Projekt 3-15

Fernbuslinienverkehr - Evaluierung jetzt!

Abschlussbericht

Frankfurt am Main, 13. August 2018

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.
Gutleutstraße 163 - 167, 60327 Frankfurt am Main

Mit Projektunterstützung durch den Fonds soziale Sicherung e.V.
Nidda Str. 98 – 102, 60329 Frankfurt am Main

Projekt 3-15
Fernbuslinienverkehr - Evaluierung jetzt!

Inhaltsverzeichnis:

I. Tabellenverzeichnis ... 3
1. Einleitung ... 4
1.1. Ausgangssituation und Änderung des PBefG ... 4
1.2. Gewerkschaft EVG formuliert Forderungen ... 5
1.3. Novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird evaluiert ... 5
2. Ziele des Projektes ... 6
3. Ergebnisse ... 7
3.1. Monitoring / Anbieter ... 7
3.1.1. Linien ... 7
3.1.2. Anbieter ... 9
3.1.3. Beispiel Marktführer Flixbus ... 12
3.2. Recherchen und Berichte ... 18
3.2.1. Kontrollen und Verstöße ... 20
3.2.2. Einschätzung ... 24
4. Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) ... 25
4.1. Beispiel Frankfurt ... 25
4.2. Beispiele Köln und Stuttgart ... 26
5. Kundenbewegung Schiene – Bus ... 27
6. Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes ... 28
7. Eigene Bewertung und Forderungen ... 30
8. Quellenverzeichnis ... 32
II. Anhang ... 33

I. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl der Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre (Stand zum jeweiligen Quartalsende) 7
Tabelle 2: Tatsächlich betriebene Linien 8
Tabelle 3: Entwicklungen der Unternehmen in der Fernbusbranche 9
Tabelle 4: Kennzahlen von Flixbus (2017) 12
Tabelle 5: Plakatmotive von mobifair 19
Tabelle 6: Auswertungen der Kontrollpraxis des BAG 24

1. Einleitung

Vorstellung der Kernpunkte und der Intention des Projektes

Mit der Unterstützung des Fonds „Soziale Sicherung“ hat sich mobifair e.V. im Projekt „Fernbuslinienverkehr – Evaluierung jetzt!“ mit den Entwicklungen auf dem Personenverkehrsmarkt im Allgemeinen sowie dem Fernbusmarkt im Besonderen seit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) beschäftigt.

1.1. Ausgangssituation und Änderung des PBefG

Bereits im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP zur 17. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages im Jahr 2009 wurde erklärt, dass der Fernbuslinienverkehr zugelassen und § 13 PBefG entsprechend geändert werden sollte. Im Jahr 2010 entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) mit Urteil vom 26. Juni 2010, Az. 3 C 14.09, (vgl. Pressemitteilung des BVerwG Nr. 56/2010) zum § 13 Abs. 2 PBefG, dass – entgegen jahrzehntelanger Praxis – bereits ein deutlicher preislicher Vorteil für Busverbindungen im Vergleich zu bestehenden Bahnverbindungen eine „wesentliche Verbesserung“ im Sinne des § 13 Abs. 2 PBefG darstellen kann.
Bis dahin wurden an das Merkmal „wesentliche Verbesserung“ erheblich strengere Anforderungen geknüpft. So musste zum Beispiel eine qualitativ deutlich bessere Leistung zum bestehenden Schienenverkehr erreicht werden. Hintergrund der „alten“ restriktiven Regelung aus den 30-er Jahren war der Schutz der bestehenden Bahnverbindungen vor einem ruinösen Wettbewerb. Mit dem Urteil des BVerwG konnten Fernbuslinien deutlich einfacher Genehmigungen erhalten. Die bis dahin eher ablehnende Haltung bei Anträgen auf Genehmigung von Fernbuslinien konnte nicht weiter aufrechterhalten werden. Ausnahmen für die eher zurückhaltende Praxis bei der Genehmigung für Fernbuslinien gab es zuvor für den sogenannten „Berlinverkehr“, da hier in den Zeiten der deutschen Teilung kaum ausreichende Bahnkapazitäten für Fahrten von und nach Berlin zur Verfügung gestellt werden konnten. Mit Unterstützung der Entscheidung des BVerwG beschloss die Bundesregierung die weitgehende Freigabe von Fernbuslinien.

Bereits im Jahr 2009 hat die Firma „DeinBus“ eine Regelungslücke des PBefG erkannt und genutzt. „DeinBus“ bot keinen „Linienverkehr“ an, sondern „Gelegenheitsverkehr“. Wie im Geschäftsmodell der PKW Mitfahrzentrale verständigten sich bei „DeinBus“ Menschen darauf, gemeinsame Fahrten durchzuführen. In diesem konkreten Fall nicht mit einem PKW, sondern mit einem gemieteten Bus. Diese Umgehung des PBefG führte zu genehmigungsfreien Busfahrten. Die erste Fahrt ging von Frankfurt nach Köln. Damit wurde deutlich, dass grundsätzlich eine Neuregelung des PBefG notwendig wurde.

1.2. Gewerkschaft EVG formuliert Forderungen

Bereits im Vorfeld der Novellierung des PBefG hat die EVG in einer Stellungnahme vom 08.03.2011 auf wesentliche Kritikpunkte hingewiesen und Korrekturen des damals vorliegenden Entwurfs gefordert.

Dabei ging es insbesondere um

- die Gefahren von Lohn- und Sozialdumping im Fernbuslinienverkehr mit der Forderung einer verpflichtenden Vorgabe von Lohn- und Sozialstandards;
- die ungerechtfertigte Befreiung der Fernbusse von der Straßenbenutzungsgebühr (Lkw-Maut) und die schon erkennbar fehlende Nutzerfinanzierung der ebenfalls fehlenden Infrastruktur (Fernbusbahnhöfe);
- die Angleichung des Verbraucherschutzes für Nutzer des Fernbuslinienverkehrs an die Fahrgastrechte der Eisenbahn;
- einen Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen, mit dem Ziel, langlaufende Regionalverbindungen des ÖPNV, die mit öffentlichen Mittel gefördert wurden, nicht durch Fernbusverkehre zu gefährden;
- die ökologischen Auswirkungen aufgrund des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden höheren Schadstoffemissionen;
- Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur für Straßen, Haltestellen, Parkplätze und Ver- bzw. Entsorgungsmöglichkeiten.

Diese berechtigten Forderungen fanden keine oder nur geringe Beachtung im Gesetzgebungsverfahren. Lediglich ein Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen von 50 km wurde festgelegt. Um den mit öffentlichen Geldern geförderten ÖPNV gerade bei langlaufenden Verbindungen wirkungsvoll zu schützen wäre ein Mindestabstand von 70 km ratsam gewesen.
Im Resümee macht die Gesetzesänderung in ihrer Umsetzung sehr deutlich, dass sich die wirtschaftlichen Interessen durchgesetzt haben.

1.3. Novelliertes Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird evaluiert

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 wurde der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr zum 1.1.2013 liberalisiert. Dabei ignorierte der Gesetzgeber die notwendigen Kritikpunkte und Forderungen der Gewerkschaft EVG. Auch die Gewerkschaft ver.di konnte sich nicht mit ihren Initiativen zum Schutz der Lohn- und Sozialstandards und fairen Wettbewerbs durchsetzen. Die Folgen dieser Versäumnisse bekamen die Beschäftigten in der Verkehrsbranche, aber auch in Teilen die Kunden nachteilig zu spüren.

Eine Chance die Problembereiche erneut anzupacken, war die für Anfang 2017 geforderte Evaluierung der Gesetzesnovelle. Gemäß § 66 PBefG bekam das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Auftrag, dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Januar 2017 einen Bericht darüber vorzulegen, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.

Vor diesem schwierigen Hintergrund wurde das Projekt angelegt.

2. Ziele des Projektes

Ziel des Projekts war es, die Diskussion um ein zeitliches Vorziehen der Evaluation des PBefG zu unterstützen und mit Fakten die Notwendigkeiten zu untermauern.

Dazu gehörten:
- eine Faktensammlung zu den Beanstandungen bei Kontrollen zur Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping;
- die Unterstützung einer politischen Einflussnahme auf die Entwicklungen des Marktes im Fernbuslinienverkehr;
- ein kritisches Monitoring der laufenden Entwicklung des Marktes im Fernbuslinienverkehr mit Aufzeigen von Verstößen gegen Rechtsvorschriften;
- die Entwicklung von Vorschlägen zum Schutz der Beschäftigten vor Lohn- und Sozialdumping;
- eine Einflussnahme auf den Evaluierungsbericht der Bundesregierung zum Schutz der Beschäftigten vor Lohn- und Sozialdumping.

Die Zielsetzung war es, dass der Evaluierungsbericht des BMVI vor dem Januar 2017 vorgelegt werden sollte. Im Ergebnis sollte das PBefG von 2012 so weit wie nötig korrigiert werden, um die schlimmsten Exzesse zu beenden und künftig zu verhindern.

Im Ergebnis konnte ein Vorziehen der Evaluierung nicht erreicht werden. Notwendige Korrekturen konnten nur teilweise beeinflusst werden.

3. Ergebnisse

3.1. Monitoring / Anbieter

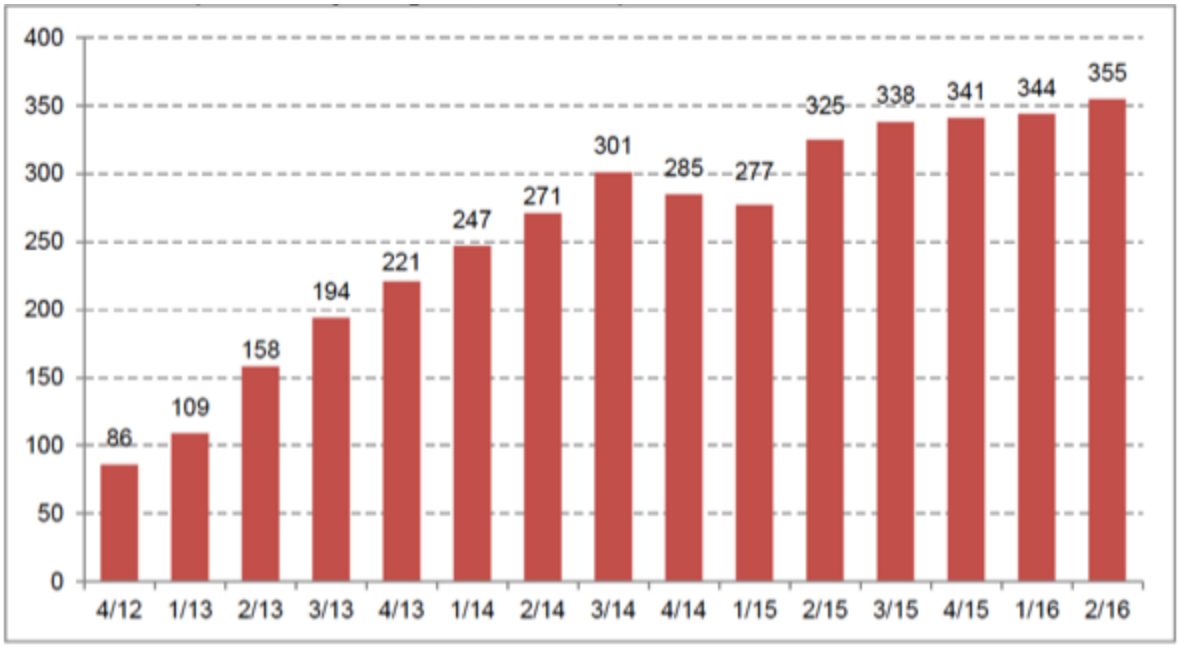
Dokumentation der Entwicklungen des Marktes im Fernbuslinienverkehr

3.1.1. Linien

Die Anzahl der Fernbuslinien hat sich nach einer moderaten Anfangszeit sehr dynamisch entwickelt und stagniert zurzeit auf einem hohen Niveau. In der nachstehenden Darstellung der „erteilten Genehmigungen für Personenfernverkehre“ des BMVI wird dieser Verlauf sehr deutlich. Gab es im 4. Quartal 2012 „nur“ 86 genehmigte Personenfernverkehre, stieg diese Zahl bis ins 4. Quartal 2013 deutlich auf mehr als das Zweieinhalbfache, nämlich 221, an. Diese hohe Zuwachsrate von mehr als 150 Prozent wurde bis heute nicht mehr erreicht.

Bei diesen Zahlen ist noch zu beachten, dass anfänglich auch kleine und mittelständische Busunternehmen selbst Genehmigungen für Personenfernverkehre beantragten. Im Laufe der Jahre wurden diese Genehmigungen von den Busunternehmen weitgehend zurückgegeben. Heute halten ganz überwiegend Betreibergesellschaften die Genehmigungen. Wobei aktuell Flixbus die fast allein agierende marktbeherrschende Betreibergesellschaft ist.

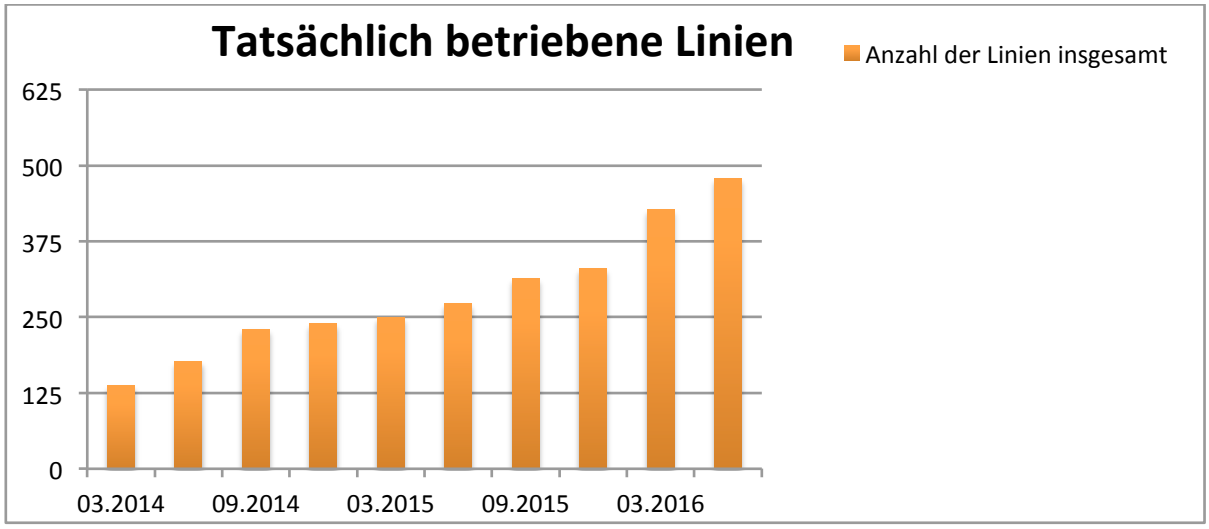
Tabelle 1: Anzahl der Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre (Stand zum jeweiligen Quartalsende)



(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr 2016: 12).

Unsere Darstellung, die auf Grundlage der Angaben der Betreiber über tatsächlich betriebene Linien beruht, unterscheidet sich in den Zahlen zwar von den erteilten Genehmigungen, die das BMVI in seiner Darstellung zu Grunde gelegt hat. Beide gemeinsam zeigen aber den gleichen Trend und die deutliche Entwicklungstendenz des Marktes.

Tabelle 2: Tatsächlich betriebene Linien



(Quelle: Eigenrecherche)

Unsere Darstellung verdeutlicht den insgesamt massiven Zuwachs an Linien. Seit Ende 2014 hat sich die Zahl der betriebenen Fernbuslinien knapp verfünffacht. Legt man die Zahlen von Ende 2013 und Ende 2016 zu Grunde, ergibt sich ein Wachstum der betriebenen Linien von 500 Prozent. Zwischenzeitlich war die Wachstumsrate noch deutlich höher, wobei sich einige Linien am Markt nicht behaupten konnten und entweder verschwanden oder von Konkurrenten übernommen wurden.

3.1.2. Anbieter

Im Laufe der letzten 5 Jahre haben viele Unternehmen versucht, sich am Markt des Fernbuslinienverkehrs erfolgreich zu etablieren, zumeist ohne Erfolg.

Zunächst eine kurze Übersicht:

Tabelle 3: Entwicklungen der Unternehmen in der Fernbusbranche

ADAC / Postbus, ab 04.2015 nur noch Postbus	2016 aufgekauft von Flixbus
BerlinLinienBus	2016 Geschäft beendet
city2city	2015 Geschäft beendet
DeinBus	2015 Insolvenz und Neustart
ICBus/Deutsche Bahn	seit 2016 nur noch wenige grenzüberschreitende Linien
Deutsche Touring	2017 Insolvenzantrag
Flixbus	
MegaBus	2016 aufgekauft von Flixbus
MeinFernbus	2015 übernommen von Flixbus
OneBus.de	2016 Insolvenz
Usedomer Bäderbahn	

(Quelle: Eigenrecherche)

Während 2013 (vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes) drei große Anbieter bundesweit und noch einige wenige regionale Anbieter einen Fernbuslinienverkehr anboten, waren es im Jahr 2014 schon 42 Anbieter, davon sieben am Markt ernstzunehmende große bundes- und europaweite Unternehmen. Auch Anbieter aus dem europäischen Ausland versuchten, sich am deutschen Markt des Fernbuslinienverkehrs zu etablieren. Das blieb bislang eher erfolglos. Letztlich war der Verdrängungswettbewerb so aggressiv, dass sich letztendlich nur ein großer Anbieter - *Flixbus* - behaupten konnte.

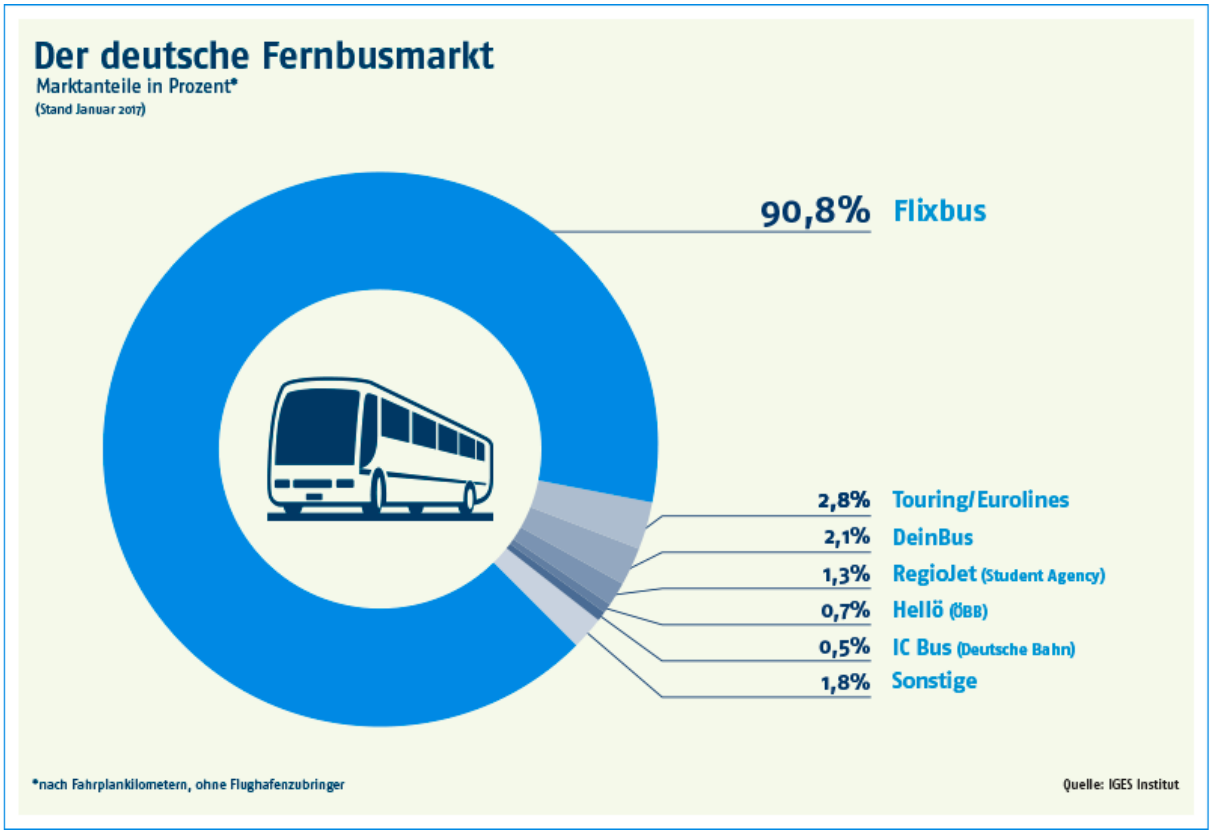
Flixbus ist „erst“ 2013 in den Markt des Fernbuslinienverkehrs eingestiegen. Bereits 2015 wurde eine „Kooperation“ mit „MeinFernbus“ eingegangen, die sich im Nachgang als Übernahme herausgestellt hat. Zunächst schien 2015 noch „MeinFernbus“ den kleineren Anbieter „Flixbus“ zu übernehmen. Flixbus hat mit dem Einsatz von Fremdkapital alle Übernahmeversuche abgewehrt und seine Marktmacht ständig erweitert.

2015 hat *city2city* den Markt verlassen und Insolvenz angemeldet, im selben Jahr hat auch *DeinBus* einen Insolvenzantrag gestellt, konnte aber Dank eines neuen Investors weitermachen. Auch der *ADAC* hat seinen Ausflug in den Fernbuslinienmarkt beendet und *Postbus* hat das Angebot 2015 alleine fortgeführt.

2016 musste *OneBus* Insolvenz anmelden, während die DB mit *BerlinLinienBus* zunächst alle Aktivitäten in der Fernbuslinienbranche gebündelt und dann beendet hat. Unter der Marke *IC Bus* betreibt die DB AG nur noch wenige grenzüberschreitende Linien. Im selben Jahr hat *Flixbus* die Reste von *Postbus* und *MegaBus* aufgekauft und deren Linien übernommen.

Die *Deutsche Touring Eurolines* hat 2017 Insolvenzantrag gestellt.

Somit ist *Flixbus* seit 2015 mit der Zusammenführung oder Übernahme von *MeinFernbus* unangefochtener Marktführer im deutschen und europäischen Markt des Fernbuslinienverkehrs.



Außer *Flixbus* ist auch *DeinBus* noch immer im Fernbussegment aktiv (Anmerkung: *DeinBus* erkämpfte 2010 die Entscheidung vor dem BVerwG, die letztlich zur Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes führte). Dennoch musste *DeinBus* 2015 einen Insolvenzantrag stellen. Mit frischem Kapital startete das Unternehmen neu und versucht sich aktuell (2017) auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hier greift es auf externes Fachwissen zurück und versucht sich als ÖPNV-Unternehmen ein zweites Standbein zu schaffen. Daraus lässt sich folgern, dass auch bei *DeinBus* die Einnahmen aus diesem Markt nicht ausreichen, um einen wirtschaftlichen Betrieb sicher zu stellen.
Sonst konnten sich neben dem Monopolisten nur wenige Nischenanbieter behaupten. So fährt zum Beispiel die *Usedomer Bäder Bahn (UBB)* mit ihren beiden Fernbuslinien von Usedom nach Berlin und über Rostock nach Hamburg und zurück.

Auch ausländische Busunternehmen mit gewachsenen stabilen Strukturen in ihren heimischen Märkten konnten sich in Deutschland nicht etablieren. So hat es zum Beispiel *Megabus* mit einem starken Grundgeschäft in Großbritannien, den USA und Kanada nicht geschafft, im deutschen Markt Fuß zu fassen. Nach dem Markteintritt 2015 wurde der deutsche Ableger von *Megabus* von *Flixbus* im Jahr 2016 aufgekauft.

Das Unternehmen *city2city*, das versuchte sich von 2013 bis 2014 auf dem deutschen Fernbusmarkt zu etablieren, konnte sich nicht behaupten. Hinter der Marke *city2city* verbirgt sich der englische Konzern „National Express“ der in seinem britischen Heimatmarkt bereits über 40 Jahre Fernbuserfahrung verfügt. Trotzdem hat dieser Hintergrund nicht ausgereicht, um sich gegen Flixbus zu behaupten.

OneBus.de musste 2016 ebenfalls Insolvenz anmelden. Seit August 2016 werden von *OneBus.de* keine nationalen Fernbusfahrten mehr angeboten. Hinter der Marke *OneBus.de* steht die Firma CS Reisen aus Köln, die bereits seit 30 Jahren im nationalen und internationalen Busreisemarkt aktiv ist.

Auch der vormals größte Fernbuslinienanbieter, die Deutsche Bahn (DB) mit dem Tochterunternehmen *BerlinLinienBus*, konnte sich nicht wirklich erfolgreich im Markt des Fernbuslinienverkehrs etablieren. Versuche der DB, sich als Marktführer unter Marke der *BerlinLinienBus* zu etablieren, wurden aufgegeben. Das Unternehmen *BerlinLinienBus* verabschiedete sich 2016 aus dem Markt. Geblieben ist der *ICBus/Deutsche Bahn* mit einigen wenigen grenzüberschreitenden Linien, insbesondere nach Tschechien.

Das Unternehmen *Deutsche Touring* meldete im März 2017 Insolvenz an. Inzwischen wurde das Unternehmen vom langjährigen Partner CroatiaBus/Globtour-Gruppe übernommen. *Deutsche Touring* bietet weiterhin Fernbuslinienreisen an. Der Schwerpunkt liegt deutlich in grenzüberschreitenden Verbindungen von und nach Ost- und Südosteuropa. Diese Linien werden auch bis nach Großbritannien, Frankreich, Spanien und Portugal betrieben. Auch vor der Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes bestand bereits dieses Angebot auf der sogenannten „Balkanroute“. Trotz dieser langjährigen Erfahrung im Fernbusliniengeschäft konnte sich auch *Deutsche Touring* nicht am innerdeutschen Markt des Fernbuslinienverkehrs behaupten und von dem Boom profitieren.

Ein weiterer Anbieter war *ADAC/Postbus*. Dieses Gemeinschaftsunternehmen stieg im Oktober 2013 in den Markt des Fernbuslinienverkehrs ein. Die Post war jahrzehntelang in Deutschland in der Personenbeförderung aktiv. 1985 übergab die Deutsche Bundespost jedoch diesen Geschäftsbereich, mit dem vor allem ländliche Gebiete bedient wurden, an die Deutsche Bundesbahn. Gemeinsam mit dem ADAC sollte an die alte Tradition angeknüpft werden. Bereits 2014 zog sich der ADAC aus dem Geschäft wieder zurück. Der nun allein agierende Postbus bediente noch bis zur Übernahme von *Flixbus* im November 2016 die Linien.

3.1.3. Beispiel Marktführer Flixbus

Tabelle 4: Kennzahlen von Flixbus (2017)

Kennzahlen von Flixbus (2017)	
Marktanteil (gemessen an Fahrplankilometern)	91 Prozent
Kunden (seit Gründung)	60 Millionen
Länderaktivitäten	26 europäische Länder
Ziele und Verbindungen (täglich)	ca. 1200 Ziele und 200.000 Verbindungen
Buspartner (Subunternehmer)	ca. 250
Busse im Einsatz durch Buspartner	ca. 1000
Busfahrer im Einsatz durch Buspartner	ca. 4500
Direkte Mitarbeiter	ca. 1000

(Quelle: Flixbus 2017)

Das Geschäftsmodell

Das erfolgreiche Geschäftsmodell fußt auf der Vermittlungsplattform der Flixbus Holding. Da Flixbus selbst keinen eigenen Bus im Einsatz hat, bedient sich Flixbus sogenannter Buspartner bzw. Subunternehmen.

Das Modell „Subunternehmer“ hat Flixbus nicht erfunden, aber sehr erfolgreich weiterentwickelt und professionalisiert.

Im Markt des Fernbuslinienverkehrs hat sich sehr schnell das Modell der Subunternehmer durchgesetzt. Über das Modell der Förderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen im ÖPNV hatte im gesamten Busmarkt sehr früh dieses Modell Einzug gehalten und sich ständig weiterentwickelt.

