

Projekt 3-15 Fernbuslinienverkehr - Evaluierung jetzt!

Projektzeitraum:
01.12.2015 – 31.03.2018

Frankfurt am Main,
August 2018



- 1. Ausgangslage**
- 2. Projektziele**
- 3. Ergebnisse**
- 4. Forderungen mit Handlungsempfehlungen**

1. Ausgangslage

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes

Bereits 2011, im Vorfeld der Liberalisierung des Fernbusmarktes, hat die EVG auf **wesentliche Kritikpunkte** hingewiesen:

- Die Gefahren von Lohn- und Sozialdumping.
- Die ungerechtfertigte Befreiung der Fernbusse von der Straßenbenutzungsgebühr (LKW-Maut) und die fehlende Nutzerfinanzierung der ebenfalls fehlenden Infrastruktur (Fernbusbahnhöfe).
- Die Angleichung des Verbraucherschutzes an die Fahrgastrechte der Eisenbahn.
- Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen, um langlaufende Regionalverbindungen des ÖPNV nicht zu gefährden.
- Ökologische Auswirkungen: Höheres Verkehrsaufkommen, höhere Schadstoffemissionen.
- Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Infrastruktur für Straßen, Haltestellen, Parkplätze, Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten.

1. Ausgangslage

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes



Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2012 wurde der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr zum 01.01.2013 **liberalisiert**.

Dabei ignorierte der Gesetzgeber die **Kritikpunkte und Forderungen** von EVG und ver.di. Lediglich ein Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen von 50 km wurde festgelegt.

Eine Chance, die Problembereiche erneut anzupacken, war die gemäß § 66 PBefG geforderte **Evaluierung der Gesetzesnovelle** zum 01.01.2017.

2. Projektziele

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

Faktensammlung zu den Beanstandungen bei Kontrollen

Unterstützung einer politischen Einflussnahme auf die Entwicklungen der Fernbuslinienmarktes

Kritisches Monitoring der laufenden Marktentwicklung mit Aufzeigen von Verstößen gegen Rechtsvorschriften

Entwicklung von Vorschlägen zum Schutz der Beschäftigten vor Lohn- und Sozialdumping

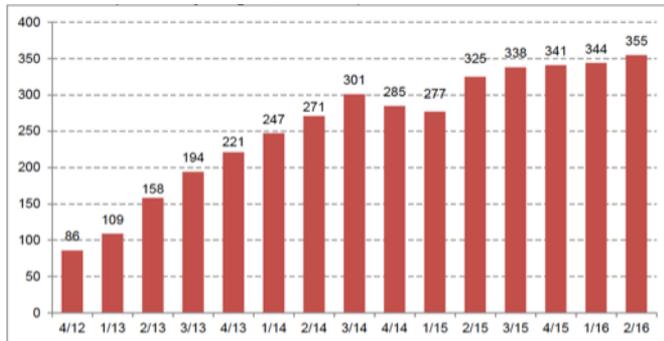
Einflussnahme auf den Evaluierungsbericht zum Schutz der Beschäftigten vor Lohn- und Sozialdumping

3. Ergebnisse

Marktbeobachtung - Linien

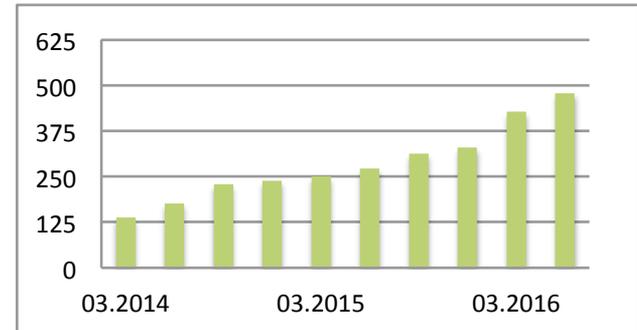
Die **Anzahl der Fernbuslinien** hat sich nach einer moderaten Anfangszeit sehr dynamisch entwickelt und stagniert zurzeit auf einem hohen Niveau.

Anzahl der Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr 2016.

Tatsächlich betriebene Linien



Quelle: Eigenrecherche.

3. Ergebnisse

Marktbeobachtung - Anbieter

Von den vielen Unternehmen, die sich nach der Liberalisierung am Markt des Fernbuslinienverkehrs zu etablieren versucht haben, sind **die meisten erfolglos** geblieben.

