. Über den Eintritt in die Eurolines-Organisation 1989, seither wird vom Unternehmen auch der zweite Name „Eurolines Germany“ geführt, konnte das Netz flächendeckend auf ganz Europa ausgebaut werden. Unter dem Dach der Marke „Eurolines“ haben sich mehr als 32 unabhängige europäische Busunternehmen als Kooperation zusammengefunden und betreiben gemeinsam unter diesem Namen das größte Busnetz in Europa. Die Deutsche Touring GmbH ist zudem an Busunternehmen in Tschechien, Kroatien, Polen, Serbien und Dänemark beteiligt.

Tschechien	Touring Bohemia	100%
Kroatien	Touring Croatia	100%
Polen	Touring Polska	100%

Serbien	Touring Serbia	100%
Dänemark	Touring Scandinavia	100%

Aktuell bietet die Deutsche Touring GmbH von ca. 100 Haltestellen in Deutschland aus Verbindungen in 34 europäische Länder an. Die Hauptgeschäftsfelder des Unternehmens bilden der nationale und internationale Linienbusverkehr, aber auch Städtereisen sowie Kur- und Urlaubsreisen werden angeboten.

Neben dem Sitz der Zentrale in Frankfurt am Main existieren Niederlassungen in Berlin, Dortmund, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim, München, Nürnberg, Stuttgart und Ulm. In all diesen Städten verfügt die Deutsche Touring GmbH mit den Ticket-Centern über eigene Fahrscheinverkaufsstellen. Daneben bieten diverse Reisebüros sowie die Reisebüros in den Reisezentren der DB AG Tickets des Unternehmens an. Insgesamt existieren über 3500 Verkaufsstellen.

Laut Darstellung des Unternehmens besteht die eigene Fahrzeugflotte aktuell aus 25 Bussen der Marke Setra. Einen ganz wesentlichen Anteil am Gesamtumsatz macht das Osteuropageschäft aus. Mit der Anschaffung von Business-Class-Bussen ist man seit dem Jahre 2009 zudem versucht, auch neue Kundenkreise zu erschließen.

Das Gros der Verkehrsleistungen der Deutschen Touring GmbH bzw. der Euroline Germany wird durch Subunternehmen erbracht. Im Jahre 2007 waren nach Unternehmensangaben bereits 15 Subunternehmen für die Touring am Start. Mit Blick auf die geplante Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs plant das Unternehmen den Aufbau eines deutschlandweiten Liniennetzes, das von regionalen Subunternehmen getragen werden soll. Angedacht ist, dass die Touring das Grundnetz stellt, wobei Hamburg, Hannover, Berlin, Leipzig, Düsseldorf, Dortmund, Köln, Frankfurt am Main, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg und München als Basishaltestellen das Rückgrat desselben bilden sollen. Die Vernetzung zu diesen Haltestellen wiederum soll durch örtliche Busunternehmen gewährleistet werden. Verlautbarungen in der Presse im April dieses Jahres zufolge zielt die Geschäftsführung der Deutschen Touring GmbH zur Realisierung dieses Vorhabens auf die Entwicklung eines Franchise-Modells ab.

Das Unternehmen

Gründungsjahr:	1948
Stammkapital:	2.302.500,00 EUR
Gesellschafter:	Eurosur s.a. (82,82%) • Europäische Reiseversicherung AG (17,18%)
Sitz:	Frankfurt/M.
Geschäftsführung:	Roderick Donker van Heel, Manuel González Escriche, Rui Pinto da Silva, Joaquim Mano Póvoas, Rubén Prada García, Manuel Rodrigues Baptista, Fernando Vila Camino
Umsatz 2009:	ca. 44 Mio. EUR (Ticketverkauf)
Gesamtfahrleistung 2009:	28 Mio km
Beförderte Paxe 2009:	1.500.000

Abbildung 2: Kurzüberblick - Die Deutsche Touring GmbH, Abbildung Homepage Deutsche Touring GmbH, Quelle (12.01.2012): <http://www.touring.de/Daten-Zahlen-Fakten.916.0.html>

2.1.2 Marwyn European Transport (MET)

Die Marwyn European Transport (MET) wurde im Februar 2011 als Tochtergesellschaft bzw. Investitionstochter des britischen Investmentfonds Marwyn Management Partners (MMP) gegründet und ist an der Londoner Börse notiert. Neben der MET existieren noch 15 weitere Investmenttöchter unter dem Dach Marwyn Management Partners. Die Gründung der MET erfolgte mit der Zielstellung, weitreichende Akquisitionen im europäischen Bus- und Schienenmarkt zu tätigen.

„Die neue Gesellschaft soll die Chancen nutzen, die sich mit der fortschreitenden Liberalisierung des Verkehrsmarktes in Europa ergeben und sich an Bus- und Bahnunternehmen beteiligen. Marwyn begründet sein Engagement in diesem Sektor mit der attraktiven Einnahmesituation, dem hohen Bargeldumsatz und der geringen Volatilität der Branche. Geführt wird das Unternehmen von den ehemaligen First- und Abellio-Managern David Leeder und Iain Lanaghan. Marwyn investiert vor allem in Sektoren, die aufgrund von strukturellen oder regulatorischen Entwicklungen vor Konsolidierungsprozessen stehen mit dem Ziel, die so entstandenen Unternehmensgruppen an die Börse zu bringen.“

Quelle: http://www.busfacts.de/oepnv-wettbewerb/index.php?option=com_content&view=article&id=2970:investmentfonds-marwyn-will-europaeische-bus-und-bahnunternehmen-kaufen&catid=2&Itemid=14

2.1.2.1 Axel Tücks GmbH

Im Juli des Jahres 2011 wurde mit der Axel Tücks GmbH in Prüm das erste deutsche Verkehrsunternehmen von der MET für 3,75 Millionen Euro aufgekauft. Die Investmentgesellschaft übernahm alle Geschäftsanteile des Unternehmens. Die Geschäftsführung des bis dato eigentümergeführten Unternehmens wurde ebenfalls übernommen. Das Unternehmen beschäftigt ca. 130 Mitarbeiter, verfügt über 100 Busse und kommt im Jahr auf eine Fahrleistung von rund 3,3 Mio. Kilometer. In der Rhein-Ruhr-Region stellt die Tücks GmbH einer der Großen der Branche. Das Unternehmen fährt Auftragsverkehre für die DB-Regio-Tochter Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft und den kommunalen Regionalverkehr Köln. Zudem bedient es weitreichende Schülerverkehre für die US-Armee sowie für die Städte Bornheim und Neuss. Die Übernahme der Axel Tücks GmbH sollte den Grundstein für den Aufbau einer deutschen Busgruppe bilden.

2.1.2.2 BRH ViaBus GmbH - ehemalige FirstGroup Rhein-Neckar GmbH

Gegen Ende des Jahres 2011 erwarb die MET für 5,5 Millionen Euro von der britischen FirstGroup PLC ihre Deutschland-Tochter, die FirstGroup Deutschland GmbH, in welcher alle deutschen Beteiligungen zusammengefasst waren. Den Schwerpunkt machte hier die FirstGroup Rhein-Neckar GmbH aus. Auch bei dieser Übernahme wurde die lokale Geschäftsführung beibehalten. Der Sitz des Unternehmens ist weiterhin in Speyer.

Die FirstGroup Rhein-Neckar GmbH firmiert seit dem 01.12.2011 als BRH ViaBus GmbH - mit dem Verkauf der FirstGroup Deutschland GmbH an MET ist der Name „FirstGroup“ selbst vom deutschen Markt verschwunden. Derzeit sind ca. 240 Mitarbeiter im Unternehmen beschäftigt.

Ursprünglich ist die FirstGroup Rhein-Neckar aus dem Privatbusunternehmen Arthur Merl GmbH & Co.KG hervorgegangen. Die Arthur Merl GmbH & Co.KG wurde im Mai 2007 von

der britischen FirstGroup aufgekauft, um erste Erfahrungen am deutschen Markt zu sammeln. Im Gefolge der Übernahme erfolgte die Umbenennung in FirstGroup Rhein-Neckar GmbH. Ebenso wurden die Tochtergesellschaften des Ursprungsunternehmens übernommen. Zudem bestand eine 25-%-Beteiligung an der im Jahr 2000 in Bensheim gegründeten Nahverkehrs-Service GmbH (NVS). Die NVS bildet einen Zusammenschluss mehrerer Busunternehmen in der südhessischen Region und dem angrenzenden Umland.

Mit dem Erwerb der FirstGroup Rhein-Neckar GmbH verfügt die MET über weitere 130 sich im Einsatz befindende Busse in der Region Südhessen sowie in der Vorder- und Kurpfalz. Schwerpunkte machen dabei der Stadtbus- sowie der Schulverkehr aus.

2.1.2.3 Publicexpress

Mit dem Einkauf bei Publicexpress Anfang dieses Jahres stellte die MET die Weichen auch zur Expansion auf den deutschen Fernbusmarkt. Das in Oldenburg ansässige Unternehmen bietet mehrmals täglich Fahrten ab Oldenburg und Bremen ins niederländische Groningen an. Als Inhaber fungiert Christoph Marquardt, seit 2005 ist das Unternehmen am Markt aktiv. Beide Seiten verfolgen mit dieser Beteiligung eine weitere Expansion über die Region hinaus.

2.1.2.4 Überblick

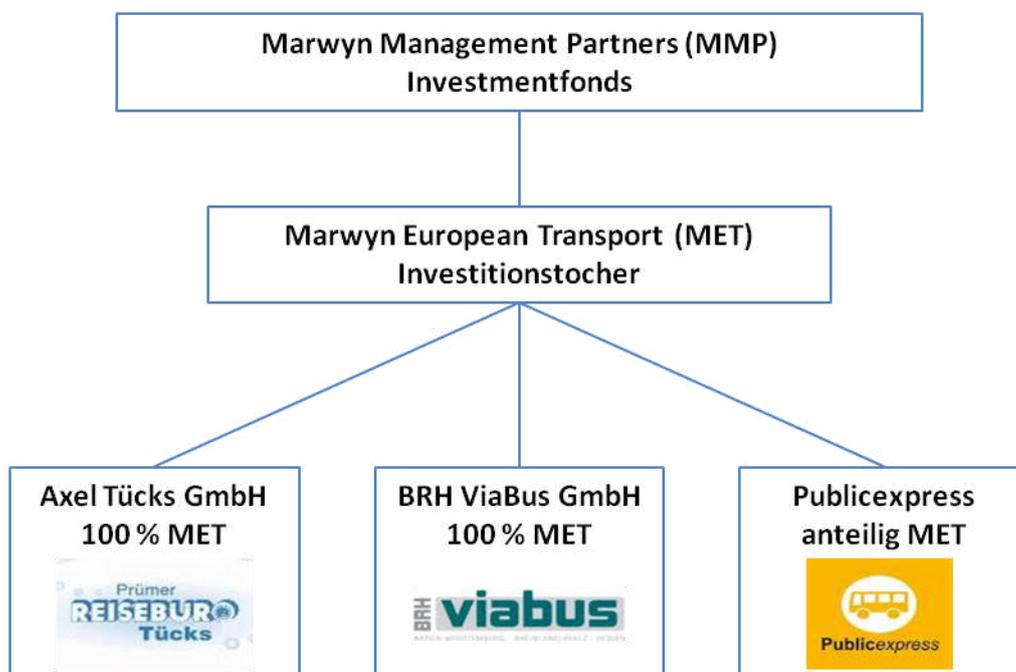


Abbildung 3: Der Marwyn Management Partners (MMP) Investmentfonds, eigene Darstellung

2.1.3 SINDBAD GmbH

Das Unternehmen SINDBAD GmbH als solches tritt nur als Ticketverkäufer in Erscheinung. Die Zentrale Verkaufsstelle befindet sich in Brühl, weitere Verkaufsbüros sind in Frankfurt, Hamburg und München. Die Durchführung der Personenbeförderung erfolgt durch das private polnische Reisebüro SINDBAD - „Prywatne Biuro Podróży Sindbad“ (PBP SINDBAD).

PBP SINDBAD präsentiert sich selbst als eines der größten Transportunternehmen Europas sowie in Polen als Marktführer unter den internationalen Busunternehmen. Gegründet wurde das Unternehmen 1983. Nach eigenen Angaben beschäftigt es derzeit 350 Mitarbeiter und verfügt über eine Fahrzeugflotte von 95 eigenen Setra-Bussen. Bei Bedarf lässt sich die Flotte um weitere 30 Fahrzeuge durch Anmietung und Pacht von anderen Unternehmen erweitern.

Die Angebotspalette SINDBADs umfasst folgende Leistungen:

- die Durchführung eines regelmäßigen, internationalen Buslinienverkehrs
- die Organisation von Tourismusveranstaltungen
- Schulausflüge
- die Organisation von Fahrten zu Sportveranstaltungen
- Busverleih
- incentive (Veranstaltungen für Firmen)
- Hotelreservierung

Seit 2004 agiert PBP SINDBAD auch als eine Art Beförderungsplattform und vereint seither weitere Unternehmen unter dem Namen SINDBAD. Aktuell agieren hier die ALBATROS Przemsyl, die JANOSIK RZESZOW, die RIVIERA Opole, die STAR TURIST Olsztyn, die NORD Gdynia, die ALMABUS Wroclaw, die TRANS-EXPRES Elk sowie die TURING Sofia. Insgesamt werden 403 Städte in 17 Ländern Europas angefahren.

2005 übernahm SINDBAD die Deutschlandlinien des Unternehmens MARATON, 2007 selbige des Unternehmens SUPERPOL. 2008 erfolgte die weitere Expansion und die Verbindungen der Unternehmen OTTOKAR, POL-FOL und POLKA SERVICE gingen ebenso an die PBP SINDBAD.

Zusammen mit BECKER REISEN werden von SINDBAD auch Fahrten nach Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen durchgeführt.

2010 hat SINDBAD die Rechte an INTERBUS (früher ORBIS TRANSPORT) übernommen, und gleichzeitig die INTERBUS-Linien nach Großbritannien, Frankreich, Holland, Belgien, Bulgarien, Griechenland und in die Schweiz übernommen. Im selben Jahr wurden, ebenfalls im Sinne der Konsolidierungsstrategie des Personenbeförderungsmarktes, die Rechte am Namen und am Angebot der Firma NORD Gdynia auf den Strecken nach Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland übernommen.

Zentrale Ticketverkaufsstelle, Sindbad-Reisen GmbH

An der Linde 15 in 50321 Brühl

Tel. 02232/923 140

Fax 02232/923 1420

[Mail: info@sindbad-gmbh.de](mailto:info@sindbad-gmbh.de)

Im aktuellen Verbindungsnetz finden sich folgende Länder:

Deutschland, Österreich, Belgien, Frankreich, Spanien, Holland, Luxemburg, Großbritannien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Schweiz, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Griechenland, Bulgarien und Polen.

Sindbad über Sindbad:

„Das private Reisebüro SINDBAD ist ein solider Partner, der Ihnen große Sicherheit und hochgradigen Komfort während der Reise sowie ein hohes Niveau der Dienstleistungen gewährt. Außerdem ist SINDBAD Gewinner zahlreicher Preise und Auszeichnungen, die das hohe Niveau der erwiesenen Dienstleistung bestätigen.“

Plattform Sindbad

Wir sind eines der größten Transportunternehmen Europas und in Polen Marktführer unter den internationalen Busunternehmen.

Wir besitzen eine Flotte von über 95 eigenen Bussen der Marke Setra, deren Durchschnittsalter 3 Jahre nicht übersteigt. Darüber hinaus stehen uns stets über 30 Busse zur Verfügung, die wir bei Bedarf von anderen Unternehmen mieten oder in Pacht nehmen können.

Zu unserem breiten Angebot gehört ein regelmäßiger, internationaler Buslinienverkehr, der seit über 20 Jahren von uns durchgeführt wird und bei dem wir jährlich über eine halbe Million Fahrgäste befördern.

Sindbad ist auch als Beförderungsplattform tätig und vereint andere Beförderer wie:

Albatros aus Przemyśl, Riviera aus Opole (Oppeln), Star Turist aus Olsztyn (Allenstein) sowie Janosik aus Rzeszów. Insgesamt führen wir Fahrten in 403 Städte in 17 Ländern Europas durch.

Unternehmen, die innerhalb der Plattform Sindbad Fahrten durchführen:

	Anzahl der Busse: 95 eigene + 21 Mietwagen und Pacht Zielländer: Deutschland, Belgien, Holland, Luxemburg, Österreich, Frankreich
	Anzahl der Busse: 26 Zielländer: Frankreich, Spanien, Großbritannien
	Anzahl der Busse: 8 Zielländer: Frankreich
	Anzahl der Busse: 6 Zielländer: Deutschland

Die Tickets auf allen unseren internationalen Strecken können ausschließlich in unserem Vertreternetz im ganzen Land reserviert und erworben werden oder online gekauft werden.

Ausführliche Informationen zu unseren Fahrplänen, sowie dem Vertreternetz erhalten sie in unserem Call Center unter den Rufnummern:
0 801 22 33 44, +48 77 443 44 44

Abbildung 4: Darstellung der Plattform Sindbad, Quelle (12.01.2012): http://www.sindbad.pl/de/2753/Plattform_Sindbad

3 Tarifvergleich

3.1 National

Im Rahmen eines Tarifvergleichs wurden die Tarifverträge von bestehenden Fernbuslinienunternehmen gegenüber gestellt. Dabei wurden die Tarifverträge genommen, die bei der Autokraft Kiel (OVN SH), der BerlinLinienExpress (BEX Berlin) und dem Busverkehr der DB AG durch die OVF GmbH zwischen Nürnberg und Prag (OVF Fernbus) angewendet werden.