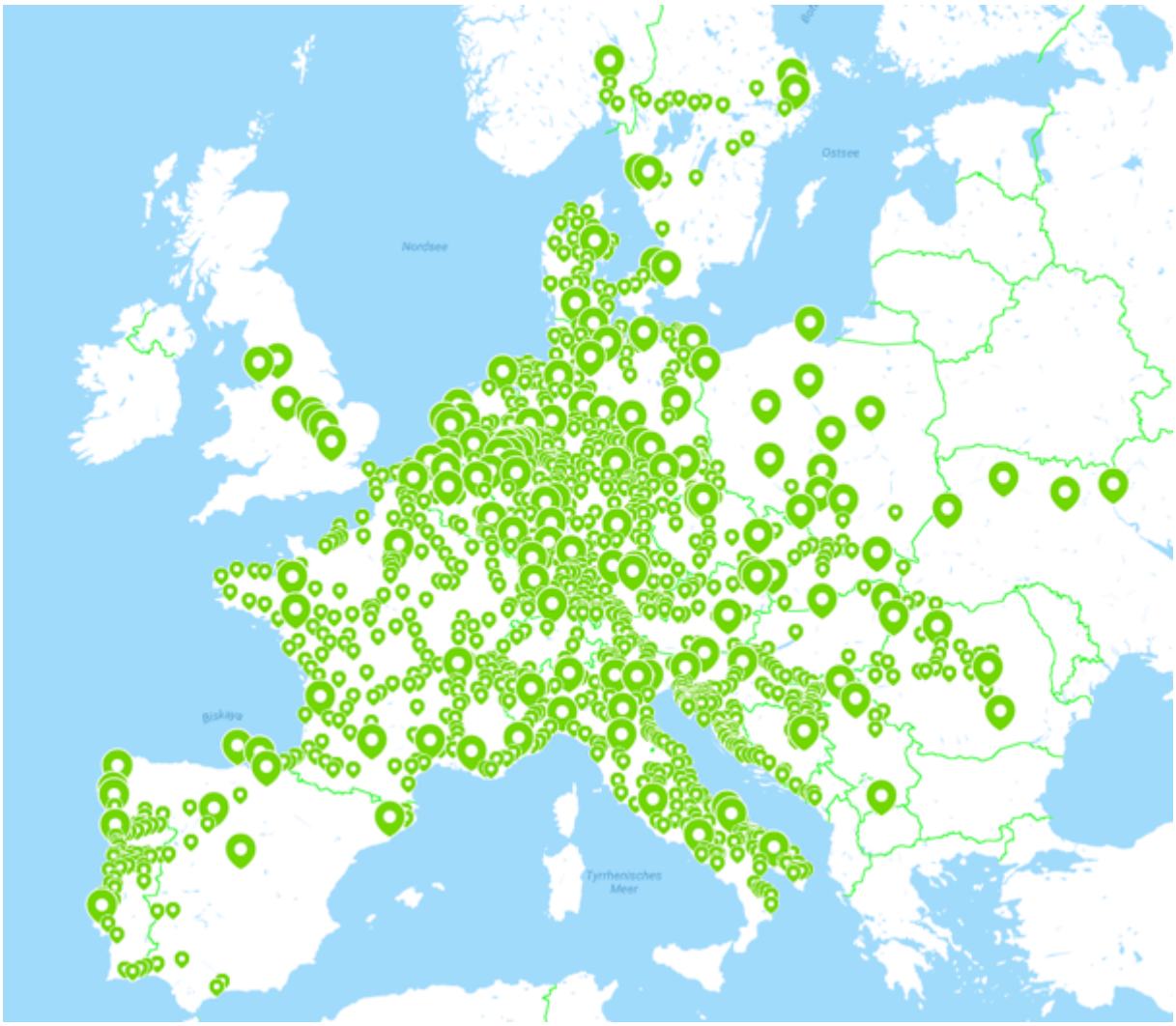
In der ersten Phase der Liberalisierung des Markts des Fernbuslinienverkehrs haben sich Busunternehmen direkt um einzelne Fernbuslinienkonzessionen beworben. Daneben haben auch andere Anbieter Konzessionen beantragt, um diese Linien dann mit Subunternehmen zu betreiben. Wenige Anbieter, wie Postbus und Megabus, setzten sowohl eigene Busse und Fahrer ein als auch Fahrzeuge und Fahrer von Subunternehmern.

Buspartner oder Subunternehmen

Im Jahr 2017 waren für Flixbus 273 Subunternehmer tätig, davon bereits 153 Subunternehmer aus dem europäischen Ausland. Von diesen 157 Unternehmen kamen 50 Subunternehmer aus Italien und 57 Subunternehmer aus Frankreich. In Deutschland arbeiten noch 120 Subunternehmer mit Flixbus zusammen.

Nach der Dominierung des deutschen Marktes hat Flixbus sein Augenmerk auf den europäischen Markt des Fernbuslinienverkehrs gerichtet. Nach dem Vorbild des in Deutschland sehr erfolgreichen Modells der „Buspartner“ hat sich Flixbus auch im europäischen Ausland Subunternehmer gesucht. Bereits Anfang 2016 gab es in Italien, Frankreich, den Niederlanden und Osteuropa Ländergesellschaften. Bis Anfang 2017 kamen noch Dänemark und Schweden hinzu. Darüber hinaus hat Flixbus Subunternehmer in den Ländern Rumänien, Kroatien, Serbien, Bosnien-Herzegowina, Tschechien, Slowakei, Ungarn und Polen. Diese Ländergesellschaften haben, wie im Mutterland Deutschland, Kooperationen mit inländischen Busunternehmen geschlossen. Das erklärt, wie 2016 schon 20 europäische Länder mit 300 Linien und mehr als 1000 Zielen bedient werden konnten. Flixbus selbst berichtet 2017 auf seiner Homepage von 60 Millionen Kunden seit dem Start 2013 sowie 1200 Zielen in 26 Ländern und 200.000 Verbindungen pro Tag (Flixbus 2017).

Ziele von Flixbus in Europa



Quelle: Homepage Flixbus 2018)

Vertragsgestaltungen

Auch die Vertragsgestaltungen zwischen Anbietern und Busunternehmen waren unterschiedlich. Es gibt Verträge, die den Busunternehmen einen festen Preis für jeden gefahren Kilometer garantierten.
Hier trug das wirtschaftliche Risiko, was die Auslastung der Strecke und damit der Busse betraf, der Anbieter. Der Busunternehmer konnte mit festen Einnahmen rechnen.

Es gibt andere Vertragsformen, bei denen die Zahlungen an die Busunternehmen je Fahrgast erfolgten. Damit verlagerte sich das wirtschaftliche Risiko vom Anbieter komplett auf die Busunternehmen.

Es existierten auch Verträge, die beide Elemente verbanden. Die Busunternehmen erhielten einen geringeren festen Preis für jeden gefahren Kilometer und zusätzlich Zahlungen für jeden beförderten Fahrgast. Hier verteilte sich das Risiko auf Anbieter und Busunternehmen. Je nach Stärke des Verhandlungspartners und nach Verhandlungssituation ergaben sich unterschiedliche Risikoverteilungen.

In der Anfangsphase hatten Busunternehmen verschiede Möglichkeiten sich am Markt des Fernbuslinienverkehrs zu beteiligen. Sie konnten selbst Linienkonzessionen beantragen und diese auch selbst betreiben oder sie konnten mit Anbietern auf verschiedenen vertraglichen Grundlagen kooperieren. So konnten die verschiedenen Anbieter nach Ende der Vertragsbindung wechseln, wenn der neue Anbieter bessere Konditionen bot als der alte Anbieter. Im Laufe der Marktkonsolidierung wurde die Auswahl an Anbietern immer kleiner. Auch die Anzahl der Linienkonzessionen, die direkt von Busunternehmen eingesetzt wurden, nahm deutlich ab. Heute gibt es faktisch nur noch den Anbieter Flixbus.

Erfolgsrezept

Auf diese Frage gibt es vermutlich keine einfache Antwort. Ein Grund könnte die Vertragsgestaltung zwischen Flixbus als Anbieter und seinen Sub-Unternehmern sein.

Vom Ticketpreis bekommen die Busunternehmer 74 Prozent. Flixbus behält 26 Prozent. Ist der Bus leer, machen die Busunternehmer kein Geschäft. Damit keine zu großen Engpässe entstehen, garantiert Flixbus einen Festpreis von 1,10 €/km.
Der Haken: Werden diese 1,10 € nicht schon über den Anteil des Ticketpreises erreicht, erhält der Busunternehmer den Rest nur als „Liquiditätshilfe“, als Darlehen. Verdient ein Busunternehmer mehr als die garantierten 1,10 €/km, muss er es an Flixbus zurückzahlen.

Nach Recherchen von Panorama 3 haben sich bei einigen Busunternehmern Verbindlichkeiten im sechsstelligen Bereich bei Flixbus angestaut – aufgrund der niedrigen Preise kommen viele Busunternehmer nicht mehr in die Gewinnzone.

Risikobewertung

Damit teilen Anbieter und Busunternehmer sich das wirtschaftliche Risiko. Oder doch nicht? Führt diese Regelung nicht dazu, dass Flixbus für die Busunternehmer quasi zum Darlehensgeber wird? Tragen in dieser Konstellation nicht die Busunternehmer das größere wirtschaftliche Risiko? Denn sie binden sich langfristig an Flixbus und haften für diese Bindung auch noch mit ihrem eigenen Firmenkapital.

Eine weitere Antwort könnte in der sehr erfolgreichen Akquise von Fremdkapital durch Flixbus liegen. Seit 2013 ist Flixbus am Fernbusmarkt aktiv und dauerhaft auf Expansionskurs. Flixbus hat in all den Jahren Wachstum vor Nachhaltigkeit und Gewinn gesetzt. Erst für 2017 hat Flixbus eine schwarze Null erwartet und erreicht.

Alle Mitbewerber haben versucht ihr Angebot zu stabilisieren und zumindest die Verluste zu minimieren oder auch stabil und gesund zu wachsen. Das bedeutet, dass Flixbus seit vier Jahren Verluste erwirtschaftet. Fast alle anderen Anbieter haben zwischenzeitlich die Reißleine gezogen und den defizitären Markt verlassen. Das, obwohl bei der DB AG, Post, ADAC und Hellö ÖBB sowie bei den privaten europäischen Konkurrenten mit stagecouch und Nationalexpress große und finanzstarke Unternehmen im Hintergrund standen. Trotzdem wurden hier die Verluste für die Mutterkonzerne untragbar.

Investoren / Anteilseigner

Flixbus hat hingegen in der letzten Kapitalrunde Ende 2016 noch einmal nachgelegt und mit Hilfe von ausgewiesenen Risikokapitalgebern seinen Unternehmenswert laut FVW Medien-Berechnungen auf 1,0 - 1,4 Mrd. Euro erhöht. General Atlantic (GA), ein Wachstumsfinanzierer aus den USA, hat einen dreistelligen Millionenbetrag investiert und damit rund 34 Prozent der Anteile an Flixbus übernommen. Das besondere bei diesem Wachstumsfinanzierer ist die Anlagestrategie: Sie investieren viel Geld in junge Unternehmen deren Geschäftsidee eine sehr hohe Rendite verspricht. Sie gehen gleichzeitig das Risiko ein, den gesamten Investmentbetrag auch zu verlieren. Und sie können warten. Setzt sich die finanzierte Idee durch, dann erwarten sie eine außergewöhnlich hohe Rendite.

Aktuell setzen sich die Anteilseigner folgendermaßen zusammen (Stand: 12.2016)

European Bus Holding (General Atlantic [Uber, Airbnb, Snapchat]) 34,21%
SEK Ventures (Schwämlein, Engert, Krauß) 26,18%
Holtzbrinck 15,42%
Silver Lake 6,65%
Daimler Mobility Services 5,37%
Italiana Quattordicesima (Luigi Berlusconi) 0,25%
15 weitere Investoren zusammen 11,93% (Stand: 12.2016)

Neues Geschäftsfeld: Schiene

Nachdem sich Flixbus als Monopolist am Fernbusmarkt etabliert hat, richtet sich der Blick des Unternehmens nicht nur über Europa hinaus, sondern auch auf einen neuen Sektor, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Im SPFV gibt es aktuell in Deutschland nur die DB AG als wirklichen Anbieter. Nischenanbieter für spezielle Gelegenheitsfahrten spielen keine Rolle. Die beiden übrigen Anbieter „Hamburg-Köln-Express (HKX)“ und seit 2017 „Locomore“ waren aber keine ernsthafte Konkurrenz. Flixbus hat 2017 eine Kooperation mit Locomore bekannt gegeben. Als erster Schritt wurden Tickets von Locomore über die Vertriebswege von Flixbus beworben, verkauft und Verbindungen von Locomore im Buchungsportal von Flixbus angezeigt. Weiter wurden Flixbus-Verbindungen mit denen von Locomore verzahnt. 2018 übernahm Flixbus auch den Vertrieb der Linie des HKX.

Beide SPFV-Verbindungen werden seit April 2018 unter der gemeinsamen Marke FlixTrain vertrieben und können über die Flixbus-Buchungsplattform gebucht werden. Die Züge besitzen dabei die einheitliche grüne Farbgebung, die auch im Fernbusbereich zum Einsatz kommt. Ebenso wie dort wird der Fahrbetrieb auch hier durch Partnerunternehmen durchgeführt. Es handelt sich dabei um die Eisenbahnverkehrsunternehmen BahnTouristikExpress (Linie Hamburg-Köln) und Leo Express (Linie Stuttgart-Berlin).

Weitere Linienanmeldungen durch FlixTrain werden derzeit noch geprüft. Es bleibt abzuwarten, wie sich diese Kooperationen weiter entwickeln werden. Flixbus hat den Markt schon einmal überrascht (vgl. Herbestreith 2017).

Route des HKX vom Dezember 2015 bis August 2016

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-Köln-Express#/media/File:HKX_Plan_2016.png

Route von Locomore (und ursprüngliche Planungen)

Quelle: https://archiv.locomore.com/de/strecken/

3.2. Recherchen und Berichte

Im Rahmen des Projektes haben wir unter anderem die Pressemeldungen aufmerksam verfolgt. Darüber hinaus haben wir in einer Medienkampagne versucht, Busfahrer und Fahrgäste für die Probleme der Fernbuslinienbranche zu sensibilisieren.

Für die Medienkampagne wurden großformatige Plakate gestaltet, die deutschlandweit auf Plakatwänden in der unmittelbaren Nähe von Fernbusbahnhöfen und Fernbushaltestellen platziert wurden. Wir wollten erreichen, dass sowohl Busfahrer als auch Nutzer der Fernbuslinien für das Thema Arbeitsbedingungen und Einhaltung von Ruhepausen sensibilisiert werden. Kunden und Busfahrer wurden aufgerufen, uns Arbeitszeitverstöße, überlange Arbeitszeiten, verkürzte Ruhezeiten und sonstige Missstände aus dem liberalisierten Fernbuslinienmarkt zu melden.

Hierzu wurde eine kostenfreie 0800 Rufnummer geschaltet, um die Hemmschwelle für Anrufer möglichst niedrig zu halten. Unter der Rufnummer „0800-mobifair“ sollten Anrufer alle ungewöhnlichen Beobachtungen rund um Fernbusse melden. Parallel wurden auch weitere Kommunikationswege geöffnet. Über E-Mail, Facebook und unsere Mitgliederzeitung „mopinio“ wurde das Thema ebenfalls platziert.

Tabelle 5: Plakatmotive von mobifair

Plakatmotive für unsere deutschlandweite Kampagne

Im Ergebnis erhöhte die bundesweite Plakataktion den Bekanntheitsgrad von mobifair e.V., vor allem in der Wahrnehmung als „Kontrolleur“ unfairer Beschäftigungsbedingungen im Busmarkt.

Bereits im Vorfeld dieser Aktion konnten wir die Aufmerksamkeit der Medien auf uns richten. Für verschiedene Rundfunk- und Fernsehsender waren und sind wir zum Thema „Fernbuslinienverkehr“ ein wichtiger Ansprechpartner. Letztendlich bekamen wir Kontakt zu betroffenen Busfahrern und Unternehmen in der Branche und bauten diese mit Unterstützung der Gewerkschaft ver.di weiter aus.

Die Auswertung der gesammelten Meldungen und Hinweise bestätigte unsere Befürchtungen. Bereits mit den ersten Pressemeldungen zeigten sich die Probleme des verschärften Wettbewerbs. Wie von uns prognostiziert waren weder die Kontrollbehörden noch die Infrastruktur an den Haltepunkten auf die sehr deutliche Zunahme von Fernbusfahrten vorbereitet.

3.2.1. Kontrollen und Verstöße

Die Anzahl von Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten nahm kontinuierlich zu. Die Freigabe des Fernbuslinienmarktes hat einen regelrechten Boom an Busfahrten erzeugt. Dieser Nachfragezuwachs wurde wohl in erster Linie durch unschlagbar günstige Preise ausgelöst. Reisen quer durch die Republik waren plötzlich zum Teil für unter 10 € möglich. Zwar waren hierbei auch einige wenige streng limitierte Schnäppchenangebote enthalten, aber insgesamt hat sich der Preis für Fernreisen sehr deutlich nach unten entwickelt. Dadurch wurden nicht nur Kunden aus dem Individualverkehr, also dem Pkw, in den Fernbus gelockt, sondern eben auch neuer Reiseverkehr generiert und Fahrgäste aus dem Schienenfernverkehr abgezogen.

Es wurde durch die vielen und sehr billigen Angebote möglich, ganz spontan zum Beispiel nachmittags von Berlin mit dem Fernbus nach Hamburg zu fahren, dort den Abend zu verbringen und mit dem ersten morgendlichen Fernlinienbus wieder zurück nach Berlin zu fahren. Diese beiden Fernbusfahrten waren immer noch billiger als eine Übernachtung im Hotel oder Hostel in Hamburg. Mit diesen Kampfpreisen unter dem Selbstkostenpreis der Anbieter wurde eine Reisewelle generiert, die sich erst aufgrund der Dumpingpreise entwickeln konnte.

Laut den Verlautbarungen der Fernbuslinienbranche wurden in erster Linie Reisende insbesondere aus Personen generiert, die zuvor mit dem Individualverkehr unterwegs waren. Das hätte den Vorteil einer Entlastung des Gesamtverkehrs gehabt. Wenn viele Pkw-Nutzer in den Fernbus umsteigen und ihre Autos stehen lassen würden, dann wäre tatsächlich eine Reduzierung des gesamten Verkehrsaufkommens eingetreten. Das hätte sogar einen ökologisch vorteilhaften Effekt haben können. Denn unbestritten ist der Bus bei einer hohen Auslastung ökologischer als der Pkw mit nur einem Insassen.

Leider entspricht die Realität nicht diesen Annahmen. Vielmehr wurde eine Nachfrage „künstlich“ geschaffen, die vorher noch nicht existiert hatte. Menschen, die ihre Reisen vor der Einführung der Fernbusse mittel- bis langfristig geplant haben und die Kosten dabei im Auge hatten, konnten jetzt für wenig Geld und ohne lange zu überlegen quer durch Deutschland reisen.

Diese Dumpingpreise entwerteten aber auch die Arbeit der in diesem Bereich beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Um Busreisen so billig anbieten zu können, mussten an allen möglichen Stellschrauben die Kosten nach unten gedreht werden. Da die Anbieter keine eigenen Busse und keine eigenen Busfahrer unterhielten, konnten sie ihre Fixkosten schon einmal deutlich senken. Busse als „Hardware“, als Fahrzeug werden vom Busreisenden quasi als erstes optisch wahrgenommen.
Noch bevor der Kunde in den Bus steigt, hat er den äußeren Eindruck des Fahrzeugs und leitet aus diesem Bild schon eine Erwartungshaltung ab. Alte Busse vermitteln beim Fernbusliniennutzer kein gutes Gefühl für den Start einer Reise. Diesen ersten Eindruck wieder zu revidieren, erfordert einen sehr großen Aufwand. Um bereits bei der Ansicht des Fahrzeugs keinen schlechten Eindruck entstehen zu lassen, haben alle Anbieter konsequent auf optische Maßnahmen gesetzt. Die eingesetzten Busse musste als Fernbusse des Anbieters die Marke präsentieren. Dies geschah in aller Regel durch ein einheitliches Design.

MeinFernbus hat zuerst die Farbe Grün als Marke etabliert, diese „Farbmarke“ wurde von Flixbus übernommen und „nur“ der Name in das international einprägsamere Flixbus geändert. Mit dieser Markenpolitik und den engmaschigen TÜV-Kontrollen lassen die Fahrzeuge wenig Spielraum um Kosten zu reduzieren. Es kann über Flottenverträge mit großen Kooperationspartnern der Einkauf und ggf. die Wartung der Fahrzeuge günstiger gestaltet werden. Aber alte oder optisch erkennbar minderwertige Busse kann sich in diesem harten Konkurrenzkampf kein Anbieter leisten. Bleibt für die Betreiber die Frage nach anderen Einsparpotentialen.

Ein immer wiederholtes Thema zur „Kosteneffizienz“ sind die Personalkosten. Allerdings hat der massive Anstieg an Busleistungen auch einen enormen Nachfrageschub nach Busfahrern gebracht. Der Arbeitsmarkt für Busfahrer ist gegenwärtig ein Arbeitnehmermarkt. Busfahrer werden gesucht und der Fernbuslinienmarkt konkurriert mit dem PNV um Busfahrer. Trotzdem hat sich der Stundenlohn der Busfahrer in dieser Zeit nicht wesentlich verbessert. Die wesentlichen Einkommenselemente liegen nicht in einem auskömmlichen Stundenlohn, sondern in der Menge der geleisteten Arbeitsstunden und den steuerfreien Zusatzzahlungen an die Fahrer. Gleichzeitig hat sich der Druck auf die Fahrer erhöht. Die Kunden werden anspruchsvoller und die Fahrer bekommen immer mehr Zusatzaufgaben übertragen.

Busfahrer übernahmen neben ihrer Haupttätigkeit, dem sicheren und zuverlässigen Transport der Reisenden, noch weitere Tätigkeiten. Beliebte Beispiele sind der Snackverkauf während der Fahrt, das Ein- und Auschecken der Reisenden, Ticketkontrollen, das Ein- und Ausladen von Gepäck sowie vor- und nachbereitende Tätigkeiten am und im Bus. Uns wurde häufig gemeldet, dass Busfahrer vor und nach der eigentlichen Lenktätigkeit noch den Bus innen und außen reinigen mussten. Die hierdurch eingesparten Personale reduzierten die Kosten und erhöhten die Rendite. Weniger gut ausgebildete Fahrer konnten mit niedrigeren Löhnen abgespeist werden.

Insgesamt führte der enorme Preisdruck dazu, dass die Anbieter den Druck auf die Busunternehmen zur Kostensenkung erhöhten und die Busunternehmen diesen Druck an ihre Fahrer weitergaben. Gravierend waren die Personaleinsätze über die gesetzlichen Arbeitszeitregelungen hinaus. Wir bekamen weiter Meldungen von Busfahrern die mit „fremden“ Fahrerkarten zum Betrug aufgefordert wurden.

Dies führte im Ergebnis dazu, dass bei Kontrollen durch die zuständigen Stellen (Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Polizei, Gewerbeaufsichtsämter, Zoll) teilweise 11 von 14 Bussen mit Einsatz im Fernbuslinienverkehr beanstandet wurden. Bei einer Kontrolle wurde sogar jeder zweite kontrollierte Fernbus beanstandet. Weitere Kontrollen brachten Beanstandungsquoten von 25 bis 30 Prozent. Diese von uns schon im Vorfeld beobachtete Beanstandungsquote wurde von der Branche immer wieder als „Einzelfälle“ abgetan und beschönigt.

Natürlich konnte von den Kontrollen nur ein Bruchteil der tatsächlich durchgeführten Fernbuslinienfahrten erfasst werden. Das enorme Wachstum der Fernbusfahrten hat die zuständigen Kontrollbehörden schlicht und ergreifend überfordert. Weder BAG noch Polizei oder Zoll oder Gewerbeaufsichtsämter konnten ihr Personal so schnell aufstocken, wie es nötig gewesen wäre.

Nach einem Bericht des BAG wurden im gesamten Jahr 2013 nur 89 Fernbusse kontrolliert. 2014 waren es nur 286 Fernbusse. Im Jahr 2015 wurden immerhin 1199 Fernbusse kontrolliert. Das zeigt immerhin die begrüßenswerte Tendenz dass die Kontrolldichte erhöht wurde (vgl. Bundesamt für Güterverkehr 2016).

Marktbeobachtung der BAG als Anlage

Allerdings darf man nicht vergessen, dass im Dezember 2015 in Deutschland täglich rund 1.500 Fernbusfahrten durchgeführt wurden. Das macht bei einer sehr vorsichtigen Schätzung eine Zahl von 10.000 Fernbusfahrten pro Woche und rund 520.000 Fahrten im Jahr. Wenn man jetzt noch einmal den Blick auf die 1199 Kontrollen im gesamten Jahr 2015 lenkt, kann man das Risiko, bei einem Verstoß entdeckt zu werden, als gering einschätzen. Rechnerisch kommt man auf eine Kontrollwahrscheinlichkeit von 0,0023 Prozent. Demnach wurden nur 2 von 1000 aller Fernbusfahrten kontrolliert. Und selbst bei dieser extrem geringen Kontrolldichte wurden 11 von 14 Fernbusfahrten beanstandet.

Auch im Evaluierungsbericht des BMVI wird der Anstieg der Beanstandungsquote bei Kontrollen durch das BAG von 22,47 Prozent im Jahr 2013 auf 31,61 Prozent im Jahr 2015 gezeigt. Selbst hier ist man der Meinung, dass dieser Anstieg „nicht hinnehmbar“ ist. Das BMVI verweist ungewöhnlich deutlich auf Wahrnehmungsstörung der Busbranche: „Bedenklich ist insbesondere, dass diese Entwicklung in der betroffenen Unternehmerschaft offensichtlich unzureichend aufgenommen wird.“ Trotz dieser Erkenntnis werden keine verstärkten Kontrollen angekündigt, sondern das Gewerbe wird aufgerufen, selbst strenger auf die Einhaltung der Vorschriften zu achten. Nach den Beschwichtigungen der Busbranche auf unsere Hinweise und die Pressemeldungen scheint unwahrscheinlich, dass es in der Branche ein Umdenken geben wird (Zitat des BDO: „Alles nur bedauerliche Einzelfälle, die aber nicht verallgemeinert werden dürfen!“).

Daraus folgern wir, dass der Kontrolldruck deutlich zu niedrig ist, um eine abschreckende Wirkung bei den Anbietern und Busunternehmen zu entfalten (vgl. Bundesregierung 2017).

Bericht des BMVI als Anlage

Einige ausgesuchte Pressemeldungen zu den Kontrollen im Anhang.

Tabelle 6: Auswertungen der Kontrollpraxis des BAG

	Personenverkehr			Fernbuslinienverkehr			Gelegenheitsverkehr		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Kontrollierte Fahrzeuge	2.678	2.745	4.108	89	286	1.199	2.589	2.459	2.909
Beanstandete Fahrzeuge	338	438	1.107	20	41	379	318	397	728
Beanstandungsquote	12,62%	15,96%	26,95%	22,47%	14,34%	31,61%	12,28%	16,14%	25,03%

(Quelle: Bundesregierung 2017: 24).

3.2.2. Einschätzung

Trotz prekärer Arbeitseinsätze konnten diese Billigstpreise für Fernbuslinienreisen nicht kostendeckend sein. Die Strategie dieser Dumpingpreise konnte nur darin liegen „den Markt zu bereinigen“ und möglichst viele Anbieter wieder vom Fernbuslinienmarkt zu verdrängen. Erst in einem konsolidierten Markt mit wenigen Anbietern konnten die Preise die Kostenschwelle überschreiten. Auch wenn viele Unternehmen einen oder mehrere vermeintlich finanzstarke Partner im Hintergrund hatten, konnte sich bis heute nur Flixbus wirklich am Markt behaupten.

Flixbus hat erst für 2017 eine „schwarze Null“ angekündigt und erreicht. Nach einem Bericht im „FernbusForum“ hat Flixbus für 2015 einen Verlust von 30 Millionen Euro kalkuliert und letztendlich erwirtschaftet. Stimmt diese Zahl, bedeutet das bei ca. 20 Millionen Fahrgästen einen Verlust von rund 1,50 Euro pro Fahrgast für das Unternehmen Flixbus (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz 2017).

Bericht „FernbusForum“ als Anlage

4. Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)

Mit dem Fernbusboom wurde eine neue Massenbewegung erzeugt, über deren Auswirkungen noch überhaupt keine Erfahrungen vorlagen. Durch den massenhaften Einsatz von Bussen wurden die vorhandenen Infrastrukturen an den wenigen existierenden zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) überfordert. Die schon existierenden ZOB zum Beispiel in Berlin, Frankfurt oder Hamburg kamen sehr schnell über ihre Kapazitätsgrenzen. In anderen Städten wurden die Fernbusse an „normalen“ Haltestellen eingetaktet und sorgten für Chaos. Diese Bespiele zeigen sehr deutlich, dass die Freigabe des Fernbuslinienmarktes nicht gut vorbereitet war. Die Infrastruktur war auf diesen Schritt überhaupt nicht vorbereitet.

4.1. Beispiel Frankfurt

Der zweigeteilte ZOB am Haupt- und am Südportal des Hauptbahnhofs liegt mitten in der Stadt. Damit ist er verkehrsgünstig gelegen und sehr gut an den bestehenden ÖPNV und SPFV angebunden. Fernbusreisende können mit dem ÖPNV und dem SPFV an- und abreisen und mitten in der Stadt in den Fernbus einsteigen. Frankfurt war schon lange vor der Freigabe des Fernbusmarktes ein wichtiger Knotenpunkt für Fernbusse von und nach Berlin und in das europäische Ausland, vor allem in die Balkanländer.

Zu dieser Zeit bedienten etwa 3 – 4 Fernbusunternehmen mit einigen wenigen Linien den Frankfurter Hauptbahnhof. Hierfür war die Infrastruktur vorhanden und gut ausgelastet. An den zwei Bussteigen vor dem Hauptportal und den vier Haltepunkten am Südportal herrschte reger Verkehr ohne chaotisch zu sein.

Mit der Freigabe des Fernbuslinienmarktes und den sehr vielen zusätzlichen Linien und Anbietern änderte sich dies schlagartig. Der bestehende ZOB konnte nur noch ganz wenige Anbieter mit ihren zusätzlichen Linien aufnehmen. Es entstand rund um einen großen Parkplatz am Südportal ein nur schwierig zu ordnender „provisorischer Zusatz ZOB“. Das Verkehrsaufkommen war sehr hoch, gleichzeitig war die Zu- und Abfahrt der vielen zusätzlichen Busse problematisch.