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	

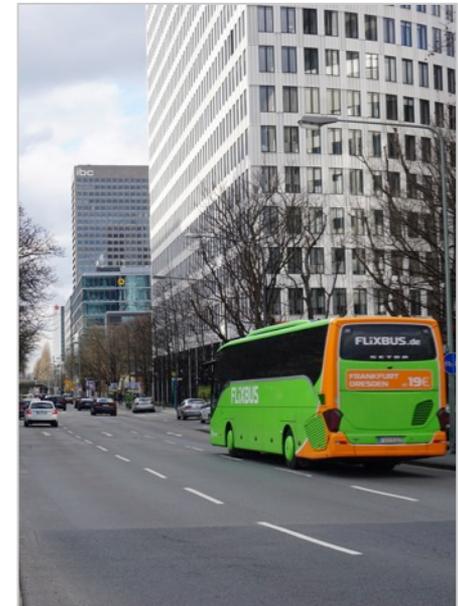
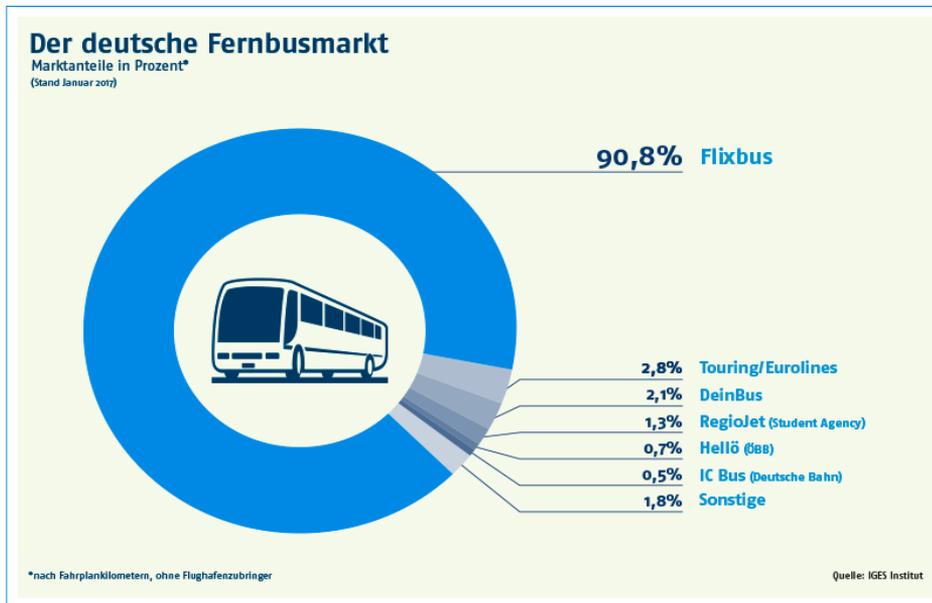


Quelle: Eigenrecherche.

3. Ergebnisse

Marktbeobachtung - Anbieter

Seit 2015 ist Flixbus **unangefochtener Marktführer** im deutschen und europäischen Markt des Fernbuslinienverkehrs.



3. Ergebnisse

Marktbeobachtung – Beispiel FlixBus

Kunden (seit Gründung)	Ca. 60 Mio.
Länderaktivitäten	26 europäische Länder Ländergesellschaften in Deutschland, Italien, Frankreich, den Niederlanden, Dänemark und Schweden.
Ziele und Verbindungen	Ca. 1.200 Ziele und 200.000 Verbindungen pro Tag
Buspartner (Subunternehmer)	273, davon - 120 in Deutschland. - 153 im europäischen Ausland, der größte Teil in Frankreich und Italien, aber auch in Ost- und Südosteuropa.
Busse im Einsatz durch Buspartner	Ca. 1.000
Busfahrer im Einsatz durch Buspartner	Ca. 4.500
Direkte Mitarbeiter	Ca. 1.000



Quelle: FlixBus 2017.