Verglichen wurde das Grundgehalt in der untersten und der obersten Stufe, das so ermittelte Gehalt auf Basis einer 40 Stunden Woche, sowie das Gehalt mit variablen Zulagen. Dafür wurde für alle Tarifverträge ein gleicher Dienstplan zu Grunde gelegt. Nach Eckdaten ergibt sich aus diesem Vergleich folgende Übersicht:

Tarifvertrag	Std.Lohn	Arbeitszeit pro Woche	Monatsentgelt			Jahresentgelt	
			Stundenlohn x Arbeitszeit	bei 40 h pro Woche, inkl. fest Zulagen	inkl. feste u. variable Zulagen	inkl. aller Zulagen, WeihG + UrlaubsG	Abweichung zum höchsten Entgelt
Anfangsgruppe							
OVN SH	€ 11,17	39	€ 1.949,20	€ 2.002,02	€ 2.386,63	€ 30.895,09	-
BEX Berlin	€ 9,51	44	€ 1.852,51	€ 1.678,06	€ 2.175,10	€ 25.138,22	-18,63 %
OVF Fernbus	€ 10,86	39	€ 1.881,99	€ 1.929,36	€ 2.317,91	€ 29.659,13	- 4,00 %
Endgruppe							
OVN SH	€ 11,37	39	€ 1.983,10	€ 2.034,81	€ 2.426,86	€ 31.478,44	-
BEX Berlin	€ 10,85	44	€ 2.109,79	€ 1.911,12	€ 2.467,68	€ 28.430,40	- 9,68 %
OVF Fernbus	€ 11,47	39	€ 1.985,48	€ 2.035,45	€ 2.432,67	€ 30.966,80	- 1,63 %

3.2 International

Bereits heute werden viele grenzüberschreitende Fernbuslinienverkehre aus dem (v.a. osteuropäischen) Ausland gefahren. Außerdem ist die Deutsche Touring als maßgeblicher nationaler Interessent im Fernbuslinienverkehr und Lobbyist für die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs stark international vernetzt. Daher ist zu erwarten, dass die deutschen Löhne zukünftig auch im Fernbuslinienverkehr mit internationalen Löhnen konkurrieren müssen. Die Deutsche Touring stellt z.B. derzeit nur über ihre ausländischen (hier v.a. portugiesischen) Töchter Busfahrer ein.

Hinzukommt, dass mit den Wegfall des Kabotageverbots der Druck durch ausländische Anbieter weiter steigt.

Hier einige Eckdaten für den internationalen Lohnvergleich:

Land	Monatslohn (Ø)	Erhebungsstelle
Schweiz	€ 3.500 € 3.000	Zürich Mittelstand
Skandinavien	€ 2.500	Mittelstand
Italien	€ 2.200	Mittelstand
Frankreich	€ 2.200	Mittelstand
England	€ 2.000	Mittelstand

Österreich	€ 1.850	Salzburg (Obus)
Österreich	€ 1.600	Mittelstand
Portugal	€ 700	Carris
Polen	€ 610	Mittelstand

3.3 Kosten- und Zeitvergleich

3.3.1 Kostenkalkulation Busfahrt (DB vs. Privat)

Beispiel Konstanz - Gliwice - Krakau (Polen)

		Kalkulation mind.	Tatsächlich	
Entfernung km		€ 1.500		
durchschnittl. Fahrpr.		€ 60		
Preis/km		€ 1		
Notwend. Fahrgäste		€ 26	€ 30	
Einnahme		€ 1.560	€ 1.800	
Busfahrer/Servicekraft		€ 5		
	Basis	Betrag	Betrag	Betrag
Kraftstoff	45 l / 100 km / 1,45 €	980		DB-Fahrer € 440
Abschreibung	450.000 / 6 Jahre	205		
Betriebskosten*	15 Prozent	€ 104		
Verwaltung	10 Prozent	€ 156		
Personalkosten	5 P (Polen)	€ 110		
Gewinn		5	245	-85

* Schmierstoffe, Werkstatt, Versicherung

3.3.2 Aus Kundensicht (Zeit – Kosten)

Kosten- / Zeitvergleich Bus / Bahn							
Start	Ziel	Preis in € Bus		Dauer Bus	Preis in € Bahn		Dauer Bahn
		einfach	Hin + Rück	h:min	einfach	Hin + Rück	h:min
Hamburg	Mannheim	€ 49,00	€ 72,00	08:25	€ 117,00	€ 234,00	04:29
Düsseldorf	Berlin	€ 40,00	€ 80,00	09:45	€ 107,00	€ 214,00	04:18
Heilbronn	Krakau	€ 68,00	€ 102,00	16:30	€ 178,00	€ 348,00	15:20

4 Das PBefG bis 2012 und die PBefG-Novelle

4.1 Rechtlicher Hintergrund

In diesem Kapitel wird der rechtliche Hintergrund zur Genehmigung von Fernbuslinien vorgestellt. Dabei werden folgende Punkte erwähnt:

- Das alte Genehmigungsverfahren gemäß PBefG vor der Novellierung
- Die Auswirkungen des Leipziger Fernbus-Urteils
- Die Inhalte, die im Rahmen der PBefG-Novellierung diskutiert wurden
- Die Position von mobifair im Rahmen der PBefG-Novellierung
- Der beschlossene PBefG Kompromiss

4.2 Genehmigungsverfahren gemäß PBefG

Der Fernlinienbusverkehr in Deutschland unterliegt der staatlichen Regulierung. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Ganz allgemein ist laut PBefG die „entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit [...] Kraftfahrzeugen“ genehmigungspflichtig (PBefG (2010), § 1 und 2 Abs. 1). Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten unter anderem auch die Kraftomnibusse, „die [...] zur Beförderung von mehr als neun Personen [...] geeignet sind“ (PBefG (2010), § 4 Abs. 4). Möchte also ein Unternehmer einen Fernlinienbusverkehr durchführen, muss er bei der zuständigen Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag stellen. Der § 11 Abs. 1 PBefG schreibt vor, dass die Behörde von der Landesregierung bestimmt wird. Zuständig ist: die Behörde, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll, bzw. die Behörde, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt haben soll, wenn der Verkehr innerhalb mehrerer Bezirke eines Landes durchgeführt wird. Der notwendige Umfang des Antrags geht aus dem §12 PBefG hervor. Folgende Angaben sind demnach notwendig:

- persönliche Informationen über den Antragsteller wie Wohn- und Betriebssitz
- Angabe, ob der Unternehmer bereits eine Genehmigung im Sinne des PBefG besitzt bzw. besessen hat
- Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien
- Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)
- Eine Übersichtskarte mit dem beantragten Streckenverlauf und den zu bedienenden Haltestellen
- Die Länge der Linie und der Teilstrecken in Kilometern
- Angaben zu den verwendeten Fahrzeugen (z.B. Menge, Art bzw. Fassungsvermögen der Fahrzeuge)
- Beförderungsentgelte und Fahrplan

Außerdem sind dem Antrag Unterlagen beizufügen, die die Zuverlässigkeit des Antragstellers und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs (sog. „subjektive Zulassungsvoraussetzungen“) belegen. Dabei kann es sich um ein polizeiliches Führungszeugnis, Unterlagen über abgelegte Prüfungen, einen Handelsregisterauszug oder eine Bescheinigung der Krankenkasse über die Entrichtung der Beiträge zur Sozialversicherung handeln.

Die Entscheidungskriterien für die Erteilung von Genehmigungen werden im § 13 PBefG festgelegt. Um eine Genehmigung zu erhalten, muss der Unternehmer folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Subjektive Zulassungskriterien (§13 Abs. 1 PBefG)
Das Gesetz definiert hierbei drei wesentliche Tatbestände, die erfüllt werden müssen. Zum einen muss die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet werden. Des Weiteren sollte der Antragsteller zuverlässig sein und die fachliche Eignung für die Führung der Geschäfte besitzen. Schließlich soll der Antragsteller seinen Betriebssitz im Inland haben.
- Objektive Zulassungskriterien (§13 Abs. 2 PBefG)
Hiernach ist die Genehmigung zu versagen, wenn 1. der Verkehr auf dafür nicht geeigneten Straßen stattfinden soll, oder 2. die öffentlichen Verkehrsinteressen durch den beantragten Verkehr beeinträchtigt werden. Diese Beeinträchtigung kann anhand von folgenden Kriterien festgestellt werden:
 - a) Der Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden. Um diese „befriedigende“ Bedienung zu überprüfen, vergleicht die Genehmigungsbehörde insbesondere die Zeitlage, die Dichte, den Fahrpreis und die Bequemlichkeit der beantragten Verkehre mit denen der vorhandenen.
 - b) Der beantragte Verkehr übernimmt ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben, die vorhandene Unternehmer bzw. Eisenbahnen bereits übernehmen.
 - c) Die vorhandenen Unternehmer bzw. Eisenbahnen erklären sich bereit, innerhalb einer von der Behörde festzusetzenden Frist die Ausgestaltung der Verkehre selbst zu übernehmen.

Trifft mindestens ein Kriterium zu, so ist die Genehmigung zwingend zu versagen. Spätestens nach drei Monaten teilt die Behörde ihre Entscheidung dem Antragsteller sowie den an dem Anhörverfahren beteiligten Unternehmen schriftlich mit. In der Form eines Zwischenbescheides kann die Behörde diese Frist um maximal drei Monate verlängern (§ 15 PBefG). Wurde eine Genehmigung erteilt, und ist die Entscheidung unanfechtbar, wird dem Antragsteller eine Genehmigungsurkunde ausgehändigt (§ 15 PBefG). Die Geltungsdauer der Genehmigung beträgt maximal acht Jahre im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (§ 16 PBefG).

4.2.1 Auswirkungen des Leipziger Fernbus-Urteils

Laut eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig (Aktenzeichen: BVerwG 3 C 14.09) kann ein Linienfernverkehr mit Bussen unter Umständen genehmigt werden, auch wenn die Strecke bereits von der Bahn bedient wird, wenn die Fahrpreise im Busverkehr deutlich günstiger sind als die entsprechenden Bahnpreise. Bereits 2005 wollte die Deutsche Touring GmbH die Verbindung zwischen Frankfurt am Main und Dortmund parallel zur Bahn betreiben. Das Busunternehmen wollte die Strecke fünfmal täglich bedienen. Dabei sollte eine einfache Fahrt 25 Euro kosten. Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte dem Busunternehmen im November 2005 die Erlaubnis erteilt mit dem Argument, dass die Busverbindung deutlich billiger angeboten würde als die Bahnverbindung. Die DB Fernverkehr AG klagte dagegen, unterlag allerdings in den Vorinstanzen. Vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig im Juni 2010 wurde die Klage der Deutschen Bahn negativ beschieden. Allerdings hob der 3. Senat die bereits erteilte Genehmigung einer

Buslinie zwischen Frankfurt am Main und Dortmund aus formellen Gründen auf: Das Regierungspräsidium hätte der Bahn zunächst die Möglichkeit geben müssen, ihr Angebot selbst nachzubessern.

4.2.2 Inhalte, die im Rahmen der PBefG-Novellierung diskutiert wurden

In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung angekündigt, den Fernbuslinienverkehr in Deutschland liberalisieren und freigeben zu wollen. Dazu wurde ein PBefGReferentenentwurf vorbereitet und Mitte Februar Bundesländern und Verbänden zur Anhörung zugeleitet. Mit der Novelle strebte die Bundesregierung eine weitgehende Liberalisierung des Fernbusmarktes an. Wichtige Aspekte dabei sind:

- Der Personenfernverkehr wird negativ definiert (§ 12 Abs. 9 des Referentenentwurfs): Fernverkehr ist der gesamte Verkehr, der nicht öffentlicher Verkehr nach der bestehenden Definition in § 8 Abs. 1. Demnach ist also Fernverkehr kein Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr; er hat eine Reiseweite über 50 km und Reisezeiten von über einer Stunde.
- Sowohl der Fahrpreis als auch der Fahrplan werden nicht mehr einer Genehmigung unterworfen (§ 45 Abs. 2 des Referentenentwurfs).
- Der Beförderungspflicht bleibt bestehen, allerdings wird der Maßstab gegenüber dem Nahverkehr deutlich gelockert. Eine Entbindung von der Betriebspflicht erfolgt automatisch, wenn der Unternehmer diese Absicht drei Monate vor dem geplanten Termin anzeigt (§21 Abs. 5 des Referentenentwurfs).

4.2.3 Die Position von mobifair

Im Zusammenhang mit der Änderung des PBefG hat mobifair die Aufnahme einer Sozialklausel in das Gesetz empfohlen, die die Vergabe von Fernbuslinien-Konzessionen an die Einhaltung bestimmter Mindeststandards bindet und einen Entzug der Konzession bei Verstößen ermöglicht, umzusetzen.

Dazu wurde eine Formulierung, die dem Post-Gesetz angelehnt ist, vorgeschlagen weil

- a) dadurch die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Sozialklausel nicht in Frage gestellt werden kann und
- b) die Liberalisierung des Postsektors deutlich macht, welche Konsequenzen eine Liberalisierung hat, wenn der Wettbewerb nicht reguliert wird. Im Postsektor wurde zwar eine entsprechende Formulierung aufgenommen, aber durch die Bundesnetzagentur bei der Konzessionsvergabe bewusst nicht berücksichtigt. Die Konsequenz ist, dass der Wettbewerb vor allem über Niedrig- und Dumpinglöhne geführt wird, so dass inzwischen über die Notwendigkeit eines Mindestlohns weitgehend Einigkeit besteht.

Daher hat mobifair folgende Ergänzungen des Personenbeförderungsgesetzes vorgeschlagen und in die Diskussion eingebracht:

Sozialklausel für den Fernbusverkehr

Ergänzung des § 13 Abs. 2 PBefG-E

- (2c) Die *Genehmigung für den Fernbusverkehr ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unternehmer selbst oder*

ein für ihn tätiger Nachunternehmer die im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen erheblich unterschreitet.

Diese Formulierung wurde hinreichend rechtlich abgesichert durch die Rechtsanwaltskanzlei Heussen-Law (s. Anlage 1)

Außerdem hat mobifair deutlich gemacht, dass geklärt werden sollte, wer für die Kontrollen im Fernbuslinienverkehr zuständig ist. Dies ist vor dem Hintergrund wichtig, dass derzeit die Befugnisse zwischen Ländern und dem Bund unklar verteilt sind, Fernbusse aber i.d.R. Ländergrenzen überschreitend fahren. Daher hat mobifair eine einheitliche Kontrollinstanz gefordert und dafür das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) vorgeschlagen.

Dazu wurde folgende Ergänzung in *Titel V Aufsicht, Prüfungsbefugnisse* als neuer § 54d (PBefG) vorgeschlagen:

Überwachung des Fernbusverkehrs

Neu: § 54 d *Überwachung im Fernbusverkehr*

- (1) *Für die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Busfahrer/Busfahrerinnen im Busfernverkehr sowie für die technische Sicherheit der im Busfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse ist das Bundesamt für Güterverkehr zuständig.*
- (2) *Verstöße meldet das Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich der zuständigen Genehmigungsbehörde.*

Abschließend hat mobifair nach den Erfahrungen mit dem Postgesetz und der Nicht-Anwendung der im Gesetz bestehenden Sozialklausel, gefordert, dass das Gesetz um eine Revisionsklausel erweitert wird, die die Funktionsfähigkeit der Sozialklausel, ihre Anwendung und ihren Effekt überprüfbar macht.

Auch dazu wurde eine konkrete Formulierung erarbeitet, die eine Ergänzung des *Titels IX Übergangs- und Schlussbestimmungen* darstellte:

Revisionsklausel

Neu: § 62a *PBefG*

Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Neufassung soll die Bundesregierung eine Untersuchung durchführen, in welchem Umfang die Genehmigungsbehörden Versagungen oder Entziehungen von Genehmigungen gem. § 13 Abs. 2 Nr. 2c ausgesprochen haben und ob dadurch die Einhaltung der im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen sichergestellt werden konnte.

4.2.4 Der PBefG-Kompromiss

Nach dem Scheitern der ersten Versuche der Umsetzung der VO 1370/2007 fanden ab Anfang 2012 informelle Sondierungsgespräche zwischen fast allen Bundestagsfraktionen, dem BMVBS und Ländervertretern statt. Das anfänglich vereinbarte Stillschweigen wurde gewahrt und erst aufgehoben, als der Kompromiss in greifbare Nähe gerückt war. Bereits in

dieser Phase, in der ersten Hälfte des Jahres 2012, hat mobifair die eigenen Forderungen in den politischen Prozess eingebracht.

Zu den wesentlichen Kompromissen, die in diesem Verfahren erzielt wurden, gehören der relative Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die eindeutige Regelung der Direktvergabe im PBefG und mit Blick auf das Thema Fernbusse die Liberalisierung der Fernbuslinienverkehre mit Schutz des ÖPNV, sowie die konkrete Regelung der Barrierefreiheit im ÖPNV und beim Fernbus. Die von mobifair geforderte Sozialklausel konnte leider nicht durchgesetzt werden.

Kurz lassen sich die wichtigsten Punkte wie folgt zusammenfassen:

Schutz des ÖPNV:

Durch die neue Formulierung und Nennung gemeinwirtschaftlicher Verkehre und (neu) Gewährung ausschließlicher Rechte werden nun auch eigenwirtschaftliche Verkehre, die im Rahmen von Dienstleistungskonzessionen vergeben werden (hierunter fallen dann auch die Liniengenehmigungen, da diese fahrplanmäßige Verkehre fahren), erfasst. (§8, Abs. 4)

Inhousevergabe:

Die freie Wahl des kommunalen Aufgabenträgers zur Eigenerbringung von Leistungen ist nun ebenfalls aufgenommen. (§8 a)

Schutz des SPNV gegenüber Linienfernbusverkehren:

Das Bedienverbot wurde so ausgedehnt, dass faktisch keine Wettbewerbsverkehre gegenüber dem SPNV möglich sind:

Bedienverbot gilt für Linienfernbusverkehre nun für Strecken bis 50 km und neu auch für Verkehre des SPNV, wenn der Abstand zwischen zwei Haltestellen im SPNV unter einer Stunde Reisezeit beträgt. (§ 42a, a und b)

Barrierefreiheit auch im Linienfernbusverkehr:

In jedem Linienfernbus müssen eine Hubvorrichtung und zwei Plätze und Haltesysteme für Rollstuhlfahrer vorhanden sein. (§ 42a) Zur verpflichtenden Einhaltung dieser Regelungen gilt eine Übergangszeit bis 31.12.2019 (§ 62, Abs. 3)

Außerdem wurde in einer gemeinsamen Entschließung der Bundestagsfraktionen SPD, CDU, Die Grünen und FDP noch folgende Gemeinsamkeiten festgehalten:

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Linienfernbusverkehr:

Das Bundesamt für Güterkraftverkehr soll personell aufgestockt werden, um diese Aufgaben zu erfüllen.