Große Busse im Frankfurter innerstädtisch sehr engen und sehr hoch belasteten Verkehrsraum sorgten für enorme Behinderungen. Am Südprotal des Frankfurter Hauptbahnhofs trafen zusätzlich noch Straßenbahnlinien zusammen mit innerstädtischen Linienbussen, Individualverkehr und die Schienengebundenen Verkehre der Bahn auf die Fernbusse. Südwestlich des Hauptbahnhofs liegt hier eines der Frankfurter Straßenbahndepots. Eine bildgewaltige Szene kam eines Tages zustande, als Fernbusse, Linienbus und Individualverkehr mit einem Rettungswagen zusammenkamen.

Situation in Frankfurt (Bildquelle: mobifair)

4.2. Beispiele Köln und Stuttgart

In Köln und Stuttgart lag der erste Anlaufpunkt für Busse im Fernbuslinienverkehr in der Innenstadt in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Auch hier kam es zu erheblichen Verkehrsbehinderungen durch die enorme Zunahme der Fernbusfahrten.

In der Folge wurde der zentrale Fernbushalt aus der Innenstadt ausgelagert. Sowohl Köln als auch Stuttgart haben ihre ZOB in die Nähe der Flughäfen verlegt. Sowohl der Flughafen Köln/Bonn als auch der Flughafen Stuttgart liegen außerhalb der Stadt. Beide Flughäfen sind mit ÖPNV und Autobahn gut angebunden. Allerdings sind auch beide Flughäfen und damit die dort angesiedelten ZOB für die Reisenden nicht mehr so gut zu erreichen wie die Vorgängerstandorte, direkt in der Innenstadt neben dem jeweiligen Hauptbahnhof.

In diesem Kontext lassen sich die divergierenden Interessen der Beteiligten schön gegenüberstellen. Die Unternehmen im Fernbuslinienverkehr favorisieren einen funktionalen und gut vernetzten Haltepunkt, möglichst direkt anfahrbar für die Busse und möglichst in Autobahnnähe. Gleichzeitig sollte der Hauptbahnhof direkt daneben liegen, damit die Kunden vom ÖPNV, SPNV und SPFV direkt umsteigen können. Der ZOB sollte auch über eine ansprechende Infrastruktur zum Einkaufen verfügen, so wie in Frankfurt, wo sich die Infrastruktur und Anbindung an ÖPNV, SPNV und SPFV am und im Hauptbahnhof befindet. Das Problem bei dieser innerstädtischen Lage ist dann die An- und Abfahrt der Busse. Die Busse müssen in Frankfurt von den Autobahnen kommend einmal durch die halbe Stadt fahren, um den ZOB zu erreichen. Das erhöht das innerstädtische Verkehrsaufkommen enorm.

Vielerorts sind auch die Stadtviertel um die Bahnhöfe so gewachsen, dass Busse schon aufgrund ihrer Größe für Behinderungen sorgen. Dafür ist der ZOB in Frankfurt immer noch kostenfrei zu nutzen. In Köln/Bonn und Stuttgart wird für die Anfahrt durch Fernbusse eine Gebühr erhoben, ebenso am ZOB in Berlin, Nürnberg, München und Dortmund (um nur einige Beispiel zu nennen). Die Preise für die Nutzung der ZOB variieren. Die Grundpreise bewegen sich je Anfahrt und bis einer Stunde Aufenthalt zwischen acht und zehn Euro. Dazu gibt es verschiedene Aufschlagmodelle für Premiumzeiten, längere Haltezeiten, unangemeldete Fahrten und Parkplätze. Es lässt sich auch heute, vier Jahre nach der Liberalisierung, noch sehr deutlich erkennen, dass die Infrastruktur an vielen Orten immer noch nicht den Anforderungen der Fernbusse gewachsen ist. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die schwierige finanzielle Situation der Kommunen. Für den Bau eines ZOB liegt die organisatorische und finanzielle Hoheit bei den verantwortlichen Kommunen. Die Kommunen klagen seit Jahren über eine zunehmende Kostenlast bei gleichzeitig sinkenden Einnahmen. Wie schon oben dargestellt, birgt ein ZOB eine besondere Herausforderung für den Standort.

Gewünscht wird eine zentrale innerstädtische Lage mit guter Verkehrsanbindung an ÖPNV, SPNV und SPFV. Gleichzeitig soll eine schnelle und einfache Erreichbarkeit von den Autobahnen aus für die Fernbusse gegeben sein. Der Platz muss auch so gewählt sein, dass ein weiteres Wachstum möglich ist und die Anwohner und Anlieger nicht über Gebühr belastet und belästigt werden. Solche Flächen sind natürlich auch bei finanzstarken Investoren für Hotel-, Wohn- oder Bürogebäude sehr begehrt. Im selben Atemzug beklagen Fernbusunternehmen sich über „hohe“ Kosten für die Nutzung der ZOB, zu kleine Flächen und mangelnde Parkmöglichkeiten für die Busse. Gänzlich werden sich diese widerstreitenden Interessen wohl nie auflösen lassen. Ein erster Schritt müsste aber eine Nutzerfinanzierung der ZOB sein, um den Kommunen überhaupt eine Gestaltungsmöglichkeit zu eröffnen. Mit einer Nutzerfinanzierung könnten kommunale Zweckgesellschaften in diesem Bereich aktiv werden.

5. Kundenbewegung Schiene – Bus

(Im Anhang befinden sich zwei ausgewählte Meldungen)

Eines der Argumente für die Liberalisierung des Fernbusmarktes war die Hypothese, den Individualverkehr zu reduzieren, indem Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den Fernbus bewegt würden. Tatsächlich hat sich zwar das gesamte Reiseaufkommen erhöht, das heißt, dass die Anzahl der Busse und Busfahrten deutlich zunahm, aber die Anzahl der Pkw und Pkw-Fahrten sich nicht reduzierte. Bereits in einer Umfrage der Hochschule Nürnberg aus dem Jahr 2013 wurde deutlich prognostiziert, dass der Fernbus keine Alternative zum Pkw ist.

In einer im November 2017 erschienen Studie mit dem Titel „Pricing Lab 2017“ kommen die Studienmacher zum selben Ergebnis. Demnach sind Fernbusfahrten keine Substitution von Pkw-Fahrten. Vielmehr sind die Nutzer von Fernbussen zu ca. 75 Prozent auch Nutzer der Bahnen.

Dies ist auffallend, wenn man berücksichtigt, dass der Anteil der Bahnnutzer nur 30 Prozent an der Gesamtbevölkerung beträgt. Demnach stellen 30 Prozent der Gesamtbevölkerung 75 Prozent der Fernbusreisenden. Die anderen 25 Prozent der Fernbusliniennutzer sind demnach entweder wirklich Umsteiger vom Pkw oder sie entstammen der Gruppe, die vor dem Fernbus überhaupt keine Reisen gemacht hat.
Tatsächlich zeigen auch Meldungen aus den ÖPNV betreibenden Bahnunternehmen, die nicht der DB angehören eine Fahrgastwanderung hin zum Fernbus. So meldet zum Beispiel die Bahngesellschaft Agilis in einem Schreiben an Politiker in der Region Regensburg vom 05.08.2016 Probleme mit der Fernbuslinienkonkurrenz. Agilis spricht vom „Rosinen picken“ der Fernlinienbusse und einer „Kannibalisierung“ durch die Fernbusse. Agilis berichtet für 2015 von einem Fahrgastrückgang von 4,3 Prozent und einem erwarteten Fahrgastrückgang für 2016 von weiteren 5,4 Prozent. Damit sah Agilis einen wirtschaftlichen Betrieb der ÖPNV Leistungen bis ins Jahr 2022 als kaum noch möglich an und prognostizierte einen Verlust von bis 36,7 Millionen Euro (Wolf 2016).

Dieser Kritik schlossen sich auch andere Bahnunternehmen an. So meldete sich die Transdev Gruppe bereits im März 2016 bei den Aufgabenträgern und stellt Nachforderungen zu den bestehenden ÖPNV-Verträgen gegenüber den Aufgabenträgern in Aussicht. In derselben Meldung berichtet die BAG-SPNV davon, dass 12 Prozent der Fernbusliniennutzer zuvor den SPNV genutzt hätten. Demnach hat der Fernbus dem SPNV im Jahr 2015 knapp 2,4 Millionen Nutzer abgenommen (NaNaBrief 2016).

6. Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes

Trotz aller Erkenntnisse und kritischen Berichte konnte die Politik nicht dazu bewegt werden die Evaluierung des PBefG in Bezug auf den Fernbusbereich vorzuverlegen. Es konnte auch keine vorgezogene Berichterstellung durch das BMVI bzw. das BAG erreicht werden.

Der in der Novelle des PBefG genannte Termin für die Vorlage des Berichts des BMVI als Grundlage der Evaluierung stand für Ende Januar 2017 fest. Alle Versuche bereits vor diesem Zeitpunkt eine Evaluierung zu starten, scheiterten an den politischen Rahmenbedingungen.

Im Vorfeld der Bundestagswahl am 24.09.2017 waren keine politischen Zugeständnisse zu dieser Frage mehr zu erreichen. Ab Frühjahr 2016 begann der „Vorwahlkampf“, im Sommer 2016 startete der Wahlkampf. Eine politische Auseinandersetzung zum Thema Fernbuslinienverkehr auf sachlich fundierter Ebene wurde von den Koalitionspartnern nicht mehr geführt. Es ist auch nicht gelungen, den Fernbus und diese Novelle des PBefG als Wahlkampfthema zu etablieren.

Neben der anstehenden Novelle des PBefG zum Thema Fernbuslinienverkehr stand 2017 eine weitere Gesetzesänderung des PBefG zum Thema Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im ÖPNV an. Hier ging es darum, den Betriebsübergang für den SPNV möglichst verbindlich zu regeln.

Damit wechselte der Schwerpunkt des Projekts in die Vorbereitung der Evaluierung.

Mit Schreiben vom 28.01.2016 hat das BMVI einige Organisationen und Verbände angeschrieben und um die Beantwortung eines 20 Fragen umfassenden Katalogs zur Evaluierung der PBefG Novelle von 2012 gebeten. Wie bereits im Novellierungsverfahren 2012 hatten die verschiedenen Interessenvertretungen die Möglichkeit, sich im Vorfeld der Gesetzgebung zu dem Verfahren zu äußern. Hier konnten wir unsere Ergebnisse und unsere Expertise in der Zuarbeit für die Gewerkschaft EVG einfließen lassen.

Stellungnahme von EVG und ver.di als Anlage

mobifair hat mit Berücksichtigung der Stellungnahmen von den Gewerkschaften EVG und ver.di auch eine eigene Stellungnahme abgegeben. Bei unserer Stellungnahme haben wir uns auf die von mobifair erarbeiteten und für mobifair relevanten Themenfelder konzentriert.

Stellungnahme von mobifair als Anlage

7. Eigene Bewertung und Forderungen

Die bereits bei der Novellierung des PBefG erhobenen Forderungen der Sozialpartner (Kap. 1.2. dieses Berichts) haben weiter Bestand.

Die Anzahl der **Kontrollen** muss dringend erhöht werden. Die **Sanktionen** müssen in einen angemessen Verhältnis stehen und abschreckend wirken. Vor allem sind die Anbieter als Konzessionsinhaber in die Sanktionen einzubeziehen.

Für die Umsetzung der Kontrollen bedarf es insbesondere einer Erhöhung des Personals beim Bundesamt Güterkraftverkehr, BAG. Diese Behörde sollte ein eigenes Ressort „Buskontrollen“ erhalten. Die Kosten hierfür sind mit Konzessionsgebühren, einer Sozialmaut für Busse und durch höhere Strafmaße bei Verstößen auszugleichen.

Subunternehmen, die im Auftrag Fernbuslinien betreiben, müssen im Rahmen einer **Präqualifizierung** ein besonderes Sozialzertifikat vorweisen. Dieses Zertifikat beinhaltet die Qualifizierung für Busfahrer im Fernbuslinienverkehr, repräsentative Lohn- und Sozialstandards und den Nachweis direkter Beschäftigungsverhältnisse. Ebenso eine besondere und regelmäßige Nachweispflicht zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Der Busfahrer im Fernbuslinienverkehr muss eine besondere **Qualifizierung** nachweisen. Dabei stellt der Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ mit einem Zusatzmodul „Fernbuslinienverkehr“ eine Mindestvoraussetzung dar.

In größeren **Busbahnhöfen** sind Ruheräumen für Busfahrer einzurichten. Die Anbieter im Fernbuslinienverkehr müssen sicherstellen, dass an größeren Busbahnhöfen oder an Busbahnhöfen mit hoher Kundenbeanspruchung Personal zum Ein-, Aussteig- und Umsteigevorgang bereitgestellt wird. Die Kosten hierfür sind über eine Sozialmaut auszugleichen.

Um die Verantwortung der Leistungsabwicklung stärker an den Anbieter zu binden, ist eine sogenannte **Generalhaftung** einzuführen. Der Anbieter bleibt verantwortlich und kann diese Verantwortung nicht mehr alleine den Buspartnern/Subunternehmern übertragen. Diese Haftung muss sicherstellen, dass der Anbieter ausreichend Vorsorge getroffen hat, dass die Leistungen in der geforderten Sicherheit nach den Regeln und Gesetzen ausgeführt werden

Als eines der wesentlichen Ergebnisse lässt sich festhalten, dass der Markt immer noch im Wandel ist. Auch wenn Flixbus als Monopolist den Markt gegenwärtig beherrscht, braucht der Markt im Fernbuslinienverkehr einen besonderen Fokus bzw. Monitoring. Dies vor allem um einen **fairen Wettbewerb** unter den Verkehrsträgern sicherzustellen. Das gilt insbesondere auch für den grenzüberschreitenden Verkehr und für den Einsatz von Personal durch eine Personalüberlassung.

Frankfurt am Main, 11. April 2018

In Projektverantwortung - Vorstand mobifair e.V.

Helmut Diener

Heinz Fuhrmann

8. Quellenverzeichnis

Bundesamt für Güterverkehr (2016): Marktbeobachtung. Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016, URL: https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2016.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 08.01.2018).

Bundesministerium für Justiz und für Verbraucherschutz (2017): Bundesanzeiger. FlixMobilityGmbH. Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2015, eBAnz. vom 04.04.2017, URL: https://www.bundesanzeiger.de/ebanzwww/wexsservlet (Zugriff: 08.01.2018).

Bundesregierung (2017): Unterrichtung durch die Bundesregierung. Bericht nach § 66 des Personenbeförderungsgesetzes, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/111/1811160.pdf (Zugriff: 08.01.2018).

Flixbus (2017): Über Flixbus, URL: https://www.flixbus.de/unternehmen/ueber-flixbus (Zugriff: 08.01.2018)

Herbestreith, Axel (2017): Flixbus – Das Geschäftsmodell des Fernbusgiganten im Detail, URL: https://ebusiness2020.wordpress.com/2017/05/10/flixbus-das-geschaeftsmodell-des-fernbusgiganten-im-detail/ (Zugriff: 08.01.2018).

NaNaBrief (2016): Fernbus-Ausgleich – Agilis droht BEG und Politik mit Ausstieg, URL: http://www.busundbahn.de/nachrichten/unternehmen-maerkte/single-view/news/fernbus-ausgleich-agilis-droht-beg-und-politik-mit-ausstieg.html (Zugriff: 08.01.2018).

Wolf, Jana (2016): Agilis sieht sein Geschäft bedroht, URL: http://www.mittelbayerische.de/bayern-nachrichten/agilis-sieht-sein-geschaeft-bedroht-21705-art1429444.html (Zugriff: 08.01.2018).

II. Anhang

Zu Kapitel 3.2.1.: Kontrollen und Verstöße

Fast jeder vierte Fernbusfahrer sitzt zu lange am Steuer 17.03.2016

Die Bundesregierung möchte mit den Länder über Verstöße bei den Lenk- und Ruhezeiten der Fernbusfahrer sprechen.

Angesichts steigender Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten bei Fernbusfahrern will die Bundesregierung mit den Ländern über mögliche Ursachen sprechen. Man werde prüfen, ob diese „negative Entwicklung" auch bei Kontrollen von Gewerbeaufsichtsämtern und der Polizei aufgetreten sei und wie dem entgegengetreten werden könne, heißt es in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Grünen. Darin beruft sich die Regierung auf einen Sonderbericht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), demzufolge im Jahr 2014 254 deutsche Busse kontrolliert wurden, deren Fahrer in 60 Fällen gegen die Lenk- und Ruhezeiten verstießen. Im ersten Halbjahr 2015 wurden demnach bei 217 Buskontrollen 53 Verbote festgestellt. Danach sitzt fast jeder vierte Fernbusfahrer zu lange am Steuer.

Der Grünen-Verkehrsexperte Matthias Gastel sagte, Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten seien kein Kavaliersdelikt, müssten vielmehr strenger geahndet werden. „Der Preisdruck im Fernbusgeschäft wird immer wieder auf dem Rücken der Busfahrer ausgetragen." Die Regierung widerspricht der Interpretation des BAG-Berichts, der Fahrermangel führe zu einer Zunahme der Verstöße. „Ein ursächlicher Zusammenhang mit der höheren Beanstandungsquote im Jahr 2015 ist daher nicht wahrscheinlich." (jšk)

BUNDESLANDÜBERGREIFENDE FERNBUS-KONTROLLAKTION 13.09.2016

KARLSRUHE: Kontrolle ausländischer Fernbusse Von: Sebastian Glinski

Am Sonntag, 11. September, fand bei Karlsruhe zwischen 10 und 16 Uhr eine Kontrolle von Reisebussen im Fernlinienverkehr statt.

Dabei kontrollierten 64 Beamte der Landespolizei aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern, sowie der Bundespolizei und des Zolls 14 Reisebusse, die im europäischen Ausland zugelassen waren (Bosnien-Herzegowina: 1, Estland: 1, Italien: 2, Kroatien: 2, Polen: 1, Serbien: 1, Slowakei: 1, Slowenien: 1, Spanien: 1, Tschechien: 2 und Ungarn: 1). Relevante Fernreisebusse seien von Motorradpolizisten auf den Autobahnen A 5 und A 8 sowie am Busbahnhof Karlsruhe festgestellt und zum Kontrollort bei der Autobahnmeisterei Karlsruhe gelotst worden. Nur bei drei Bussen habe es nichts zu beanstanden gegeben, allerdings hätten zwölf weiterfahren dürfen und nur zwei hätten aufgrund erheblicher Mängel an Bremsen, Federung und Rahmen stillgelegt werden müssen. Bei den Fahrern habe es mehr zu beanstanden gegeben. Zwölf Busfahrer seien angezeigt worden wegen Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten. Nahezu jeder Bus sei mit zwei Fahrern besetzt gewesen. Der größte Verstoß sei bei zwei Fahrerpaaren festgestellt worden, die über 33 Stunden am Steuer gewesen seien. Man habe über 6000 Euro Sicherheitsleistungen erhoben.

Auch die Überprüfung von 326 Personen und 198 Gepäckstücken förderte Einiges zutage. Über drei Kilogramm Haschisch, mehr als ein Kilogramm Amphetamin, 40 Gramm Marihuana und 520 Zigaretten seien beschlagnahmt worden. Drei Männer seien mit gefälschten somalischen, spanischen und gambischen Papieren illegal aus Italien nach Deutschland eingereist.

BUSKONTROLLE AM DARMSTÄDTER KREUZ 09.05.2017

Von: Peter Gebauer

POLIZEI: Massive Verstöße

Ende vergangener Woche hat die Polizei rund um das Darmstädter Kreuz insgesamt sechs Omnibusse kontrolliert, die im nationalen und internationalen Fernlinienverkehr auf den Autobahnen unterwegs waren.

Fernbuskontrolle am Darmstädter Kreuz (Foto: Polizeipräsidium Südhessen)

Die kontrollierten Busse mussten von den Ordnungshütern allesamt beanstandet werden, teils mit gravierenden Mängeln. Die Beamten behielten Sicherheitsleistungen in Höhe von rund 8600 Euro ein.

Bei einem Omnibus aus dem Kosovo wurden Verstöße gegen **Sozialvorschriften** festgestellt. Die Fahrer hielten ihre erforderlichen Ruhezeiten nicht ein, es wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt und ebenso ein **Verstoß gegen das Personenbeförderungsgesetz**. Hierzu wurde zur Sicherstellung des Verfahrens insgesamt ein Betrag von über 2000 Euro fällig.

Vermehrte Buskontrollen in Brandenburg 17.07.2015

Der bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer weist auf Medienberichte hin, nach denen die Polizei in Brandenburg mit Schwerpunktkontrollen in der nächsten Woche Reisebusse und Lkw auf Autobahnen und Landstraßen überprüfen will.

Dazu würden im gesamten Land täglich wechselnde Kontrollpunkte eingerichtet, sagte ein Sprecher der Polizei. Bei den Reisebussen geht es insbesondere um technische Überprüfungen und die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer. Die Sicherung der Ladung überprüfen die Beamten bei den Lastwagen.

Der bdo macht außerdem auf eine vergangene Kontrolle in Hannover aufmerksam. Beamte des Zentralen Verkehrsdienstes Hannover hatten im Juli 20 Busse des Fernlinienverkehrs am ZOB kontrolliert und dabei mehrere Verstöße registriert. 14 Busse kamen aus Deutschland und jeweils einer aus Bosnien, Ukraine, Estland, Litauen, Mazedonien und Rumänien. Sechs der Omnibusse waren auf einer internationalen Linie und die anderen 14 als innerdeutsche Fernbusse unterwegs. Insgesamt 34 Verstöße gegen die Vorschriften zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Reisebusse stellten die Beamten fest - alle, so die Polizeidirektion Hannover, bei den Fahrern des innerdeutschen Linienverkehrs. Von den 14 deutschen Fernbussen wurden zwei ohne die erforderlichen Fahrerkarte betrieben, in einem Fall war eine Nichteinhaltung der täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit festzustellen. In 21 Fällen fehlten die erforderlichen Arbeitszeitnachweise komplett. (ah)

Zu Kapitel 5. Kundenbewegung Schiene – Bus

Umfrage: Verhaltene Resonanz auf Fernbusse

09.01.2013

Laut einer Umfrage zieht etwa ein Fünftel der Befragten eine Fahrt mit einem innerdeutschen Fernbus zwar in Erwägung, aber nur vier Prozent geben an, dass sie auch tatsächlich mit dem Bus fahren würden.

„Die neuen Fernbuslinien sind nur etwas für preissensible Kunden und garantiert keine Alternative zum PKW", so Prof. Dr. Orhan Kocagöz von der FOM Hochschule in Nürnberg, der die Umfrage zusammen mit dem FOM KompetenzCentrum für Empirie und Statistik (KCS) durchführte. Gegen den Bus und für den Pkw sprächen laut Umfrage Komfort (22,5 Prozent), Schnelligkeit (22,2 Prozent) und Flexibilität (19,3 Prozent). Der Preis spielt eine untergeordnete Rolle. Nur rund zehn Prozent der Befragten geben an, dass der Preis für sie ein wichtiges Kriterium sei. Bei einer überraschend am nächsten Tag anstehenden Fahrt über 500 Kilometer würden sich 40 Prozent für Bahn oder Flugzeug entscheiden, auf den Reisebus entfallen nur 14 Prozent.

Mehr Auswirkung haben die neuen Angebote im Fernbusmarkt nach Meinung von Prof. Kocagöz auf die Mitfahrzentralen. „Es wird einige Preisbewusste geben, die den unbekannten Pkw-Fahrer gegen den Reisebus eintauschen", so der Professor für Entrepreneurship und Corporate Management. Obwohl es schon einige Fernbusangebote in der Großstädten gebe, sei die Option allerdings noch nicht in den Köpfen der Menschen angekommen. (akp)

Copyright © 2013 omnibusrevue.de
(Foto: dapd/Jens-Ulrich Koch)

| Gesundheit | Mobilität | Bildung |

iGES

FahrtenFuchs.de
Clever unterwegs

Presseinformation

Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen

Studie untersucht erstmals anbieterübergreifend Fernbusnutzer – Busreisende wünschen sich komfortablere Busbahnhöfe und mehr WLAN-Nutzung im Bus

Berlin, 17. April 2014 (IGES Institut) – Vor allem für frühere Bahnkunden sind Fernbusse eine neue und attraktive Reiseoption. Mit 44 Prozent machen sie den größten Anteil der neuen Fernbuskunden aus, gefolgt von Autoumsteigern, der mit 38 Prozent zweitgrößten Gruppe der Fernbusnutzer. Das geht aus einer unabhängigen Befragung des IGES Instituts in Kooperation mit dem Vergleichs- und Buchungsportal für Fernbuslinien FahrtenFuchs (www.fahrtenfuchs.de) hervor, bei der 798 Menschen persönlich oder online interviewt wurden.

Erstmals liegen damit anbieterübergreifende Daten vor, welche Kunden zu dem seit gut einem Jahr andauernden Wachstum des Fernbusmarktes beitragen. Danach sind 30 Prozent der Fernbuskunden nicht mehr in Fernzügen wie ICE oder IC sowie 14 Prozent nicht mehr in Nahverkehrszügen der DB AG und deren Wettbewerbern unterwegs. „Vor allem die günstigen Ticketpreise, die Anbindung auch kleinerer und mittelgroßer Städte sowie die Vielzahl umsteigefreier Verbindungen sind die Gründe, warum Bahnkunden in Fernbusse wechseln", sagt Christoph Gipp, Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut.

Mitfahrzentralen verlieren Kunden

Allerdings sei dabei immer noch ein Blick auf den Gesamtmarkt wichtig, so Gipp. Angaben des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer zufolge waren 2013 bis zu neun Millionen Menschen in Fernbussen unterwegs. Rund 130 Millionen Menschen nutzen hingegen jährlich den Eisenbahnfernverkehr. Fernbusse sorgen zudem für mehr Mobilität: Zehn Prozent sind Neukunden, die zuvor nicht gereist wären.

Von den 38 Prozent ehemaligen Autofahrern hat jeder vierte den eigenen Wagen stehen gelassen. Zudem ist jeder fünfte Nutzer einer kostenpflichtigen Mitfahrgelegenheit im Pkw auf den Fernbus umgestiegen. Konkurrenz zum Flugzeug ist der Fernbus jedoch weniger. Nur vier Prozent der Busreisenden fliegen nicht mehr.

Qualität der Haltestellen bleibt größte Herausforderung der Branche

63 Prozent der Befragten gaben als Reiseanlass private Gründe an. Weitere 20 Prozent nutzen den Fernbus für Freizeit- und Urlaubsaktivitäten. Und ihnen gefällt die neue Reisemöglichkeit: 85 Prozent der Kunden sind zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Fernbus. Sie wünschen sich jedoch vor allem besser ausgestattete Haltestellen und funktionierende WLAN-Angebote im Bus.

Pressekontakt:

Gisela Angerer
Leiterin Kommunikation

T +49 30 230 809 341
presse@iges.de

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

IGES Institut. Ein Unternehmen der IGES Gruppe.

KLAGE ÜBER BENACHTEILIGUNG

25.09.2016

Von: Thomas Burgert

BOB: Verluste durch Fernbusse

Die Bayerische Oberlandbahn (BOB) beschwert sich über eine Benachteiligung durch Bund und Deutsche Bahn und sie beklagt Verluste durch Fernbusse.

BOB-Geschäftsführer Bernd Rosenbusch klagt über Einbußen durch Fernbusse.

Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) hat in einem Gespräch mit dem *Oberbayerischen Volksblatt* eine stärkere Berücksichtigung des Nahverkehrs im Bundesverkehrswegeplan gefordert. Der Bund pumpe Milliarden Euro in Projekte wie Stuttgart 21 oder Neubaustrecken wie München--Berlin. Stattdessen müsse der **Nahverkehr stärker ins Blickfeld rücken**, verlangte Rosenbusch.

Von der Deutschen Bahn fühlt sich die Bayerische Regiobahn (BRB), die zum BOB-Konzern gehört, benachteiligt und führt deshalb einen Prozess vor dem Landgericht Frankfurt gegen die Bahntochter DB Netz. Wenn es eng wird, würden BOB- und Meridianzüge von der DB Netz zu oft aufs Wartegleis geschoben, klagt Rosenbusch im *Oberbayerischen Volksblatt* und fügt hinzu: »Wer pünktlich abfährt, muss pünktlich ankommen.« **Es müsse das Prinzip »voll vor leer« gelten** und ein voll besetzter Regionalzug dürfe nicht »von einem verspäteten, halbleeren IC aus Klagenfurt zur Seite gestellt werden«.

Kritik gibt es seitens der Regionalbahn gegenüber den Fernbussen. Auf **1,8 bis zwei Millionen Euro im Jahr** belaufen sich laut BOB-Geschäftsführer Bernd Rosenbusch die **Einbußen, die auf Fernbus-Fahrten** auf den Strecken München--Salzburg und --Kufstein zurückgehen. Er fordert daher unter anderem, dass die Mindest-Haltestellen-Abstände für Fernbusse von derzeit 50 auf mindestens 100 Kilometer heraufgesetzt werden. Zudem hält Rosenbusch eine Maut für Fernbusse »für gerecht«.

Kategorie: Betrieb, Fernbus

Zu Kapitel 6. Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes

29.04.2016

Stellungnahme

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zu den Fragen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Evaluierung der Novelle des

Personenbeförderungsgesetzes

vom Dezember 2012

(Stand 29. April 2016)

Vorstandsbereich Vorsitzender
Reinhardtstraße 23, 10117 Berlin
Tel.: +49 (030) 42 43 90 - 81 www.evg-online.org

2

Evaluierung des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

Vorbemerkung:

„Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde das Personenbeförderungsgesetz umfangreich geändert. …

Nach § 66 Personenbeförderungsgesetz hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag zu berichten, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I. S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen.“[1]

Mit der Aufnahme einer solchen Evaluierungsklausel in das PBefG wurde eine Forderung berücksichtigt, die die EVG in ihrer Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 29. Februar 2012 erhoben hatte. Wir halten eine erneute Novellierung des PBefG für dringend erforderlich. Es sollte dann wiederum eine Evaluierung erfolgen, über die spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Novellierung zu berichten ist.