3. Ergebnisse

Marktbeobachtung – Beispiel FlixBus



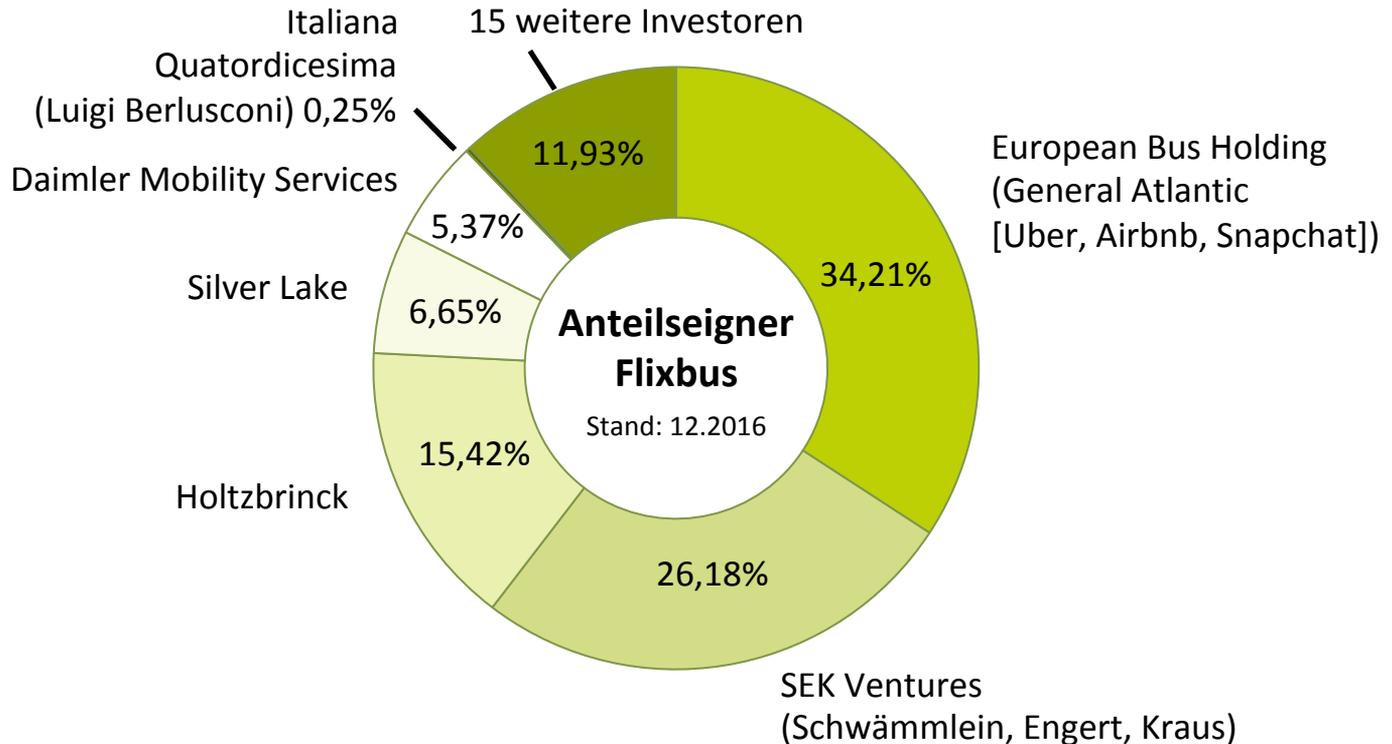
Unterschiedliche **Vertragsgestaltungen** zwischen Anbieter und Busunternehmen:

Vertragsgestaltung	Wer trägt das Risiko?
Garantierter Festpreis je gefahrenen Kilometer	Anbieter
Zahlungen je Fahrgast	Busunternehmen
Geringerer Festpreis je gefahrenen Kilometer und zusätzliche Zahlungen je Fahrgast	Anbieter und Busunternehmen

Garantierter Festpreis von 1,10 € je Kilometer. Werden diese nicht schon über den Anteil des Ticketpreises erreicht, erhält der Busunternehmer den Rest nur als „**Liquiditätshilfe**“, als Darlehen. Verdient ein Busunternehmer mehr, muss er es an FlixBus zurückzahlen.

3. Ergebnisse

Marktbeobachtung – Beispiel FlixBus



3. Ergebnisse

Marktbeobachtung – Beispiel FlixMobility

Neues Geschäftsfeld FlixTrain: Schienenpersonenfernverkehr

Deutsche Bahn bisher ohne ernsthafte Konkurrenz:

Lediglich Nischenanbieter Hamburg-Köln-Express (HKX) und Locomore.

2017: Beginn Vertriebskooperation mit Locomore.

2018: Vertrieb der ehem. Linien von HKX und Locomore unter der Marke FlixTrain.

Fahrbetrieb durch Partnerunternehmen
(BahnTouristikExpress und Leo Express).



Bildquelle: FlixMobility.

3. Ergebnisse

Recherchen und Kontrollen

Deutschlandweite **Plakataktion** in unmittelbarer Nähe von ausgewählten Fernbusbahnhöfen, um Busfahrer und Kunden für das Thema Arbeitsbedingungen und Einhaltung von Ruhepausen zu sensibilisieren.