Bekennnis zur Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards:

Die gewählte Formulierung beinhaltet keine konkreten und rechtsverbindlichen Regelungen, sondern ist ein Bekenntnis der Parteien gegen Sozialdumping. Hierzu soll 2017 eine Revision erfolgen.

Auch wenn es mobifair und anderen nicht gelungen ist, eine Sozialklausel in das Gesetz zu integrieren, gibt der Kompromiss und der zugehörige Entschließungsantrag Ansatzpunkte für

die weitere Entwicklung. Ein weiterer und rechtsverbindlicher Schutz der Beschäftigten im Linienfernbusverkehr lässt sich derzeit aber nur über eine Aufnahme dieser Sparte in das Arbeitnehmerentsendegesetz gewährleisten, da dieser Bereich nicht durch die EU VO 1370/2007/EG erfasst ist. Hierzu müsste aber zunächst ein repräsentativer Tarifvertrag geschaffen werden, der den Anforderungen des TVG zur Erfüllung der Allgemeinverbindlichkeit genügt.

mobifair empfiehlt dazu, im Rahmen einer Praxisphase die weitere Entwicklung zu beobachten, damit sowohl die numerische Entwicklung im Bereich der Busse und der Fahrgastzahlen sichtbar wird, aber auch eine qualitative Aussage über die Entwicklung der Lohn- und Sozialstandards der Branche erfolgen kann.

mobifair für fairen Wettbewerb in der
Mobilitätswirtschaft e. V.
Westendstraße 52
60325 Frankfurt

2. Februar 2012
WET/80286-11/WET

Anwalt: Wolfgang Trautner
Sekretariat: +49-(0)-69-15242-110
Wolfgang.Trautner@heussen-law.de

Reform des Personenbeförderungsgesetz
Hier: „Sozialklausel“ für den Fernbusverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Diener,

wunschgemäß möchte ich die Aussagen zu der unserer Meinung nach gegebenen rechtlichen Konformität der unten dargestellten Sozialklausel für den Bereich des Fernbusverkehrs im Rahmen der Reform des PBefG zusammenfassen:

1. Wortlaut unseres Vorschlags

Ich meine, dass sich der Wortlaut der Änderungsvorschläge im Zusammenhang mit der Sozialklausel auch unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Diskussion, wie folgt darstellt:

Ergänzung des § 13 Abs. 2 PBefG-E

(2c) Die Genehmigung für den Fernbusverkehr ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unternehmer selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer die im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen erheblich unterschreitet.

Die gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag mit einer 10%-Erheblichkeitsschwelle zuvor vorgenommene Verkürzung auf die bloße Unterschreitung der Standards bringt hinsichtlich

der Anwendung der Vorschrift eine erhebliche Rechtsunsicherheit: Denn bei einer solchen restriktiven Formulierung ließe sich einwenden, dass dann selbst die kleinste Abweichung zur Versagung/Entziehung der Genehmigung führen könne, was unverhältnismäßig wäre.

Daher wäre eine Erheblichkeitsschwelle wünschenswert, ob sie nun als Zahl („... mehr als 10 Prozent...“) oder als unbestimmter Rechtsbegriff („erheblich“) ausgestaltet ist. Gegen die Zahl von z.B. 10 % kann man argumentieren, dass Abweichungen von "nur" 10 % Arbeitnehmer auf den unteren Lohnstufen sehr hart trifft, ob es sich nun auf Urlaubstage oder Lohn bezieht.[

Ausführung und Revision des oben aufgeführten Vorschlags sollten durch entsprechende Ergänzungen der Vorschriften zu den Aufgaben der Behörden in Titel V (§§ 54ff PBefG) sichergestellt werden, z.B. in einem neuen § 54d PBefG:

§ 54 d Überwachung im Fernbusverkehr

- (1) *Für die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Busfahrer/Busfahrerinnen im Busfernverkehr sowie für die technische Sicherheit der im Busfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse ist das Bundesamt für Güterverkehr zuständig.*
- (2) *Verstöße meldet das Bundesamt für Güterverkehr unverzüglich der zuständigen Genehmigungsbehörde.*

In einem neuen § 62 a PBefG könnte eine Art Revisionsklausel verankert werden, wonach die Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen Sozialklausel innerhalb eines kurzen Zeitraums überprüft werden soll:

§ 62a PBefG (neu):

Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Neufassung soll die Bundesregierung eine Untersuchung durchführen, in welchem Umfang die Genehmigungsbehörden Versagungen oder Entziehungen von Genehmigungen gem. § 13 Abs. 2 Nr. 2c ausgesprochen haben und ob dadurch die Einhaltung der im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen sichergestellt werden konnte.

2. Rechtliche Konformität

Dem an der Sozialklausel des § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 PostG orientierten Vorschlag stehen weder verfassungsrechtliche noch europarechtliche Regelungen entgegen.

Ich verweise hierzu auf die ausführlichen Gutachten von Professor Dr. Thomas Blanke (Universität Oldenburg) im Auftrag der Friedrich-Ebert-Stiftung in dem Rechtsgutachten "Wettbewerb, Legalität und Sozialschutz – die soziale Lizenzanforderungen nach § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 PostG", das sich auch kritisch mit dem Gutachten von Professor Dr. Jürgen Säcker "Soziale Schutzstandards im Postregulierungsrecht" auseinandersetzt. Letzteres Gutachten hat Professor Dr. Säcker im Auftrag der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn im Januar 2007 erstattet.

Gegen die Feststellungen in beiden Gutachten zur grundsätzlichen Konformität mit Verfassungs- und Europarecht lässt sich auch nicht das später ergangene Urteil des Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vom 03.04.2008 (Rs: C-346/06, „Rüffert“) heranziehen.

Das sogenannte "Rüffert"-Urteil des EuGH beruht auf einem zur Gewährleistung der Dienstleistungsfreiheit nach Art. 56 AEUV erlassenen Rechtsakt, der Entsenderichtlinie.

Der Verkehrsbereich ist gem. Art 58 Absatz 1 AEUV explizit ausgenommen; für den Verkehrsbereich gelten die Vorschriften des Verkehrstitel (Art 90ff AEUV). Daher sind die auf Grundlage des Artikel 56 AEUV ergangenen Rechtsakte –wie die Entsenderichtlinie- nicht anwendbar ist.

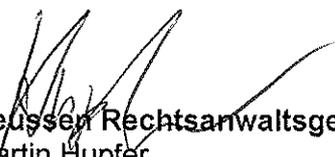
Die im Rahmen des Verkehrstitels ergangene VO (EG) 1370/2007 ist ebenfalls nicht anwendbar, da es sich bei den Genehmigungen für den Fernbusbereich um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt. Sie sind gem. Artikel 5 Absatz 1 VO (EG) 1370/2007 nicht vom Anwendungsbereich erfasst. (siehe Mobifair-Ausarbeitung vom 08.08.2011 "Argumentationshilfen gegen typische Einwände" und hier insbesondere zu dem Einwand Nr. 3; vgl aber auch: *Wolfgang Siederer*, Vortrag: Der rechtliche Rahmen für die Vergabe von Leistungen im ÖPNV in Deutschland, auf der Konferenz: Mit Bus und Bahn in die Zukunft, Berlin 07.06.2011).

Gleichwohl handelt es sich bei Fernbusverkehr um Verkehre im Sinne des Artikel 58 Absatz 1 AEUV. Insoweit handelt es sich hier um eine Regelungslücke

Zur allgemeinen Gültigkeit der vergleichbaren Sozialklausel aus dem Postgesetz siehe auch: Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen 13. Senat, Beschluss vom 05.10.2009, Az: 13 B 1056/09, insbesondere Rz. 11 ff.

Ich würde mich freuen, wenn es gelingen könnte, diese sinnvolle Klausel im neuen PBefG zu verankern.

Mit freundlichen Grüßen



Heussen Rechtsanwaltsgesellschaft mbH
Martin Hupfer
Rechtsanwalt
für Rechtsanwalt und Notar Wolfgang Trautner
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Expressbus München-Prag AutobusOberbayern GmbH 80939 München www.autobusoberbayern.de	München - Prag		DeinBus	Fährt auch für DeinBus Allgäu Airport Express
Airportbus A20 Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein 21029 Hamburg www.vhhbus.de/	Lübeck - Hamburg Flughafen			Flughafenzubringer, wird von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein betrieben.
Berlin Linienbus GmbH (BLB) 10713 Berlin www.berlinlinienbus.de	Berlin - Bad Füssing Berlin - Mittenwald Berlin - Berchtesgaden Zürich - München Hamburg - Köln Bremen - Cuxhaven Berlin - Frankfurt/M	ab Juni 2013 ab April 2013 15.03.2013		Berlin Linien Bus (BLB) ist zurzeit der Verbund mit dem größten innerdeutschen Liniennetz. Die meisten Linien führen von oder nach Berlin und wurden schon vor dem Mauerfall betrieben. Die BLB betreibt 30 Fernbuslinien und verbindet ca. 300 Zielorte. Hauptgesellschafter des Unternehmens ist ein Tochterunternehmen (BEX) der Deutschen Bahn.
Autokraft Kiel GmbH (AK-Kiel) 24114 Kiel www.bahn.de/autokraft/ DB	Århus (DK) - Hamburg Flugh		BLB	Schleswig-Holsteins größtes Busunternehmen, 100%ige Tochter der DB Regio AG. Betreibt unter anderem Flughafenzubringer. Fährt auch für Berlin Linien Bus.
Berolina Magasch GmbH 10709 Berlin www.berolina-berlin.com	Berlin - Kopenhagen (DK)			Stadtrundfahrten, Busvermietung und Linienverkehr
BOHR Omnibus GmbH 55483 Lautzenhausen www.omnibusse.bohr.de	Hahn Flughafen - Köln			Familienunternehmen. Tätig in allen Omnibusbereichen (Reisen, Schülerbeförderung, Charter,...)

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Omnibusverkehr Franken GmbH 90459 Nürnberg www.ovf.de/Frankenbus DB	Prag - Nürnberg Prag (CZ) - München Nürnberg - Bad Füssing			Der DB Bahn Frankenbus wird von der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) betrieben. Sie ist ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn und betreibt zusammen mit ihren vielen Partnern circa 1300 Busse.
DeinBus GmbH 63067 Offenbach www.deinbus.de	München - Prag München - Thübingen Frankfurt/M - Stuttgart Frankfurt/M - München Stuttgart - Bielefeld Stuttgart - Nürnberg Chemnitz - Nürnberg Stuttgart - Dresden	14.09.2012 01.11.2011 15.03.2013 15.03.2013 15.04.2013 15.04.2013 15.04.2013	AutobusOberbayern GmbH	Bundesweit bekannt geworden ist DeinBus durch einen Rechtsstreit mit der Deutschen Bahn im Vorfeld der Fernbus-Liberalisierung. Durch einen Trick konnte das bestehende Verbot, Fernbuslinien einzurichten, umgangen werden.
DeLux-Express GmbH 54294 Trier www.delux-express.de/	Frankfurt/M - Luxemburg			Eine Kooperation der Stadtwerke Trier und Voyages Emile Weber.
Eberhardt Reisen Richard Eberhard GmbH www.eberhardt-reisen.de	Rastatt - Vrnjacka Banja (Serbien) Kehl - Baden Flugh		DeinBus	Fernbuslinie mit 7 Haltestellen in DE
ECOLINES Deutschland Frankfurt/Main www.ecolines.net.de	Warschau - Berlin			ECOLINES Head Office Riga. Lettisches Unternehmen, das europaweit Buslinien betreibt.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Eurolines Austria Blaguss Reisen GmbH Wien www.eurolines.at	Wien - Hamburg Wien - Berlin Wien - Mannheim		Blaguss/Bex&Haru BEX Volan/DTG	Blaguss Reisen ist der österreichische Partner im Eurolines Verbund.
Eurolines Germany Deutsche Touring GmbH Frankfurt/Main www.eurolines.de	Bayreuth - Ingolstadt Augsburg - München Ulm - Nürnberg Stuttgart - Berlin Frankfurt/M - Stuttgart Köln - Berlin Dresden - Rostock Berlin - Hannover Hamburg - Köln Köln - Nürnberg Mannheim - München Frankfurt/M - Hamburg Nürnberg - Freiburg Hamburg - Mannheim	01.01.2013 01.01.2013 01.01.2013 01.01.2013 01.01.2013 01.01.2013 01.01.2013 ab Feb. 2013 ab Feb. 2013 ab Feb. 2013 ab Feb. 2013 15.03.2013 ab Feb. 2014 ??????		Die Deutsche Touring betreibt neben innerdeutschen Linien vor allem Linien als Verbundpartner von Eurolines, dem einzigen wirklich europäischen Verbund von Fernbusunternehmen. Die einzelnen Unternehmen von Eurolines arbeiten recht autonom, beispielsweise unterscheiden sich die einzelnen Buchungsportale sehr.
Eurolines Schweiz EUROLINES Alsa+Eggmann Zürich www.alsa-eggmann.ch/	Genf - Regensburg Perpignan- Regensburg			Alsa+Eggmann ist der schweizer Partner im Eurolines Verbund.
Fass Reisen Werner Fass 26386 Wilhelmshaven www.fass-reisen.de	Berlin - Wilhelmshaven Berlin - Aurich			Veranstalter von Reisen, Tagesausflügen und Linienverkehr

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
SALES-LENTZ AUTOCARS S.A. L-4940 Bascharage www.flibco.com	Frankfurt/Main - Metz		BOHR Omnibus GmbH	flibco.com gehört zum luxemburgischen Unternehmen Sales-Lentz und betreibt Fernlinien von und nach Luxemburg.
FlixBus GuBus GmbH 80333 München www.flixbus.de	München - Erlangen München - Prag München - Zürich München - Frankfurt/M Köln - Dresden Erlangen - Nürtingen Hamburg - Frankfurt Hamburg - Nürnberg Hamburg - Berlin Leipzig - Nürnberg Hamburg - Dortmund Frankfurt/M - Köln Hamburg - Zürich	13.02.2013 13.02.2013 13.02.2013 15.03.2013 28.02.2013 28.02.2013 ???? ? ? ???? 15.03.2013 ????	BOHR Omnibus GmbH	FlixBus ist eine Kooperation von Busunternehmen und befindet sich noch im Aufbau. Ziel ist es, 2013 ein deutschlandweites Netz von Fernbuslinien aufzubauen, und so die wichtigsten deutschen Städte zu verbinden. Laut eigenen Angaben bringen die beteiligten Unternehmen es auf zusammen rund 1000 Busse.
FLYER Omnibus VG mbH 30855 Langenhagen www.flyer-reisen.de				Das 2012 gegründete Unternehmen betreibt hauptsächlich Flughafenzubringer.
Freiburger Reisedienst GmbH 79115 Freiburg www.freiburger-reisedienst.de				Freiburger Busunternehmen (Busreisen, Flughafentaxi, Linienverkehr, ...).

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Hahn Express BBK Barbis Verkehrsleistungen 69115 Heidelberg www.hahn-express.de				In Kooperation mit Eberhardt Reisen. Der Hahn Express bedient den Flughafen Frankfurt Hahn und den Baden Airpark. Unterwegs durchquert er den Rhein-Neckar-Raum (Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg) und bietet so guten Anschluss an beide Flughäfen.
Wilhelm Lutz Omnibusverkehr 72766 Reutlingen-Mittelstadt www.muenchenlinie.de	München - Tübingen			Omnibusunternehmen mit Sitz in Tübingen und Reutlingen-Mittelstadt.
MFB MeinFernbus GmbH 10245 Berlin www.meinfernbus.de/	Freiburg - Berlin München - Zürich Frankfurt/M - Zürich Berlin - Frankfurt/M Berlin - Leipzig Berlin - Frankfurt/M Ludwigshafen - Nürnberg Hamburg - Braunschweig Berlin - München Kulmbach - München Berlin - Speyer Kulmbach - Zürich Hamburg - Frankfurt/M Hamburg - Zürich Hamburg - Konstanz München - Essen	14.02.2013 14.02.2013 14.02.2013 14.02.2013 01.03.2013 21.03.2013 28.03.2013 28.03.2013 21.03.2013 27.04.2013 27.03.2013 27.03.2013 vom 15.06.2013 beant. ab 01.03.2013	Tübingen Jakob Kocher Avanti Busreisen Hummel Omnibusverkehr Omnibusbetrieb Georg Petram Wörlitz Touristik Stiefvater Reisen E.Weinzierl Omnibustouristik Verkehrsunternehmen Alfred Beer	Der 2011 in Berlin gegründete Verbund will nach eigenen Angaben beliebtester und bekanntester Anbieter von Fernbuslinien werden. Das Unternehmen bemüht sich um hohe Kundenorientierung.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
OrangeWays jegyiroda Budapest www.orangeways.com	Bratislava - Berlin			Das ungarische Unternehmen OrangeWays unterhält mehrere internationale Linien zwischen Ungarn und den angrenzenden Staaten.
EUROBUS-ORLAND ORLAND-Reisen GmbH 97424 Schweinfurt www.orland.de	Messburg - Weiden/Opf. Nancy (FR) - Hof (11 Halte in DE) Nürnberg - Waldshut	04.12.2012 04.12.2012 04.12.2012		Orland ist die deutsche Vertretung des polnischen Unternehmens Zaklad Gospodarczy "ORLAND". Diese ist Teil von EUROBUS.
H. Edzards Omnibusbetrieb 26427 Esens www.edzards-reisen.de	Esens - Werdum-Neuharlingersiel Esens - Norddeich			Kooperation von Kreisbahn Aurich, Edzards Omnibusbetrieb und DB Bahn Weser-Ems-Bus.
Kreisbahn Aurich GmbH 26603 Aurich www.ostfriesland-express.de	Bremen - Bensersiel Oberhausen - Harlesiel			Kooperation von Kreisbahn Aurich, Edzards Omnibusbetrieb und DB Bahn Weser-Ems-Bus.
PolskiBus (PL) Souter Holdings Poland 03-996 Warsaw www.polskibus.com	Berlin - Warschau			Das 2011 gegründete Unternehmen betreibt zahlreiche Buslinien in ganz Polen und die angrenzenden Länder. Hohe Serviceorientierung,