Die vor der Verabschiedung der PBefG-Novelle durch die EVG und andere Organisationen vorgebrachten Bedenken gegen wesentliche Regelungen der Gesetzesänderung haben sich leider voll und ganz bestätigt. Sowohl der weitgehende und größtenteils voraussetzungslose Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre gemäß § 13 (2a) PBefG als auch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs, welchem gegenüber dem übrigen Linienverkehr mit Bus und Bahn umfangreiche Privilegien eingeräumt werden, behindern eine ökologisch sinnvolle und volkswirtschaftlich effiziente Gestaltung der Daseinsvorsorge im Öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene. Beide Komponenten der Neuregelung von 2012 führen zu Zusatzbelastungen der öffentlichen Haushalte. Weder die Ausgestaltung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre noch die Fernbusliberalisierung sind europarechtlich geboten.

Die Novellierung hat zu einer Zunahme von Lohn- und Sozialdumping im Öffentlichen Personenverkehr zu Lasten gesicherter Arbeitsverhältnisse geführt. Ohne Änderungen der gesetzlichen Regelungen und insbesondere einer substantiellen Ausweitung der Kontrollen wird sich dieser Trend noch verstärken.

Dabei geht es nicht nur um „schwarze Schafe“: Lohn- und Sozialdumping, Manipulationen bei Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sowie Verstöße gegen Sozial-, Sicherheits-

[1] Aus dem Anschreiben des BMVI vom 28.01.2016

3

und Hygienevorschriften sind kennzeichnend für das Geschäftsmodell „Fernbus in Deutschland“.

Mit Schreiben vom 28. Januar 2016 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einige von ihm ausgewählte Organisationen angeschrieben und um die Beantwortung eines 20 Fragen umfassenden Fragenkataloges zur Evaluierung der PBefG-Novelle von 2012 gebeten.

Die PBefG-Novelle berührt in erheblichem Maße die Interessen der Mitglieder der EVG, die bei den Eisenbahnen oder im Busverkehr beschäftigt sind. Die aufgrund der Neufassung des PBefG eingetretenen Entwicklungen gefährden darüber hinaus wichtige Ziele der Verkehrspolitik, insbesondere

- umfassende Daseinsvorsorge durch ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot;
- Aufbau eines attraktiven öffentlichen Personenverkehrssystems, das eine deutliche Erhöhung des Verkehrsleistungsanteils von Bahn und Bus ermöglicht, um so bis zum Jahre 2030 wesentliche Verringerungen der CO_2-Emissionen des Verkehrs zu erreichen;
- Energie- und CO_2-Effizienz im Personenverkehr.

Die EVG nimmt daher Stellung zu den verkehrspolitischen Auswirkungen der Neuregelungen im PBefG und bezieht dabei soweit inhaltlich sinnvoll die vom BMVI formulierten Fragen mit ein.

4

Zusammenfassung

(1) Weder der Vorrang eigenwirtschaftlicher Leistungen noch das konkrete Verfahren für ihre Genehmigung haben sich bewährt. Es hat sich gezeigt, dass das heutige PBefG keinen ausreichenden Schutz für die Umsetzung von Nahverkehrsplänen, gegen die Aufteilung einheitlicher Liniennetze und für bestehende hochwertige Verkehrsbedienung bietet.
Die EVG fordert daher:

- Konzessionen für eigenwirtschaftliche Linien dürfen nur vergeben werden, wenn sie mit dem Nahverkehrsplan nach § 8 (3) PBefG in Einklang stehen.
- Die gemeinsame Vergabe eines einheitlichen Netzes oder Linienbündels muss unbedingten Vorrang vor der Konzessionserteilung für den eigenwirtschaftlichen Betrieb einzelner Linien haben.
- Entscheidet sich der Aufgabenträger dafür, Leistungen selbst zu erbringen, muss die interne Vergabe grundsätzlich Vorrang vor eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehren anderer Betreiber haben. § 13 (2a) PBefG ist entsprechend zu ändern.

(2) Die derzeitige Rechtslage ermöglicht das Unterlaufen von Lohn- und Sozialstandards, da für eigenwirtschaftliche Konzessionen bislang keine Vorgaben hinsichtlich Tariftreue und Personalüberleitung bestehen.
Die EVG fordert daher:

- In Bezug auf Tariftreue, Personalübergang beim Wechsel des Betreibers und bezüglich weiterer im Vergaberecht des Landes oder des Bundes vorgesehener Schutzvorschriften müssen die Betreiber eigenwirtschaftlicher Verkehre zur Einhaltung der gleichen Bedingungen verpflichtet werden wie die Betreiber von Linien oder Netzen, die als öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden. Dies ist im PBefG oder durch eine Ergänzung des GWB festzulegen.
- Die gleichen Festlegungen müssen auch für Nachunternehmen beim Betrieb eigenwirtschaftlicher Linien gelten.

(3) Die Ausschreibungspraxis im ÖPNV führt zu häufigen Betreiberwechseln. Das bedeutet, dass die Beschäftigten, insbesondere der Busunternehmen, alle paar Jahre von Arbeitsplatzverlust, Einkommensverlust und Umzug bedroht sind, da im straßengebundenen ÖPNV keine verbindlichen Regelungen für die Personalüberleitung zum neuen Betreiber existieren. Vom Bundesrat war in seiner Stellungnahme zur geplanten Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vom 25. September 2015 (Drucksache 367/15, Beschluss) eine entsprechende Soll-Regelung gefordert worden. Die Bundesregierung lehnte dies in ihrer Gegenäußerung vom 08. Oktober 2015 für den Busverkehr mit dem Hinweis ab, dass die „Vergabe von Aufträgen über Personenverkehrsleistungen auf der Straße in den §§ 8a und 8b PBefG „umfassend“ geregelt sei. Explizite Rege-

5

lungen zum Schutz des Personals fehlen jedoch in den genannten Paragraphen. Obwohl die Novellierung von 2012 des PBefG ausdrücklich mit der Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 begründet wurde, wurde es versäumt, die in Art. 4 (5) der genannten Verordnung vorgesehenen Regelungen zur Personalüberleitung für den ÖPNV in Deutschland verbindlich vorzuschreiben.
Die EVG fordert daher:

- Bei Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die zu Betreiberwechseln führen können, ist der Aufgabenträger dazu zu verpflichten, dem neuen Betreiber vorzuschreiben, die Beschäftigten des bisherigen Betreibers zumindest unter den gleichen Bedingungen zu übernehmen.

- Diese Vorgabe muss sinngemäß auch beim Wechsel des Genehmigungsinhabers bei eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten sowie beim Wechsel von öffentlich beauftragten zu eigenwirtschaftlich erbrachten Diensten gelten. Da Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste im ÖPNV regelmäßig das Recht zur ausschließlichen Verkehrsbedienung auf der genehmigten Linie beinhalten, handelt es sich um öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Art. 3 (1) der VO (EG) Nr. 1370/2007, so dass die Bestimmungen zur Personalüberleitung gemäß Art. 4 (5) der genannten Verordnung anwendbar sind.

- Um die Bedeutung der sozialen und wirtschaftlichen Absicherung des Personals bei Vergabeverfahren im ÖPNV zu unterstreichen, sollten die Bestimmungen zur Personalüberleitung sowie weitere Schutzvorschriften in einem eigenem Paragraphen 8c „Schutz des Personals in Vergabeverfahren“ gefasst werden.

(4) Bei Busfahrern, die sowohl im ÖPNV als auch im Fernbus- oder Gelegenheits-/Charterverkehr eingesetzt werden, ist die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten erschwert, da unterschiedliche Nachweisregeln gelten.
Die EVG fordert daher:

- Als Konsequenz der PBefG-Novellierung von 2013 (Fernbusliberalisierung) sollte daher die Ausnahmeregelung des § 1 Fahrpersonalverordnung (FPersV), nach der im ÖPNV die Dokumentation anhand von Fahrplänen und Arbeitszeitplänen ausreicht, auf diejenigen Unternehmen beschränkt werden, die ausschließlich Linienverkehr des ÖPNV betreiben und deren Fahrerinnen und Fahrer auch nicht in anderen Unternehmen eingesetzt werden.

(5) Die EVG hält die Liberalisierung des Fernbusverkehrs für falsch. Die neu eingerichteten Linien stehen zum überwiegenden Teil in direkter Konkurrenz zum elektrischen Personenfernverkehr der DB AG sowie zu elektrisch betriebenen Regionalexpresslinien des öffentlich finanzierten SPNV. Bisherige Erhebungen zeigen, dass ein großer Teil der Fahrgäste (mindestens zwischen 34 und 45 %) der Fernbusse vom elektrisch betriebenen SPFV und SPNV kommt. Dadurch fehlen Deckungsbeiträge (Fahrgeldeinnahmen), die die Finanzierung eines feinma-

6

schigen Personenverkehrsnetzes der Eisenbahn ermöglichen würden.
Die EVG fordert daher:

- Durch Änderung des PBefG sollen die zuständigen Genehmigungsbehörden die Befugnis erhalten, und im Regelfall darauf verpflichtet werden, Fernbuslinien nur dann zu genehmigen, wenn sie gegenüber dem bestehenden Schienenpersonenfernverkehr und dem SPNV eine Angebotsergänzung und nicht eine Konkurrenz darstellen.

- In einem Masterplan Verkehr sollte die Entwicklungsstrategie des Verkehrssektors in Deutschland verbindlich beschrieben werden. Für den Personenverkehr muss als Ziel u.a. festgelegt werden, dass die CO_2-Emissionen des Verkehrs bis 2030 drastisch reduziert und bis 2050 auf Null abgesenkt werden. Das öffentliche Verkehrsnetz muss flächendeckend ausgebaut werden, so dass im ganzen Land die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erfüllt werden können. Im Rahmen des Masterplans Verkehr muss beschrieben werden, welche Rolle der Busverkehr, der auszubauen, aber mittelfristig auch auf CO_2-freien Betrieb umzustellen ist, als Ergänzung zum überwiegend elektrisch und mit erneuerbaren Energien betriebenen Schienenverkehr künftig spielen kann.

(6) Es ist davon auszugehen, dass das derzeitige, relativ umfangreiche und aus Sicht der Fahrgäste preisgünstige Angebot des Fernbusverkehrs für viele Reisende ein Strohfeuer ohne Perspektive bleiben wird. Viele Linien können zu den heute erzielbaren Fahrpreisen von den Busunternehmen nicht kostendeckend betrieben werden. Daher werden voraussichtlich viele der heute angebotenen Linien kurz- bis mittelfristig wieder eingestellt werden. Dies wird dadurch begünstigt, dass im Fernbusverkehr gemäß § 45 (2) Nr. 2 PBefG der Fahrplan ohne Genehmigungsvorbehalt kurzfristig geändert werden kann. Somit besteht die Gefahr, dass Angebote des Schienenpersonenverkehrs aufgrund der Fernbuskonkurrenz eingestellt werden, die Fernbuslinien später ganz aufgegeben werden und das öffentliche Verkehrsangebot langfristig verloren ist.
Die EVG fordert daher:

- Bei der Genehmigung einer Fernbuslinie muss der Betreiber künftig gesetzlich dazu verpflichtet werden, eine Mindestfrequenz der Bedienung (Fahrtenhäufigkeit) und Mindestdauer der Bedienung (mindestens ein Jahr) sicherzustellen, die sich jeweils um mindestens ein Jahr verlängert. Das Nichteinhalten dieser Bedingungen (Betriebspflicht) muss durch spürbare Bußgelder sowie ggf. Entzug der Konzession geahndet werden.

(7) Im Gegensatz zum Lkw-Verkehr und zum Eisenbahnverkehr müssen für Fernbusfahrten derzeit keinerlei Infrastrukturbenutzungsgebühren (Maut) bezahlt werden. Damit werden die Fernbusbetreiber nur unzureichend an den Wegekosten und an den externen Kosten (insbes. auch für CO_2-Emissionen) beteiligt und damit zusätzlich gegenüber dem Schienenverkehr privilegiert.
Die EVG fordert daher:

7

- Fernbusse müssen mindestens im gleichen Maße wie der Lkw-Verkehr in die Mauterhebung einbezogen werden.

(8) An vielen Busstationen, an denen Fernlinienbusse halten, fehlen Ruhe- und Sozialräume für die Fahrer sowie hygienische Einrichtungen für Personal und Reisende. Die Fernbusstationen sind, im Gegensatz zu den meisten Bahnstationen, überwiegend auch nicht barrierefrei. Nur an wenigen Stationen werden die Fernbusunternehmen an den Kosten des Stationsbetriebs beteiligt. An einzelnen Stationen fehlt Kapazität, so dass der ÖPNV durch Fernbusse behindert wird.
Die EVG fordert daher:

- Mindestens für Anfangs- und Endstationen der Fernbuslinien sowie für wichtige Zwischenstationen sind ausreichende Sozial- und Ruheräume sowie hygienische Einrichtungen für das Personal vorzuschreiben, damit Pausen tatsächlich als Ruhezeiten genutzt werden können.

- Alle Busstationen müssen barrierefrei sein. Aufenthaltsräume und hygienische Einrichtungen für die Fahrgäste müssen zur Verfügung stehen.

- Die auf den Fernbusverkehr entfallenden Kosten des Stationsbetriebs, einschließlich der Fixkosten, müssen auch durch die Fernbusbetreiber getragen werden – entweder durch Benutzungsgebühren pro Stationshalt oder im Rahmen der „Sozialmaut“ (siehe unten).

- Bei der Benutzung der Busbahnhöfe muss der Vorrang des im öffentlichen Auftrag fahrenden Linienverkehrs (einschließlich eigenwirtschaftlicher genehmigter ÖPNV-Verkehrsdienste) sichergestellt werden.

- Die Genehmigungsbehörden müssen die Befugnis erhalten, im Sinne dieser Kriterien Änderungen der Fernbusfahrpläne zu erreichen, auch wenn sich beispielsweise die Orte der für den Fernbuslinienverkehr freigegebenen Busstationen ändern. § 45 (2) Nr. 2 PBefG ist entsprechend zu ändern.

(9) Im ersten Halbjahr betrug die Kontrolldichte des BAG nur 0,08 % der Fernbusfahrten. Bei den tatsächlich durchgeführten Kontrollen und Recherchen des BAG, der Polizei und des Vereins mobifair e.V. wurden bei mehr als einem Drittel der kontrollierten Busfahrten Verstöße gegen Sicherheits-, Lenk- und Ruhezeit sowie Hygienevorschriften festgestellt. Angesichts der geringen Kontrolldichte bleibt das ökonomische Risiko für die Betreiber, dass Verstöße geahndet werden, gering. Obwohl angesichts der hohen Zahl festgestellter Verstöße von wiederholtem Fehlverhalten einzelner Betreiber auszugehen ist und somit die Zuverlässigkeit der betreffenden Unternehmer nicht gegeben ist, ist uns bislang kein Fall bekannt, in dem die Genehmigung nach § 25 PBefG widerrufen worden ist.
Die EVG fordert daher:

8

- Für die Kontrollen des BAG ist eine Mindestkontrolldichte von mindestens 0,3 % verbindlich vorzuschreiben. Das bedeutet ungefähr eine Vervierfachung der Zahl der Kontrollen auf rund 2.000 pro Jahr.

- Die festgestellten Verstöße sind der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, die Genehmigung gemäß § 25 (1) PBefG zu widerrufen, muss ggf. durch übergeordnete Behörden oder durch Klagen anderer Verkehrsteilnehmer, der Fahrgäste oder der Sozialpartner durchgesetzt werden können. Die Verpflichtung zum Widerruf der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde ist auf wiederholte Verstöße gegen arbeitsrechtliche oder sozialrechtliche Verpflichtungen auszudehnen.

- Die Zahl der amtlich festgestellten Verstöße sollte jährlich veröffentlicht werden, mit namentlicher Zuordnung zum jeweiligen Genehmigungsinhaber.

- Verstöße, die bei Unterauftragnehmern im Linienverkehr festgestellt werden, sind grundsätzlich dem Genehmigungsinhaber zuzurechnen.

(10) Die Kosten der Kontrollen sind grundsätzlich durch die Unternehmen des Fernbusverkehrs entsprechend der Fahrleistung zu tragen. Dafür soll eine Sozialmaut eingeführt werden.
Die EVG fordert daher:

- Die Sozialmaut sollte zusammen mit den Gebühren für die Benutzung der Bundesfernstraßen erhoben werden. Sie muss mindestens 1 ct. je Personenkilometer betragen. Ggf. können auch die Kosten für Busstationen einbezogen werden.

- Alternativ ist auch die Erhebung auf Basis der genehmigten und veröffentlichten Fahrpläne durch die Genehmigungsbehörden oder das BAG möglich.

9

Zu den einzelnen Fragen des BMVI nimmt die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG wie folgt Stellung:

(Es werden einige Fragen zusammengefasst beantwortet und auf die Beantwortung einzelner Fragen verzichtet.)

Genehmigungen und Vergaben im ÖPNV

1. ***Hat sich die neue Definition der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen bewährt?***

2. ***Ist die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens für gemeinwirtschaftliche Verkehre sachgerecht, auch im Hinblick auf die Sicherstellung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen?***

Weder der Vorrang eigenwirtschaftlicher Leistungen noch das konkrete Verfahren für ihre Genehmigung haben sich bewährt. Es hat sich gezeigt, dass das heutige PBefG keinen ausreichenden Schutz für die Umsetzung von Nahverkehrsplänen, gegen die Aufteilung einheitlicher Liniennetze und für bestehende hochwertige Verkehrsbedienung bietet.
Die EVG fordert daher:

- Konzessionen für eigenwirtschaftliche Linien dürfen nur vergeben werden, wenn sie mit dem Nahverkehrsplan nach § 8 (3) PBefG in Einklang stehen.
- Die gemeinsame Vergabe eines einheitlichen Netzes oder Linienbündels muss unbedingten Vorrang vor der Konzessionserteilung für den eigenwirtschaftlichen Betrieb einzelner Linien haben.
- Entscheidet sich der Aufgabenträger dafür, Leistungen selbst zu erbringen, muss die interne Vergabe grundsätzlich Vorrang vor eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehren anderer Betreiber haben. § 13 (2a) ist entsprechend zu ändern.
- Die Sätze 3ff in § 13 (2a) PBefG sind zu streichen. Sie schränken die Entscheidungsfreiheit der kommunalen und Landesbehörden in kontraproduktiver Weise ein. Der gegenwärtig geltende Vorrang eigenwirtschaftlicher Leistungen behindert eine systematische Nahverkehrsplanung.

3. ***Gab es bei Anwendung der ergänzenden Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in § 8a PBefG Schwierigkeiten? Welche Verbesserungen sind aus Ihrer Sicht möglich?***

4. ***Gab es bei der Anwendung der ergänzenden Regelungen des wettbewerblichen Verfahrens in § 8b PBefG Schwierigkeiten? Welche Verbesserungen sind aus Ihrer Sicht möglich?***

10

Es hat sich gezeigt, dass der generelle Vorrang von eigenwirtschaftlichen Angeboten für die bisher zur Leistungserbringung Beschäftigten sehr negative Auswirkungen haben kann. Die Beispiele der Stadtverkehre Pforzheim und Hildesheim belegen die Notwendigkeit, den Aufgabenträgern einen größeren Ermessensspielraum zu eröffnen. Es muss den Aufgabenträgern auch die Möglichkeit eingeräumt werden, eigenwirtschaftliche Angebote abzulehnen. Die Forderungen zum Schutz der Lohn- und Sozialstandards bei einem Betreiberwechsel dürfen nicht auf die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beschränkt werden. Der Schutz der Beschäftigten muss auch für die Übernahme von Dienstleistungskonzessionen durch eigenwirtschaftliche Anbieter sichergestellt werden. Beispielsweise müssen Bestimmungen über die Einhaltung repräsentativer Tarifverträge und zum Personalübergang bei Betreiberwechseln, die im Vergaberecht der Länder enthalten sind, sinngemäß auch auf Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre angewendet werden.

Die derzeitige Rechtslage ermöglicht das Unterlaufen von Lohn- und Sozialstandards, da für eigenwirtschaftliche Konzessionen bislang keine Vorgaben hinsichtlich Tariftreue und Personalüberleitung bestehen.

Die Ausschreibungspraxis im ÖPNV führt zu häufigen Betreiberwechseln. Das bedeutet, dass die Beschäftigten, insbesondere der Busunternehmen, alle paar Jahren von Arbeitsplatzverlust, Einkommensverlust und Umzug bedroht sind, da im straßengebundenen ÖPNV keine verbindlichen Regelungen für die Personalüberleitung zum neuen Betreiber existieren. Vom Bundesrat war in seiner Stellungnahme zur geplanten Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vom 25. September 2015 (Drucksache 367/15, Beschluss) eine entsprechende Soll-Regelung gefordert worden. Die Bundesregierung lehnte dies in ihrer Gegenäußerung vom 08. Oktober 2015 für den Busverkehr mit dem Hinweis ab, dass die „Vergabe von Aufträgen über Personenverkehrsleistungen auf der Straße in den §§ 8a und 8b PBefG „umfassend“ geregelt sei. Explizite Regelungen zum Schutz des Personals fehlen jedoch in den genannten Paragraphen. Obwohl die Novellierung von 2012 des PBefG ausdrücklich mit der Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 begründet wurde, wurde es versäumt, die in Art. 4 (5) der genannten Verordnung vorgesehenen Regelungen zur Personalüberleitung für den ÖPNV in Deutschland verbindlich vorzuschreiben.
Die EVG fordert daher:

- In Bezug auf Tariftreue, Personalübergang beim Wechsel des Betreibers und bezüglich weiterer im Vergaberecht des Landes oder des Bundes vorgesehener Schutzvorschriften müssen die Betreiber eigenwirtschaftlicher Verkehre zur Einhaltung der gleichen Bedingungen verpflichtet werden wie die Betreiber von Linien oder Netzen, die als öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden. Dies ist im PBefG oder durch eine Ergänzung des GWB festzulegen.

- Die gleichen Festlegungen müssen auch für Nachunternehmen beim Betrieb eigenwirtschaftlicher Linien gelten.

- Bei Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die zu Betreiberwechseln führen können, ist der Aufgabenträger dazu zu verpflichten, dem neuen Betreiber vorzuschreiben, die Beschäftigten des bisherigen Betreibers zu mindestens den gleichen Bedingungen zu übernehmen.

11

- Diese Vorgabe muss sinngemäß auch beim Wechsel des Genehmigungsinhabers bei eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten sowie beim Wechsel von öffentlich beauftragten zu eigenwirtschaftlich erbrachten Diensten gelten. Da Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste im ÖPNV regelmäßig das Recht zur ausschließlichen Verkehrsbedienung auf der genehmigten Linie beinhalten, handelt es sich um öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Art. 3 (1) der VO (EG) Nr. 1370/2007, so dass die Bestimmungen zur Personalüberleitung gemäß Art. 4 (5) der genannten Verordnung anwendbar sind.

- Um die Bedeutung der sozialen und wirtschaftlichen Absicherung des Personals bei Vergabeverfahren im ÖPNV zu unterstreichen, sollten die Bestimmungen zur Personalüberleitung sowie weitere Schutzvorschriften in einem eigenem Paragraphen 8c „Schutz des Personals in Vergabeverfahren“ gefasst werden.

- Bei den Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist § 8a (4) Satz 2 nicht sachgerecht. Es muss ins Ermessen des Aufgabenträgers gestellt werden, ob einzelne Netze oder Linienbündel als Gesamtauftrag oder in Form mehrerer Lose vergeben werden.

- Wenn der Einsatz von Subunternehmen (Busse, Fahrer) zugelassen wird, muss festgelegt werden, dass der Genehmigungsinhaber gegenüber der Genehmigungsbehörde auch für Verstöße und mangelnde Zuverlässigkeit der Unterauftragnehmer verantwortlich ist und die Genehmigungsbehörde die Genehmigung auch bei wiederholten Verstößen von Nachunternehmern zu widerrufen hat.

Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs und Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen

6. ***Es wird um eine allgemeine Einschätzung der Fernbusliberalisierung gebeten. Wurden die gesetzgeberischen Ziele (Wettbewerb im Fernverkehr, Schaffung einer Beförderungsalternative für die Verbraucher) nach Ihrer Auffassung erreicht? Sind die gesetzlichen Regelungen praktikabel und eindeutig?***

(a) Volkswirtschaftlich ineffiziente Kannibalisierung des Schienenverkehrs und des ÖPNV

Die EVG hält die Liberalisierung des Fernbusverkehrs für falsch. Die neu eingerichteten Linien stehen zum überwiegenden Teil in direkter Konkurrenz zum elektrischen Personenfernverkehr der DB AG sowie zu elektrisch betriebenen Regionalexpresslinien des öffentlich finanzierten SPNV. Bisherige Erhebungen zeigen, dass ein großer Teil der Fahrgäste (mindestens zwischen 34 und 45 %) der Fernbusse vom elektrisch betriebenen SPFV und SPNV kommt. Dadurch fehlen Deckungsbeiträge

12

(Fahrgeldeinnahmen), die die Finanzierung eines feinmaschigen Personenverkehrsnetzes der Eisenbahn ermöglichen würden. Die als Reaktion angekündigte Fernverkehrsoffensive der DB AG ist zwar eine richtige Antwort auf die Fernbuskonkurrenz. Fehlende Fahrgeldeinnahmen müssen allerdings zumindest in den ersten Jahren zu Lasten der Gewinne und damit auch möglicher Dividendenzahlungen an den Bund ausgeglichen werden. Bisher hat sich die DBAG auch weder dem Eigentümer noch irgend einem Aufgabenträger gegenüber verbindlich verpflichtet, die angekündigte Ausweitung des Angebotes auch umzusetzen, so dass nicht abzusehen ist, wie lange diese Strategie Bestand haben wird. Im SPNV führt die Konkurrenz der Fernbusse dazu, dass fehlende Fahrgeldeinnahmen auf den Hauptlinien durch Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden müssen. Somit fehlen den Bundesländern die finanziellen Ressourcen, um die Fahrpläne zu verdichten; es können auch Streckenstilllegungen die Folge sein, wenn Regionalisierungsmittel vom Nebennetz auf Hauptstrecken umgeschichtet werden.
Zugleich wird die Refinanzierungsfähigkeit der Eisenbahn-Infrastruktur beeinträchtigt, da einerseits durch Ausdünnung des SPFV- und SPNV-Fahrplans Trassenpreiseinnahmen fehlen können und andererseits die Möglichkeit der DB AG, Dividenden an den Bund zu zahlen, die für die Finanzierung von Investitionen in das Netz eingeplant sind, drastisch eingeschränkt wird.

Diese Kritikpunkte sind umso gravierender, als es in der Bundesrepublik eine große Zahl von Verkehrsrelationen, insbesondere zwischen bzw. von und nach Klein- und Mittelstädten gibt, in denen ein adäquates öffentliches Verkehrsangebot, gerade auch aufgrund von Lücken im Schienennetz, fehlt. Hier könnten sinnvoll geplante, überregionale Buslinien eine wichtige Funktion erfüllen. Diese werden jedoch auch durch die Linien des liberalisierten Fernbusverkehrs nicht abgedeckt, während andererseits die öffentlichen Finanzierungsmöglichkeiten für solche Linien im Rahmen der Daseinsvorsorge auch durch den Fernbusverkehr eingeschränkt werden.

Am Beispiel der Konkurrenz zwischen den liberalisierten Fernbuslinienbedienungen und dem Schienenpersonenverkehr zeigt sich exemplarisch, dass die Konkurrenz zweier ähnlicher Netze nicht zu einer besseren Netzabdeckung, sondern zu einer Konzentration beider Angebote auf die Hauptlinien führt. Das ist volkswirtschaftlich ineffizient und geht verkehrspolitisch am Bedarf vorbei.

Es bedarf einer intelligenten und effizienten Verknüpfung der bestehenden Verkehrsträger. Fernbusverkehre können durchaus eine sinnvolle Ergänzung und Bereicherung des bestehenden Verkehrsangebotes sein. Auch im Zusammenspiel mit der Schiene können sich durchaus sinnvolle Synergieeffekte ergeben. Dafür ist es aber notwendig, dass Buslinien so geplant und genehmigt werden, dass sie zeitlich und durch die Bedienung von Zwischenstationen eine Ergänzung zu Eisenbahn und ÖPNV darstellen.

Es ist davon auszugehen, dass das derzeitige, relativ umfangreiche und aus Sicht der Fahrgäste preisgünstige Angebot des Fernbusverkehrs für viele Reisende ein Strohfeuer ohne Perspektive bleiben wird. Viele Linien können zu den heute erzielbaren Fahrpreisen von den Busunternehmen nicht kostendeckend betrieben werden. Daher werden viele der heute angebotenen Linien kurz- bis mittelfristig wieder eingestellt werden. Dies wird dadurch begünstigt, dass im Fernbusverkehr gemäß § 45 (2) Nr. 2 PBefG der Fahrplan ohne Genehmigungsvorbehalt kurzfristig geändert werden kann. Somit besteht die Gefahr, dass Angebote des Schienenpersonenverkehrs auf-

13

grund der Fernbuskonkurrenz eingestellt werden, die Fernbuslinien später ganz aufgegeben werden und das öffentliche Verkehrsangebot langfristig ganz verloren ist. Die EVG fordert daher:

- Durch Änderung des PBefG sollen die zuständigen Genehmigungsbehörden die Befugnis erhalten, und im Regelfall darauf verpflichtet werden, Fernbuslinien nur dann zu genehmigen, wenn sie gegenüber dem bestehenden Schienenpersonenfernverkehr und dem SPNV eine Angebotsergänzung und nicht – konkurrenz darstellen.