Außerdem Schaltung einer kostenfreien **Telefonhotline** zur Meldung ungewöhnlicher Beobachtungen rund um Fernbusse:

0800-mobifair

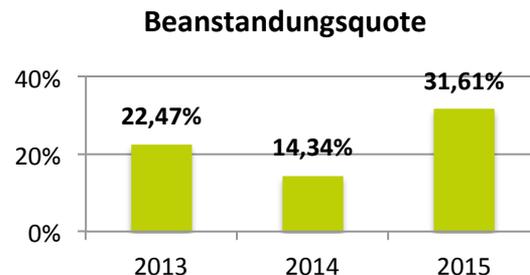
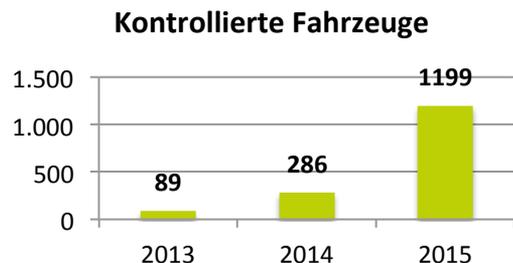
3. Ergebnisse

Recherchen und Kontrollen

Die **Zahl der Kontrollen** ist gestiegen, aber auch die **Beanstandungsquote**, gerade auch bezüglich Arbeits- und Lenkzeiten.
„Alles nur bedauerliche Einzelfälle“?

Kontrollwahrscheinlichkeit je Bus im Jahr 2015: 0,0023%.

Kontrolldichte immer noch zu gering, um eine abschreckende Wirkung bei den Anbietern zu entfalten.



Quelle: Bundesregierung.

3. Ergebnisse

Recherchen und Kontrollen

Recherchierte **Nebentätigkeiten** von Fernbusfahrern:

- Snackverkauf während der Fahrt.
- Ein- und Auschecken der Reisenden.
- Ticketkontrollen.
- Ein- und Ausladen von Gepäck.
- Teilweise Reinigung des Busses.

**Hoher Kostendruck => Personaleinsparung
=> Höhere Belastung**



3. Ergebnisse

Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)

Die **Haltestelleninfrastruktur** war noch nicht auf die steigende Zahl der Fernbusse vorbereitet.

Die Folgen:

- Verkehrsbehinderungen/-Gefährdungen.
- Fehlende Ruheräume für die Fahrer.



Erst später erfolgte vielerorts ein **Ausbau** und teilweise auch eine **Verlagerung** von ZOB an weniger zentrale Lagen (z.B. in Köln und Stuttgart).

Das Problem der fehlenden **Ruheräume** besteht weiterhin.

3. Ergebnisse

Kundenbewegung Schiene - Fernbus

Die Annahme, dass sich durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes die **Anzahl der PKW-Fahrten reduziere**, hat sich nicht bestätigt.

Tatsächlich hat sich das **gesamte Reiseaufkommen erhöht**, aber die Zahl der PKW-Fahrten nicht reduziert.



Nutzer von Fernbussen sind zu 75% auch Nutzer der Bahnen.

Zielgruppe: Insb. preissensible Kunden.

3. Ergebnisse

Evaluierung des Personenbeförderungsgesetzes



Der in der Novelle des PBefG genannte Termin für die Vorlage des Berichts des BMVI als Grundlage zur **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.

4. Forderungen mit Handlungsempfehlungen

- Zweite **Evaluierung** des Personenbeförderungsgesetz.
- Bei der **Konzessionsvergabe** sind hohe Qualitäts-/ und Sozialstandards und deren Kontrolle nachzuweisen.
- Die Anzahl der **Kontrollen** hinsichtlich Arbeits- und Ruhezeiten muss dringend erhöht werden.
- **Sanktionen** müssen abschreckend wirken und die Anbieter als Konzessionsinhaber einbeziehen.
- Das BAG benötigt ein **eigenes Ressort** „Buskontrollen“ mit erhöhter Personalausstattung. Die Kosten hierfür sind mit **Konzessionsgebühren**, einer **Sozialmaut** für Busse und durch **höhere Strafen** bei Verstößen zu finanzieren.
- Subunternehmen, die im Auftrag Fernbuslinien betreiben, müssen im Rahmen einer **Präqualifizierung** ein besonderes Sozialzertifikat vorweisen.

4. Forderungen mit Handlungsempfehlungen

- Busfahrer im Fernbuslinienverkehr müssen eine besondere **Qualifizierung** nachweisen: Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ mit einem Zusatzmodul „Fernbuslinienverkehr“.
- In größeren Busbahnhöfen sind **Ruheräume** für Busfahrer einzurichten. Außerdem muss **Personal zum Ein-, Aus- und Umsteigevorgang** bereitgestellt werden. Finanzierung durch Sozialmaut.
- Der Anbieter im Fernbuslinienverkehr bleibt verantwortlich und kann die Verantwortung nicht mehr dem Subunternehmer übertragen (**Generalhaftung**).
- Fernbuslinienverkehr benötigt einen besonderen Fokus bzw. ein Monitoring, um einen **fairen Wettbewerb** unter den Verkehrsträgern sicherzustellen, insb. auch im grenzüberschreitenden Verkehr und für den Einsatz von Personalüberlassung.