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Publicexpress GmbH 26122 Oldenburg www.publicexpress.de	Bremen - Aurich Bremen - Groningen			Publicexpress verbindet seit 2004 Bremen, Oldenburg und Groningen. Seit 2012 bietet das Unternehmen in Zusammenarbeit mit Partnern auch andere Verbindungen an.
Regionalverkehr Dresden GmbH 01067 Dresden www.rvd.de DB	Dresden - Zinowitz Dresden - Würzburg Dresden - Frankfurt/M			Gehört zu 51% der DB Regio AG und zu 49% dem Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge. Neben dem Saisonverkehr nach Rügen, Usedom, Rerik und auf den Darß verkehren das ganze Jahr über Fernlinienbusse nach Berlin und Prag. Die RVD kooperiert dabei mit der Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE), der Bayern Express P. Kühn GmbH (BEX) und Steinbrück-Reisen.
RV Erzgebirge GmbH 09456 Annaberg-Buchholz www.rve.de	Chemnitz - Prag Zwickau - Usedom			Regionalverkehr Erzgebirge ist ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen. Alleiniger Gesellschafter ist der Erzgebirgskreis. Betrieb von Fernbuslinien nur von Mai bis September. Nur in der Zeit vom 11.05 bis 14.09. Karlsbad / Marienbad Prag, Usedom-Express, Rügen-Express, Darß-Express, Rerik-Express
Schillinger Omnibusverkehr GmbH 50354 Hürth www.schillinggruppe.de	Bucurestil (Rum) - Dortmund			Der Schwerpunkt liegt bei diesem Unternehmen auf dem internationalen Linienverkehr zwischen Deutschland und Rumänien. Er wird durchgeführt in Kooperation mit dem SC Reisebüro Kessler Sibiu SRL aus Sibiu. 14 Haltestellen in DE
Sindbad-Reisen GmbH 50321 Brühl www.sindbad.pl/de	Hamburg - Warschau Hamburg - Zamosc		Becker Reisen	Sindbad ist eines der größten polnischen Unternehmen im Fernbuslinienverkehr.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Sprint-Bus Linienbus Uwe Kriescher GmbH 51491 Overath-Immekeppe http://www.sprint-bus.de/	Köln - Frankfurt/Main	28.12.2012		Der Sprint-Bus (Linienbus) wird von einem Omnibusbetrieb aus der Nähe Köln betrieben.
STUDENT AGENCY Centrala (CZ) 602 00 Brno www.studentagency.de	Prag - Paris Prag - Amsterdam Prag - Hamburg Prag - Genf			7 Haltestellen in DE
Vogtland-Express Bus Vogtland-GmbH 08496 Neumark http://www.vogtlandbahn.de/de	Reichenbach - Berlin	09.12.2012		Der Vogtland-Express wird als Linienbus in Verantwortung der Vogtlandbahn-GmbH in Kooperation mit den vogtländischen Busunternehmen Göltzschtal-Verkehrs GmbH, Herolds Reisen, Plauener Omnibusbetrieb GmbH und Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH betrieben.
wayo Airport Express Werner-Reisen OHG 76316 Malsch http://www.wayo.onweb4u.de/	Karlsruhe - Stuttgart Flugh			Der wayo Airport Express wird von der Firma Werner Reisen OHG eigenwirtschaftlich betrieben.
WESTbus GmbH (AT) 1150 Wien www.westbus.at	Berlin - Wien			WESTbus wurde 2011 gegründet und ist ein gemeinsames Unternehmen der Blaguss Reisen GmbH und der Rail Holding AG, dem Mutterunternehmen der WESTbahn. 2 Haltestellen in DE.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Bayern Express & P. Kühn Berlin(BEX) 10713 Berlin - Wilmersdorf www.bex.de/ DB Beteiligung	München - Stuttgart Köln - Nürnberg Köln - Stuttgart Dresden - Hamburg Hamburg - Berlin Hamburg - Köln	08.04.2013 08.04.2013 08.04.2013 08.04.2013 ab Juni ab Juni		Der Bahntochter BEX gehören 65 % der BLB
City2City National Express Germany GmbH 60487 Frankfurt/M http://www.nationalexpress.de/ www.city2city.de/	Frankfurt/M - München Frankfurt/M - Köln Frankfurt/M - Duisburg Frankfurt/M - Stuttgart	02.04.2013 02.04.2013 19.04.2013 19.04.2013	Werner Omnibus	Marken Name " City2City." Mit dem neuen Tochterunternehmen National Express Germany GmbH von Eurolines-Busse verfolgt die Gruppe das Ziel, ein flächendeckendes Angebot im nationalen Fernbusmarkt von DE zu installieren.
Wasserversorgungsgesellschaft mbH 34537 Bad Wildungen http://badwildungen.de/fernbuslinie	Bad Wildungen - Amsterdam			Das städtische Unternehmen Bad Wildunger Omnibusbetrieb BKW betreibt eine Fernbuslinie von Bad Wildungen im westlichen Nordhessen bis nach Amsterdam.
Hansabus Touristik - Kraftverkehr Lauterbach 36341 Lauterbach www.hansabus-touristik.de	Frankfurt/M - Fulda	ab März 2013		Das Unternehmen Hansabus Touristik betreibt Nahverkehrslinien und organisiert Busreisen. Ab März verbindet es Fulda mit dem Frankfurter Flughafen.
Omnibus Wunder e.k. 96142 Hollfeld www.omnibus-wunder.de/	Hof - Frankfurt/M Flughafen	02.04.2013		Das Unternehmen aus der Fränkischen Schweiz organisiert Programmfahrten, Gruppenreisen und Linienverkehr.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Deutsche Niederlassung: BUS KANTIĆ GmbH München www.kantic-touristik.com/de	Berlin - Sarajevo			Kantic Touristik betreibt mehrere internationale Fernbuslinien zwischen den Ländern Kroatien, Österreich, Deutschland, Schweiz, Schweden und Bosnien Herzegowina.
Reisebüro Erna Mayer 86356 Neusäß/Westheim www.buslinie-mayer.de Mayer&Mayer	Mannheim - Bukarest Singen - Bukarest Lindau - Bukarest			Unternehmen betreibt einen Linienverkehr zwischen Deutschland und Rumänien. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Arad, einer rumänischen Stadt nahe der Grenze zu Ungarn. Das Unternehmen Mayer & Mayer ist ein Familiengeschäft, das in Deutschland im Jahr 1984 gegründet wurde.
BBS München Stuttgart Express 89312 Günzburg www.muenchen-stuttgart-express.de/	Stuttgart - München	23.03.2013		BBS Reisen bietet ein breites Angebot an Reisen, Busvermietungen und Linienverkehren. BBS ist ein Partner von BLB
Kraft Reisen 76307 Karlsbad www.kraft-reisen.de/	Hamburg - Simferopol Frankfurt am Main - Donezk			Die Firma Kraft Reisen betreibt unter anderem Fernbuslinien von Deutschland in die Ukraine.
Miller Reisen D-74613 Öhringen www.miller-reisen.net/index/0-2	Orenburg - Karlsruhe			Miller Reisen fährt wöchentlich zwischen Deutschland und Russland.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Schmetterling Reise- und Verkehrs-L 91286 Obertrubach, Deutschland www.schmetterlingreisen.de/	Oberhausen - Duga Poljana	01.01.2013		Schmetterling Reisen betreibt neben Nahverkehrslinien auch eine Fernverkehrslinie nach Serbien und bietet Pauschalreisen an.
IC Bus - DB Bahn DB Fernverkehr AG 60326 Frankfurt/M www.bahn.de/icbus DB	München - Freiburg Berlin - Krakau	08.04.2013 15.04.2013		Die IC Busse der Deutschen Bahn ergänzen das Angebots- (Linien)netz der DB Fernverkehr AG und sind in das Preis- und Vertriebssystem der Bahn integriert. Das bedeutet, dass der Kunde in nur einem Schritt in allen gewohnten DB Vertriebskanälen eine durchgehende Fahrkarte kaufen kann, die z.B. die Nutzung der IC Busse und im weiteren Reiseverlauf eine ICE-Verbindung oder eine Nahverkehrsverbindung beinhaltet. Der Expressbus von München-über Nürnberg nach Prag wird mittelfristig ebenfalls als IC Bus verkehren.
EWS Omnibusse 74257 Untereisesheim keine eigene Website www.busunternehmer.de/detail/1437	Stuttgart - Berlin	beantr.04.02.2013		Genehmigung beantragt - Internet Info unter http://www.busunternehmer.de/detail/143750
UNIVERS Bus-Service GmbH 53117 Bonn www.univers-reisen.de/ www.aldi-fernbus.de	Köln - Nürnberg Frankfurt/M - Mannheim Berlin - Dresden Berlin - Hamburg Frankfurt/M - Dresden Köln/Bonn - Hamburg Berlin - München Köln/Bonn - Berlin Köln/Bonn - München Reichenbach (Vogtl) - Berlin	beantr. 24.01.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 19.04.2013 08.06.2013		In enger Kooperation mit Aldi-Reisen bietet Univers Reisen innerdeutsche Fernbusreisen an.

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
ExpressBus GmbH CH-6353 Weggis www.expressbus.ch/				ExpressBus betreibt Buslinien in Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, verkauft aber auch Fahrkarten von anderen Busunternehmen.
Reisebüro Kessler 57080 Siegen www.kessler.ro	Bukarest - Dortmund			Reisebüro Kessler GmbH wurde 1980 in Siegen gegründet. Hauptaktivität: Personenbeförderung im internationalen Linienverkehr zwischen Deutschland und Rumänien in Kooperation mit dem SC Reisebüro Kessler Sibiu SRL aus Sibiu/Ro, das 1996 gegründet wurde.
AirportXpress Gilbacher GmbH 41515 Grevenbroich www.gilbacher.de/airportx.html	Köln - Maastricht Aachen Airport	02.04.2013		
Avanti Busreisen 79106 Freiburg www.avantireisen.de/				Partnerunternehmen von MeinFernbus,
Hummel Werner Omnibusverkehr 79199 Kirchzarten www.hummel-reisen.de/				Partnerunternehmen von MeinFernbus,

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
Omnibusbetrieb Georg Petram 81829 München http://www.petram-bus.com/				Partnerunternehmen von MeinFernbus,
Wörlitz Touristik 10247 Berlin www.woerlitztourist.de				Partnerunternehmen von MeinFernbus,
Stiefvater Reisen 79589 Binzen www.stiefvater-reisen.de/				Partnerunternehmen von MeinFernbus,
E.Weinzierl Omnibustouristik 50969 Köln www.e-weinzierl.de				Partnerunternehmen von MeinFernbus,
Verkehrsunternehmen Alfred Beer 92331 Parsberg www.beer-bus.de/				Partnerunternehmen von MeinFernbus,

Marktbeobachtung Fernbus

Unternehmen	Linien (größte Entf.)	Betrieb seit	Sub - WV	Anmerkungen
HARU Reisen OHG 13581 Berlin www.harureisen.de				Mit dem BerlinLinienBus zu über 350 Zielorten in Deutschland und Europa. Linien- und Gelegenheitsverkehr, Stadtrundfahrten in Berlin
Omnibus Schlienz Reisebüro GmbH & Co. 73732 Esslingen-Wäldenbronn www.schlienz-omnibus.de/	Harkány - Waiblingen	01.07.2011		In Kooperation mit dem ungarischen Unternehmen Alföldi Zoltán aus Bonyhád.
Simple Express Express Estonia AG www.simpleexpress.eu/lang/de	Berlin - Vilnius Berlin - Posen Berlin - Warschau Berlin - Riga			Simple Express gehört zur Express Estonia AG (Estland), einem großen Anbieter von internationalen Fernbuslinien.
CS Reisen GmbH 51063 Köln www.cs-reisen.de/	Köln - Stuttgart	beantr. 10.04.2013		

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 17/8233 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher
Vorschriften**

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin
Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7046 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und
mautrechtlicher Vorschriften**

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze,
Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/7487 –**

**Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des
Schienenverkehrs in der Fläche**

A. Problem

Zu Buchstabe a

Einzelne Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfordern nationale Durchführungsregelungen. Daneben ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen.

Nach dem geltenden Personenbeförderungsgesetz ist die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht befriedigend bedient werden kann.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf, der zum einen rechtliche Anpassungen im Hinblick auf die Verordnungen (EG) Nr. 1370/2007 sowie eine Öffnung des Marktes für den Omnibusfernlinienverkehr bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote zum Ziel hat, hat sich infolge der Einigung der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich des Gesetzentwurfs der Bundesregierung unter Buchstabe a erledigt.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs aufzugeben; im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen und dabei zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird und anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen und bis spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein müssen; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometern Entfernung zu gewähren sind und Fernbuslinienverkehre verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen und eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht, wobei die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr ohne Zwischenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten sein sollen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Vornahme einer gesetzlichen Regelung, bei der unter anderem der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit erhalten und konkretisiert wird, bei der klargestellt wird, dass die zuständigen Stellen dazu berechtigt sind, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestehenden Handlungsinstrumente zu nutzen, bei der die Aufgabenträger grundsätzlich verpflichtet werden, im Nahverkehrsplan Maßnahmen vorzusehen, um bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, bei der an der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs mit Einschränkungen zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs auf Straße und Schiene festgehalten wird und bei der Omnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, bis zum 31. Dezember 2019 barrierefrei sein müssen, was für neue Omnibusse bereits am 1. Januar 2016 gelten soll.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/8233 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.

Zu Buchstabe b

Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/7046.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/7487 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

Zu Buchstabe b

Keine.

Zu Buchstabe c

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen

1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.

Satz 1 Nummer 1 gilt auch, wenn die Beförderungen geschäftsmäßig sind.““

b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. § 2 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.““

c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit

vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.““

bb) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

,b) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustandegekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.

(3b) Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit § 19 Absatz 2 Nummer 1 und § 19 Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.““

cc) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c und in Absatz 4 Satz 2 werden nach dem Wort „darstellen“ die Wörter „und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“ eingefügt.

d) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) § 8a wird wie folgt geändert:

aaa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde ist, richtet sich nach dem Landesrecht; sie

soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein.“

bbb) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird nach den Wörtern „zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ das Wort „(Vorabbekanntmachung)“ eingefügt.

bbbb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.“

ccc) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die zuständige Behörde ist unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben.“

ddd) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und Satz 2 wie folgt gefasst:

„Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Leistungen in Lose aufgeteilt zu vergeben.“

eee) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefasst:

„(5) Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, so hat sie interessierte Unternehmer auf Antrag über die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung zu informieren. Der Antrag ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Vorabbekanntmachung zu stellen.“

fff) Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 6 und 7.

ggg) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

„(8) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre,

die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.“

bb) § 8b wird wie folgt geändert:

aaa) In Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 wird das Wort „Eignung“ durch die Wörter „Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweis)“ ersetzt.

bbb) In Absatz 3 wird Satz 1 aufgehoben.

e) In Nummer 4 Buchstabe c wird Absatz 6 wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ durch das Wort „Vorabkennzeichnung“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Das Einvernehmen des Aufgabenträgers nach Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabkennzeichnung gesetzten Anforderungen nach § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 nicht entspricht.“

f) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

,a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,
2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 8 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,
3. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere
 - a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
 - b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
 - c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder
 - d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8

Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Satz 1 Nummer 2 und 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).““

bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

,b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „§ 8 Abs. 3 Satz 2 und 3“ werden durch die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll. Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.““

cc) In Buchstabe c wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet.“

dd) Die folgenden Buchstaben d und e werden angefügt:

,d) Nach Absatz 2b wird folgender Absatz 2c eingefügt:

„(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in den Absätzen 1, 1a und 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.“

e) In Absatz 3 wird die Angabe „Absatzes 2 Nr. 2“ durch die Wörter „Absatzes 2 Nummer 3“ ersetzt.“

g) In Nummer 7 wird Buchstabe d wie folgt gefasst:

,d) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.““

h) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

,8. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.“

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne des § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle die zuständige Behörde auf ihren Wunsch eingebunden werden kann.““

i) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

,9. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.“

(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.“

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
- „(3) Weicht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr wesentlich vom bisherigen Verkehrsangebot ab und sichert die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde die Vergabe eines dem bisherigen Verkehrsangebot entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.“
- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.‘
- j) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:
- „11. § 20 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Voraussetzungen des § 13 Abs. 1“ die Wörter „oder Absatz 1a“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden.““
- k) In Nummer 12 Buchstabe c wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Eine Entbindung von der Verpflichtung nach Absatz 1 für einen Teil des vom Unternehmer betriebenen Verkehrs darf darüberhinaus in der Regel nur vorgenommen werden, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegensteht.“
- l) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:
- „13. § 25 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn
1. nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen,
 2. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder
 3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.“
- b) In den Absätzen 2 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 13 Abs. 1 Nr. 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.‘
- m) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13a eingefügt:
- „13a. Nach § 30 wird folgender § 30a eingefügt:
- „§ 30a
- Entschädigungsverfahren
- Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine

Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.“

n) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.“

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusage nach § 12 Absatz 1a widerspricht.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen wirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzuweichen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.“

d) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.“

o) In Nummer 16 wird § 42a wie folgt gefasst:

„§ 42a

Personenfernverkehr

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn

1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder

2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur un-
erheblich beeinträchtigt wird.“
- p) Nach Nummer 16 wird folgende Nummer 16a eingefügt:
„16a. Nach § 42a wird folgender § 42b eingefügt:
„§ 42b
Technische Anforderungen
Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt wer-
den, müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie
2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge
zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer
dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG
und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1) in der jeweils
zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibus-
ses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei
Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.““
- q) Nummer 17 wird wie folgt geändert:
aa) In Buchstabe a werden in Nummer 2 die Wörter „, soweit die
Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2
Absatz 2 Nummer 1 unterliegen“ gestrichen.
bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:
„b) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 13 Abs. 2 Nr. 2“ durch die
Wörter „§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3“ ersetzt.“
- r) Nach Nummer 17 wird folgende Nummer 17a eingefügt:
„17a. In § 46 Absatz 1 wird die Angabe „§§ 42 und 43“ durch die An-
gabe „§§ 42, 42a und 43“ ersetzt.“
- s) Nummer 19 wird wie folgt gefasst:
„19. § 52 wird wie folgt geändert:
a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „§ 13 Ab-
satz 1 Nummer 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1
Nummer 4“ ersetzt.
b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
„Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für
die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2
bis 5.““
- t) Nach Nummer 19 wird folgende Nummer 19a eingefügt:
„19a. In § 53 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „§ 13 Ab-
satz 1 Nummer 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Num-
mer 4“ ersetzt.“
- u) Nummer 20 wird wie folgt gefasst:
„20. § 57 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
aa) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3“
durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 oder 1a“ ersetzt.
bb) In Nummer 6 werden nach dem Wort „Organisation“
die Wörter „einschließlich der Klärung konkurrierender
Zuständigkeiten“ eingefügt.
cc) Nummer 7 wird aufgehoben.