- In einem Masterplan Verkehr sollte die Entwicklungsstrategie des Verkehrssektors in Deutschland verbindlich beschrieben werden. Für den Personenverkehr muss als Ziel u.a. festgelegt werden, dass die CO_2-Emissionen des Verkehrs bis 2030 drastisch reduziert und bis 2050 auf Null abgesenkt werden. Das öffentliche Verkehrsnetz muss flächendeckend ausgebaut werden, so dass im ganzen Land die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erfüllt werden können. Im Rahmen des Masterplans Verkehr muss beschrieben werden, welche Rolle der Busverkehr, der auszubauen, aber mittelfristig auf CO_2-freien Betrieb umzustellen ist, als Ergänzung zum überwiegend elektrisch und mit erneuerbaren Energien betriebenen künftig spielen kann.

- Bei der Genehmigung einer Fernbuslinie muss der Betreiber künftig gesetzlich dazu verpflichtet werden, eine Mindestfrequenz der Bedienung (Fahrtenhäufigkeit) und Mindestdauer der Bedienung (mindestens ein Jahr) sicherzustellen, die sich jeweils um mindestens ein Jahr verlängert. Das Nichteinhalten dieser Bedingungen (Betriebspflicht) muss durch spürbare Bußgelder sowie ggf. Entzug der Konzession geahndet werden.

(b) Problematischer Wildwuchs durch Sub-Unternehmen

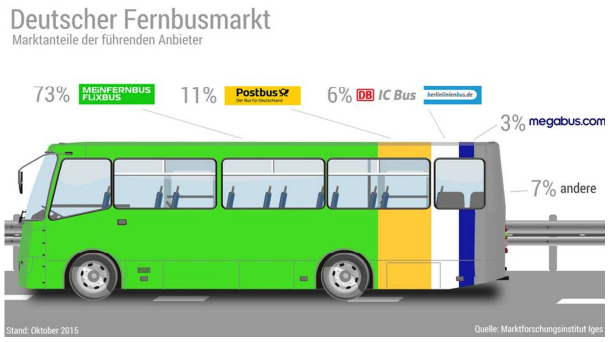
Mit der Fernbusliberalisierung wurde zunächst erreicht, dass eine Vielzahl von Anbietern im Fernbussektor auf den Markt kamen. Zwischenzeitlich haben sich aus dem ruinösen Wettbewerb einige Anbieter zurückgezogen (ADAC), andere wurden übernommen (DeinBus) oder haben sich zusammengeschlossen (MeinFernbus/Flixbus). Die Anfangseuphorie der Anbieter ist verflogen, trotzdem treten immer noch neue Akteure in den Markt ein (Megabus).
Die Genehmigungen der Fernbuslinien haben sich im Zeitraum der Liberalisierung mehr als verdreifacht. Mit Stichtag 30.09.2015 lagen laut Erhebung des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG) 338 Liniengenehmigungen vor.

In diesen Genehmigungen sind Zwischenbedienungen in Deutschland bei internationalen Verkehren nicht enthalten, da diese nicht erfasst wurden. Auch dieser internationale Linienbereich unterliegt einem starken Wachstum. Viele Linienangebote beginnen im benachbarten Ausland und enden teilweise auch dort. Trotzdem werden die überwiegenden Transportleistungen in Deutschland erbracht. Hier werden Standortvorteile des benachbarten Auslandes genutzt, um den Bedarf an Busfahrern zu decken und um die Lohnkosten zu senken. Es gibt Linienangebote von und in die Balkan-Länder, aber auch grenzüberschreitend in und aus allen anderen Nachbar-

14

ländern. Beispielhaft nennen wir die Linie des Anbieters „Touring“ von Sarajevo nach Dortmund und zurück. Fahrzeit 30 Stunden, die Fahrer kommen aus Bosnien-Herzegowina. Auch die DB als Anbieter bedient sich auf der Linie von Prag nach München/Nürnberg des tschechischen Betreibers „Student Agency“. Die Busse sind mit Busfahrern und Servicepersonal aus Tschechien besetzt. Nach unseren Recherchen kommt es hier zu einer Einsparung der Lohnkosten von mehr als 50 Prozent gegenüber deutschen Busfahrern.

Die aktuellen Marktanteile der Anbieter haben sich klar zugunsten des Anbieters MeinFernbus/Flixbus verschoben. (Quelle: Marktforschungsinstitut Iges - Stand Oktober 2016)



In dem aktuellen System sind die Anbieter der Linien die Eigner der Konzessionen. Diese bedienen sich zur Durchführung der Fahrleistungen sogenannter Betreiber, also Sub-Unternehmen. Dies sind in der Regel kleine oder mittelständische Unternehmen.

So sind zum Beispiel im Auftrag von MeinFernbus/Flixbus derzeit (Stand Januar 2016) etwa 141 Betreiber unterwegs. Die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und der Lohn- und Sozialstandards wird den Betreibern übertragen. Der Betreiber wiederum gibt die Verantwortung an den Busfahrer weiter. Letztendlich ist in diesem System der Busfahrer als schwächstes Glied der Kette genötigt, Regelverstöße zu begehen und bei einem Verstoß die Strafe auf sich zu nehmen, um seinen Arbeitsplatz nicht zu gefährden. Nimmt der Busfahrer den Regelverstoß “auf seine Kappe“, kann dies dazu führen, dass er verhaltensbedingt gekündigt wird.

Seit der Liberalisierung haben sich die anfänglichen Befürchtungen bestätigt, dass die Änderung des PBefG ohne Aufnahme einer Sozialklausel fehlerhaft war. Insbesondere die Anzahl der Verstöße im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten haben sich erhöht und die Sicherheit in der Personenbeförderung wurde gefährdet.

Gegenwärtig noch zu wenig beachtet wurden hier auch die wachsende „psychische und physische Belastung am Arbeitsplatz“ im Aufgabenbereich der Busfahrer im Fernbuslinienverkehr. Die geschieht sowohl durch die langen Ausbleibezeiten als auch durch die unregelmäßigen Dienstzeiten. Vor dem Hintergrund der „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“ sind hier strengere Regelungen notwendig.

Seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs kann dokumentiert werden, **dass mindestens jede dritte kontrollierte Busfahrt zu Beanstandungen führte, die vor**

15

allem Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitverordnung (EG) 561/2006, einschließlich Vergehen beim Einsatz der Fahrerkarten, beinhalteten.

Die Anbieter behaupten immer wieder, mit eigenen Kontrollen den möglichen Verfehlungen entgegenzutreten. Leider zeigt dieses Bemühen nicht den gewünschten Erfolg, wie auch die Kontrollergebnisse belegen.
Die EVG fordert daher:

- Die Genehmigungen der Anbieter sollten daher versagt oder widerrufen werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass es bei der Bedienung der Linien zu Verstößen gegen Gesetze, Verordnungen oder geltende Tarifverträge kommt. Es muss sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der Kontrollen durch das BAG, die Polizei oder ggf. andere Aufsichtsbehörden der Genehmigungsbehörde mitgeteilt werden. § 25 (2) PBefG muss dahingehend abgeändert werden, dass die Genehmigungsbehörde zum Widerruf der Genehmigung verpflichtet ist, wenn der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen oder sozialrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt.
- Verstöße, die von Nachunternehmen („Betreiber“ im Buslinienfernverkehr) begangen werden, sind grundsätzlich dem Genehmigungsinhaber zuzurechnen. Dessen Genehmigung muss auch dann widerrufen werden, wenn wiederholte Verstöße gegen Sicherheits- sowie arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften seiner Nachunternehmer festgestellt wurden.

(c) Situation an den Stationen

Nach derzeitigem Stand konnten wir 445 „Fernbusbahnhöfe“ in Deutschland recherchieren. Fernbahnhöfe im Bereich der Schiene gibt es 349.

Die derzeit 4 größten Anbieter im Markt des Linienfernbusverkehrs bedienen etwa folgende Städtehalte:

- MeinFernbus/Flixbus: 440
- Postbus: 131
- DB Bus: 224
- Megabus: 47

An vielen Busstationen, an denen Fernlinienbusse halten, fehlen Ruhe- und Sozialräume für die Fahrer sowie hygienische Einrichtungen für Personal und Reisende. Die Fernbusstationen sind, im Gegensatz zu den meisten Bahnstationen überwiegend auch nicht barrierefrei. Nur an wenigen Stationen werden die Fernbusunternehmen an den Kosten des Stationsbetriebs beteiligt. An einzelnen Stationen fehlt Kapazität, so dass der ÖPNV durch Fernbusse behindert wird.

An den Fernbusstationen erkennen wir drei wichtige Problemfelder:

- Fehlende oder mangelhafte Infrastruktur in den Städten. Die derzeit bestehende Infrastruktur kann dem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht gerecht werden. Es fehlen sehr häufig ausreichend Haltestellen und Parkmöglichkeiten für den Fernbuslinienverkehr und für die Fahrgäste. Dadurch blockieren Fernbusse den Verkehr an und um die Fernbushaltepunkte.

16

- Keine Sozialräume für die Fahrer. Zumeist existieren an den Fernbusbahnhöfen nicht einmal Toiletten für die Fahrer, geschweige denn Aufenthalts- und Pausenräume. Dadurch werden ausreichende Ruhepausen für die Arbeitnehmer unmöglich.
- Keine Aufenthaltsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Zum Teil stehen die Fahrgäste auf den Bürgersteigen und blockieren den Durchgang für Fußgänger. Dabei sind sie auch noch Wind und Wetter ausgesetzt, während sie auf den Fernbus warten müssen.

Die EVG fordert daher:

- Für Anfangs- und Endstationen der Fernbuslinien sowie für wichtige Zwischenstationen sind ausreichende Sozial- und Ruheräume sowie hygienische Einrichtungen für das Personal vorzuschreiben, damit Pausen tatsächlich als Ruhezeiten genutzt werden können.
- Die Busstationen müssen barrierefrei sein. Aufenthaltsräume und hygienische Einrichtungen für die Fahrgäste müssen zur Verfügung stehen.
- Bei der Benutzung der Busbahnhöfe muss der Vorrang des im öffentlichen Auftrag fahrenden Linienverkehrs (einschließlich eigenwirtschaftlicher genehmigter ÖPNV-Verkehrsdienste) sichergestellt werden.
- Die Genehmigungsbehörden müssen die Befugnis erhalten, im Sinne dieser Kriterien Änderungen der Fernbusfahrpläne zu erreichen, auch wenn sich beispielsweise die Orte der für den Fernbuslinienverkehr freigegebenen Busstationen ändern. § 45 (2) Nr. 2 PBefG ist entsprechend zu ändern.
- In § 13 PBefG (Voraussetzung der Genehmigung) sollte ergänzt werden, dass die Genehmigung einer Linie im Fernbusverkehr nur dann möglich ist, wenn der Antragsteller nachweist, dass der Fahrplan und die Personaleinsatzplanung die Einhaltung der sicherheits-, arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften ermöglicht. Dabei ist besonderes Augenmerk auch auf die Möglichkeit zu richten, dass Stationen angefahren werden, in denen adäquate Pausen- und Ruheräume sowie hygienische Einrichtungen für die Fahrer vorhanden sind. Auch in diesem Zusammenhang halten wir es für falsch, dass gemäß § 45 (2) Nr. 2 der § 40 (3) PBefG nicht für Fernbusverkehre gelten soll. Die Genehmigungsbehörde muss verlangen können, und dahingehend auch zum Handeln verpflichtet werden, dass Fahrpläne aufgestellt werden; die die Einhaltung der Vorschriften ermöglichen.

(d) Beteiligung an den Kosten der Infrastruktur

Zur Finanzierung der für den Linienfernbusverkehr zwingend notwendigen Infrastruktur und der externen Kosten (insbes. auch der CO_2-Emissionen) ist die ungerechtfertigte Ausnahme der Maut auf Linienfernbusverkehre und Gelegenheitsverkehre zu beenden. Im Eisenbahnverkehr werden Trassen- und Stationsgebühren erhoben, um die Infrastruktur zu finanzieren. Dass der Busverkehr von der Fernstraßenmaut ausgenommen bleiben soll, ist nicht nachvollziehbar und eine unangebrachte Wettbe-

17

werbsverzerrung zugunsten der Straße.

Auch eine Benutzungsgebühr für die Errichtung und den Betrieb der Fernbusbahnhöfe und sonstiger erforderlicher Infrastruktur fehlt. Es kann nicht angehen, dass die Kommunen dies aus eigenen, allgemeinen Haushaltsmitteln finanzieren und sich die Nutzer nicht an den Kosten beteiligen. Dies würde eine ungerechtfertigte und wettbewerbsverzerrende Situation unter den Wettbewerbern Bus / Schiene schaffen. Für Linienfernbusverkehre muss eine entsprechende Infrastruktur in den Städten geschaffen werden. Dabei muss insbesondere verhindert werden, dass es durch die Nutzung von bestehenden ÖPNV-Haltestellen durch den Fernbusverkehr zu Behinderungen des öffentlichen Nahverkehrs und der übrigen Verkehrsteilnehmer kommt.

Auch hier muss das Verursacherprinzip gelten. Die Busunternehmen des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs müssen über Stationsgebühren die ihnen anzurechnenden Kosten, einschließlich anteiliger Fixkosten, der Busstationen tragen. Im Genehmigungsverfahren ist sicherzustellen, dass die Antragsteller zur Zahlung der Gebühren und zur Bereitstellung der Informationen (insbes. Fahrplan) verpflichtet werden, die den Stationsbetreibern die Berechnung ermöglichen. Kosten, die nicht über Stationsgebühren gedeckt werden können, sind in die Berechnung und Erhebung der Sozialmaut (siehe unten, Antwort zu Frage 9) einzubeziehen.
Die EVG fordert daher:

- Fernbusse müssen mindestens im gleichen Maße wie der Lkw-Verkehr in die Mauterhebung einbezogen werden.
- Die auf den Fernbusverkehr entfallenden Kosten des Stationsbetriebs, einschließlich der Fixkosten, müssen auch durch die Fernbusbetreiber getragen werden – entweder durch Benutzungsgebühren pro Stationshalt oder im Rahmen der „Sozialmaut“ (siehe unten).

7. Welche wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen hat die Liberalisierung auf die Eisenbahnen im Fernverkehr (Deutsche Bahn)? Bitte möglichst konkrete Angaben unter Einbeziehung aller relevanten Aspekte, z.B. Fahrgastverluste durch Streiks oder die gesunkenen Treibstoffpreise.

Die Fahrgastgewinne der Fernbusse beruhen in hohem Maße auf in der Abwanderung von Fahrgästen aus dem Bereich der Schiene (ca. 30 % von Fernzügen und 15 % von Nahverkehrszügen; Quelle: IGES Institut vom April 2014). Diese Entwicklung hatte Auswirkungen auf die Planungen zukünftiger und den Bestand aktueller Verbindungen der gesamten Eisenbahnbranche. Investitionen wurden überprüft und gerade Abwanderungen aus dem öffentlich geförderten Personennahverkehr und damit verbundene Fahrgeldausfälle müssen von den Aufgabenträgern mit einer Erhöhung der Finanzmittel abgefedert werden. Sofern keine entsprechende Ausweitung der Regionalisierungsmittel erfolgt, besteht die Gefahr, dass als Folge der Fernbusliberalisierung der Fahrplan auf Nebenstrecken des SPNV ausgedünnt oder solche Strecken sogar stillgelegt werden, obwohl sie gar nicht in direkter Konkurrenz zu Fernbuslinien stehen.

18

Auch im Schienenfernverkehr haben alle Anbieter die Konkurrenz durch den Fernbus zu spüren bekommen. Bei der DB AG sind im Fernverkehr die „üblichen“ Preiserhöhungen beim Fahrplanwechsel ausgeblieben; die DB AG muss verstärkt mit Sonderangeboten arbeiten, um dem ruinösen Wettbewerb der Fernbusanbieter Paroli bieten zu können. Mindestens eine Fernverbindung von nicht bundeseigenen Eisenbahnen wurde eingestellt (InterConnex).

8. ***Verfügen Sie über Erkenntnisse über Verkehrsverlagerungen von der Schiene und dem motorisierten Individualverkehr auf den Fernbuslinienverkehr?***

Wie schon oben dargestellt, hat der Fernbus zum großen Teil auf Kosten des Schienenverkehrs Kunden gewonnen. Darüber hinaus wurden auch Fahrgäste aus dem Bereich der Mitfahrzentralen abgezogen. Nicht zu vernachlässigen ist hier auch der neu hinzugekommene Verkehr. Durch die „Kampfpreise“ weit unterhalb der Kostenschwelle, wurden vor allem zeitlich sehr flexible Menschen zu Fahrten ermuntert, die ohne dieses Angebot nicht stattgefunden hätten. Eine reale Verlagerung von Fahrten aus dem privaten PKW in den Fernbus hat nur in geringem Maße stattgefunden. Die Wirkung der Fernbusse besteht überwiegend darin, den Auslastungsgrad anderer Verkehrsmittel zu reduzieren, und nicht darin, Fahrten mit dem privaten PKW zu vermeiden.

Auch gefährdet der starke Abwanderungstrend von Fahrgästen aus dem Schienenverkehr die langfristige Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Zwar sind auch einige wenige Umsteiger aus dem privaten PKW auf den Fernbus zu verzeichnen, die überwiegende Mehrzahl der Fernbusnutzer ist aber aus dem Schienensektor, von Mitfahrzentralen oder als neu generierter Verkehr zu bewerten. Damit werden die Argumente der Fernbusbetreiber, klar widerlegt, der Bus nehme der Schiene keine Fahrgäste weg sondern es handele sich „weit überwiegend“ um Umsteiger vom „Privat“ PKW auf den Fernbus.

9. ***Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals im Fernbuslinienverkehr?***

(a) Hohe Verstoßquote, wenige Kontrollen

Die Novellierung hat zu einer Zunahme von Lohn- und Sozialdumping im Öffentlichen Personenverkehr zu Lasten gesicherter Arbeitsverhältnisse geführt. Ohne Änderungen der gesetzlichen Regelungen und insbesondere einer substantiellen Ausweitung der Kontrollen wird sich dieser Trend noch verstärken.

Dabei geht es nicht nur um „schwarze Schafe“: Lohn- und Sozialdumping, Manipulationen bei Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten sowie Verstöße gegen Sozial-, Sicherheits- und Hygienevorschriften sind kennzeichnend für das Geschäftsmodell „Fernbus in Deutschland“.

Die Vielfalt der Verkehrsträger darf nicht zulasten der dort Beschäftigten und der Nutzer gehen. Hier bedarf es engmaschiger Kontrollen, um die bereits heute zu Tage

tretenden Verstöße zu entdecken und dann auch effektiv zu ahnden. Die bisher durchgeführten Kontrollen der unterschiedlichen Kontrollbehörden zeigen ein klares Bild der unbefriedigenden Situation.

Seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs kann dokumentiert werden, **dass mindestens jede dritte kontrollierte Busfahrt zu Beanstandungen führte, die vor allem Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitverordnung (EG) 561/2006, einschließlich Vergehen beim Einsatz der Fahrerkarten, beinhalteten. Bei einigen Schwerpunktkontrollen der Polizei betrug die Quote der Verstöße bei Fernbussen über 50 %, in einigen Fällen sogar bis zu 80 %.**

Aus unseren Ergebnissen:[2]

Zeitraum	**Kontrolle bzw. / Recherche durch**	**Zahl der kontrollierten Busse**	**Zahl der Verstöße**	**regionaler Schwerpunkt**
Februar 2014	mobifair	27 Fernbusse	9 Verstöße	bundesweit
März 2014	Polizei	21 Fernbusse	14 Verstöße	Hannover
Mai 2014	Polizei	21 Fernbusse	10 Verstöße	Hannover
2014	BAG	278[(a)] Fernbusse	66[(a)] Verstöße	bundesweit
2015 (1. Halbj.)	BAG	245[(b)] Fernbusse	74[(b)] Verstöße	bundesweit
Mai 2015	Polizei	24 Fernbusse	20 Verstöße	Rund um Darmstadt
Sommer 2015	Polizei	93 Busse	35 Verstöße	NRW
November 2015	Polizei	27 Fernbusse	24 Verstöße	Frankfurt
November 2015	Polizei	15 Fernbusse	12 Verstöße	Freiburg
Dezember 2015	Polizei	37 Fernbusse	26 Verstöße	Hessen und BW
Gesamt		**695 Fernbusse**	**255 Verstöße**	**36 Prozent**

[(a)] davon 254 deutsche Fernbusse mit 60 Verstößen

[(b)] davon 217 deutsche Fernbusse mit 53 Verstößen

Die Anbieter behaupten immer wieder mit eigenen Kontrollen den möglichen Verfehlungen entgegenzutreten. Leider zeigt dieses Bemühen nicht den gewünschten Erfolg, wie auch die Kontrollergebnisse belegen. Das bestätigen auch Auskünfte von Busfahrern, die uns immer wieder Hinweise geben, dass Busfahrten unter prekären Bedingungen stattfinden.

[2] Die Ergebnisse beinhalten zum geringen Teil auch normale Gelegenheitsfahrten (Bus-Ausflugsfahrten). Die genaue Anzahl lässt sich nicht herausrechnen. Es ist aber aus den Berichten und Veröffentlichungen zu entnehmen, dass ganz überwiegend der Fernbuslinienverkehr betroffen ist.

20

Die Genehmigungen der Anbieter sollten daher versagt oder widerrufen werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass es bei der Bedienung der Linien zu Verstößen gegen Gesetze, Verordnungen oder geltende Tarifverträge kommt. Es muss sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der Kontrollen durch das BAG, die Polizei oder ggf. andere Aufsichtsbehörden der Genehmigungsbehörde mitgeteilt werden. § 25 (2) PBefG muss dahingehend abgeändert werden, dass die Genehmigungsbehörde zum Widerruf der Genehmigung verpflichtet ist, wenn der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen oder sozialrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt. Dies kann durch eine Ergänzung in § 25 (1) Satz 2 klargestellt werden.

Um Missbrauchsmöglichkeiten zu vermeiden, muss weiterhin klargestellt werden, dass der Genehmigungsinhaber gegenüber der Genehmigungsbehörde auch für Rechtsverstöße verantwortlich ist, die durch Nachunternehmen wie z.B. die Betreiber der Fernbuslinien begangen werden. Angesichts der großen Zahl bereits festgestellter Verstöße ist davon auszugehen, dass mindestens einige der Fernbusanbieter nachweislich und wiederholt gegen Sicherheits-, arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften verstoßen haben. In diesen Fällen hätten die Genehmigungen also bereits widerrufen werden müssen. Da dies bisher nicht geschehen ist, liegt unseres Erachtens mangelnde Kommunikation zwischen den Behörden oder Unterlassen bzw. fehlerhaftes Ermessen der zuständigen Genehmigungsbehörden vor.

Nach unseren Recherchen wird bei jeder dritten kontrollierten Busfahrt gegen geltende Bestimmungen. verstoßen. Solange der Kontrolldruck nicht spürbar erhöht wird, bleibt die Wahrscheinlichkeit, dass Verstöße gegen geltendes Recht entdeckt werden, gering und damit für die Betreiber sogar finanziell kalkulierbar. Da das Risiko, bei Verstößen entdeckt zu werden, sehr gering ist, fordern wir eine Kontrollquote von mindestens 0,3 % für Fernbusfahrten.

Ein aktueller Sonderbericht des **Bundesamts für Güterverkehr** (BAG) aus dem Jahr 2015 zeigt die geringe Kontrolldichte auf. Demnach wurden im Jahr 2014 in Deutschland insgesamt nur 278 Fernbusse (darunter 254 deutsche) vom BAG kontrolliert. Im ersten Halbjahr des Jahres 2015 gab es immerhin 245 Kontrollen von Fernbussen (darunter 217 deutsche).

Wie aus dem BAG-Bericht hervorgeht, gab es im Jahr 2014 insgesamt 60 festgestellte Verstöße von Fahrern deutscher Fernbusse gegen Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten sowie Fahrtunterbrechungen. 254 deutsche Fernbusse wurden kontrolliert. Allein im ersten Halbjahr des Jahres 2015 zählten die BAG-Beamten bei 217 kontrollierten deutschen Bussen 53 Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Beanstandungen gab es auch häufig bei den Arbeitszeitnachweisen.

Laut dem „Simplex Fernbus-Report 12_01-2016“ finden (Stand Dezember 2015) täglich zwischen 1400 und 1600 Fernbusfahrten statt, ohne den Gelegenheits-/Ausflugsverkehr. Das ergibt pro Woche eine Summe von über 10.000 Fahrten, also rund 260.000 Fahrten im Halbjahr. Im ersten Halbjahr des Jahres 2015 kontrollierten die BAG-Beamten immerhin 217 deutsche Fernbussen. 217 Kontrollen im ersten Halbjahr 2015 bedeuten bei 260.000 Fahrten im halben Jahr, eine Kontrollquote von 0,08 %. Bei einer so niedrigen Kontrollquote kann man nicht mehr von einer geregelten oder flächendeckenden Kontrolle sprechen. Daher fordern wir eine Mindestquote

von 0,3 %. Das würde erfordern, dass drei- bis viermal so viel Fernbusfahrten kontrolliert werden, also rund 800 kontrollierte Busse pro Halbjahr bzw. 1.600 Busse im Jahr, wenn 520.000 Busfahrten pro Jahr stattfinden.

Im ersten Halbjahr betrug die Kontrolldichte des BAG nur 0,08 % der Fernbusfahrten. Bei den tatsächlich durchgeführten Kontrollen und Recherchen des BAG, der Polizei und des Vereins mobifair e.V. wurden bei mehr als einem Drittel der kontrollierten Busfahrten Verstöße gegen Sicherheits-, Lenk- und Ruhezeit sowie Hygienevorschriften festgestellt. Angesichts der geringen Kontrolldichte bleibt das ökonomische Risiko für die Betreiber, dass Verstöße geahndet gering. Obwohl angesichts der hohen Zahl festgestellter Verstöße von wiederholtem Fehlverhalten einzelner Betreiber auszugehen ist und somit die Zuverlässigkeit der betreffenden Unternehmer nicht gegeben ist, ist uns bislang kein Fall bekannt, in dem die Genehmigung nach § 25 PBefG widerrufen worden ist.
Die EVG fordert daher:

- Für die Kontrollen des BAG ist eine Mindestkontrolldichte von mindestens 0,3 % verbindlich vorzuschreiben. Das bedeutet ungefähr eine Steigerung der Zahl der Kontrollen auf rund 1.600 pro Jahr (bei 520.000 Fernbusfahrten pro Jahr).

- Die festgestellten Verstöße sind der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, die Genehmigung gemäß § 25 (1) PBefG zu widerrufen, muss ggf. durch übergeordnete Behörden oder durch Klagen anderer Verkehrsteilnehmer, der Fahrgäste oder der Sozialpartner durchgesetzt werden. Die Verpflichtung zum Widerruf der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde ist auf wiederholte Verstöße gegen arbeitsrechtliche oder sozialrechtliche Verpflichtungen auszudehnen.

- Die Zahl der amtlich festgestellten Verstöße sollte jährlich veröffentlicht werden, mit namentlicher Zuordnung zum jeweiligen Genehmigungsinhaber.

- Verstöße, die bei Unterauftragnehmern im Linienverkehr festgestellt werden, sind grundsätzlich dem Genehmigungsinhaber zuzurechnen.

(b) Notwendigkeit einer Sozialmaut

Um diese zusätzlichen Kontrollen leisten zu können, benötigt die Kontrollbehörde mehr Personal und Material. Diese Kosten müssen nach dem Verursacherprinzip getragen werden. Wir schlagen dafür eine entfernungsabhängige Abgabe ähnlich der Busmaut vor. Die Höhe dieser Abgabe („Sozialmaut“) sollte nicht unter 1 Cent je Kilometer liegen und mindestens die Kosten decken, die der öffentlichen Hand durch Kontrollen entstehen. Sie kann zusammen mit der Maut für die Nutzung von Bundesfernstraßen erhoben werden. Denkbar wäre auch, dass die „Sozialmaut“ auf Basis der angemeldeten Fahrpläne berechnet und durch die Genehmigungsbehörden oder das BAG erhoben wird.

Die Kosten der Kontrollen sind grundsätzlich durch die Unternehmen des Fernbusverkehrs entsprechend der Fahrleistung zu tragen. Dafür soll eine Sozialmaut einge-

22

führt werden.
Die EVG fordert daher:

- Die Sozialmaut sollte zusammen mit den Gebühren für die Benutzung der Bundesfernstraßen erhoben werden. Sie muss mindestens 1 ct. je Personenkilometer betragen. Ggf. können auch die Kosten für Busstationen einbezogen werden.

- Alternativ ist auch die Erhebung auf Basis der genehmigten und veröffentlichten Fahrpläne durch Genehmigungsbehörde oder BAG möglich.