- b) Absatz 5 wird aufgehoben.⁴
- v) Nummer 21 wird wie folgt gefasst:
- „21. § 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 62

Übergangsbestimmungen

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

(2) Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

(3) § 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.“⁴

- w) Nummer 24 wird wie folgt gefasst:
- „24. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66

Berichtspflicht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom ... [einsetzen: Datum des Änderungsgesetzes mit Fundstelle im Bundesgesetzblatt] verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.“⁴

2. Artikel 7 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 7

Inkrafttreten

„Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.“;

- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 für erledigt zu erklären;
- c) den Antrag auf Drucksache 17/7487 abzulehnen.

Berlin, den 26. September 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Volkmar Vogel (Kleinsaara)
Berichterstatter

Sören Bartol
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Volkmar Vogel (Kleinsaara) und Sören Bartol

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/8233** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss und den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/7046** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/7487** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen den Erlass nationaler Durchführungsregelungen im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes an diese Verordnung und eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Hinblick auf die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen rechtliche Anpassungen im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie eine Öffnung des Marktes für den Omnibusfernlinienverkehr bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote.

Zu Buchstabe c

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienver-

kehrs aufzugeben; im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen und dabei zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird und anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen und bis spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein müssen; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte, zum Beispiel bei Verspätungen und fahrgastfreundliche Informationsrechte, garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometer Entfernung zu gewähren sind und Fernbuslinienverkehre verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen und eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht, wobei die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr ohne Zwischenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten sein sollen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 in seiner 92. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(15)409. Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)412 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)411 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)975. Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)976 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(10)975) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)977 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Zu Buchstabe b

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 in seiner 81. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 92. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner 77. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Gesetzentwurf in seiner 108. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, ihn für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 62. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Zu Buchstabe c

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 17/7487 in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag auf Drucksache 17/7487 in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu den Buchstaben a bis c

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat zu den Vorlagen auf Drucksachen 17/8233, 17/7046 und 17/7487 in seiner 63. Sitzung am 25. Januar 2015 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen, welche er dann in seiner 66. Sitzung am 29. Februar 2012 durchgeführt hat. Als Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen: Dr. Monika Berg, Allgemeiner Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC); Brigitte A. Bech-Schröder, RDA Internationaler Bustouristik Verband e. V.; Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag; Folkert Kiepe, Deutscher Städte- tag, Alexander Kirchner; Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG); Holger Krawinkel, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv); Christiane Leonard, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO); Reiner Metz, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV); Wolfgang Meyer, mofair e. V., Dr. Volker Röske; Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di); Dr. Patrick Thiele, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK); Dr. Jan Werner, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD); Dr. Michael Winnes, Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) und Heike Witsch, Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 66. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

Mit Schreiben vom 20. September 2012 hat die **Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände** zu einem im Vorfeld zwischen den Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vereinbarten Kompromiss zu den Gesetzentwürfen Stellung bezogen (Ausschussdrucksache 17(15) 407). In dem dem Schreiben vorangestellten „Allgemeinen Bewertung“ heißt es:

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen im Grundsatz, dass es zu einem fachlichen Kompromiss zwischen den beteiligten Fraktionen gekommen ist, der kurzfristig die Novellierung des Personenbeförderungsrechts und die aus Gründen

der Transparenz und Rechtssicherheit dringend überfällige Anpassung des PBefG an die unmittelbar geltenden Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht.

Wir haben stets betont, dass die Novellierung für die kommunalen Spitzenverbände von zentraler Bedeutung ist, da die Kreise und Städte als Aufgabenträger nach dem Regionalisierungsgesetz und den ÖPNV-Gesetzen der Länder die Gewährleistungsverantwortung für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung – planerisch, organisatorisch und vor allem auch finanziell – tragen. Mit Bedauern nehmen wir zur Kenntnis, dass das von uns abgelehnte Postulat eines „Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre“ Eingang in den Konsens gefunden hat, die zentrale Forderung der kommunalen Spitzenverbände nach einer Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans zur konkreten Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung dagegen nicht mehrheitsfähig war. Die im Kompromiss gewählte Lösung, den Aufgabenträgern in Anlehnung an die Vorschläge des Bundesrates die Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung über die Vorabkennzeichnung im Vergabeverfahren zu ermöglichen, ist nur als zweitbeste Lösung anzusehen, die unseres Erachtens noch punktuelle Nachbesserungen erfordert, um die geforderte Rechtssicherheit nicht durch neu geschaffene Probleme bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen und der Liniengenehmigung zu gefährden. Wir bitten um wohlwollende Prüfung dieser Nachbesserungsvorschläge.

In seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Vorlagen abschließend beraten. Die Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)409), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil V (Begründung der Änderungen) dieses Berichts ergibt.

Die Fraktion DIE LINKE. hat dazu folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)412) eingebracht:

Änderungsantrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm und der Fraktion DIE LINKE.

zu der Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 17/8233 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Es wird ein neuer Artikel 6 eingefügt:

Änderung des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)

Das Bundesfernstraßenmautgesetz in der Fassung vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 sind nach dem Wort „Güterkraftverkehr“ die Wörter „sowie für den Kraftomnibusverkehr“ einzufügen.
2. In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 sind nach dem Wort „Kraftomnibusse“ die Wörter „im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes“ einzufügen.

3. In § 12 wird folgender Satz angefügt:

„Der Beginn der Erhebung der Maut für Kraftomnibusse gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen wird auf den Zeitpunkt gemäß § 13 festgelegt.“

II. Der bisherige Artikel 6 wird Artikel 7. Der bisherige Artikel 7 wird Artikel 8.

Begründung

Voraussetzung für fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene und damit für die Liberalisierung ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, als dass Kraftomnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden.

Nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schiene vom 29. November 2010 setzt sich die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen zu rund 60 Prozent aus der Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr, zu 20 Prozent aus der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und zu weiteren 20 Prozent aus induziertem Busfernverkehr zusammen. Allein im Schienenpersonenfernverkehr würde demnach der Bahn in wettbewerbsstarken Relationen ca. 10 Prozent und in wettbewerbsschwächeren Relationen ca. 20 Prozent der Verkehrsnachfrage entzogen werden.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Die Prognose geht bei den Fahrpreisen davon aus, dass für Fernbusse keine Maut zu entrichten ist. Dagegen ist vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und wird deshalb auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre.

Zudem hat die Fraktion DIE LINKE. folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)411) eingebracht:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm und der Fraktion DIE LINKE.

zu der Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 17/8233 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates erfordern gesetzliche Anpassungen im deutschen Personenbeförderungsrecht. Das Ziel dieser Anpassungen muss darin bestehen, das deutsche Personenbeförderungsrecht europarechtskonform zu gestalten, um insofern Rechtssicherheit herzustellen. Mit den von der Bundesregierung sowie von den Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Geszentwürfen wird dieses Ziel nicht erreicht.

Aus dem Wortlaut der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich, dass der Europäische Gesetzgeber von einem weiten Anwendungsbereich der Verordnung ausgeht. Ein bundesgesetzlicher Vorrang sogenannter kommerzieller Verkehre, auf die die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine Anwendung findet, würde ihren Anwendungsbereich deutlich begrenzen. Desweiteren folgt aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass die Erteilung von Liniengenehmigungen und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge aus einer Hand erfolgen müssen.

Gleichzeitig muss es unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 näher definierten Voraussetzungen die Möglichkeit der Direktvergabe geben.

Wenn bei der Novellierung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften die europarechtlichen Vorgaben nicht eingehalten werden, führt dies nicht nur zu Rechtsunsicherheiten. Eine Beschneidung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch den nationalen Gesetzgeber führt auch dazu, dass wichtige gesetzgeberische Intentionen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht verwirklicht werden, so zum Beispiel die Möglichkeiten für die Aufgabenträger, Aufträge für Verkehrsdienstleistungen direkt zu vergeben und Qualitäts- und Sozialstandards vorzugeben. Unterschiedliche behördliche Zuständigkeiten für die Vergabe des Dienstleistungsauftrages und die Erteilung der Verkehrsgenehmigung führen dazu, dass im öffentlichen Personennahverkehr keine Planungssicherheit besteht.

Die Schaffung umfassender Barrierefreiheit sowohl im Personennahverkehr als auch im Fernbuslinienverkehr ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Zur Erreichung dieser Ziele sind begleitende Maßnahmen des Bundes notwendig, ebenso ergänzende Regelungen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei Reisebussen und Taxis.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften in Deutschland so zu ändern, dass sie mit den Vorgaben des europäischen Rechts vereinbar sind. Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen zwischen dem nationalen Recht und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die Bundesregierung aufgefordert, das nationale Personenbeförderungsrecht nach folgenden Maßgaben zu ändern:

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 findet bei allen Nahverkehrsleistungen Anwendung.

Kommerzielle Verkehre genießen keinen gesetzlichen Vorrang.

Die Voraussetzungen echter Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehrsleistungen sind derzeit nur in seltenen Ausnahmefällen gegeben. Das gesetzliche Leitbild ist daher an einem öffentlichen Personennahverkehr zu orientieren, bei dem der Erbringer der Verkehrsdienstleistungen für die ihm gewährten ausschließlichen Rechte Ausgleichsleistungen erhält.

Bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Verkehrsbereich sollen entsprechend den Regelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zwingende Qualitäts- und Sozialstandards vorgegeben werden.

Die Zuständigkeit für die Erteilung von Liniengenehmigungen und anderen ausschließlichen Rechten muss bei den Aufgabenträgern liegen. Genehmigungen für Verkehrsdienstleistungen und die Gewährung öffentlicher Mittel sind bei den Aufgabenträgern zu bündeln. Die bisherigen Genehmigungsbehörden sind nur noch für die gewerberechtliche Genehmigung zuständig.

Begründung

Zu 1. und 2.)

Es ist ein weiter Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzusehen. Ein Vorrang kommerzieller Verkehre hingegen wäre ein Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht. Union und FDP haben sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt, bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes den Vorrang für so genannte kommerzielle Verkehre beizubehalten. Einen derartigen Vorrang sieht die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aber gerade nicht vor. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst gilt für Verkehre, bei denen Betreiber eine finanzielle Ausgleichsleistung erhalten und/oder ihnen ausschließliche Rechte gewährt werden. Kommerzielle, rein marktwirtschaftliche Verkehre, werden nicht erfasst. Einen etwaigen Vorrang für kommerzielle oder eigenwirtschaftliche Verkehre enthält die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht. Es gibt lediglich in Erwägungsgrund 8 die Aussage, dass deregulierte Märkte, in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen sind. Dies bezieht sich auf Konstellationen in Großbritannien, wo es Wettbewerb auch auf einzelnen Linien gibt. Letzteres ist aber auch nach den beiden vorgelegten Geszentwürfen nicht vorgesehen. Versuche, den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch entsprechende gesetzliche Definitionen auf nationaler Ebene anderweitig zu beschneiden, dürften einer europarechtlichen Überprüfung nicht standhalten, da hierbei die tatsächlichen Verhältnisse des deutschen öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich wären. Hinsichtlich der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde in der Vergangenheit auf europäischer Ebene bereits höchstrichterlich festgestellt, dass diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und damit gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des europäischen Sekundärrechts darstellen (Urteil v. 5.7.2009; Rs. C 504/07, Rn. 18). Als Ausgleich für diese Verpflichtung erhält der Inhaber einer Liniengenehmigung das Recht, diese Linie exklusiv zu bedienen. Insofern besteht zumindest

eine sonstige Ausgleichsleistung gemäß Artikel 2g der Verordnung (EG) 1370/2007. Die Europäische Kommission hat in ihrem Schreiben vom 25.06.2009 an die österreichische Regierung erklärt, dass nach ihrer Auffassung „... alle staatlichen Interventionen, die dazu dienen, einzelnen Unternehmen ... finanzielle oder marktzugangsrelevante Vorteile zu gewähren, ausnahmslos der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007...“ unterliegen.

Zu 3.)

Eine echte Eigenwirtschaftlichkeit von Nahverkehr ist nur in seltenen Ausnahmefällen gegeben. Betrachtet man die tatsächlichen wirtschaftlichen Bedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs stellt man fest, dass nahezu nirgendwo Verkehrsleistungen in diesem Bereich erbracht werden, für die keine Ausgleichsleistungen fließen. Vor diesem Hintergrund sollte es die gesetzgeberische Intention sein, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit einem möglichst weiten Anwendungsbereich zu versehen. Die vorgelegten Gesetzentwürfe fordern hingegen, dass die Verkehrsleistungen im Grundsatz eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und statuieren damit ein gesetzliches Leitbild, das an der Realität und der Einschätzung des europäischen Gesetzgebers vorbei geht.

Zu 4.)

Die Möglichkeit der Vorgabe von Sozialstandards bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf durch nationales Recht nicht ausgehebelt werden. Für kommerzielle Verkehre, auf die die Bestimmungen der Verordnung (EG) NR. 1370/2007 keine Anwendung finden, entfällt auch die Möglichkeit, bei Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Qualitäts- und Sozialstandards vorzugeben (Art. 4 Verordnung (EG) NR. 1370/2007). Dies beinhaltet u.a. die Auflage, im Falle eines Betreiberwechsels die Weiterbeschäftigung der Arbeitnehmer zu garantieren, im dem der Betreiberwechsel als Betriebsübergang im Sinne der EU-RL 2001/23/EG definiert wird.

Qualitätsstandards sollen zwar im Nahverkehrsplan festgelegt werden, dieser ist jedoch dem Wortlaut des Änderungsantrages nach von der Genehmigungsbehörde lediglich zu berücksichtigen (vgl. Nr. 1 c)aa) Absatz 3 des Änderungsantrages). Die verbindliche Einhaltung dieser Qualitätsstandards wird hierdurch gerade nicht gewährleistet.

Zu 5.)

Die Aufgabenträger müssen auch für die Erteilung der Liniengenehmigungen zuständig sein. Neben dem Versuch, die Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Deutschland durch eine nationale gesetzliche Verengung des Anwendungsbereichs zu begrenzen, enthalten die vorgelegten Gesetzentwürfe auch Regeln, die vorsehen, dass ein Verkehrsunternehmen, welches einen Dienstleistungsauftrag nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten hat, zusätzlich die Genehmigung einer staatlichen Behörde einholen muss, um den Dienstleistungsauftrag erfüllen zu dürfen. Die eigentliche Betriebspflicht soll nach beiden Gesetzentwürfen nicht direkt aus dem Dienstleistungsauftrag sondern aus der Genehmigung der staatlichen Behörde folgen. Für diese herrscht jedoch keine volle Verbindlichkeit des durch den kommunalen Aufgabenträger aufgestellten Nahverkehrsplans. Der staatlichen Genehmigungsbehörde steht nach den vorgelegten Gesetzentwürfen ein Ermessensspiel-

raum zu, wonach sie auch Verkehre genehmigen kann, die nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechen. Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag kommen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 23.02.2012 zu dem Schluss, dass dadurch „...ein Unterschreiten der Vorgaben des Nahverkehrsplans in quantitativer Hinsicht (z. B. Fahrplan und Taktung) und qualitativer Hinsicht (z. B. behindertengerechte Fahrzeugspezifikationen, Vorgaben zur Sicherheit im ÖPNV) ebenso wie insbesondere auch ein ‚zeitliches‘ Rosinenpicken durch das selektive Bedienen zu bestimmten lukrativen Hauptzeiten (Berufsverkehrs-/Stoßzeiten, Fokussierung auf Schulbeginn und –ende)...“ möglich sind (Drucksache 17(15)340-G des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, Seite 4). Um sicherzustellen, dass die (kommunalen) Aufgabenträger ihre Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden können muss daher gesetzlich klargestellt werden, dass sie die entsprechende Entscheidungsbefugnis haben. Die Prüfungscompetenz der staatlichen Genehmigungsbehörde muss sich auf die gewerberechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen beschränken.

Die **Fraktion der CDU/CSU** lobte die konstruktiven Beratungen, welche zu dem gefundenen politischen Kompromiss geführt hätten. Sie betonte auch, dass die Länder dabei eine sehr konstruktive Rolle übernommen hätten. Der Kompromiss sichere die Aufrechterhaltung eines guten ÖPNV in Deutschland. Mit der gefundenen Abgrenzung zwischen Fernbuslinienverkehr und ÖPNV vermeide man auch eine Beeinträchtigung des ÖPNV. Es sei sinnvoll, dass man den erst in der Entstehung begriffenen Fernbusverkehr nicht von Anfang an mit zu hohen Forderungen belastet habe. Sie sehe die Einrichtung von Fernbuslinien als eine gute Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebotes an, insbesondere im Hinblick auf eine Verbesserung der Anbindung kleinerer Städte.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, dass man hier bei einem sehr komplexen Thema einen politischen Kompromiss erzielt und damit Handlungsfähigkeit gezeigt habe. Dies sei ein gutes Signal an den ÖPNV. Man habe die von den verschiedenen Interessenträgern vorgetragene Argumente sorgfältig geprüft und habe jeweils Maximalforderungen eine Absage erteilt. Der Kompromiss beinhalte eine ausgewogene Lösung sowohl im Hinblick auf die kommunalen Interessen als auch im Hinblick auf die Interessen der Unternehmen. Zudem werde damit Rechtssicherheit geschaffen. Hinsichtlich des Fernbusverkehrs habe man Regelungen erreicht, mit denen der ÖPNV geschützt werde. Sie hob hervor, dass es hier auch gelungen sei, einen fairen Kompromiss zwischen den Interessen von Menschen mit Behinderungen und den Unternehmen zu erreichen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, man habe trotz einer ungünstigen Ausgangssituation einen guten Kompromiss gefunden. Man achte mit dieser Lösung europäisches Recht, ohne bewährte Marktstrukturen in Deutschland in Frage zu stellen. Der Kompromiss stelle einen Sieg der Freiheit über die Angst dar.

Die **Fraktion DIE LINKE** kritisierte, dass sie bei der Suche nach einem Kompromiss von vornerein nicht einbezogen worden sei. Zudem übte sie Kritik daran, dass mit dem Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP

und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) ein Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit festgeschrieben werde, obwohl das EU-Recht andere Möglichkeiten eröffne. Mit dem ÖPNV lasse sich kein Geld verdienen, so dass man weiterhin auf die bewährten kommunalen Unternehmen setzen solle. Der Änderungsantrag sei auch abzulehnen, weil er weder Aussagen zu Sozialstandards in der Branche treffe, noch Aussagen zu entsprechenden Umweltstandards.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass man nach einer über zehn Jahre dauernden Diskussion nun einen guten Kompromiss gefunden habe. Sie begrüßte insbesondere die darin enthaltenen Regelungen zur Barrierefreiheit und zum Schutz des Schienenpersonennahverkehrs. Sie äußerte die Erwartung, dass die Öffnung beim Fernbuslinienverkehr preissensible Kunden eher zu einem Umstieg von Mitfahrgelegenheiten auf den Bus veranlassen werde und nicht zu einem Umstieg von der Bahn auf den Bus.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)411 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)412 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) anzunehmen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt weiterhin, den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 für erledigt zu erklären.

Zudem empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., den Antrag auf Drucksache 17/7487 abzulehnen.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung in § 1 Absatz 2 Satz 2 dient der Klarstellung.

Zu Buchstabe b

Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt flexibler Bedienformen entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nicht unmittelbar zugeordnet werden können und zunehmend nicht nur in besonders gelagerten Einzelfällen zur Anwendung kommen sollen. Deshalb wird den Genehmigungsbehörden mit der Änderung des § 2 Absatz 6 die Möglichkeit eröffnet, in breiterem Umfang von dieser Sonderregelung Gebrauch zu machen.

Zu Buchstabe c

§ 8 Absatz 3 wird neu strukturiert und in drei Absätze aufgeteilt.

Die Neuregelung beschreibt deutlicher als bisher die Aufgaben der in den Ländern zuständigen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden sowie den Mindestinhalt der Nahverkehrspläne. Wie bisher soll es aber dabei bleiben, dass die Aufgabenträger bundesrechtlich nicht verpflichtet sind, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Die Genehmigungsbehörden erfüllen bei der Umsetzung der Nahverkehrsplanung weiterhin eine wichtige Funktion. So entscheiden sie z. B. über die Genehmigung von Anträgen auch dann, wenn sie auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beruhen oder wenn konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden. Die Neuregelung bedeutet nicht, dass ihre Aufgabe gegenüber der bisherigen Rechtslage eingeschränkt werden soll.

Nach bisherigem Recht war ein Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen, wenn er unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Diese Regelung wird dahingehend präzisiert, dass sie den Aufgabenträger verpflichtet, die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen (§ 8 Absatz 3 Satz 3 – neu). Ferner wird die Anhörung der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und der Fahrgastverbände verbindlich vorgeschrieben.

Die Bindung der Genehmigungsbehörde an einen Nahverkehrsplan wird nun in Absatz 3a normiert. Allerdings ist zu beachten, dass für die Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge, die in Konkurrenz zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt werden, auf die in der Vorabkennzeichnung gestellten Anforderungen abzustellen ist (vgl. § 13 Absatz 2a – neu).

Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit. Ziel muss daher sein, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden.

Mit der Befugnis zur Erteilung ausschließlicher Rechte wird ein nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässiges Förderinstrument in das deutsche Recht integriert. Der Unterschied zu dem bisherigen Konkurrenzschutz nach § 13 Absatz 2 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes besteht darin, dass die zuständige Behörde bereits vorab, nämlich im

Rahmen der Auftragsvergabe definieren muss, vor welchen Konkurrenzverfahren sie das von ihr bestellte Angebot in welchem Umfang schützen will (vgl. § 8a Absatz 8 – neu). Dies erhöht die Transparenz und gibt den Unternehmern Sicherheit für die Angebotsplanung.

Zu Buchstabe d

Mit dem in § 8a Absatz 1 eingefügten Satz 2 wird klargestellt, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständige Behörde verfügt. Mit dem den Satz 1 einleitenden Wort „Soweit“ wird daran festgehalten, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung auch für Teile eines von der zuständigen Behörde geplanten Verkehrsangebotes möglich ist, wenn dies nicht in der Vorabbekanntmachung ausgeschlossen wird (vgl. § 8a Absatz 2 Satz 4).

In § 8a Absatz 2 wird eine Legaldefinition des Begriffs „Vorabbekanntmachung“ eingefügt. Ferner wird festgelegt, welche mit dem Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen angegeben werden sollen (Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) oder angegeben werden können (Vergabe als Gesamtleistung). Diese Angaben sind für die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Konkurrenzanträge maßgeblich (vgl. § 13 Absatz 2a Satz 2 bis 6 – neu).

Die Befugnis zur Selbsterbringung oder Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stehen unter dem Vorbehalt des nationalen Rechts („Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, ...“). In § 8a Absatz 3 wird klargestellt, dass die zuständige Behörde (Aufgabenträger) berechtigt ist, diese Befugnisse wahrzunehmen, wenn die in der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Abweichende Regelungen im Landesrecht sind nicht zulässig. Diese Klarstellung berührt nicht die Befugnis, eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung über eine Direktvergabe zu realisieren.

Die Verpflichtung zur Losvergabe in § 8a Absatz 4 wird auf das wettbewerbliche Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 eingeschränkt.

Die in § 8a Absatz 5 normierte Auskunftspflicht der zuständigen Behörde wird stärker an die in Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Informationsverpflichtung angepasst.

Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Art und Umfang der Ausschließlichkeit in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Diese Bedingungen werden in § 8a Absatz 8 konkretisiert. Entsteht in einem späteren Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

§ 8b Absatz 2 Nummer 2 wird an den bei der Auftragsvergabe üblichen Sprachgebrauch angepasst.

In § 8b Absatz 3 wird Satz 1 gestrichen, weil die vorgesehene Beschränkung nicht sachgerecht ist.

Zu Buchstabe e

§ 12 Absatz 6 Satz 1 beinhaltet eine Folgeänderung.

Die Genehmigungsfähigkeit von eigenwirtschaftlichen Anträgen hängt in der Regel davon ab, ob die vom Aufgabenträger

in der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen eingehalten werden. Weicht der Aufgabenträger selbst hiervon ab, so soll dem Unternehmer durch die Regelung in § 12 Absatz 6 Satz 3 erneut die Möglichkeit eingeräumt werden, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.

Zu Buchstabe f

In § 13 Absatz 2 Satz 1 wird ein neuer Versagungsgrund (Verletzung eines ausschließlichen Rechts) eingefügt (vgl. die Begründung zu Nummer 1 Buchstabe d). Verzichtet die zuständige Behörde auf die Gewährung eines ausschließlichen Rechts, so kann zugunsten des beauftragten Verkehrs die Regelung des § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 – neu – eingreifen.

Der neue Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 – neu – soll nicht gegenüber dem Personenfernverkehr wirken. Daher wird § 13 Absatz 2 Satz 2 angepasst.

Eigenwirtschaftliche Anträge können innerhalb der Frist des § 12 Absatz 6 – neu – auch dann gestellt werden, wenn ein Aufgabenträger die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages („gemeinwirtschaftlicher Verkehr“) plant. Die Neuregelung in § 13 Absatz 2a zeigt der Genehmigungsbehörde auf, nach welchen Kriterien sie in diesem Fall zu entscheiden hat. Die Vorschrift konkretisiert den in § 8 Absatz 4 Satz 1 normierten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.

Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist immer zu genehmigen, wenn er die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen erfüllt oder der Aufgabenträger trotz der Abweichung zustimmt.

Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist darüber hinaus zu genehmigen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen nur unwesentlich abweicht.

Es wird festgelegt, dass Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zur Bedienungshäufigkeit und zum Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit grundsätzlich als wesentlich gelten. Eine Ausnahme von dieser Regel kommt aber bei geringfügigen Abweichungen in Betracht.

Hinsichtlich der Anwendung verbundener Beförderungstarife und -bedingungen wird vorausgesetzt, dass die zuständige Behörde Ausgleichszahlungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsieht. Diese Regelung ersetzt die bisherige Regelung von § 39 Absatz 2 Satz 2 PBefG, einen Ausgleich für die Versagung eines an sich genehmigungsfähigen Tarifs zu gewähren, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls geboten war.

Dabei werden Abweichungen von Anforderungen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, nur dann als wesentlich eingestuft, wenn der Unternehmer hierzu angehört wurde und die Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen. Mit dieser Regelung soll einmal der Unternehmer, der den Verkehr bis-

her durchgeführt hat, in das Verfahren eingebunden werden. Seine Erfahrungen können bei der Planung des künftigen Verkehrsangebotes eine wertvolle Hilfe sein. Mit dieser Regelung soll aber auch verhindert werden, dass überzogene und sachlich nicht gerechtfertigte Anforderungen zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrages führen müssen.

Bei der Prüfung, ob die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehenden Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen, kann insbesondere ein für den beabsichtigten Genehmigungszeitraum maßgeblicher Nahverkehrsplan herangezogen werden. Soweit solche Anforderungen dort nicht vorgesehen sind, ist dies ein maßgeblicher Gesichtspunkt dafür, dass keine Erforderlichkeit gegeben ist.

Bei Abweichungen von anderen als den in Satz 4 genannten Anforderungen wie Sicherheitsanforderungen, Umweltschutz, Kundeninformationen und Standards für Ersatzverkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sie nicht wesentlich sind. Entsprechen diese Anforderungen jedoch dem bestehenden Verkehrsangebot oder kann überzeugend dargelegt werden, warum sie für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind, kann eine andere Beurteilung geboten sein.

In § 13 Absatz 2b Satz 1 wird die Formulierung redaktionell verbessert.

Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf der Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, reduziert. Zur Vermeidung einer inhaltlich überflüssigen Doppelpflichtung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 bzw. 1a und Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden.

In § 13 Absatz 3 wird die Bezugnahme an die neue Systematik des § 13 Absatz 2 angepasst.

Zu Buchstabe g

Bei der Beantragung von Personenfernverkehren kann auf die gutachtliche Anhörung der in § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Stellen verzichtet werden.

Zu Buchstabe h

Durch § 15 Absatz 3 Satz 2 wird sichergestellt, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich von der Konkurrenz mit anderen Unternehmen im Genehmigungswettbewerb zu profilieren, auch tatsächlich verbindlich werden. Die Genehmigungsbehörde muss daher zum Schutz der Wettbewerber vor Angeboten, die nicht auf dauerhafte Qualitätssicherung ausgerichtet sind, in § 15 Absatz 3 darauf verpflichtet werden, dass die Inhalte der „weiteren Bestandteile“ durch Auflage auch zum Gegenstand der Genehmigung gemacht werden. Diese Vorgabe hat zudem zur Folge, dass eine spätere Einstellung der so auferlegten Standards durch den Verkehrsunternehmer als Ordnungswidrigkeit bewertet und sanktioniert werden kann.

Die Genehmigungsbehörden sind häufig von ihren Ressourcen her nicht darauf vorbereitet, die Einhaltung z. B.

komplexer Qualitätsstandards zu überprüfen, wenn diese vom Unternehmer für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zugesichert werden. Von daher ist es sinnvoll, den Aufgabenträger in diese Überprüfung einzubinden, wenn bei diesem derartige Ressourcen verfügbar sind. Eine solche Einbindung kann auch insoweit zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe des Aufgabenträgers sinnvoll sein, wenn dieser wegen bestimmter Zusicherungen auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages verzichtet hat und von daher ein besonderes Eigeninteresse daran hat, zu kontrollieren, ob die zur ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.

Zu Buchstabe i

Mit der Regelung in § 16 Absatz 3 – neu – wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger nicht aktiv wird, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des Genehmigungsverfahrens zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der eigenwirtschaftliche Antrag wider Erwarten in wesentlichen Punkten hinter dem bisherigen Verkehrsangebot zurückbleibt, soll der Aufgabenträger die Möglichkeit erhalten, durch die Zusicherung der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages das bisherige Verkehrsangebot aufrechtzuerhalten. Der eigenwirtschaftliche Antrag wird aber nicht versagt, sondern ist für den Zeitraum zu genehmigen, den der Aufgabenträger als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme angibt. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt der zweite Satz zudem sicher, dass die Genehmigung zu verlängern ist, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der Lage ist, seine Zusicherung auch einzuhalten.

Zu Buchstabe j

Weil nach dem durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) beim Verkehr mit Kraftomnibussen auf § 13 Absatz 1a und nicht mehr auf § 13 Absatz 1 PBefG abzustellen ist, muss die entsprechende Rückverweisung in § 20 Absatz 1 Satz 1 angepasst werden.

Zu Buchstabe k

Die aktuelle Praxis zeigt, dass Unternehmer insbesondere im Genehmigungswettbewerb ein besseres Verkehrsangebot vorlegen, als sie wirtschaftlich leisten können, allein um den Zuschlag zu erhalten. Diesen Unternehmern sollte nicht die Möglichkeit gegeben werden, im Nachhinein über § 21 Absatz 4 sich von Verkehrsteilen aus betrieblichen Gründen entbinden zu lassen. Denn andere Unternehmen hätten das gesamte Angebot garantieren können. Darüber hinaus hätten im Fall einer nur teilweisen Entbindung die Aufgabenträger kaum die Möglichkeit, die wegfallenden Verkehrsangebote zu vergeben.

Zu Buchstabe l

Wenn ein Unternehmer seine Betriebspflichten nachhaltig, d. h. substanziell und für einen längeren Zeitraum, nicht erfüllt, dann muss neben anderen Maßnahmen als Ultima Ratio

auch der Widerruf der Genehmigung möglich sein. Dies ist bisher allenfalls dann der Fall, wenn aus der Nichterfüllung der Betriebspflichten auf die generelle Unzuverlässigkeit des Unternehmers geschlossen werden kann. Eine solche sicherheitsrechtlich motivierte Betrachtung wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Zudem behindert sie den fairen Wettbewerb im Verhältnis zu den Konkurrenten, die auf Grund der Zusicherung hoher Qualitätsstandards durch den Genehmigungsinhaber nicht zum Zuge gekommen sind. Es wird daher durch einen neuen Widerrufsgrund in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 sichergestellt, dass bei dauerhafter Nichterfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten die Genehmigung widerrufen werden und damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen kann.

Die Feststellung, ob ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nicht mehr besteht, kann im Einzelfall schwierig sein. Es wird daher in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 festgelegt, dass für die Beurteilung die Auffassung der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) maßgeblich ist.

Zu Buchstabe m

Diese Vorschrift dient in Anlehnung an die Regelungen über das Entschädigungsverfahren nach § 19a des Bundesfernstraßengesetzes und nach § 22a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes der Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens. In Streitfällen wird über die Entschädigungshöhe in einem gesonderten Verfahren entschieden.

Zu Buchstabe n

Der neue Satz 6 in § 40 Absatz 2 vereinfacht das Genehmigungsverfahren bei Verkehren, die vom Aufgabenträger bestellt werden. Enthält ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag Vorgaben zu Fahrplänen, so hat der Aufgabenträger zu kontrollieren, dass die entsprechenden vertraglichen Vorgaben eingehalten werden und dass insbesondere der Fahrplan im öffentlichen Interesse weiterentwickelt wird. Der Fahrplanzustimmung durch die Genehmigungsbehörde käme somit im Fall dieser Verkehre kein eigener Regelungsgehalt mehr zu. Um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird daher eine gesetzliche Zustimmungsfiktion eingeführt.

Mit dem neuen Satz 3 in § 40 Absatz 4 wird eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass die Verkehrsverbindungen in das mit öffentlichen Mitteln geförderte Auskunftssystem DELFI oder in Verbundauskunftssysteme eingestellt werden können. Ferner stehen die Fahrplandaten dann auch zur freien Nutzung für Auskunftsplattformen zur Verfügung. Hieraus ergeben sich für den Unternehmer keine weiteren Verpflichtungen. Er ist lediglich zur Übermittlung an die Genehmigungsbehörde verpflichtet.

Zu Buchstabe o

Das Unterwegsbedienungsverbot in § 42a Satz 2 wird auf den Fall ausgedehnt, dass zwischen den Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Damit können im Einzelfall auch deutlich längere Strecken als 50 km unter das Unterwegsbedienungsverbot fallen.

Die Ausnahmeregelung in Satz 3 wird in Anlehnung an die Regelung in § 8a Absatz 8 – neu – erweitert.

Wird eine Ausnahme vom Unterwegsbedienungsverbot beantragt, hat die Genehmigungsbehörde nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 und 2 – neu – die potentiell betroffenen Verkehrsunternehmen Behörden anzuhören. Hierzu gehören auch die in den Ländern zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Zu Buchstabe p

Auch im Fernlinienbusverkehr soll durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht werden. Durch die Verweisung im neuen § 42b auf die international geltenden Vorschriften der EU wird sichergestellt, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen. Inhaltlich stellen die Vorschriften sicher, dass

- die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse das gleiche Sicherheitsniveau für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl (Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend der genannten Vorschriften) und seinen Nutzer aufweisen,
- der ungehinderte Zugang zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte) gewährleistet ist,
- durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung der Rollstuhlnutzer und ihrer Rollstühle ermöglicht ist,
- über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete Kommunikationseinrichtungen eine Verständigung, z. B. zur Mitteilung eines Haltewunsches, der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer ermöglicht ist.

Ausgehend von Angaben der Fahrzeughersteller wird der Einbau von Einstieghilfen (Hublifte) zu Mehrkosten von ca. 20 000 Euro für neue Busse führen. Weitere Kosten entstehen durch die Ausgestaltung der Rollstuhlstellplätze mit Rückhaltesystemen und den übrigen Einrichtungen entsprechend vorgenannter Vorschriften, sowie beim Betrieb der Fahrzeuge (Wartung der Hublifte u. a. m.).

Die Hersteller von Kraftomnibussen sind aufgefordert, konstruktive Möglichkeiten zu prüfen und ggf. umzusetzen, damit bei Beförderungen ohne Rollstuhlnutzer die für deren Beförderung vorgesehenen Räume durch andere Fahrgäste genutzt werden können.

Die Neuregelung soll ab dem 1. Januar 2016 für neue Omnibusse und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Omnibusse gelten, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (vgl. § 62 Absatz 3 – neu).