- Im Hinblick auf den Fernbuslinienverkehr halten wir die Aufnahme besonderer Sozialbestimmungen („Sozialklausel") in das PBefG für unbedingt erforderlich. Diese Sozialklausel sollte beinhalten:
  - Die Genehmigung für eine Fernbuslinie ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unternehmer als Anbieter selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer als Betreiber der Linie, die im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden Gesetze, Verordnung und Vorschriften missachten und tariflich geschützte Arbeitsbedingungen erheblich unterschreiten. Die Anbieter und Betreiber sind gemeinsam verpflichtet sicher zu stellen, dass den Fahrern die vorgeschrieben Pausen in einem den arbeitsschutzrechtlichen Regelungen genügenden Raum (oder: Rahmen) ermöglicht wird (Ergänzung des § 13 Abs. 2 PBefG).
  - Anbieter im Fernbuslinienverkehr und im allgemeinen Fernbusverkehr (Fahrten über 100 km) müssen nach dem Verursacherprinzip an den Mehrkosten notwendiger Kontrollen durch die zuständigen Behörden beteiligt werden. Wir fordern eine Sozialmaut in Höhe von mindestens 1 Cent je Streckenkilometer.
  - Die Kommunen können die Nutzung der Infrastruktur, wie Busbahnhöfe oder besondere Parkplätze, vorschreiben und für die Benutzung Gebühren verlangen. Dabei ist sicherzustellen, dass in Busbahnhöfen Sozialräume für Busfahrer vorgehalten werden, in denen eine den arbeitsschutzrechtlichen Regelungen genügende Ruhepause vollzogen werden kann. Die Genehmigungsbehörden sind dazu zu verpflichten, die diesbezüglichen Vorgaben der Kommunen bei der Prüfung und der Ausgestaltung der Liniengenehmigung zu berücksichtigen.
  - Es dürfen nur Busfahrer eingesetzt werden, die eine Qualifikation als Berufskraftfahrer nachweisen können.

10. Welche wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen hat die Liberalisierung auf den öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene)?

Die Fahrgastgewinne der Fernbusse beruhen zu einem großen Teil auf der Abwanderung von Fahrgästen aus dem Bereich der Schiene. Gerade Abwanderungen aus dem öffentlich geförderten Personennahverkehr und damit verbundene Fahrgeldausfälle mussten von den Aufgabenträgern mit einer Erhöhung der Finanzmittel abgefedert werden.

Genehmigungen für Fernbuslinien sollten nur für solche Strecken erteilt werden, auf denen eine Kannibalisierung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs durch Fernbusse ausgeschlossen ist. Sollte sich nach Genehmigungserteilung her-

ausstellen, dass eine erteilte Genehmigung zu einer Verdrängung führt bzw. sich zu einer Belastung für den öffentlich bestellten oder geförderten Verkehr entwickelt, muss diese Genehmigung widerrufen werden. Hier müssen die Interessen des Gemeinwohls den Gewinnbestrebungen der Unternehmer vorgehen. Auch darf es nicht dazu kommen, dass lukrative Strecken aus dem bestehenden und öffentlich bestellten ÖPNV herausgelöst werden. Gerade im ÖPNV wird sinnvollerweise häufig die gute Auslastung eines Teils des Netzes zur Finanzierung von Randbereichen desselben Netzes verwendet. Dieses System hat sich bewährt, dient dem Angebotsausbau und damit der Gesamtverkehrsplanung im Personenverkehr. Werden lukrative Strecken aus bestehenden Netzen herausgelöst, droht mittelfristig eine deutliche Verschlechterung des gesamten ÖPNV-Angebotes.

Das Argument, der Fernbus helfe, in nennenswertem Maße Fahrten mit dem privaten PKW zu reduzieren, lässt sich nach unseren Erfahrungen nicht belegen. Der Fernbusverkehr führt nicht zu einer Verbesserung der Energie- und CO_2-Effizienz des deutschen Personenverkehrssystems. Er führt in seiner gegenwärtigen Form überwiegend nur zu einer verschlechterten Auslastung der übrigen Verkehrssysteme Pkw, Bahn und ÖPNV.

11. Hat sich die Regelung in § 42a PBefG als geeignet erwiesen, den öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene) wirksam zu schützen und welche Alternativen kommen aus Ihrer Sicht in Betracht?

Diese Regelung hat sich nicht bewährt. Das Gesetz bestimmt, dass Haltestellen des Fernbuslinienverkehrs mindestens 50 km Abstand haben müssen oder dass zwischen diesen Haltestellen kein Schienenpersonennahverkehr betrieben wird, um Konkurrenz zum öffentlich geförderten Personennahverkehr zu vermeiden. Trotzdem können Fahrgäste nicht daran gehindert werden, den Bus am nächsten Halt zu verlassen, auch wenn dieser weniger als 50 km entfernt ist. Daher muss schon bei der Genehmigung der Strecke eine Konkurrenz vermieden werden und wenn sich nach der Genehmigung Anzeichen für eine Konkurrenz ergeben, muss die Genehmigung widerrufen oder geändert werden. Auch ist der Mindesthaltestellenabstand zu erhöhen, wie von uns schon in der Stellungnahme 2012 gefordert wurde. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen halten wir einen Mindestabstand von 100 km für notwendig.

Um gemeinwirtschaftliche Verkehre des ÖPNV und des SPNV vor ruinöser Konkurrenz des Fernbusverkehrs zu schützen, halten wir es für erforderlich, die Beförderungsentgelte für Fernbusse mindestens insoweit der Genehmigungspflicht zu unterwerfen, dass sichergestellt ist, dass für die Mitfahrt auf Teilstrecken einer Fernbuslinie, die parallel zu ÖPNV- oder SPNV-Linien verlaufen, mindestens das für Letztere genehmigte Entgelt zu entrichten ist. Für Teilstrecken einer Fernbuslinie, die ein solches Teilstück umfassen, deren Ausgangs- und/oder Zielort aber davor oder dahinter liegt, muss ebenfalls mindestens der Fahrpreis vorgeschrieben werden, der für den vom Parallelverkehr betroffenen Linienabschnitt des ÖPNV oder SPNV gilt. § 39 und § 45 PBefG sollten entsprechend ergänzt bzw. angepasst werden.

24

12. In welchem Umfang kommen bereits barrierefreie Fernbusse zum Einsatz? Besteht aus Ihrer Sicht noch weiterer Regelungsbedarf im Personenbeförderungsgesetz?

Nach unseren Informationen und Beobachtungen werden bisher nur sehr wenige barrierefreie Fernbusse eingesetzt. Dadurch, dass den Betreibern eine sehr lange Übergangszeit (bis zum 1.1.2020) für die Nachrüstung der alten Busse eingeräumt wurde, ist ein Einsatz niederfluriger Fernbusse bisher nicht erfolgt. Im Gegensatz zu den Angeboten des ÖPNV, wo ein sehr großer Teil der eingesetzten Busse und Bahnen bereits barrierefrei ist, fehlen in älteren (vor dem 01.01.2016 zugelassenen) Fahrzeugen selbst Einzelstellplätze für Rollstuhlfahrer. In neuen (nach dem 01.01.2016 zugelassenen) Fahrzeugen müssen zwar zwei Stellplätze vorhanden sein, aber ein barrierefreier Zugang zu diesen Plätzen und dann auch zu den Toiletten ist nicht gefordert. Hier muss dringend zeitnah nachgearbeitet werden. Auch die Situation an den Fernbusbahnhöfen ist überwiegend sehr unbefriedigend. An vielen Fernbusbahnhöfen gibt es überhaupt keine Toiletten oder sonstigen Aufenthaltsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Barrierefreie Toiletten und Aufenthaltsmöglichkeiten sind noch die absolute Ausnahme. Auch die Wege an den Fernbusbahnhöfen sind nur selten barrierefrei.

Wir halten es für notwendig die Übergangsfrist in § 62 (3) PBefG um mindestens ein Jahr („nach Ablauf des 31. Dezember 2018“) vorzuziehen.

Wir sehen es als sehr problematisch an, dass ein relativ flächendeckendes, zu großen Teilen bereits barrierefreies und durch öffentliche Dienstleistungsaufträge reguliertes und finanziertes öffentliches Personenverkehrssystem durch ein auf Hauptlinien beschränktes, überwiegend noch nicht barrierefreies Fernbusnetz mit überwiegend nicht kostendeckenden Preisen sowie unter Anwendung weit verbreiteten Sozial-, Lohn- und Sicherheitsdumpings kannibalisiert wird.

Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Stellungnahme

ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

zu den Fragen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Evaluierung der Novellierung des

Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 14. Dezember 2012

gemäß § 66 PBefG

Stand 06. Mai 2016

(nach gewährter Fristverlängerung)

ver.di Bundesverwaltung
Bundesfachbereich Verkehr
Verantwortlich:
Christine Behle, Mitglied des ver.di Bundesvorstands

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bund | Ressort 10: FB 11 Verkehr
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin

Bearbeitung
Mira Ball
Bundesfachgruppenleiterin Straßenpersonenverkehr

1

Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Evaluierung des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (Personenbeförderungsgesetz – PBefG)

Stellungnahme
ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Vorbemerkung

Nach § 66 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zum 01. Januar 2017dem deutschen Bundestag zu berichten, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2013 (BGBl. I. S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di beteiligt sich mit dieser Stellungnahme am Prozess der Evaluierung. ver.di stellt fest, dass durch die Novellierung gravierende soziale und wettbewerbliche Schieflagen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) wie auch im Fernbuslinienverkehr aufgetreten sind. Ver.di hält eine erneute Novellierung des PBefGs für dringend erforderlich.

ver.di und auch andere Organisationen haben vor der PBefG-Novelle Bedenken vorgebracht, die sich heute als begründet erweisen. Die neue Definition eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und ihr Vorrang haben erhebliche negative Auswirkungen auf Qualität, Arbeits- und Entlohnungsbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen.

Durch die PBefG-Novelle wurde der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ohne ausdrückliche Bindung an soziale Standards normiert. In der Praxis werden durch die Genehmigungsbehörden bei eigenwirtschaftlichen Anträgen keine sozialen Vorgaben zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen bei der Bewertung der Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beachtet. Damit hat der Gesetzgeber mit der Novellierung des PBefG Unternehmen mit niedrigem Tarifniveau oder ohne Tarifbindung durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre einen Wettbewerbsvorteil aufgrund von Lohn- und Sozialdumping und zu Lasten gesicherter Arbeitsverhältnisse verschafft. Die Intention der EUVO (EG) Nr. 1370/07 und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zum Schutz der Beschäftigten und Arbeitsverhältnisse wird dadurch ausgehebelt. Der Gesetzgeber löst dadurch außerdem die Gefährdung öffentlicher Unternehmen bis hin zu ihrer Liquidierung aus. Die bevorteilten Unternehmen müssen keine qualitativ besseren oder breiteren Angebote machen als die Kommune mit einer Direktvergabe oder in einem Ausschreibungsverfahren erwarten konnte. Sie erhalten dennoch öffentliche Gelder für Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehre. Der Gesetzgeber garantiert damit jederzeit nicht dem besten, sondern einzig dem billigsten Angebot den Zuschlag und schafft einen Vorrang für das Unternehmen, welches die schlechtesten Arbeitsbedingungen und nur eine Minimum an Leistung bietet. Die kommunale Entscheidungsfreiheit und Steuerung des öffentlichen Verkehrs wird zugleich massiv eingeschränkt.

Auch in Ausschreibungsverfahren führt die im ÖPNV fehlende Verpflichtung zur Personalübernahme für die Arbeitnehmer/-innen zum Verlust von Einkommen, guten

Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Arbeitsbedingungen oder des Arbeitsverhältnisses. Unternehmen mit langjährig Beschäftigen sind im Wettbewerb benachteiligt. Die Kommunen haben die Folgen minderwertigerer Arbeitsbedingungen, dem Verlust gesicherter Arbeitsverhältnisse sowie die daraus resultierenden Personalrekrutierungsprobleme der Neubetreiber zu tragen.

Auch im Fernbusverkehr führt der anhaltende Preisdruck im Subunternehmersystem zu Lohn- und Sozialdumping sowie Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeiten und Arbeitszeitdokumentationspflichten in beängstigendem Umfang. ver.di beobachtet, dass die Anbieter zunehmend Verträge mit Subunternehmen aus dem osteuropäischen Ausland abschließen. Es ist ein Dumpingwettbewerb auf Kosten der Beschäftigten und der Verkehrssicherheit zu erwarten, wie er bereits im Speditionsgewerbe große Probleme bereitet.

Über 150.000 Menschen arbeiten im öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen, in den kommenden Jahren steht das Gros der Neuvergaben von Verkehrsleistungen an.

Um faire Wettbewerbsbedingungen in den Verkehrsmärkten sowie den Schutz der arbeitenden Menschen in den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und damit letztlich auch die Systeme der sozialen Sicherung zu stabilisieren und Lohn- und Sozialdumping im ÖPNV wie im Fernbusverkehr in Deutschland zu verhindern, muss das PBefG erneut novelliert werden. Andernfalls droht eine massive Ausweitung der bereits heute aufgetretenen dramatischen Folgen.

Die Mitglieder der Gewerkschaft ver.di sind als Beschäftigte im öffentlichen Personennahverkehr und bei Anbietern wie Betreibern des Fernbusverkehrs in erheblichem Maße von den Wirkungen des Gesetzes betroffen. Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer leiden unter sinkender Qualität im ÖPNV und mangelnder Sicherheit durch die Zustände im Fernbusverkehr.

Aus Sicht der Gewerkschaft ver.di gefährdet das PBefG in der derzeitigen Fassung das System der Daseinsvorsorge mit einem bezahlbaren Zugang zu Mobilität für alle Bürger/-innen und eine intelligente Verzahnung öffentlicher Verkehrsträger zu einem verlässlichen, umfassenden und umweltfreundlichen Verkehrsangebot.

Ver.di nimmt im folgenden Stellung und beantwortet die Fragen des Bundesministeriums im sachlich sinnvollen Zusammenhang.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Zusammenfassung

Genehmigungsverfahren für eigenwirtschaftliche Verkehre und Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr

I. Durch den nicht sachgerechten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor öffentlichen Dienstleistungsaufträgen werden Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes zur Sicherung von Löhnen, Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätzen unterlaufen. Der Vorrang verursacht eine Wettbewerbsverzerrung zuungunsten tarifgebundener Unternehmen und führt zu Tarifflucht.

Ver.di fordert daher

- Im PBefG oder in einer ergänzenden Durchführungsverordnung muss klargestellt werden, dass soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen und Personalübernahme als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei der Durchführung eigenwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen eingehalten werden müssen.
- Soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen müssen auch für Beschäftigte bei Nachunternehmen gelten.
- Wiederholte Verstöße gegen Vorgaben zu Mindestarbeitsbedingungen, die Fahrpersonalverordnung und das Arbeitszeitgesetz müssen durch die Genehmigungsbehörden mit dem Entzug der Liniengenehmigung sanktioniert werden können.
- Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre muss im PBefG klargestellt werden.

II. Die kommunalen Aufgabenträger werden durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre in europarechtlich unzulässiger Weise ihrer politischen Entscheidungs- und Steuerungsrechte beraubt. Die Folge sind finanzielle Risiken und Qualitätsverluste im öffentlichen Personennahverkehr und für die Fahrgäste.

Ver.di fordert daher

- Zur Sicherung der Qualität öffentlicher Verkehrsdienstleistungen und öffentlicher Investitionen müssen die in der EUVO (EG) 1370/2007 ausdrücklich vorgesehene Entscheidungsfreiheit und Steuerungsfähigkeit der Aufgabenträger im PBefG nachvollzogen und der uneingeschränkte Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in § 8 Abs. 4 S.1 PBefG gestrichen werden. Eine eigenwirtschaftliche Erbringung darf nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Aufgabenträgers erfolgen.
- Von den Genehmigungsbehörden muss bei der Bewertung des Vorliegens tatsächlicher Eigenwirtschaftlichkeit geprüft werden, ob soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen und zur Personalübernahme als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingehalten werden.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

III. Bei Ausschreibungen im öffentlichen Personennahverkehr sind Beschäftigte regelmäßig spätestens alle 10 Jahre von der Verschlechterung ihres Einkommens und ihrer Arbeitsbedingungen sowie dem Verlust ihres Arbeitsplatzes akut bedroht, da keine Verpflichtung zur Personalübernahme bei einem Betreiberwechsel besteht.

Ver.di fordert daher

- Analog zu der Bestimmung für die Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr im Vergaberechtsmodernisierungsgesetz (VergRModG) muss für die Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen im PBefG festgeschrieben werden, dass Aufgabenträger bei Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr die Übernahme des Personals zu den bisher garantierten Bedingungen vorgeben sollen. Dies ist in einem neu einzufügenden § 8c in PBefG aufzunehmen.

- Vorgaben zu Mindestarbeitsbedingungen und der Personalübernahme bei Betreiberwechsel müssen zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen und zur Sicherung der Qualität der öffentlichen Verkehrsleistungen in den Nahverkehrsplänen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgeführt werden. § 8 Abs. 3 ist entsprechend anzupassen.

Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs

IV. Das Geschäftsmodell Fernbus ist von Lohn- und Sozialdumping geprägt. Insbesondere Arbeitszeitdokumentation und Arbeitszeitberechnung werden als Stellschrauben zur Kosteneinsparung genutzt. Daraus resultieren minderwertige Arbeits- und Entlohnungsbedingungen sowie beängstigende Folgen für die Verkehrssicherheit. Zur weiteren Kosteneinsparung setzen Anbieter gerade bei grenzüberschreitenden Linien zunehmend auf Subunternehmen aus den osteuropäischen Mitgliedsstaaten.

Ver.di fordert daher

- Die Überprüfungsquote des BAG muss auf mindestens 0,3 Prozent erhöht werden, zusätzlich muss die Kontrollverantwortung auf die Polizeidirektionen an Orten mit Fernbusstationen ausgeweitet werden. Örtliche Gewerbeaufsichtsämter müssen verpflichtet und personell befähigt werden, Hinweisen nachzugehen.
- Um tatsächlich wirksame Kontrollen durchführen und Manipulationen ausschließen zu können, muss die Ausnahme in § 1 Fahrpersonalverordnung gestrichen werden und die digitale Fahrerkarte auch bei Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr vorgeschrieben werden.
- Bei Genehmigungsanträgen müssen Fahrpläne den Nachweis enthalten, dass an den vorgesehenen Halten für Pausen adäquate Sozial-, Ruhe- und Hygieneeinrichtungen für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen und die geltenden Sozial- und Arbeitszeitvorschriften eingehalten werden. Ohne diesen Nachweis ist die Genehmigung zu versagen.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

- Im PBefG muss aufgenommen werden, dass es sich bei in einem anderen Mitgliedstaat Beschäftigten auf Linien in Genehmigungsverantwortung deutscher Genehmigungsbehörden um entsendete Arbeitnehmer i.S.d. der RICHTLINIE 96/71/EG handelt sowie dass die Richtlinie und auch das Arbeitnehmerentsendegesetz anzuwenden ist.
- Für die Fahrpersonale müssen die Dokumentationspflichten zur Arbeitszeiterfassung des Mindestlohngesetzes grundsätzlich gelten.
- Dem Genehmigungsinhaber muss bei Verstößen gegen Gesetze, Richtlinien, Verordnungen und Vorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen und der Sicherheit, auch wenn sie durch einen Nachunternehmer verursacht werden, die Liniengenehmigung entzogen werden.
- Zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur und zur Finanzierung der zur Sicherung der Verkehrssicherheit notwendigen verstärkten Kontrollen sollten Fernbusanbieter in gleichem Maße wie der LKW-Verkehr in die Mauterhebung einbezogen werden.

V. Fernbusstationen halten keine Sozial- und Ruheräume oder Sanitäranlagen für das Fahrpersonal vor, wodurch die notwendige Erholung in den Pausen nicht möglich ist. Die Infrastruktur genügt nicht überall den Anforderungen an Sicherheit und Störungsfreiheit für die Fahrgäste, andere Verkehrsteilnehmender und den ÖPNV. Die Finanzierung der Haltestelleninfrastruktur muss durch die Fernbusanbieter als Nutzer erfolgen.

Ver.di fordert daher

- An den Stationen sind ausreichende Sozial- und Ruheräume sowie Hygieneeinrichtungen für das Fahrpersonal vorzuhalten, damit Pausen tatsächlich der Erholung dienen und unter würdigen Bedingungen verbracht werden können.
- Bei Genehmigungsanträgen müssen Fahrpläne den Nachweis enthalten, dass an den vorgesehenen Halten für Pausen adäquate Sozial-, Ruhe- und Hygieneeinrichtungen für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen und die geltenden Sozial- und Arbeitszeitvorschriften eingehalten werden. Ohne diesen Nachweis ist die Genehmigung zu versagen.
- Die Genehmigungsbehörden müssen auf Antrag einer Kommune die Genehmigung versagen bzw. ihre Anzahl zu begrenzen oder eine Änderung des Fahrplans erwirken können, wenn die Stadt nachweist, dass es durch die Fernbusse zu erheblichen Behinderungen des Verkehrs im Innenstadtbereich oder des öffentlichen Verkehrs kommt.
- Grundsätzlich muss der Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs vor dem Fernbusverkehr im Verkehrsfluss und an Haltestellen, insbesondere an den zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) zur Sicherung der Umsteigebeziehungen zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr, besonders für Pendler, sichergestellt werden.
- Auch die Stationen müssen barrierefrei sein und für die Fahrgäste hygienische Einrichtungen und Schutz vor der Witterung bieten.
- Die Fernbusanbieter müssen als Nutzer die Kosten der Einrichtung und Erhaltung der Stationsinfrastruktur tragen.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

VI. Der Fernbuslinienverkehr kann mit der Möglichkeit der kurzfristigen Einstellung der Linien nicht als verlässliche Alternative im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs angesehen werden, er kann jedoch zu einer Destabilisierung des Systems des öffentlichen Verkehrs führen. Konkurrenzierungen müssen zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs auf Straße und Schiene sorgfältig erhoben und unterbunden werden.

Ver.di fordert daher

- Liniengenehmigungen müssen an eine Mindestbediengarantie von einem Jahr geknüpft werden. Die Einstellung von Linien muss durch den Genehmigungsinhaber im Interesse der Fahrgäste und zur Sicherstellung zumindest eines gewissen Maßes an Sicherheit im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs 1/2 Jahr im Voraus beantragt werden. Der Antrag ist zeitnah zu veröffentlichen.
- Der Mindesthaltestellenabstand im Fernbuslinienverkehr muss zum Schutz des öffentlichen Personennahverkehrs und öffentlicher Haushalte auf 70 Kilometer angehoben werden.
- Wird eine Fernbusliniengenehmigung parallel zu Strecken des öffentlichen Nahverkehrs erteilt, muss durch Fahrgastbefragungen in beiden Verkehrsträgern ermittelt werden, ob sich eine Konkurrenzierung des Nahverkehrs entwickelt. Für die Kosten müssen die Fernbuslinienanbieter aufkommen, im ÖPNV sind derartige Befragungen bereits die Regel.

Erleichterung für flexible Bedienformen

VII. Bürgerbusse werden mancherorts als mögliche Alternative für den öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Verantwortung diskutiert. Sie können jedoch nur eine Ergänzung des ÖPNV darstellen, da Ehrenamtliche nicht dieselben Qualitätsstandards anbieten können und auch nicht überfordert werden dürfen.
Eine weitere Marktöffnung im Taxengewerbe, insbesondere für die Erbringung originärer Taxendienste durch Privatpersonen, gefährdet die Stabilität des Systems.

Ver.di fordert daher

- Die Anforderungen für Bürgerbusse dürfen gegenüber dem öffentlichem Personennahverkehr nicht weiter gesenkt werden, insbesondere die Qualifizierungsanforderungen für die Fahrer/-innen müssen unbedingt beibehalten werden. Da Bürgerbusse keine verlässliche dauerhafte Verkehrsbedienung garantieren können, darf ihr Einsatz lediglich zur Ergänzung des ÖPNV dienen.
- Eine weitere Marktöffnung im Taxen- und Mietwagenverkehr gefährdet verlässliche Preise, Beförderungspflicht und Sicherheit und ist unbedingt abzulehnen.
- Die Kommunen müssen verpflichtet werden, die Funktionsfähigkeit des Marktes regelmäßig zu überprüfen und durch bei Bedarf durch die Begrenzung von Taxen- und Mietwagenkonzessionen seine Funktionsfähigkeit zu sichern.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di beantwortet im Folgenden die Fragen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur im Einzelnen.

1. Hat sich die neue Definition der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen bewährt?

2. Ist die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens für gemeinwirtschaftliche Verkehre sachgerecht, auch im Hinblick auf die Sicherstellung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen?

Die neue Definition eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sich nicht bewährt, sie ist zudem im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht sachgerecht und führt an ihren Zielen vorbei. Dasselbe gilt für die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens für gemeinwirtschaftliche Verkehre, gerade im Hinblick auf die Sicherstellung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen.

Die europäischen Sozialpartner haben sich im Rahmen der europäischen Marktöffnung gegen Sozialdumping und für die Erhaltung der Entscheidungsrechte der Kommunen im liberalisierten Markt eingesetzt. Für die ausdrückliche Absicherung von Direktvergaben an kommunale Unternehmen und die Entscheidungsfreiheit der Aufgabenträger haben sich auch die Bundesregierung und die kommunalen Spitzenverbände eingesetzt. Der Verband der Verkehrsunternehmen hat erklärt, sowohl das politische Ziel, Lohn- und Sozialdumping im ÖPNV in Deutschland zu verhindern, als auch die Vorgaben und Ziele der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu unterstützen[1]. Das Europäische Parlament ist diesen Anliegen mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausdrücklich gefolgt: So sind Direktvergaben an kommunale Unternehmen weiterhin möglich und die Kommunen können die Inhalte der Verkehrserbringung bei Ausschreibungen nach ihren Bedürfnissen bestimmen und steuern. Zur Vermeidung von Sozialdumping enthält die europäische Verordnung die Möglichkeit, die Anwendung von Tarifverträgen und die Übernahme der Beschäftigten vom neuen Betreiber als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu verlangen. Zusätzlich haben die meisten Bundesländer in den vergangenen Jahren Tariftreuegesetze mit repräsentativen Tarifregelungen für den Nahverkehr verabschiedet.

Durch einen erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Antrag werden seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes geplante Ausschreibungsverfahren und Direktvergaben aufgehoben, auch gegen den Willen der Kommune. Alle Schutzrechte für Arbeitnehmer/-innen laufen ins Leere. Vorgaben zu Tarifverträgen oder einer Übernahme der Beschäftigten werden bei der Prüfung des Vorliegens von Eigenwirtschaftlichkeit durch die Genehmigungsbehörden in der Praxis nicht berücksichtigt, auch wenn der Aufgabenträger oder Tariftreue- und Vergabegesetze das vorsehen würden. Die Frage, ob eigenwirtschaftliche Verkehre außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 1370/2007 stehen können, ist rechtlich umstritten. Die Gewährung eines Ausschließlichkeitsrechts macht hingegen gemäß Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 immer die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch die zuständige Behörde notwendig. Schon in der Diskussion um die PBefG-Novelle war strittig, ob die Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG die Wirkungen eines solchen Ausschließlichkeitsrechts entfalten und/oder mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der VO 1370/2007 verbunden sind, sodass eigenwirtschaftliche Verkehre außerhalb der

[1] Kein Sozial- und Lohndumping im deutschen ÖPNV (Presseinformation Nr. 13 des VDV vom 14. Mai 2013)

VO 1370/2007 nicht möglich sind. Im Schrifttum und in der Rechtsprechung zum alten Recht finden sich viele Stimmen für diese Position[2]. In der bisherigen Rechtsprechung ist diese Frage noch nicht entschieden worden.

Eigenwirtschaftliche Anträge, so zum Beispiel in Gießen, Leverkusen, Augsburg, Kiel binden zunehmend kommunale Kapazitäten in Verfahren vor den Vergabekammern und Gerichten und bedrohen kommunale Verkehrsunternehmen sowie tarifgebundene private Unternehmen in ihrer Existenz, wie Pforzheim mit 240 Beschäftigten und Hildesheim mit 165 Beschäftigten zeigen.

Sollte das Personenbeförderungsgesetz in der derzeit geltenden Form unter Beibehaltung der derzeit gängigen Praxis der Liniengenehmigungserteilung durch die Genehmigungsbehörden fortbestehen, folgt dem

a. Unfairer Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten und der sozialen Sicherungssysteme durch Sozialdumping
b. Gefahr für kommunale Unternehmen und kein Vorteil für den Mittelstand
c. Einschränkung der kommunalen Entscheidungsfreiheit und der Qualität des Nahverkehrs

a. Unfairer Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten und der sozialen Sicherungssysteme durch Sozialdumping

Der kommunale Nahverkehr ist personalintensiv, die Personalkosten betragen zwischen 50-60% der Gesamtkosten. Als tarifführende Gewerkschaft verhandelt ver.di im öffentlichen Personennahverkehr mit über 30 Arbeitgeberverbänden, die daraus resultierende differenzierte Tarifstruktur weist große Niveauunterschiede auf, nicht alle Unternehmen sind tarifgebunden. Der Vorrang eigenwirtschaftlicher Anträge eröffnet bei der derzeit ausgeführten Genehmigungspraxis die Möglichkeit, an den sozialen Schutzrechten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und den Tariftreuegesetzen vorbei zu agieren. Tarifgebundene Unternehmen mit langjährig Beschäftigten haben bei einem eigenwirtschaftlichen Auftrag keine Chance, es entsteht quasi ein Zwang zur Ausgründung und Tarifflucht. Die Folgen tragen die Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz verlieren oder deutliche Lohnverluste – in aktuellen Fällen mehrere hundert Euro monatlich - und wesentlich schlechtere Arbeitsbedingungen hinnehmen müssen, dazu kommen zusätzliche Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme und den regionalen Arbeitsmarkt. Auch Arbeitszeitregelungen z.B. zu Lenk- und Ruhezeiten sind in Tarifverträgen wichtige Regelungsinhalte. Wird an den Personalkosten durch Ausreizen der gesetzlich erlaubten Lenk- und Ruhezeiten gespart, hat dies umgehend Konsequenzen für die Qualität der Verkehrsleistung, die Sicherheit der Fahrgäste und aller anderen Verkehrsteilnehmer.[3] Im kommunalen Nahverkehr gibt es zudem keine Pflicht zur Lenk- und Ruhezeiterfassung wie z. B. im Fernbusverkehr, wodurch Kontrollen kaum möglich sind.