Zu Buchstabe q

Der Hinweis in § 45 Absatz 2 Nummer 2 auf die Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 ist entbehrlich. Sollte die Genehmigungsbehörde der Auffassung sein, dass die Fahrplanänderung eine neue Genehmigungspflicht auslöst, so kann sie der angezeigten Änderung widersprechen.

Die Bezugnahme in § 45 Absatz 3 auf § 13 Absatz 2 wird berichtigt und an die veränderte Regelung in § 13 Absatz 2 angepasst.

Zu Buchstabe r

Durch die Bezugnahme auf § 42a wird klargestellt, dass auch der Personenfernverkehr nicht zum Gelegenheitsverkehr gehört.

Zu Buchstabe s

In § 52 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme berichtigt.

Zu Buchstabe t

In § 53 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme berichtigt.

Zu Buchstabe u

Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 wird durch Einbeziehung des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PBefG auch für den Bereich des Personenkraftverkehrs, der nicht Verkehr mit Kraftomnibussen ist, auf solche Regelungen erweitert, die sich auf den Betriebssitz bzw. die Niederlassung des antragstellenden Unternehmers oder des von ihm beauftragten Unternehmers beziehen; verwiesen wird jetzt auf den ganzen Absatz 1 des § 13 PBefG.

Eine weitere Änderung ist geboten, weil durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) § 13 Absatz 1a PBefG eingefügt wurde. Danach und nicht mehr nach § 13 Absatz 1 PBefG werden beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Anforderungen für den Berufszugang unter Verweis auf das Gemeinschaftsrecht festgelegt. Damit hierzu auch für den Verkehr mit Kraftomnibussen weiterhin auf dem Verordnungswege ergänzende Regelungen getroffen werden können, ist es notwendig, die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 PBefG durch einen Verweis auf § 13 Absatz 1a PBefG zu erweitern.

Durch die Änderung in § 57 Absatz 1 Nummer 6 soll die Verordnungsermächtigung zur Klärung konkurrierender Zuständigkeitsregelungen präzisiert werden. Die Klarstellung ist insbesondere dafür von Bedeutung, dass die für die Ausstellung der Gemeinschaftslizenz zuständige Genehmigungsbehörde eindeutig bestimmt werden kann.

Zu Buchstabe v

Die Ergänzung in § 62 Absatz 1 Satz 2 und 3 dient der Klarstellung, dass mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes kein Eingriff in die Gültigkeit bestehender Linienverkehrsgenehmigungen oder anderer Rechtsverhältnisse beabsichtigt ist, d. h. dass bestehende Liniengenehmigungen, Betrauungsakte, Ausgleichs- und Finanzierungsregelungen oder Verkehrsverträge fortgelten.

In § 62 Absatz 2 werden die Länder ermächtigt, den in § 8 Absatz 3 Satz 3 – neu – genannten Zeitpunkt für die Herstellung der Barrierefreiheit abweichend festzulegen und Ausnahmen für eine Einschränkung der Barrierefreiheit zu benennen. Die Verlängerung der Umsetzungsfrist kann im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen erforderlich sein. Ausnahmetatbestände können darüber hinaus dann angezeigt sein, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist und die Pflicht daher ins Leere laufen würde – häufig relevant im überörtlichen Verkehr bei Haltestellen an Landstraßen – oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Für die Einhaltung der neuen technischen Anforderungen an die im Personenfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse wird in § 62 Absatz 3 eine angemessene Übergangszeit eingeräumt.

Zu Buchstabe w

Nach dem Gesetz zur Änderung von Vorschriften über Verkündung und Bekanntmachungen sowie der Zivilprozessordnung, des Gesetzes betreffend die Einführung der Zivilprozessordnung und der Abgabenordnung vom 22. Dezember 2011 wird der Bundesanzeiger künftig ausschließlich elektronisch über das Internet herausgegeben. Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz können nach § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes wahlweise im Bundesgesetzblatt oder im (elektronischen) Bundesanzeiger verkündet werden. Die in § 66 vorgesehene Regelung ist damit entbehrlich geworden.

Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine gezielte Evaluation zu klären, ob sich die neuen Regelungen bewähren und keine unerwünschten Entwicklungen eintreten.

Zu Nummer 2

Das Inkrafttreten des Gesetzes wird auf den 1. Januar 2013 festgelegt.

Berlin, den 26. September 2012

Volkmar Vogel (Kleinsaara)
Berichterstatter

Sören Bartol
Berichterstatter

Entschließungsantrag

der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 17/8233, 17/10857 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes schafft die Voraussetzungen für ein neues Mobilitätsangebot im Fernverkehr. Verbunden damit ist die Erwartung, dass Fernlinienbusse ein zusätzliches Angebot insbesondere für preissensible Reisende sind und auch in bisher schlecht angebundenen Regionen das Verkehrsangebot verbessern, ohne bestehende Regionalverkehrsverbindungen auf der Schiene zu gefährden.

Im Wettbewerb um den neuen Markt sehen etablierte Verkehrsunternehmen, darunter auch kleine und mittelständische Busunternehmen, ebenso ihre Chancen wie junge Unternehmen mit innovativen Geschäftsmodellen.

Sichere Fahrzeuge, eine gute Aus- und Fortbildung der Fahrerinnen und Fahrer, gute Arbeitsbedingungen und die konsequente Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sind wichtige Voraussetzungen für ein Angebot, das grundlegenden Anforderungen an die Sicherheit genügt. Alle Unternehmer müssen ihrer Verantwortung dafür gerecht werden. Die Konkurrenz um Fahrgäste darf nicht zu Lasten der Arbeits- und Sozialbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer gehen, die zudem durch steigende Verkehrsaufkommen starken Belastungen an ihrem Arbeitsplatz ausgesetzt sind.

2. Die ins deutsche Recht übernommene UN-Behindertenrechtskonvention gibt auf, künftig für Menschen mit und ohne Behinderungen gleichwertige Bedingungen in allen Lebensbereichen zu schaffen; dies schließt das Ziel ein, die gleichwertige Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums und allgemein zugänglicher Verkehrsangebote zu ermöglichen.

Auch für Menschen mit Behinderung soll durch die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland ein verbessertes Mobilitätsangebot geschaffen werden. Begrüßt wird deshalb die Neuregelung im Personenbeförderungsgesetz, die im Fernlinienbusverkehr fahrzeugseitig die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht. Durch Verweise auf international geltende Vorschriften der Europäischen Union (EU) bzw. der United Nations

Economic Commission for Europe (UNECE) wird sichergestellt, dass für Busse der Klasse III (Reisebusse) auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen, etwa bei Rückhaltesystemen für Rollstühle und beim Zugang zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte).

Damit sich Hersteller und Unternehmen rechtzeitig darauf einstellen können, sollen angemessene Übergangfristen gelten. Die Neuregelung soll ab dem 1. Januar 2016 für neue Omnibusse und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Omnibusse gelten, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden. Die Hersteller von Kraftomnibussen sind aufgefordert, konstruktive Möglichkeiten zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen, damit bei Beförderungen ohne Rollstuhlnutzer die für deren Beförderung vorgesehenen Räume durch andere Fahrgäste genutzt werden können.

Die Neuregelung gilt nicht für Reisebusse, die im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eingesetzt werden. Es ist daher anzustreben, dass auch in diesen Fällen harmonisierte Vorschriften über die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr zur Anwendung kommen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel anzustreben, dass dem Bundesamt für Güterverkehr eine, dem zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommen durch neue Fernbuslinien und dem damit auch in seiner Zuständigkeit erhöhten Kontrollbedarf, angepasste Personalausstattung zur Verfügung steht und dadurch im Zusammenwirken mit den zuständigen Landesbehörden flächendeckend zu gewährleisten, dass eine effektive Kontrolle der Einhaltung verkehrs- und genehmigungsrechtlicher Vorschriften, der Lenk- und Ruhezeiten und der technischen Sicherheit im Fernbuslinienverkehr erfolgt;
2. die Auswirkungen der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs insbesondere auch mit Blick auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals zu beobachten und dem Deutschen Bundestag zum 1. Januar 2017 darüber einen Bericht vorzulegen;
3. zeitnah zu prüfen, ob auf EU-Ebene Regelungen geschaffen oder verbessert werden sollen, die einen europaweit einheitlichen barrierefreien Fernbuslinienverkehr gewährleisten. Dabei sind die Bedürfnisse von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungsformen und Mobilitätsbeeinträchtigungen zu beachten und insbesondere die Zugänglichkeit für Rollstuhlnutzer und die ausreichende Anzahl von Stellplätzen für diese Personengruppe zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sind die technischen Grenzen ebenso wie die entstehenden Kosten zu berücksichtigen;
4. dafür Sorge zu tragen, dass alle Beteiligten in diese Prüfung einbezogen werden, Menschen mit Behinderung und ihre Verbände ebenso wie Beförderer und ihre Verbände, und dass dabei sowohl die Belange der Menschen mit Behinderung als auch die für die Verkehrsunternehmen entstehenden Kosten ausgewogen berücksichtigt werden;
5. je nach Ergebnis der Prüfung nach Nummer 3 die Initiative für eine Änderung der betreffenden europäischen Regelungen zu ergreifen und dabei angemessene Übergangfristen für Busse im Bestand einzubeziehen;
6. dem Deutschen Bundestag in jeder Legislaturperiode einen Bericht zum Stand und Fortschritt der Verhandlungen über einen barrierefreien Fernbus-

linienverkehr auf EU-Ebene vorzulegen; erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach der Abstimmung über diesen Entschließungsantrag.

Berlin, den 26. September 2012

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion
Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Den Sozialvorschriften für die Fahrerinnen und Fahrer kommt – neben der technischen Sicherheit der Fahrzeuge – eine große Bedeutung zu. Sie tragen entscheidend zum Arbeitsschutz und zur Verkehrssicherheit bei und vermeiden Wettbewerbsverzerrungen. Insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten, die nach der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in innerdeutschen wie auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwingend gelten, müssen eingehalten werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften gefährdet Fahrer und Fahrerinnen, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen. Damit Verstöße konsequent geahndet werden können, muss im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit nicht nur durch Länderbehörden, sondern auch durch das Bundesamt für Güterverkehr eine effektive Kontrolle gewährleistet sein.

In Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG sind einheitliche technische Anforderungen für Fahrzeuge festgelegt, um Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität und Rollstuhlnutzern einen Zugang sowie eine sichere Beförderung zu ermöglichen. Diese Anforderungen sind allerdings nur für Busse der Klasse I (Stadtbusse) obligatorisch. Die Anforderungen für Busse der Klasse II (Überlandlinienbusse) oder der Klasse III (Reisebusse) können von den Mitgliedstaaten für ihr Hoheitsgebiet selbst festgelegt werden, müssen aber mindestens die Bestimmungen in Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG erfüllen (Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie).

Allerdings besteht weiterer Prüfungs- und Abstimmungsbedarf. So muss zum einen untersucht werden, ob nicht anstelle der derzeitigen fakultativen EU-Regelung für Fernlinienbusse eine EU-weite verbindliche Regelung der technischen Anforderungen für Fernlinienbusse notwendig ist, um Wettbewerbsverzerrungen im internationalen Busverkehr zu vermeiden. Zum anderen ist zu prüfen, ob die derzeitigen technischen Anforderungen für Fernlinienbusse ausreichend sind, um Barrierefreiheit zu gewährleisten. So stellt sich gerade im Fernbuslinienverkehr die Frage nach der Bereitstellung einer rollstuhlgeeigneten Toilette, ebenso die Frage nach der für erforderlich und angemessen gehaltenen Anzahl von Rollstuhlplätzen.

Bei dem marktorientierten Verkehrsangebot im Fernbuslinienverkehr setzt ein Vorankommen auf dem Weg zur weitestmöglichen Barrierefreiheit außerdem ein intensives Zusammenwirken zwischen den Menschen mit Behinderung – insbesondere mit denen mit einer körperlichen Behinderung – und ihren Verbänden sowie den Verkehrsunternehmen und deren Verbänden voraus. Dabei sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr im Zusammenhang mit der Reiseweite zu betrachten. Der europäische Gesetzgeber hat diese Unterscheidung ebenfalls getroffen: In der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr ist vorgesehen, dass bestimmte Ansprüche – so die auf umfangreiche kostenlose Erbringung von Hilfeleistungen

für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität – erst ab einer planmäßigen Wegstrecke von 250 km gelten sollen. Damit soll dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung getragen werden. Denn die Gewährleistung der Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Reisende erfordert erhebliche Investitionen und verursacht laufende Kosten z. B. für das Vorhalten von Personal „rund um die Uhr“ zur Hilfeleistung beim Ein-, Aus- und Umsteigen. Das kann nicht an jeder Haltestelle sondern nur an zuvor benannten Busbahnhöfen erbracht werden, zumal die Hilfeleistungen nach der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 unentgeltlich zu erbringen sind. Der europäische Gesetzgeber hat in diesem Zusammenhang ausdrücklich klargestellt, dass gerade keine zusätzlichen Investitionen in Fahrzeuge oder Infrastruktur verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht anderenfalls drohender Wettbewerbsverzerrung ist es daher dringend geboten, eine EU-einheitliche Weiterentwicklung anzustreben.

mobifair fordert gesetzliche Regelungen

Kein Lohndumping im Fernbusverkehr

22. März 2011 - mobifair befürchtet im Zusammenhang mit der von der Bundesregierung geplanten Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs Lohndumping auf dem Rücken der Beschäftigten. Helmut Diener, Geschäftsführer des Vereins: „Bereits im Vorfeld des Gesetzes müssen hier Regelungen her. mobifair hat einen Änderungs- und Ergänzungskatalog zum Referentenentwurf erarbeitet, der die wichtigsten Sozialstandards sichert“. Denn auch die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten sei unter diesen Voraussetzungen nicht mehr gewährleistet.

Das sogenannte Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften („Änderungsgesetz“), das als Referentenentwurf vorliegt, hat als Mittelpunkt die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. Bisher war die Einrichtung von neuen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit vorhandenen Verkehrsmitteln nicht ausreichend bedient werden konnte, was aufgrund der Schienenanbindung in den meisten Fällen nicht zutraf. Das „Änderungsgesetz“ soll nun zum Ziel haben, „eine umweltfreundliche und preiswerte Beförderungsalternative zu den Eisenbahnen“ zu bieten. Allerdings sieht mobifair im liberalisierten Fernbuslinien-Markt vor allem die Gefahr, dass sich die Wettbewerber Vorteile durch Lohnzahlungen unter Tarifniveau oder gar von Dumpinglöhnen verschaffen werden. Auch die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten und genereller sozialer Standards sei unter diesen Voraussetzungen nicht mehr gewährleistet. „Im Endeffekt leidet die Sicherheit sowohl von Fahrgästen als auch anderer Verkehrsteilnehmer unter dem sich anbahnenden Preiskampf“, so Diener.

Um Lohndumping einen Riegel vorzuschieben und die Einhaltung von Sozialstandards zu sichern, hat mobifair eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des geplanten Gesetzes vorgelegt. Gefordert wird darin unter anderem, bereits bei der Auftrags- oder Konzessionsvergabe die Einhaltung sozialer Mindeststandards für das Fahrpersonal zur Bedingung zu machen. Außerdem regt mobifair an, die für die Genehmigungsbehörde vor Erteilung des Auftrags vorgesehene Vorschrift zur Anhörung auch auf Interessenverbände auszuweiten. Bisher sollen hier nur die IHK, Fachgewerkschaften und Fachverbände der Verkehrsbetreiber beteiligt werden.

Änderungsgesetz PBefG

Liberalisierung des Fernbusmarktes gefährdet Lohn- und Sozialstandards

26. Mai 2011 - Mit der geplanten Novellierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes werden sich grundlegende Änderungen auf dem Verkehrsmarkt ergeben. Ein Aspekt wird der verstärkte Einsatz von Fernbussen sein - ein Thema, das unter anderem Schwerpunkt der ÖPNV aktuell -Konferenz 2011 war.

Diese Liberalisierung des Fernbusmarktes wird vermutlich in der Bundesrepublik - wie bereits in anderen europäischen Ländern dazu führen, dass ein nahezu flächendeckender Fernbusverkehr unterwegs sein wird. mobifair befürchtet in diesem Zusammenhang eine massive Gefährdung der sozialen Bedingungen, wie der GmbH-Geschäftsführer Karl-Heinz Zimmermann erläutert. „Hier müssen gesetzliche Regelungen her, die bereits bei der Konzessionsvergabe von den Betreibern die Verpflichtung verlangen, Tariftreue und Sozialstandards einzuhalten“, sagte er.

Bisher war die Einrichtung von neuen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit vorhandenen Verkehrsmitteln nicht ausreichend bedient werden konnte, was aufgrund der Schienenanbindung in den meisten Fällen nicht zutraf. Das „Änderungsgesetz“ soll nun zum Ziel haben, „eine umweltfreundliche und preiswerte Beförderungsalternative zu den Eisenbahnen“ zu bieten. Soziale, umweltbezogene oder sonstige Gemeinwohlverpflichtungen für Fernbusverkehre sind nicht vorgesehen, wie auf der ÖPNV-Konferenz in Berlin erläutert wurde.

Genau darin liegt eine der Gefahren für die Beschäftigten, so Karl-Heinz Zimmermann von mobifair. Um Lohn- und Sozialdumping einen Riegel vorzuschieben, hat mobifair eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des geplanten Gesetzes vorgelegt. Gefordert wird darin unter anderem, bereits bei der Auftrags- oder Konzessionsvergabe die Einhaltung sozialer Mindeststandards für das Fahrpersonal zur Bedingung zu machen. Außerdem regt mobifair an, die für die Genehmigungsbehörde vor Erteilung des Auftrags vorgesehene Vorschrift zur Anhörung auch auf Interessenverbände auszuweiten. Bisher sollen hier nur die IHK, Fachgewerkschaften und Fachverbände der Verkehrsbetreiber beteiligt werden.

Fernbusse

Freie Fahrt für Lohndumping?

4. August 2011 - mobifair befürchtet im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes Lohn- und Sozialdumping in großem Stil. Helmut Diener, Geschäftsführer des Vereins, der sich für fairen Wettbewerb im Verkehrsmarkt einsetzt, fordert gesetzliche Regelungen, die bereits im Vorfeld sicherstellen, dass soziale Standards für die Beschäftigten eingehalten werden.