[2] So z.B.: Albrecht/Gabriel, Die geplante EU-Verordnung zum ÖPBV – Herausforderungen und Unklarheiten im straßengebundenen ÖPNV, DÖV 2007, 907, 913 f.
[3] Im kommunalen Nahverkehr geht die Fahrpersonalverordnung bei gleicher Regelung dem Arbeitszeitgesetz vor. So ist eine wöchentliche Lenkzeit von 56 Stunden ebenso erlaubt wie die Reduzierung der täglichen Ruhezeit auf 11 Stunden (drei Mal wöchentlich sogar auf 9 Stunden), die wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden kann auf 24 Stunden reduziert werden. Ver.di sind Fälle bekannt, in denen Busfahrer/-innen bis zu 14 ½ Stunden Dienst hatten, jedoch nur 7 ½ Stunden, nämlich nur die Lenkzeit, bezahlt wurden.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Der Druck auf die Arbeitsbedingungen wird zwangsläufig die Zunahme von Tarifflucht, tariflosen Unternehmen und eine damit einhergehende Ausweitung von Konflikten zur Folge haben. Er trifft besonders Unternehmen, die durch Investitionen in Ausbildungsplätze besondere soziale Verantwortung übernehmen. Bis 2020 benötigt die Branche 30.000 neue Beschäftigte, Unternehmen mit eigenwirtschaftlichen Verkehren werden bei den Arbeitsbedingungen, die sie bieten, keine Arbeitskräfte finden. Fahrermangel aufgrund unattraktiver Arbeitsbedingungen nach Betreiberwechseln hat bereits in mehreren Kommunen zu Ausfällen geführt.

Fast alle Bundesländer haben in den vergangenen Jahren den Weg gewählt, durch Tariftreue- und Vergabegesetze Sozialdumping in der Branche einzuschränken. Solange die Genehmigungsbehörden deren Inhalte nicht als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei der Bestimmung der Eigenwirtschaftlichkeit anerkennen, werden vermeintlich günstigere Angebote im Wettbewerb allein auf Kosten der Beschäftigten und der Qualität der öffentlichen Verkehrsleistung gemacht. Tarifgebundene kommunale wie private Unternehmen werden vom Markt verdrängt.

Ver.di fordert daher

- Im PBefG oder in einer ergänzenden Durchführungsverordnung muss klargestellt werden, dass soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen und Personalübernahme als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bei der Durchführung eigenwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen eingehalten werden müssen.
- Soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen müssen auch für Beschäftigte bei Nachunternehmen gelten.
- Wiederholte Verstöße gegen Vorgaben zu Mindestarbeitsbedingungen, die Fahrpersonalverordnung und das Arbeitszeitgesetz müssen durch die Genehmigungsbehörden mit dem Entzug der Liniengenehmigung sanktioniert werden können.
- Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre muss im PBefG klargestellt werden.

b. Gefahr für kommunale Unternehmen und kein Vorteil für den Mittelstand

Der größte Betreiber regionaler öffentlicher Personennahverkehrsdienste (DB Regio) hat kürzlich erklärt, mit der Bussparte zur Kompensation von Vertragsverlusten strategisch auf die eigenwirtschaftliche Erbringung kommunaler Stadtverkehre zu setzen. DB Regio AG hat keinen einheitlichen Tarifvertrag für ihre Busunternehmen und tritt in Ausschreibungen meist mit Tochter- und Enkelunternehmen mit niedrigeren Personalkosten an. Aber auch andere Verkehrsunternehmen gehen diesen Weg, wobei Konzerne durch die Möglichkeit höherer Investitionen, der Verschiebung von bereits abgeschriebenem Material und höhere Flexibilität deutliche Vorteile gegenüber dem ortsansässigen Mittelstand haben. Hier droht ein Schneeballeffekt. Es ist nicht einzuschätzen, wie im Nahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen erfahrene multinationale Konzerne ihre Marktchancen bei der Erbringung

großer Stadtverkehre einschätzen und welchen Markteintrittspreis sie zu zahlen bereit sind. Mittelgroße kommunale Unternehmen sind schon heute, wie beispielsweise die Stadtverkehre in Pforzheim und in Hildesheim zeigen, in ihrem Fortbestand akut bedroht. Die Kommune verliert gegebenenfalls nicht nur ihr dauerhaft ihr Verkehrsunternehmen, sondern auch die darin gebundenen Investitionen, die sie zur Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebots in der Vergangenheit getätigt hat.

Mittelständische Unternehmen haben ebenfalls keinen Vorteil, da sie häufig bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als Subunternehmer tätig ist und mit niedrigeren Einnahmen rechnen müssen, wenn ein Betreiber den Verkehr eigenwirtschaftlich betreibt. Diese Sorge stand z.B. hinter dem erfolglosen eigenwirtschaftlichen Antrag der privaten Bietergemeinschaft in Pforzheim.

Nach umfassenden Restrukturierungen in der Branche seit Ende der 90er Jahre sind Kosteneinsparungen durch weiteren Wettbewerb auch aufgrund der Ortsgebundenheit der Unternehmen nur noch durch die Absenkung von Entlohnung und Arbeitsbedingungen möglich. Dies wird zu sinkender Qualität und mangelhafter Sicherheit für Fahrgäste und alle übrigen Verkehrsteilnehmenden führen.

c. Einschränkung der kommunalen Entscheidungsfreiheit und der Qualität des Nahverkehrs

Aus Sicht der Kommunen und Fahrgäste stehen Qualität und Sicherheit der Verkehrsbedienung im Vordergrund. Die Kommunen (Aufgabenträger) erstellen zur Vorbereitung der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Ausschreibung oder Direktvergabe) im ÖPNV Nahverkehrspläne, sie kalkulieren zudem adäquate Arbeits- und Entlohnungsbedingungen für die Beschäftigten ein. Teilweise geben sie diese gesondert vor, überwiegend sind sie durch die Tariftreuegesetze bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ohnehin anzuwenden. Aufgabenträger stellen auf dieser Grundlage fest, dass die Verkehrsleistung gemeinwirtschaftlich ist, woraus sich die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt und bestimmen in den Vorabbekanntmachungen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Dazu gehören auch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu Mindestarbeitsbedingungen und zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen. Allerdings muss der aktuellen Genehmigungspraxis folgend ein Unternehmen, das einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellt, keinen Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprechenden Personalkosten erbringen. Auch der Nahverkehrsplan muss nicht in Gänze eingehalten werden. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der Antrag „mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht“ (§ 13 Abs. 2a PBefG). Bei einer geplanten Direktvergabe führt ein erfolgreicher eigenwirtschaftlicher Antrag dazu, dass die Kommune ihren Verkehrsbetrieb sowie ihre getätigten Investitionen verliert und die finanziellen (Abwicklungskosten und Investitionsverlust) und sozialen Konsequenzen (Arbeitslosigkeit und Entgeltverlust von Beschäftigen) zu tragen hat.

Sollten sich im Laufe der Jahre Bedürfnisse der Fahrgäste und Anforderungen an die Verkehrsbedienung qualitativ oder quantitativ verändern, hat die Kommune bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kaum Möglichkeiten, dies einzubringen.

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Wenn der eigenwirtschaftliche Anbieter im Laufe der Zeit feststellt, dass er die Verkehrsleistung nicht mehr eigenwirtschaftlich erbringen kann, bspw. weil durch demografische Entwicklungen die Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre zurückgegangen sind oder Fahrgeldeinnahmen hinter seinen Erwartungen zurückbleiben, kann er sich von der Genehmigung entbinden lassen. Erfahrungen haben gezeigt, dass Unternehmen in dieser Situation Zuschüsse von der Kommune verlangen. Bei schlechter Qualität oder Nichterfüllung der Verkehrsleistung sind die Möglichkeiten der Kommune begrenzt. Die Genehmigung kann widerrufen werden, wenn „die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden" (§ 25 Abs. 1 PBefG). Der Nachweis ist schwierig und langwierig.

Ver.di fordert daher

- Zur Sicherung der Qualität öffentlicher Verkehrsdienstleistungen und öffentlicher Investitionen müssen die in der EUVO (EG) 1370/2007 ausdrücklich vorgesehene Entscheidungsfreiheit und Steuerungsfähigkeit der Aufgabenträger im PBefG nachvollzogen und der uneingeschränkte Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in § 8 Abs. 4 S.1 PBefG gestrichen werden. Eine eigenwirtschaftliche Erbringung darf nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Aufgabenträgers erfolgen.
- Von den Genehmigungsbehörden muss bei der Bewertung des Vorliegens tatsächlicher Eigenwirtschaftlichkeit geprüft werden, ob soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestariftreue- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen und zur Personalübernahme als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingehalten werden.

Auf die Anwendung der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beurteilung eigenwirtschaftlicher Verkehrsdienstleistungen im Besonderen und die europarechtliche Zulässigkeit der Vorgabe von Mindestarbeitsbedingungen und Arbeitnehmerschutzrechten geht ver.di an dieser Stelle gesondert ein.

Die neue Definition der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung schafft keine Klarheit, da sie keinen klaren Bezug zur EUVO (EG) Nr. 1370/2007 herstellt und daher ihren Anforderungen scheinbar widerspricht. Die zwingende Anwendung der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 auch auf eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ist jedoch sowohl dem PBefG selbst als auch der Verordnung folgend offenkundig.

Das PBefG definiert in § 8 Abs. 4 eigenwirtschaftliche Verkehre unter Bezug auf die in der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

„Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, (…) soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die ***Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen*** nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen ***und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden***."

Da die EUVO (EG) Nr. 1370/2007 die eigenwirtschaftliche Erbringung nicht kennt, aber allgemeine Vorschriften zur Gewährung von Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG und / oder § 145 SGB IX, die eigenwirtschaftliche Verkehre in Deutschland erhalten, müssen die damit einhergehenden Bestimmungen der Verordnung herangezogen werden. Die Verordnung bestimmt, dass staatliche Beihilfen über allgemeine Vorschriften ohne Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zulässig sind, sofern eine eigenwirtschaftliche Erbringung **unter Einhaltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen** beantragt wurde. Zu diesen

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gehören jedoch entgegen der aktuellen Genehmigungspraxis in Deutschland auch die Anforderungen an Arbeits- und Entlohnungsbedingungen sowie die Übernahme der Beschäftigten gemäß der europäischen Richtlinie 2001/23/EG wie von der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) und durch die jeweils geltenden Landestariftreuegesetze festgelegt. Die Anwendung der Verordnung auf eigenwirtschaftliche Verkehre steht außerdem außer Frage, da die Liniengenehmigung nach PBefG ein ausschließliches Recht erteilt indem sie wie ein ausschließliches Recht alle übrigen Marktteilnehmer ausschließt.

I. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen müssen bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen erfüllt werden und beinhalten soziale Kriterien zum Schutz der Beschäftigten

Das weitere Prüfverfahren, ob ein Antrag auf Liniengenehmigung eigenwirtschaftlich ist und damit die Genehmigung auch gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG vorrangig erteilt werden kann, wird nicht näher bestimmt. Kriterien finden sich zwar in § 13 Abs. 2a PBefG, in Form einer Aufzählung von Anforderungen an **den Umfang und die Qualität** der zu erbringenden Verkehrsleistung, **aber keine Prüfkriterien** für die Feststellung des tatsächlichen Vorliegens von Eigenwirtschaftlichkeit gemessen an den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes (nicht „öffentlichen Dienstleistungsauftrags") sind gemäß der EUVO (EG) 1370/2007 breit gefasste gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erfüllen. Die Europäische Kommission hat die obligatorische Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auch außerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge gerade im Hinblick auf die Vorgabe von sozialen Standards wie Tarifverträgen und Personalübernahme noch einmal in ihrer Mitteilung vom 24. März 2014[4] klargestellt und deutlich gemacht, dass die zuständigen Behörden soziale Kriterien und Qualitätskriterien festlegen können, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrecht zu erhalten und zu erhöhen:

„2.2.3. Artikel 3 Absätze 2 und 3. Aufstellung allgemeiner Vorschriften ***innerhalb und außerhalb eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags***. Anwendungsbereich allgemeiner Vorschriften

In Erwägungsgrund 17 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 heißt es: „Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, ***soziale Kriterien und Qualitätskriterien*** festzulegen, um Qualitätsstandards ***für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*** aufrechtzuerhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der ***Mindestarbeitsbedingungen***, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich ***aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird***. ***Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen***

[4] Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2014/C 92/01) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2014.092.01.0001.01.DEU&toc=OJ:C:2014:092:FULL

Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können."

II. Der Erlass Allgemeiner Vorschriften führt nicht zur Entbindung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Die EUVO (EG) Nr. 1370/2007 eröffnet den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, allgemeine Vorschriften zu Höchsttarifen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen, sofern sie bei Bestehen einer staatlichen Beihilfe gemäß Art. 108 AEVU an die Kommission gemeldet werden. Dabei geht es lediglich um die Frage der Zulässigkeit der Beihilfe. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass diese Bestimmung dazu führen soll, dass die öffentliche Verkehrsdienstleistung selbst oder Teile der mit ihr verbundenen Anforderungen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgenommen werden können und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht umfassend erfüllt werden müssen.

In ihren Auslegungsleitlinien vom 24. März 2014[5] hat die Europäische Kommission ausgeführt, dass die Ausnahme für allgemeine Vorschriften allein eine Ausnahme von den beihilferechtlichen Verpflichtungen der Verordnung und damit der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags i.S.d. Verordnung bezweckt. Außerdem wird bestimmt, dass die Kriterien nach dem Altmark-Trans Urteil anzuwenden sind und damit der Bezug zum Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEVU) hergestellt.

Daher sind auch bei der Gewährung allgemeiner Vorschriften für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX die durch Aufgabenträger und Landestariftreue- und Vergabegesetze als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festgelegten Tarifverträge, Arbeitsbedingungen und das Verlangen einer Personalübernahme von einem Betreiber einzuhalten. Die Prüfung auf Eigenwirtschaftlichkeit kann nur sachgerecht erfolgen, wenn sie die entsprechenden Personalkosten einschließt.

III. Liniengenehmigungen nach dem PBefG begründen ausschließliche Rechte

Im Übrigen werden durch die Liniengenehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ausschließliche Rechte erteilt. Ausschließlichkeitsrechte können nach § 8a Abs. 8 PBefG an sich nur im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge von der zuständigen Behörde gewährt werden. Im Rahmen eigenwirtschaftlicher Verkehre gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG n. F. wird kein solches Ausschließlichkeitsrecht gewährt. Dennoch genießen diese eigenwirtschaftlichen Verkehre durch die Liniengenehmigungen denselben Konkurrenzschutz, wie bereits nach altem PBefG alle Linienverkehre. Damit liegt faktisch auch für den eigenwirtschaftlichen Verkehr ein Ausschließlichkeitsrecht vor. Auch diesen Sachverhalt stellt die Europäische Kommission in ihren Auslegungsleitlinien vom 24. März 2014[6] klar:

„2.2.6. Artikel 2 Buchstabe f und Artikel 3 Absatz 1. Festlegung von Art und Umfang ausschließlicher Rechte, um die Einhaltung des EU-Rechts zu gewährleisten

[5] 2.2.3. und 2.2.4. der Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2014/C 92/01) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2014.092.01.0001.01.DEU&toc=OJ:C:2014:092:FULL

[6] Mitteilung der Kommission über die Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2014/C 92/01) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2014.092.01.0001.01.DEU&toc=OJ:C:2014:092:FULL

Die Mitgliedstaaten können jedoch durch Rechtsvorschriften oder Verwaltungspraktiken auch Rechte gewähren, die nicht-ausschließlich erscheinen, aber andere Unternehmen de facto an einer Marktbeteiligung hindern. So können beispielsweise Verwaltungsvereinbarungen, ***mit denen die Genehmigung zum Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste erteilt wird, sofern bestimmte Kriterien bezüglich des gewünschten Umfangs und der gewünschten Qualität dieser Dienste erfüllt werden, in der Praxis zu einer Beschränkung der Zahl der Betreiber auf dem Markt führen. Die Kommission ist der Auffassung, dass der in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verwendete Begriff der Ausschließlichkeit auch diesen Sachverhalt einschließt.***"

Eine solche Rechtsvorschrift stellt die Liniengenehmigung im PBefG dar, sie erfüllt alle genannten Bedingungen. Schon im Gesetzgebungsverfahren zum PBefG wurde von mehreren Seiten der Widerspruch der in § 8 Abs. 4 PBefG als nicht ausschließliches Recht deklarierten Genehmigung bemängelt. Sie wirkt de facto nicht nur als Beschränkung der Zahl der Betreiber, sondern sogar als Ausschluss aller außer einem Betreiber. Im Lichte der Klarstellung durch die Europäische Kommission kann kein Zweifel bestehen, dass mit der Liniengenehmigung nach PBefG ein ausschließliches Recht gewährt wird. Da ausschließliche Rechte gelten, ist gemäß Art. 1 S.2 der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 die Verordnung auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre anzuwenden.

Schlussfolgerungen

Die EUVO (EG) Nr. 1370/2007 wirkt in den Mitgliedsstaaten unmittelbar, es kann nicht davon ausgegangen werden, dass der bundesdeutsche Gesetzgeber ein der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 widersprechendes Recht bestimmen wollte. Daher ist es dringend geboten Klarheit im Gesetz herzustellen.

Bei der Definition eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen ist demnach darauf abzustellen, dass eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen unter Erfüllung aller von den zuständigen Behörden auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf Grundlage der EUVO (EG) Nr. 1370/2007 im Einklang mit § 8 Abs. 4 PBefG stehen. Mit den Bestimmungen der Landestariftreue- und Vergabegesetze tritt daneben eine zusätzliche Verpflichtung, die den zuständigen Behörden bereits gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt und daher unabhängig von einer Bezugnahme im Nahverkehrsplan oder Vorabbekanntmachung ebenfalls als jeweilige landesrechtliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen angesehen werden müssen.

Auch nach dem allgemeinen Europäischen Recht ist dies zulässig. Die Eigenwirtschaftlichkeit ist dem europäischen Recht nicht bekannt. Jedoch verpflichtet die Europäische Union in Art. 106 Abs. 2 i.V.m. Art. 9 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEVU) Unternehmen, die mit Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse betraut sind, einen angemessenen Schutz der Arbeitnehmer/-innen zu gewährleisten. Auch danach ist europarechtlich die Vorgabe sozialer Standards zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen und tariflicher Arbeits- und Entlohnungsbedingungen bei eigenwirtschaftlichen Verkehren keineswegs ausgeschlossen. Im Gegenteil legt die AEVU für öffentliche Dienstleistungen sogar nahe, solche Standards zu regeln.

Dies alles spricht dafür, in § 8 Abs. 4 PBefG die Berücksichtigung sozialer Rechte der Beschäftigten aufzunehmen, mit der Folge, dass bei einem Verstoß gemäß § 13 Abs. 2a PBefG eine Genehmigung zu versagen wäre. Damit wäre auch klargestellt, dass es sich bei Verstößen gegen die Vorgaben des Nahverkehrsplans und der

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Vorabbekanntmachung um eine wesentliche Abweichung i.S.d. § 13 Abs. 2a S. 3 PBefG handelt.

3. Gab es bei der Anwendung der ergänzenden Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in § 8a PBefG Schwierigkeiten? Welche Verbesserungen sind aus Ihrer Sicht möglich?

4. Gab es bei der Anwendung der ergänzenden Regelungen des wettbewerblichen Verfahrens in § 8b PBefG Schwierigkeiten? Welche Verbesserungen sind aus Ihrer Sicht möglich?

Im Rahmen der Novellierung des Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts (Vergaberechtsmodernisierungsgesetz – VergRModG) wurde neu bestimmt, dass Aufgabenträger bei Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr die Übernahme des bisherigen Personals vorgeben sollen (§ 131 GWB).

Ebenso wie im Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen sind auch Beschäftigte im öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen (ÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft der Städte und Kommunen von wettbewerblichen Vergaben und Betreiberwechseln betroffen. Verkehrsverträge im wettbewerblichen Vergabeverfahren im ÖPNV sind in der Regel auf 8 oder 10 Jahre befristet. Beschäftigte müssen dringend davor geschützt werden, nach dieser kurzen Zeit dem Verlust ihres Arbeitsplatzes, Einkommensverlust oder der Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen ausgesetzt zu sein. Andernfalls setzt ein fataler Verfall der Arbeitsbedingungen in der Branche ein, bei dem Unternehmen mit guten Arbeits- und Entlohnungsbedingungen, entwickelten Mitbestimmungsstrukturen und langjährig Beschäftigten vom Markt verdrängt werden, da sie aufgrund deutlich höherer Personalkosten nicht konkurrenzfähig sein können. Ein Betriebsübergang findet bei einem Betreiberwechsel in der Regel nicht statt. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Unsicherheit der Arbeitsplätze und die Aussicht auf Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und Entlohnung zu vorzeitigen Kündigungen durch die Beschäftigten und umfassenden Rekrutierungsproblemen der Neubetreiber mit der Folge erheblicher Fahrtausfälle und Qualitätseinbußen führen.

Deshalb muss für Beschäftigte des Personenverkehrs eine entsprechende Schutzvorschrift in das Personenbeförderungsgesetz aufgenommen werden. Dies folgt auch aus der EUVO (EG) Nr. 1370/2007, die in Artikel 4 Abs. 5 gerade nicht zwischen Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene und der Straße unterscheidet.

Die Gewerkschaften haben mit Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbunds die verbindliche Personalübernahme bei Betreiberwechseln im ÖPNV im Novellierungsverfahren zum Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes – VergRModG gefordert. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 25. September 2015 ebenfalls eine Soll-Regelung gefordert. Die Bundesregierung verwies in ihrer Gegenäußerung vom 8. Oktober 2015 darauf, dass dieses im Personenbeförderungsgesetz in den §§ 8a und 8b bereits geregelt sei.

Gerade in den Verwaltungen kleiner Kommunen mit geringen personellen Kapazitäten herrschen noch immer Unsicherheiten über Zulässigkeit, Umfang und Verfahren der Vorgabe sozialer Standards und des Beschäftigtenübergangs nach Art. 4 (5) und (6) der EUVO (EG) Nr. 1370/2007, da das PBefG hier weder einen deutlichen Bezug zur Verordnung herstellt noch

Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

entsprechende Durchführungsverordnungen existieren. Dadurch entsteht auch hoher Beratungsbedarf, der zu unnötigen finanziellen Belastungen der kommunalen Haushalte führt. Einzig Rheinland-Pfalz hat im Zusammenhang mit dem Landestariftreuegesetz eine Handreichung für Aufgabenträger und Unternehmen zum Verfahren verfasst.

Ver.di fordert daher

- Analog zu der Bestimmung für die Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr im Vergaberechtsmodernisierungsgesetz (VergRModG) muss für die Beschäftigten im öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßen- und Untergrundbahnen im PBefG festgeschrieben werden, dass Aufgabenträger bei Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr die Übernahme des Personals zu den bisher garantierten Bedingungen vorgeben sollen. Dies ist in einem neu einzufügenden § 8c in PBefG aufzunehmen.
- Vorgaben zu Mindestarbeitsbedingungen und der Personalübernahme bei Betreiberwechsel müssen zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen und zur Sicherung der Qualität der öffentlichen Verkehrsleistungen in den Nahverkehrsplänen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgeführt werden. § 8 Abs. 3 ist entsprechend anzupassen.

Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs

6. Es wird um eine allgemeine Einschätzung der Fernbusliberalisierung gebeten. Wurden die gesetzgeberischen Ziele (Wettbewerb im Fernverkehr, Schaffung einer Beförderungsalternative für die Verbraucher) nach Ihrer Auffassung erreicht? Sind die gesetzlichen Regelungen praktikabel und eindeutig?

a) Marktsituation

Ver.di hat bei Öffnung des Fernbusmarktes vor Sozialdumping gewarnt und beurteilt die aktuelle Situation sehr kritisch. 3 Jahre nach Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist ein ruinöser Unterbietungswettbewerb in vollem Gange, der auf dem Rücken der Beschäftigten und auf Kosten der Sicherheit der Fahrgäste und aller anderen Verkehrsteilnehmenden ausgetragen wird. Laut IGES-Institut liegen die Preise für Fernbusreisen noch immer auf dem Niveau von 2014 und noch immer deutlich niedriger als zum Start 2013. Personenkilometerpreise in Höhe von 0,08 Euro und regelmäßige Angebotspreise in Höhe von 0,04 Euro sind nicht kostendeckend, dieser Preisdruck wird an die Beschäftigten weitergegeben, die zunehmend auch aus dem europäischen Ausland zu geringeren Löhnen rekrutiert werden. Die Auslastung der Busse stagniert der Marktanalyse 2015 des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) folgend nach wie vor bei 55%. Der Markt ist weit davon entfernt, stabil zu funktionieren. Zwei Betreiber haben bereits aufgeben müssen, eine Fusion fand statt. Auch in Zukunft besteht die Gefahr, dass kurzfristige Einstellungen von Linien vorgenommen werden. Ver.di hat Zweifel an einer langfristigen Verlässlichkeit des Fernbusliniennetzes. Es ist außerdem nicht erkennbar, wie im öffentlichen Personenverkehr eine sinnvolle Vernetzung und Ergänzung der

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

verschiedenen Verkehrsträger im Sinne der Sicherstellung öffentlicher Mobilität für die Bevölkerung und zur Schonung der Umwelt erreicht werden soll. Die Entscheidung des Angebotes einer Fernbuslinie obliegt den Anbietern, ebenso entscheiden sie kurzfristig über die Einstellung eines Angebotes. Eine politische Steuerung findet nicht statt, Verlässlichkeit für die Fahrgäste ist nicht gegeben.

b) Infrastruktur und Stationen

Viele der etwa 445 Fernbusstationen sind nicht barrierefrei und verfügen nicht über eine ausreichende hygienische Ausstattung für Personal und Fahrgäste. Darüber hinaus fehlen Ruhe- und Sozialräume oder Toiletten für das Fahrpersonal. Den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Ruhepausen für die Beschäftigten sind an diesen Haltepunkten nicht möglich. Vielerorts wird an den Fernbushalten der übrige Verkehr behindert und es kommt zu gefährlichen Situationen für die Fahrgäste, andere Fußgänger und auch Radfahrer. Auch der öffentliche Nahverkehr ist von der neu entstandenen Enge gerade in den Innenstädten betroffen. Städte, die versuchen zur Vermeidung von Staus den Verkehr im Innenstadtbereich zu reduzieren, haben zusätzliche Belastungen durch die Fernbusse hinzunehmen. Nur an wenigen Stationen werden die Fernbusanbieter an den Kosten des Betriebs der Stationen beteiligt.

Ver.di fordert daher

- An den Stationen sind ausreichende Sozial- und Ruheräume sowie Hygieneeinrichtungen für das Fahrpersonal vorzuhalten, damit Pausen tatsächlich der Erholung dienen und unter würdigen Bedingungen verbracht werden können.
- Die Genehmigungsbehörden müssen auf Antrag einer Kommune die Genehmigung versagen bzw. ihre Anzahl zu begrenzen oder eine Änderung des Fahrplans erwirken können, wenn die Stadt nachweist, dass es durch die Fernbusse zu erheblichen Behinderungen des Verkehrs im Innenstadtbereich oder des öffentlichen Verkehrs kommt.
- Grundsätzlich muss der Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs vor dem Fernbusverkehr im Verkehrsfluss und an Haltestellen, insbesondere an den zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) zur Sicherung der Umsteigebeziehungen zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr, besonders für Pendler, sichergestellt werden.
- Auch die Stationen müssen barrierefrei sein und für die Fahrgäste hygienische Einrichtungen und Schutz vor der Witterung bieten.
- Die Fernbusanbieter müssen als Nutzer die Kosten der Einrichtung und Erhaltung der Stationsinfrastruktur tragen.

8. Verfügen Sie über Erkenntnisse über Verkehrsverlagerungen von der Schiene und dem motorisierten Individualverkehr auf den Fernbuslinienverkehr?

10. Welche wirtschaftlichen und verkehrlichen Auswirkungen hat die Liberalisierung auf den öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene)?

11. Hat sich die Regelung in § 42a PBefG als geeignet erwiesen, den öffentlichen Personennahverkehr (Straße und Schiene) wirksam zu schützen und welche Alternativen kommen aus Ihrer Sicht in Betracht?

18

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Laut aktueller Marktanalyse des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) haben lediglich 15% der Fernbuskunden auf eine Fahrt mit dem privaten PKW verzichtet. Weitere 23% wären zwar mit dem PKW gefahren, hätten jedoch Angebote der Mitfahrzentralen genutzt. Der PKW, der sie mitnahm, fährt noch immer, dafür aber mit weniger Passagieren, da diese jetzt im Fernbus sitzen. 30% der Passagiere kommen vom Fernverkehr der Bahn und 19% aus dem Schienenpersonennahverkehr. Ver.di hält dies am Ziel der Reduzierung von Verkehr gemessen für eine denkbar schlechte Bilanz und äußerst bedenklich, denn die Konkurrenzierung öffentlich geförderter Verkehre auf der Schiene ist offenkundig. Trotz der erheblichen Bedeutung für den öffentlichen Verkehr liegen zu den Auswirkungen des Fernbusverkehrs auf den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr der Bundesländer sowie den kommunalen ÖPNV und den daraus resultierenden Verluste der öffentlichen Haushalte keine öffentlich zugänglichen dezidierten Erhebungen vor.