„Wer mit Billigangeboten an den Start geht, rechnet auf Kosten der Beschäftigten“, sagt Diener. Er sieht zudem die Gefahr, dass - wie bereits im Lkw-Fernverkehr - auf dem osteuropäischen Arbeitsmarkt zu Billiglöhnen Arbeitnehmer für den Einsatz in Deutschland rekrutiert werden. „Die Unternehmer werden sich verstärkt des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes bedienen und deutsche Lohn- und Sozialstandards ignorieren“.

mobifair fordert bereits bei der Konzessionsvergabe von den Betreibern die Verpflichtung, Tariftreue und Sozialstandards einzuhalten. „Hier müssen gesetzliche Regelungen her, sonst haben wir eine massive Gefährdung der sozialen Bedingungen“, so Helmut Diener. Er hält zudem den Einsatz von Fahrerkarten für sinnvoll, die ähnlich wie im Lkw-Verkehr eine Kontrolle über tatsächliche Fahrtzeiten und vorgeschriebene Pausen des Fahrers ermöglichen. „Eine hohe Kontrolldichte und bei Verstößen harte Strafen sind auf diesem Markt unbedingt nötig, um Auswüchsen von Anfang an zu begegnen“, so Diener weiter.

Fernbusse

Der Wettbewerb läuft über Sozialdumping



7. Oktober 2011 - Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes wird sich der Lohndruck im Verkehrssektor weiter erhöhen. Eine Studie, die mobifair in Kürze vorlegen wird, untermauert die Befürchtungen, dass soziale Standards auf der Strecke bleiben.

Die Studie vergleicht den europäischen Fernbus-Markt und wirft einen Blick auf die Unternehmen, die bereit stehen, in Deutschland in diesem Bereich aktiv zu werden. Einige der potenziellen Akteure seien in ihren Heimatmärkten vor allem dadurch aufgefallen, dass sie gewerkschaftliche Arbeit und Betriebsräte aktiv verhindern und den Markt über niedrige Lohn- und Sozialstandards erobern wollen, erklärt mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener. „Solchen Machenschaften muss Einhalt geboten werden“.

Außerdem macht die Studie deutlich, dass sich der Modal-Split im Personenverkehr durch die Einführungen von Fernbusangeboten nicht zuungunsten des motorisierten Individualverkehrs (Auto) verschiebt, sondern zumeist innerhalb der anderen Verkehrsangebote. Europaweit beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zwischen 80 und 85 Prozent, wie in Deutschland auch. Es bleibt daher die Befürchtung, dass umweltfreundliche Verkehrsträger und sozialverträgliche Arbeitsplätze durch den Fernbus verdrängt werden.

mobifair bleibt vor dem Hintergrund der Studie bei seinen Forderungen:

- Bei der Konzessionsvergabe müssen sich Betreiber verpflichten, Lohn- und Sozialstandards einzuhalten.
- Die Einführung von Fahrerkarten, die ähnlich wie im Lkw-Verkehr eine Kontrolle über tatsächliche Fahrtzeiten und Pausen ermöglichen.
- Eine hohe Kontrolldichte und bei Verstößen harte Strafen.
- Gleichwertige Fahrgastrechte wie im Bahn- und Flugverkehr auf vergleichbaren Strecken.

Fernbusse

Soziale Standards bereits im Vorfeld sichern



31. Oktober 2011 - Die Diskussion um die Liberalisierung des Fernbusverkehrs wird weitestgehend über die Themen nachhaltige Verkehrsplanung und Fahrgastrechte geführt. Dabei kommt ein Punkt zu kurz: Welche Auswirkungen hat die Liberalisierung auf die Lohn- und Sozialstandards?

mobifair hat einen Blick auf mögliche Betreiber und deren Wettbewerbsstrategien in ihren Heimatmärkten geworfen und festgestellt, dass im Bereich Fernbusse Lohn- und Sozialdumping droht. Das Verhalten gegenüber Beschäftigten und Arbeitnehmervertretern und die gewährten Lohn- und Sozialstandards lassen zum Teil keinen anderen Schluss zu.

Deshalb ist es nötig, im Bereich der Liberalisierung von Fernbussen ein Augenmerk darauf zu legen, ob und wie Lohn- und Sozialstandards gesichert werden können. Im Rahmen der Verbändeanhörung des Bundesverkehrsministeriums zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat mobifair dazu vorgeschlagen, im Rahmen der Konzessionsvergabe bereits soziale Standards zu berücksichtigen.

Durch das jetzt vorgelegte Kurzgutachten der Anwaltskanzlei Heussen wird belegt, dass dies rechtssicher möglich ist. Weder europäisches Recht noch nationales deutsches Recht stehen einer entsprechenden Regelung entgegen, solange es sich um nationale Strecken handelt.

Daher ist nun der Ball bei der Politik. Diese kann durch die Aufnahme einer entsprechenden Passage in das PBefG ein deutliches Zeichen setzen, dass einer Wettbewerbsstrategie, die auf Lohn- und Sozialdumping setzt, nicht der Markt bereitet wird. Das stärkt vor allem auch die Betreiber, die in ihren Heimatmärkten auf eine nachhaltige Wettbewerbsstrategie setzen und in ihren Beschäftigten das Fundament für eine erfolgreiche Unternehmenspolitik finden.

Fernbuslinienverkehr

Soziale Standards jetzt festlegen und sichern



2. Dezember 2011 - Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs schleicht in eine entscheidende Phase. Die Planer der dafür notwendigen Gesetzesänderung basteln an den Paragrafen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), um möglichst viel „freien Wettbewerb“ zuzulassen. So bezeichnen es zumindest diese „Bastler“.

Sie denken an alles. Zum Beispiel an Kurzzeitkonzessionen, an Zusteigemöglichkeiten schon ab 50 Kilometern und vor allem an eine nachhaltige Verkehrsplanung und die Fahrgastrechte.

An die Busfahrer und daran, dass sich hier mit Lohn- und Sozialdumping ein neuer Schmutzwettbewerb entwickeln kann, denkt keiner.

Doch das stimmt nicht! Insbesondere macht hier die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG Front gegen die geplante völlige Liberalisierung dieses Marktes. Sie fordert den sozialen Schutz der Beschäftigten im Rahmen der Novellierung des Gesetzes besonders abzusichern. Dies könnte durch das Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) geschehen. Dieses Gesetz bietet nämlich die rechtliche Möglichkeit, Mindestarbeitsbedingungen festzulegen. Denkbar wäre auch ein allgemeinverbindlicher Tarifvertrag für die Branche.

Bis dahin müssen jedoch klare Regelungen gelten, fordert die EVG und warnt davor, dies durch Linien aus Osteuropa mit osteuropäischem Personal zu untergraben.

Gerade das wird mobifair in einem Projekt untersuchen und verdächtigen Verkehr unter die Lupe nehmen. Außerdem wird dabei das Lohn- und Sozialgefüge bewertet. Schließlich hat der Fernreisebusverkehr andere Maßstäbe als der Busverkehr im Öffentlichen Personennahverkehr. Auswärtige Ruhezeiten, Auslandsübernachtungen und vor allem längere Fahrzeiten am Stück prägen hier die Arbeitsbedingungen.

mobifair ist sich sicher: Hier wird eine Tür für Lohn- und Sozialdumping aufgestoßen. Es scheint, als verschlafe der Gesetzgeber wieder einmal eine Chance, Lohn- und Sozialdumping bereits im Keim zu ersticken. Entscheidend werden bereits die Voraussetzungen zur Konzessionsvergabe sein.

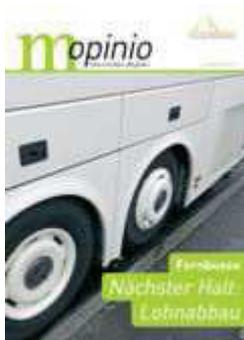
Laut eines Rechtsgutachtens von mobifair ist es möglich, Sozialstandards - zumindest im nationalen Verkehr - in den Konzessionen festzulegen. Vor allem wird eine hohe Kontrolldichte nötig sein, um neben den technischen Vorgaben insbesondere die Einhaltung der Schutzbestimmungen der Busfahrer zu prüfen. Dabei geht es neben den Lenkzeiten und der Einhaltung der Pausen auch um die Qualifikation der Busfahrer, deren Eignung und warum nicht auch um deren Bezahlung.

Als geeignete Prüfstelle sieht mobifair das Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

mopinio 1/2012

Schwerpunktthema der ersten mopinio-Ausgabe im Jahr 2012 ist der Fernbuslinienverkehr, der mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes liberalisiert werden soll. Absehbar ist, dass hier wieder einmal verordneter Wettbewerb auf Kosten der öffentlichen Haushalte private Unternehmen profitieren lässt. Für die Fahrer heißt das vor allem: schlechtere Arbeitsbedingungen und eine Gefährdung von Lohn- und Sozialstandards.

Dieses und weitere Themen [hier](#) in unserer Ausgabe 01/2012



Personenbeförderungsgesetz

mobifair: Lohndumping ist absehbar



29. Februar 2012 - mobifair sieht sich nach der Expertenanhörung zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in seinen Befürchtungen bestätigt. „Lohn- und Sozialstandards werden auf der Strecke bleiben, wenn der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form verwirklicht wird“, sagt Geschäftsführer Helmut Diener.

Mit der geplanten Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes droht nach Ansicht von mobifair Wettbewerb auf Kosten der Mitarbeiter, wenn nicht die Absicherung sozialer Aspekte gesetzlich verankert wird. Bereits jetzt würden von deutschen Anbietern auf Auslandsstrecken vermehrt Busfahrer aus Ländern mit niedriger Entlohnung eingesetzt. Dieser Argumentation schloss sich bei der Anhörung im Bundestag auch die Gewerkschaft EVG an, die in ihrer [Stellungnahme](#) den mobifair- Vergleich der europäischen Tariflöhne in diesem Bereich übernahm. Der im Rahmen der Anhörung von der EVG gemachte Vorschlag, eine Sozialklausel in das PBefG ebenso aufzunehmen wie eine so genannte „Revisionsklausel“, die zwei Jahre nach Inkrafttreten eine Überprüfung der Einhaltung tariflicher Klauseln ermöglicht, wird von mobifair vorbehaltlos unterstützt.

„Lohndumping auf dem Busmarkt ist absehbar“, meint Diener. „Nur von fairem Wettbewerb zu reden, ist nicht genug, wenn keine klaren Regelungen die Absichten untermauern. Fairer Wettbewerb funktioniert nur, wenn auch die Beschäftigten fair behandelt werden“ meint Diener. mobifair fordert, dass nur Anbieter, die Lohn- und Sozialstandards garantieren, bei der Konzessionsvergabe der Fernbuslinien berücksichtigt werden sollen. Diese Vorgabe soll im Gesetz festgeschrieben werden.

Personenbeförderungsgesetz

mobifair fordert soziale Sicherungen für Busfahrer



29. Februar 2012 - Freie Fahrt für Fernbusse - oder „Nächster Halt: Lohnraub!“ So kommentiert mobifair die anstehende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes. Die Absicht ist, den Markt für Fernbuslinien zu liberalisieren. Nach Befürchtungen von mobifair werden dabei die Lohn- und Sozialstandards auf der Strecke bleiben.

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wird sich in einer Anhörung am 29. Februar mit dem neuen Personenbeförderungsgesetz befassen. mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener kritisiert, dass der Entwurf keinerlei Absicherung für die Beschäftigten vorsieht. Hier werde nur wieder einmal dem Wettbewerb um jeden Preis das Wort geredet. Er fordert klare Regelungen, die sicherstellen, dass Busunternehmen keine Preispolitik auf dem Rücken der Mitarbeiter und auf Kosten der Sicherheit betreiben können. „Das Gesetz muss dringend um die Absicherung sozialer Aspekte ergänzt werden“, sagt er.

„Es ist abzusehen, dass im grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr deutsche Löhne mit internationalen konkurrieren müssen, und dass so ein Lohndruck nach unten entstehen wird“, erklärt er. Bereits jetzt würden von deutschen Anbietern auf Auslandsstrecken vermehrt Busfahrer aus Ländern mit niedriger Entlohnung eingesetzt.

Ein bedenklicher Trend, meint Diener. mobifair hat im Rahmen eines Projektes die Tarife für europäische Busfahrer verglichen. Ergebnis: Die Bezahlung schwankt zwischen 610 Euro monatlich in Portugal und rund 2500 Euro in Skandinavien. „Wenn der Wettbewerb ausschließlich über den Preis ausgetragen wird, braucht man kein Rechenkünstler zu sein, um zu wissen, wie die Kalkulation der Unternehmen aussehen wird“, meint er.

Daher muss im Gesetz festgeschrieben werden, dass nur Anbieter, die Lohn- und Sozialstandards garantieren, bei der Konzessionsvergabe berücksichtigt werden, fordert mobifair.

Fernbusse

Keine Billiglöhne für Busfahrer



3. April 2012 - Ein klares Bekenntnis zu Lohn - und Sozialstandards fordert mobifair von Firmen, die im liberalisierten Fernbuslinienmarkt agieren wollen. In einem Schreiben an den Initiator der Deutschen Bus-Allianz (BDA) ruft Helmut Diener dazu auf, fairen Wettbewerb durch soziale Arbeitsbedingungen zu ermöglichen.

Um im neuen Markt der Fernbuslinien schlagkräftiger auftreten zu können, haben sich rund 100 mittelständische Busunternehmen zur Deutschen Bus-Allianz zusammengeschlossen. Als Netzwerk will man damit die Marktchancen gegen Großunternehmen stärken. mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener hat sich an den Initiator der Allianz, Gunther Mörl von Alpha Coaching, gewandt und fordert im Sinne eines fairen Wettbewerbs eine klare Aussage zur Anerkennung von Lohn- und Sozialstandards. „Das hohe Gut im Mittelstand müssen die Beschäftigten bleiben“, schreibt Diener. Qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit repräsentativen Lohnstrukturen müssten wichtig bleiben.

mobifair befürchtet mit der Freigabe des Fernbuslinienverkehrs Lohndumping im großen Stil. Bereits jetzt werden nach Recherchen des Vereins von deutschen Firmen Arbeitnehmer aus Billiglohnländern auf grenzüberschreitenden Strecken eingesetzt. Lohnunterschiede von über 50 Prozent sind dabei keine Seltenheit.

„Diesem Treiben muss Einhalt geboten werden“, sagt Diener. In seinem Schreiben appelliert er: „ein zukunftssträchtiges Geschäftsfeld muss mit zukunftssträchtigen Arbeitsplätzen aufgebaut werden. Bitte helfen Sie mit, dass Konzessionsvergaben auch die erreichen, die mit Anstand und Respekt Lohn- und Sozialstandards begegnen“.

Fernbusse

Marktöffnung für Dumpinglöhne



20. September 2012 – Die Bundesregierung hat den Fernbussen freie Fahrt ermöglicht – das Gesetzgebungsverfahren zur Liberalisierung des Marktes soll noch im Herbst abgeschlossen werden. Zwar wurden einige Verbesserungen – etwa im sozialen Bereich - aufgenommen, dennoch bewertet mobifair das Ergebnis als enttäuschend.

„Die Freigabe des Fernbuslinienverkehrs bedroht zum einen Arbeitsplätze auf der Schiene, zum anderen Sozialstandards bei den Beschäftigten im Busbereich“, sagt Geschäftsführer Helmut Diener. „Die Busunternehmen werden mit Billigofferten auf den Markt gehen und das funktioniert nur mit Dumpinglöhnen“. Gesicherte Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal seien müssten aber zwingend geschaffen werden. „Die Aufstockung des Bundesamtes für Güterkraftverkehr, um Lenk- und Ruhezeiten zu kontrollieren, sind nicht ausreichend. Die Arbeitsbedingungen werden nur ‚beobachtet‘. Mit Beobachten verhindert man nichts – nur mit Gesetzen, Kontrollen und harten Strafen“. Bereits jetzt wird auf grenzüberschreitenden Fernbuslinien nach Recherchen von mobifair auch von deutschen Unternehmen Personal zu osteuropäischen Billiglöhnen eingesetzt. Mit der Marktfreigabe dürften sich diese Praktiken häufen.

Weiterer Kritikpunkt am Liberalisierungsgesetz ist die nach wie vor gegebene Wettbewerbsverzerrung. „Der Schienenverkehr muss Trassengebühren zahlen, der Fernbus bleibt mautfrei“, bemängelt Diener. Auch der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, Alexander Kirchner, bewertet das Gesetzesvorhaben als „Kompromiss mit mehr Schatten als Licht“ und sieht eine klare Benachteiligung der Schiene und eine völlig falsche Weichenstellung im Wettbewerb der Verkehrsträger. Zudem müsse effektiv verhindert werden, dass Busunternehmen den Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten führen, so Kirchner.

Fernbusse

Niedrige Reisepreise, niedrige Löhne



9. November 2012 - Die Fernbusse dürfen ab dem nächsten Jahr rollen, so hat es der Bundesrat entschieden. Was die Politik großzügig ignorierte, sind die Rechte der Arbeitnehmer in den Betrieben und der faire Wettbewerb. So müssen die Bahnen Trassengebühren zahlen, die Busse aber keine Maut.

Billige Fernbuslinienverkehre, wie sie mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes nun möglich sind, lassen vor allem eines befürchten: Niedrige Reisepreise bedeuten zugleich niedrige Löhne. Damit werden dauerhaft die Lohn- und Sozialstandards in der Busbranche gefährdet. Bereits jetzt gibt es deutsche Busunternehmen, die nur noch Fahrer aus dem europäischen Ausland einstellen - selbstverständlich mit dem Lohnniveau ihres Heimatlandes. Erst 2017 soll dann mal nachgeschaut werden, welche Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung die Liberalisierung des Marktes hat. Viel zu spät, kritisiert mobifair. Die Absicherung der Arbeitnehmer hätte bereits im Vorfeld erfolgen müssen.

Damit die Busse wirklich billig fahren können, nimmt man - politisch gewollt - eine Wettbewerbsverzerrung in Kauf. Der Schienenverkehr zahlt Trassengebühren, die Busse dürfen ohne Maut über die Autobahnen rollen. Von dem vielversprechenden neuen Markt wollen sich zahlreiche Akteure ein Stückchen sichern: die Anbieter für regelmäßige Busdienste zwischen den Großstädten stehen in den Startlöchern. Wie intensiv der Preiskampf auf den Linien werden wird, bleibt abzuwarten - dass Billigangebote aber auf Kosten der Beschäftigten gehen, scheint vorprogrammiert.