Ver.di fordert daher

- Liniengenehmigungen müssen an eine Mindestbediengarantie von einem Jahr geknüpft werden. Die Einstellung von Linien muss durch den Genehmigungsinhaber im Interesse der Fahrgäste und zur Sicherstellung zumindest eines gewissen Maßes an Sicherheit im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs 1/2 Jahr im Voraus beantragt werden. Der Antrag ist zeitnah zu veröffentlichen.
- Der Mindesthaltestellenabstand im Fernbuslinienverkehr muss zum Schutz des öffentlichen Personennahverkehrs und öffentlicher Haushalte auf 70 Kilometer angehoben werden.
- Wird eine Fernbusliniengenehmigung parallel zu Strecken des öffentlichen Nahverkehrs erteilt, muss durch Fahrgastbefragungen in beiden Verkehrsträgern ermittelt werden, ob sich eine Konkurrenzierung des Nahverkehrs entwickelt. Für die Kosten müssen die Fernbuslinienanbieter aufkommen, im ÖPNV sind derartige Befragungen bereits die Regel.

9. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals im Fernbuslinienverkehr?

Ver.di beobachtet die Weitergabe des enormen Preisdrucks im Markt an die Fahrpersonale. Fahrer/-innen berichten regelmäßig von Sozialdumping, Dienstplanungen, die die Grenzen dessen, was körperlich zu bewältigen ist, überschreiten, und mehr oder weniger offenen Aufforderungen zur Manipulation der Lenk- und Ruhezeitdokumentation. Beschäftigte beschweren sich außerdem, dass sie bei Fahrgastbeschwerden pauschal Lohnabzüge hinnehmen müssen und Löhne verspätet oder nicht vollständig ausgezahlt werden. Klagen die Beschäftigten dagegen, führt dies häufig zur Kündigung. Auch öffentlich haben sich inzwischen etliche Beschäftigte gegenüber der Presse geäußert, um auf ihre Sorge über die Verkehrssicherheit und ihre Nöte als Arbeitnehmer/-innen aufmerksam zu machen. Es handelt sich dabei nicht um Einzelfälle, diese Praktiken sind vielmehr die Voraussetzung für ein Fernbusangebot zu den derzeitigen Preisen.

Damit korrespondiert die beängstigende Zunahme der Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten und Arbeitszeitdokumentationspflichten. Bei Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) wurden Beanstandungsquoten in Höhe von 26%, bei Kontrollen der Polizeidirektionen teilweise sogar Beanstandungsquoten über 50% festgestellt. Hier zeigt sich bei etwa 10.000 Fahrten pro

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Woche ein ernsthaftes Sicherheitsproblem für die Passagiere und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Mit der derzeit geringen Kontrolldichte des BAGs mit 278 Fernbussenkontrollen im Jahr 2014 und 245 Kontrollen im ersten Halbjahr 2015 ist gerade hinsichtlich der im Jahresvergleich noch gestiegenen Beanstandungsquoten - insbesondere bei den Dokumentationspflichten - eine adäquate Durchsetzung der Einhaltung gesetzlicher Lenk- und Ruhezeiten nicht zu erreichen. Ver.di hat zudem die Erfahrung gemacht, dass die örtlichen Gewerbeaufsichtsämter mit Verweis auf eine zu geringe Personaldecke Hinweisen von Beschäftigten und Fahrgästen oft nicht nachgehen.

Die Fernbusanbieter agieren mit ganz wenigen Ausnahmen lediglich als Vermittlungsplattformen, die mit Subunternehmen arbeiten, bei denen die Fahrer beschäftigt sind. Die Arbeitsverhältnisse sind im Allgemeinen für die Laufzeit der Subunternehmerverträge (1-2 Jahre) befristet. Nicht selten wird mit möglichst knapper Personaldecke und geringen Löhnen gearbeitet. Vielfach gibt es keine umfassende tarifliche Bindung oder Betriebsräte zum Schutz der Beschäftigten. Wollen die Beschäftigte Betriebsräte wählen, kommt es nicht selten zu Beeinflussungsversuchen, bis hin zu Behinderungen z.B. durch Kündigung der Mitglieder des Wahlvorstands oder der Kandidat/-innen.

Fast alle Subunternehmen sind auch im öffentlichen Personennahverkehr tätig. Nicht wenige Fernbusfahrer arbeiten sowohl im öffentlichen Personennahverkehr als auch im Fernbusverkehr. Arbeitszeitverstöße sind so in vielen Fällen gar nicht nachweisbar, da im öffentlichen Personennahverkehr keine Pflicht zur digitalen Arbeitszeiterfassung mit der Fahrerkarte besteht. In der Praxis bescheinigt der Arbeitgeber dem Fahrer die Einhaltung der Ruhezeiten durch ein einfaches Schriftstück (Freistellungsbescheinigung). Um tatsächlich wirksame Kontrollen durchführen und Manipulationen ausschließen zu können, muss die Ausnahme in § 1 Fahrpersonalverordnung gestrichen werden und die digitale Fahrerkarte auch bei Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr vorgeschrieben werden.

Die gesetzlichen Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten setzen absolute Obergrenzen fest, sie dienen der Sicherheit im Straßenverkehr und dem Schutz aller Verkehrsteilnehmer. Werden sie regelmäßig ausgereizt, kommt es zu einer enormen Belastung für die Fahrer/-innen. Nach Ansicht der Gewerkschaft ver.di ist dies auf Dauer nicht zumutbar und stellt eine akute Gefährdung für die Gesundheit des Fahrpersonals, die Sicherheit Fahrgäste und die allgemeine Verkehrssicherheit dar.

Die in Tarifverträgen gegenüber dem Gesetz deutlich besser geregelten Lenk- und Ruhezeiten sowie maximalen Schichtzeiten müssen gerade im Fernbusverkehr flächendeckend angewandt werden. Um für die Beschäftigten in der Branche bei den sich daraus ergebenden kürzeren Arbeitszeiten ein auskömmliches Leben zu gewährleisten, müssen entsprechende Löhne gezahlt werden. Es muss zudem sicher gestellt werden, dass Arbeitszeiten auch tatsächlich gezahlt werden.

- Nicht alle Unternehmen erfassen und rechnen die Arbeitszeit korrekt ab. So kommt es vor, dass Reinigungsarbeiten, auch lange Anfahrten mit dem PKW oder Mitfahrten zur Übernahme eines Busses an anderem Ort nicht oder nur teilweise als Arbeitszeit erfasst und u. U. auch nicht bezahlt werden.

- Es gibt Unternehmen, die mit pauschal angesetzten Arbeitszeiten arbeiten: Es wird z.B. angenommen, eine Linie sei 8 Stunden lang, nur diese werden bezahlt. Kommt es zu Verzögerungen und die / der Fahrer/-in arbeitet länger, wird diese Zeit nicht bezahlt.
- Ein Problem ist nach wie vor die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, die Fahrer/-innen werden damit allein gelassen. Beschäftigte berichten, dass die Fahrpläne oft so eng sind, dass sie dadurch regelmäßig an die Grenzen der Lenkzeiten stoßen bzw. Schwierigkeiten haben, die vorgegebenen Ruhezeiten einzuhalten und Überschreitungen provoziert werden. In Haftung werden gerade die Beschäftigten genommen, die als Fahrzeugführer Bußgelder und Führerscheinverlust riskieren, dies jedoch aus Angst um ihren Arbeitsplatz oft in Kauf nehmen. Betreiber wie Anbieter gehen kaum ein Risiko ein. Wenn „MeinFernbus/Flixbus“ nun den Zweifahrerbetrieb für Nachtfahrten angeordnet hat und zugleich bestimmt, dass sich die Fahrer/-innen im Zweistundenrhythmus am Steuer abwechseln und zu jeder Zeit beide wach zu sein haben, so erscheint das aus Sicht der Fahrgäste zunächst gut. Nach dem Fahrpersonalrecht ist bei Zweifahrerbesetzung jedoch eine weitere Verkürzung der Ruhezeit möglich: Bei Zweifahrerbesetzung muss jeder Fahrer nur eine tägliche Ruhezeit von 9 Stunden innerhalb von 30 Stunden einlegen, also erst nach 21 Stunden.

Im Fernbuslinienverkehr gehören neben dem Fahren etliche weitere Arbeiten zu den Aufgaben der Busfahrer/-innen. Sie müssen die Fahrgäste an jedem Halt betreuen, beim Ein- und Ausladen der Koffer mit anpacken, teilweise noch Fahrkarten sowie Kaffee und Snacks verkaufen. Dabei sind für einen Halt manchmal nur 5 Minuten vorgesehen. Nach der Fahrt muss die Toilette entleert und der Bus gereinigt und gewaschen werden. So kommen zur maximal zulässigen täglichen Lenkzeit von 9 Stunden noch mindestens 1 ½ Stunden weitere Arbeiten dazu. Die Fahrerinnen und Fahrer sind nicht selten bis zu 13 oder sogar 15 Stunden unterwegs. Das ist möglich, weil die tägliche Mindestruhezeit (11 Stunden) 3 mal wöchentlich auf 9 Stunden verkürzt werden kann. Das Maß der Dinge sind für viele Unternehmen nur die Lenk- und Ruhezeiten nach dem Fahrpersonalrecht, Verstößen gegen das Arbeitszeitgesetz kommen daher noch häufiger vor. Auch die Unterbringung bei Übernachtungen ist nicht immer adäquat, so berichten Fahrer/-innen von Zwei- oder Mehrbettzimmern und der Unterbringung in Hostels, in denen aufgrund des durch v.a. jugendliche Gäste verursachten Geräuschpegels kein Schlaf zu finden sei.

Die harte Wettbewerbssituation im Fernbusverkehr führt zu einer ernsthaften Gefährdung der beschäftigten Busfahrer/-innen sowie der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer/-innen. Beschäftigte berichten immer wieder darüber, dass die Bestimmungen des Arbeitsschutzes (Lenk- und Ruhezeiten, Busfahrerarbeitsplatz), aber auch die Sicherheitsbestimmungen (Fahrzeuge) kaum einzuhalten sind. Beschwerden würden mit Mobbing und Kündigungsdrohungen beantwortet. Fahrer/-innen berichten auch von gefährlicher Übermüdung. Ver.di beobachtet derzeit, dass immer weniger Busfahrer bereit sind, unter diesen Bedingungen zu arbeiten und andere Beschäftigungen anstreben. Es ist zu beobachten, dass die Branche aufgrund der Rekrutierungsprobleme und des enormen Preisdrucks beginnt, sich neu aufzustellen. Insbesondere auf den grenzüberschreitenden Linien wird vermehrt mit Subunternehmen mit Sitz in osteuropäischen Mitgliedsstaaten gearbeitet, deren Personal nach den im Heimatland üblichen Bedingungen entlohnt wird. So setzt beispielsweise „Touring“ auf

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

der Linie Sarajewo – Dortmund Fahrpersonale aus Bosnien-Herzegowina ein, die DB arbeitet auf der Linie Prag – München/Nürnberg mit dem polnischen Betreiber „Student Agency". Die Lohnunterschiede betragen bis zu 50 Prozent gegenüber der in Deutschland üblichen Bezahlung. Für die Fahrpersonale im Fernbuslinienverkehr muss daher eine grundsätzliche Pflicht zur Arbeitszeiterfassung nach dem Mindestlohngesetz und die Klarstellung, dass es sich bei Fahrten auf bundesdeutschem Gebiet um entsendete Arbeitnehmer/-innen nach dem Arbeitnehmerentsendegesetz handelt, auch wenn der Auftragnehmer seinen Sitz in einem anderen Mitgliedstaat hat, aufgenommen werden.

Bundesweit gültige soziale Standards und eine angemessene Entlohnung sind in der Branche dringend geboten. Durch die regionale Verortung der Subunternehmer und die traditionell regionale Aufstellung der Arbeitgeberverbände im privaten Omnibusgewerbe fehlt der Gewerkschaft ver.di jedoch ein Verhandlungspartner für tarifliche Regelungen, die die gesamte Branche binden können. Die Anbieter der Fernbusreisen geben den Fahrgästen und den übrigen Verkehrsteilnehmenden ein Sicherheitsversprechen und bestimmen durch die Fahrpreisfestlegung die Einnahmen. Der dadurch entstehende wirtschaftliche Druck wird bis zum Fahrpersonal durchgereicht. Sicherheit in der Personenbeförderung beginnt bei den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals. Ver.di sieht die Anbieter in der Pflicht, auf der Arbeitgeberseite einen Verhandlungspartner zur Verfügung zu stellen oder diese Verantwortung selbst zu übernehmen, um einheitliche Standards für Arbeitsbedingungen und Entlohnung der Beschäftigen in der Branche verhandeln zu können.

Ver.di fordert daher

- Die Überprüfungsquote des BAG muss auf mindestens 0,3 Prozent erhöht werden, zusätzlich muss die Kontrollverantwortung auf die Polizeidirektionen an Orten mit Fernbusstationen ausgeweitet werden. Örtliche Gewerbeaufsichtsämter müssen verpflichtet und personell befähigt werden, Hinweisen nachzugehen.
- Um tatsächlich wirksame Kontrollen durchführen und Manipulationen ausschließen zu können, muss die Ausnahme in § 1 Fahrpersonalverordnung gestrichen werden und die digitale Fahrerkarte auch bei Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr vorgeschrieben werden.
- Bei Genehmigungsanträgen müssen Fahrpläne den Nachweis enthalten, dass an den vorgesehenen Halten für Pausen adäquate Sozial-, Ruhe- und Hygieneeinrichtungen für das Fahrpersonal zur Verfügung stehen und die geltenden Sozial- und Arbeitszeitvorschriften eingehalten werden. Ohne diesen Nachweis ist die Genehmigung zu versagen.
- Im PBefG muss aufgenommen werden, dass es sich bei in einem anderen Mitgliedstaat Beschäftigten auf Linien in Genehmigungsverantwortung deutscher Genehmigungsbehörden um entsendete Arbeitnehmer i.S.d. der RICHTLINIE 96/71/EG handelt sowie dass die Richtlinie und auch das Arbeitnehmerentsendegesetz anzuwenden ist.
- Für die Fahrpersonale müssen die Dokumentationspflichten zur Arbeitszeiterfassung des Mindestlohngesetzes grundsätzlich gelten.
- Dem Genehmigungsinhaber muss bei Verstößen gegen Gesetze, Richtlinien, Verordnungen und Vorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer/-innen und der Sicherheit,

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

auch wenn sie durch einen Nachunternehmer verursacht werden, die Liniengenehmigung entzogen werden.

- Zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur und zur Finanzierung der zur Sicherung der Verkehrssicherheit notwendigen verstärkten Kontrollen sollten Fernbusanbieter in gleichem Maße wie der LKW-Verkehr in die Mauterhebung einbezogen werden.

12. In welchem Umfang kommen bereits barrierefreie Fernbusse zum Einsatz? Besteht aus Ihrer Sicht noch weiterer Regelungsbedarf im Personenbeförderungsgesetz?

Nach den Erkenntnissen von ver.di kommen derzeit kaum barrierefreie Fernbusse zum Einsatz. Gänzlich ungeklärt sind der Aufgabenumfang und die Verantwortung der Fahrpersonale bei der Beförderung körperlich eingeschränkter Fahrgäste.

Erleichterung für flexible Bedienformen

18. Wie beurteilen Sie die weiteren Perspektiven bis zum Jahr 2022?

19. Hat sich die gesetzliche Regelung nach Ihrer Auffassung bewährt?

Die bisherigen Regelungen zu flexiblen Bedienformen erachtet ver.di als ausreichend.

Alle neuen Mobilitätsformen können **nur eine Ergänzung** zu einem gut funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr sein. Der ÖPNV ist eine Erfolgsgeschichte um die uns viele Länder beneiden. Er ist Teil der **Daseinsvorsorge**, umweltfreundlich und sicher. Öffentlicher Personennahverkehr sorgt für Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben und dafür, dass Menschen ihren Arbeitsplatz erreichen.

Der Einsatz von **Bürgerbussen** ist nach Auffassung von ver.di nur eingeschränkt und nur als Ergänzung zum ÖPNV denkbar. Es ist nicht möglich, dass Qualitätsvorgaben im selben Maße wie bei Verkehrsaufträgen einzuhalten und zu kontrollieren. Standards oder vereinbarte Vorgaben können nicht eingefordert werden und gegen die Nichteinhaltung kann kaum vorgegangen werden. Es ist fraglich, ob Standards für Kompetenz und Ausbildung der Fahrer überhaupt sichergestellt werden können. Gerade das ist jedoch für eine sichere Personenbeförderung unerlässlich. Fraglich ist die Verlässlichkeit solcher Angebote. Steht ein privater Fahrer aus verschiedenen Gründen nicht oder nicht mehr zur Verfügung, kann das Angebot selten kurzfristig ersetzt werden. Ver.di warnt davor, ehrenamtlich engagierte Menschen zu überfordern.

Insbesondere im **Taxen- und Mietwagenbereich** darf in keinem Fall eine weitere Marktliberalisierung vorgenommen werden. Das Prinzip der Festlegung von Höchsttarifen durch die Kommunen bei gleichzeitiger Beförderungspflicht garantiert ein stabiles Ergänzungsangebot zum öffentlichen Personennahverkehr. Stattdessen müssen die Kommunen verpflichtet werden, die Funktionsfähigkeit des Marktes regelmäßig zu überprüfen und durch die Begrenzung von Konzessionen zu schützen. Zum Schutz der Branchenstruktur muss auch die Rückkehrpflicht für Mietwagen beibehalten werden. Eine weitere Öffnung z.B. für **private Dienste wie Uber** gefährdet die Verkehrssicherheit, die Preisstabilität und gerade im ländlichen Raum die verlässliche Bedienung, das Angebot von Vermittlungsplattformen ist lediglich ein Versuch des

ver.di
Vereinte Dienstleistungs-gewerkschaft

Markteintritts mit dem Ziel der vollen Etablierung des Modells der Privatisierung bisher erfolgreich öffentlich gesteuerter Dienstleistungen. Dies zeigen internationale Beobachtungen des Geschäftsmodells, welches hinsichtlich der Bedingungen für die Fahrer und Unsicherheiten bis hin zur Gefährdungen für die Fahrgäste zu massiven Problemen führt. Die durch die Einführung des Mindestlohns seit 1. Januar 2015 annähernd stabilisierte Einkommenssituation der Beschäftigten im Taxen- und Mietwagengewerbe würde durch eine Marktöffnung für diese Fahrdienste zunichte gemacht.

Ver.di fordert daher

- Die Anforderungen für Bürgerbusse dürfen gegenüber dem öffentlichem Personennahverkehr nicht weiter gesenkt werden, insbesondere die Qualifizierungsanforderungen für die Fahrer/-innen müssen unbedingt beibehalten werden. Da Bürgerbusse keine verlässliche dauerhafte Verkehrsbedienung garantieren können, darf ihr Einsatz lediglich zur Ergänzung des ÖPNV dienen.
- Eine weitere Marktöffnung im Taxen- und Mietwagenverkehr gefährdet verlässliche Preise, Beförderungspflicht und Sicherheit und ist unbedingt abzulehnen.
- Die Kommunen müssen verpflichtet werden, die Funktionsfähigkeit des Marktes regelmäßig zu überprüfen und durch bei Bedarf durch die Begrenzung von Taxen- und Mietwagenkonzessionen seine Funktionsfähigkeit zu sichern.

mobifair e. V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt/Main

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Leiterin der Abteilung Landverkehr
Frau Claudia Horn
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

26.04.2016

Stellungnahme für den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nach § 66 Personenbeförderungsgesetz

Sehr geehrte Frau Horn,
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst vielen Dank für die Möglichkeit an der im Betreff genannten Stellungnahme, so wie mit Herrn Zimmermann besprochen, mitwirken zu können.

Wegen unseres Vereinszwecks als gemeinnütziger Verein mobifair e.V. und der spezifischen Geschäftsfelder unserer mobifair GmbH wollen wir uns in unserer Stellungnahme auf die Fragen beschränken, die Einfluss auf Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten nehmen, den Arbeitsschutz betreffen und dadurch auch die Sicherheit der Transportleistung gefährden.

Wir bedanken uns für Ihre Anfrage und nehmen zu dem Thema, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 verfolgten Ziele erfüllt worden sind, wie folgt Stellung:

Es betrifft insbesondere die Frage 6, in der um eine allgemeine Einschätzung gebeten wird und die Frage 9, die eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Arbeits- und Sozialbedingungen des Fahrpersonals im Fernbuslinienverkehr vorsieht.

Zur Frage 6

Wettbewerb

Die Genehmigungen der Fernbuslinien haben sich im Zeitraum der Liberalisierung mehr als verdreifacht. Mit Stichtag 30.09.2015 lagen laut Erhebung des Bundesamts für Güterkraftverkehr (BAG) 338 Liniengenehmigungen vor.

In diesen Genehmigungen sind Zwischenbedienungen in Deutschland bei internationalen Verkehren nicht enthalten. Dieser Linienbereich ist im starken Wachstum. Viele Linienange-bote beginnen im benachbarten Ausland und enden teilweise auch dort. Hier werden Standortvorteile genutzt, um den höheren Bedarf an Busfahrern abzudecken, aber auch um die Lohnkosten zu senken. Es gibt Linienangebote von und in die Balkan-Länder, aber auch grenzüberschreitend in und aus allen anderen Nachbarländern. Beispielhaft nennen wir die Linie des Anbieters Touring von Dortmund nach Sarajevo. Fahrzeit 30 Stunden, Fahrer kommen aus Bosnien-Herzegowina. Auch die „Deutsche Bahn" als Anbieter im Fernbuslinienverkehr bedient sich auf der Linie von Prag nach München/Nürnberg des tschechischen Betreibers „Student Agency". Die Busse sind mit Busfahrern aus Tschechien besetzt. Nach unseren Recherchen kommt es hier zu einer Einsparung der Lohnkosten von mehr als 50 Prozent.

Im diesem System sind die Anbieter der Linien die Eigner der Konzessionen. Diese bedienen sich zur Durchführung der Fahrleistungen sogenannter „Betreiber" als Sub-Unternehmen. Diese Betreiber arbeiten in einem Untervertragsverhältnis mit den Anbietern. Diese Unterverträge werden nach unseren Recherchen entweder pauschal, nach Kilometerleistung oder mit Hilfe der Fahrgeldeinnahmen abgerechnet. Zum Beispiel sind im Auftrag von MeinFernbus/Flixbus derzeit 186 Betreiber als Sub-Unternehmer unterwegs.

Für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und der Lohn- und Sozialstandards bleiben die Betreiber in der Verantwortung. Die Anbieter lassen sich durch die Betreiber vertraglich pauschal die Einhaltung aller Normen zusichern. So bleibt in diesem System der Busfahrer als direkter Verursacher derjenige, der bei einem Verstoß die Strafe auf sich nehmen muss. Anbieter und Betreiber, die durchaus Druck auf die Fahrer ausüben, um die Kosten niedrig zu halten, ziehen sich aus der Verantwortung.

Seitens eines Betreibers wurde uns mitgeteilt, dass „man nur Geld verdient, wenn man mit dem Personaleinsatz außerhalb des Erlaubten jongliert".

Stationen

Nach derzeitigem Stand konnten wir 445 Fernbusbahnhöfe in Deutschland recherchieren. Fernbahnhöfe im Bereich der Schiene gibt es 349.

Hier erkennen wir zwei wichtige Problemfelder:

- Fehlende Infrastruktur in den Städten, die dem erhöhten Verkehrsaufkommen gerecht werden kann und die ausreichend Haltestellen und Parkmöglichkeiten für den Fernbuslinienverkehr anbietet.

- Keine Sozialräume für die Fahrer, um eine hinsichtlich des Erholwertes ausreichende Ruhepause zu ermöglichen.

Hier sind Nachbesserungen am Gesetz aus Gründen der Sicherheit, der Umweltverträglichkeit und des sozialen Schutzes dringend notwendig, um einen funktionierenden Zusatzverkehr für die Personenbeförderung zu ermöglichen.
Zur Finanzierung dieser Maßnahmen muss auch hier das Verursacherprinzip gelten. Deshalb ist die Forderung nach Stationsgebühren in Verbindung mit einer Sozialmaut mehr als gerechtfertigt.

Zur Frage 9
Verstöße und Kontrollen

Im Zeitraum der Liberalisierung haben sich die Befürchtungen bestätigt, dass die Änderung des PBefG ohne Aufnahme einer Sozialklausel in das Gesetz insbesondere die Anzahl der gesetzlichen Verstöße im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten erhöhen wird und die Sicherheit der Personenbeförderung gefährdet.

Zu beachten ist auch die in Folge des Konkurrenzdrucks wachsende physische und psychische Belastung am Arbeitsplatz im Aufgabenbereich der Busfahrer im Fernbuslinienverkehr. Ebenso brisant wird durch die langen Ausbleibezeiten das Thema „Vereinbarkeit von Familie und Beruf".
Im Zeitraum der Anpassung des Gesetzes mussten wir aufgrund eigener Recherchen, der aus den Medien bekannt gewordenen Kontrollergebnisse und der Berichte des BAG zum Ergebnis kommen, dass jede **dritte** kontrollierte Busfahrt im Fernbusverkehr zu Beanstandungen führte, die vor allem Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitverordnung (EG) 561/2006 beinhalteten.

Aus unseren Ergebnissen:

Februar 2014	mobifair	27 Fernbusse	9 Verstöße	
März 2014	Polizei	21 Fernbusse	14 Verstöße	Hannover
Mai 2014	Polizei	21 Fernbusse	10 Verstöße	Hannover
2014	BAG	278 Fernbusse	66 Verstöße	
2015	BAG	245 Fernbusse	74 Verstöße	
Mai 2015	Polizei	24 Fernbusse	20 Verstöße	Rund um

				Darmstadt
November 2015	Polizei	27 Fernbusse	24 Verstöße	Frankfurt
November 2015	Polizei	15 Fernbusse	12 Verstöße	Freiburg
Dezember 2015	Polizei	37 Fernbusse	26 Verstöße	Hessen und BW
Gesamt		695 Fernbusse	255 Verstöße	36 Prozent

Diese Ergebnisse beinhalten zum geringen Teil auch normale Fernbusfahrten (Gelegenheitsfahrten). Die genaue Anzahl lässt sich nicht herausrechnen. Es ist aber aus den Berichten und Veröffentlichungen zu entnehmen, dass überwiegend der Fernbuslinienverkehr betroffen ist.

Die Zuständigkeit des BAG für Straßenkontrollen liegt im Bereich der Überwachung und der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten und der Qualifikation der Busfahrer.
Die Anbieter behaupten immer wieder, mit eigenen Kontrollen den möglichen Verfehlungen entgegenzutreten. Leider bringt dies nicht den gewünschten Erfolg, wie die externen Kontrollergebnisse belegen. Das bestätigen auch Auskünfte von Busfahrern, die mobifair immer wieder Hinweise zu prekären Busfahrten geben.

Entlohnung

Es gibt nur wenige Anhaltspunkte, dass im Markt des Fernbuslinienverkehrs Lohndumping festgestellt werden könnte. Vermuten lässt sich das, wenn beispielhaft Wegezeiten usw. nicht der Arbeitszeit hinzugerechnet werden oder die Arbeitszeiten nicht mit den Arbeitszeitnachweisen übereinstimmen. Dazu gibt es aber nur wenige mündliche Hinweise.

Jedoch wollen wir nochmals darauf hinweisen, dass der Einsatz von Busfahrern aus sogenannten „Niedriglohnländern“ Arbeitsplätze in der Branche in Deutschland gefährdet und Lohn- und Sozialstandards negativ beeinflusst.

Unsere Anpassungsvorschläge und Forderungen:
Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung vom 14.12.2012 fordern wir die Aufnahme einer Sozialklausel in das Gesetz.

Diese Sozialklausel sollte beinhalten (möglich als Ergänzung des §13 Abs. 2 PBefG):

1. Die Genehmigung für eine Fernbuslinie ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unternehmer als Anbieter selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer als Betreiber der Linie, die im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden Gesetze, Verordnungen und Vorschriften gefährdet und tariflich geschützte Arbeitsbedingungen erheblich unterschreitet. Die Anbieter und Betreiber sind gemeinsam verpflichtet, sicher zu stellen, dass den Fahrern die vorgeschriebenen Pausen in einem den arbeitsschutzrechtlichen Regelungen genügenden Raum ermöglicht werden.
2. Fahrten mit dem Bus im Fernbuslinienverkehr und im allgemeinen Fernbusverkehr (Fahrten über 50 km) müssen nach dem Verursacherprinzip an den Mehrkosten notwendiger Kontrollen durch die zuständigen Behörden beteiligt werden.
3. Die Kommunen können für die Nutzung der Infrastruktur, wie Busbahnhöfe oder besondere Parkplätze, Gebühren erheben. Dabei ist sicher zu stellen, dass in Busbahnhöfen Sozialräume für Busfahrer vorgehalten werden, in der eine den arbeitsschutzrechtlichen Regelungen gerechte Ruhepause vollzogen werden kann.
4. Im Fernbuslinienverkehr dürfen nur Busfahrer eingesetzt werden, die eine Qualifikation als Berufskraftfahrer nachweisen können.

Für eine persönliche Rücksprache stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Diener
Vorsitzender mobifair e.V.

Karl-Heinz Zimmermann
Geschäftsführer mobifair GmbH