

VCD Position

Fernlinien- busse

VCD Position Fernlinienbusse

Rechtsrahmen

Eine noch heute geltende gesetzliche Regelung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus den 1930er Jahren verhindert, dass auf Entfernungen in Deutschland, auf denen Eisenbahnverkehr angeboten wird, Linienbusse fahren. Nicht nur das Bahnangebot wird damit vor parallelem Busverkehr geschützt, auch ein schon bestehendes Busangebot kann durch diese Regelung vor Konkurrenz durch ein anderes Busunternehmen sicher sein. Für den Flugverkehr gilt die Regelung nicht. Er darf auch parallel zum Bahnfernverkehr stattfinden.

Im Gesetz liest es sich so: Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) untersagt die Genehmigung neuer Transportangebote auf Strecken, die „mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden“ (§13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe a PBefG), insbesondere wenn „der beantragte Verkehr [...] Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (§13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b PBefG).

Der Bestandsschutz für den Eisenbahnverkehr gilt sowohl zeitlich als auch räumlich. Für die Genehmigung von Buslinien sind Genehmigungsbehörden in dem jeweiligen Bundesland zuständig. Neue Anbieter müssen den Nachweis erbringen, dass sie mit ihrem Angebot das Verkehrsangebot deutlich verbessern. Zu dem neuen Verkehrsangebot werden die betroffenen Verkehrsunternehmen angehört, in den meisten Fällen die Deutsche Bahn AG (DB AG) als größte Schienenverkehrsanbieterin.

Besonderheiten

Buslinien von und nach Berlin sind von der Genehmigungspflicht ausgenommen. Wegen der Insellage Westberlins während der Mauerzeit und in Konkurrenz zur Deutschen Reichsbahn durfte auf den Transitstrecken durch die DDR Linienverkehr mit dem Bus stattfinden. Diese Ausnahme wurde bei der Wiedervereinigung nicht aufgehoben.

Buslinien zu Zielen wie Flughäfen und Messen bekommen ohne Schwierigkeiten eine Genehmigung, auch wenn ein Bahnanschluss besteht.

Fernbuslinien in das europäische Ausland sind nicht genehmigungspflichtig. Allerdings besteht für diese Linien ein innerdeutsches Bedienungsverbot.

Parlamentarische Initiativen

Bisher gab es drei parlamentarische Initiativen im Deutschen Bundestag zur Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs, zwei von der FDP, eine von den Grünen. Die FDP hatte die völlige Abschaffung der Genehmigungspflicht von Parallelverkehren zum Ziel. Die Grünen wollten mit ihrem Antrag erreichen, dass die DB AG nicht mehr durch Einspruch Fernlinienbusverkehr anderer Unternehmen verhindern kann. Keine der Initiativen fand eine Mehrheit im Deutschen Bundestag.

Mit dem Regierungswechsel im Herbst 2009 hat das Thema an Aktualität gewonnen, da CDU und FDP in ihrem Koalitionsvertrag folgendes vereinbart haben: „Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu §13 PBefG ändern.“

Auswirkungen

Laut der vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie »Mobilität in Deutschland 2008«, fährt etwa die Hälfte der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger nie mit der Bahn. Diese Menschen fahren mit ihrem eigenen Auto, nutzen die Mitfahrzentralen oder fliegen mit dem Flugzeug. Hier liegen die Potenziale für den Fernbusverkehr als umweltfreundliche Alternative.

Mit dem Eisenbahnfernverkehr konkurriert der Fernlinienbusverkehr nur sehr begrenzt. Für beide Verkehrsanbieter gibt es eine Nachfrage. Die Bahn wird wegen ihrer Sicherheit, der Bequemlichkeit, der Bewegungsmöglichkeiten im Fahrzeug und der meist kürzeren Fahrtzeit bevorzugt. Der Fernbus ist ein Verkehrsmittel für preissensible und gesellige Menschen, für Ältere, die mit wenig Stress an ihr Ziel gelangen wollen und immer häufiger auch für Kleingruppen. Dies belegen verschiedene Untersuchungen, darunter beispielweise die Studie von Christian von Hirschhausen von der TU Dresden (Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland, Christian von Hirschhausen u.a., TU Dresden, Dezember 2008).

Die DB AG ist bis auf wenige Ausnahmen alleinige Anbieterin von Fernverkehrsleistungen auf der

Schiene. Damit schützt die Regelung faktisch das Unternehmen DB vor Konkurrenz auf der Straße. Sie schützt aber auch indirekt andere Verkehrsleistungsanbieter wie Mitfahrzentralen und Fluggesellschaften.

Die DB AG ist mit ihren Tochtergesellschaften mit weitem Abstand das größte Fernlinienbusunternehmen. So wird durch die Genehmigungspflicht für Parallelverkehre auch das Angebot der DB AG auf der Straße geschützt.

Kosten

In der Regel ist die Fahrt mit dem Fernlinienbus günstiger als mit der Bahn. Das Busticket vom Potsdamer Hauptbahnhof zum Leipziger Flughafen kostet mit dem Bus 14,50 Euro, mit dem Zug ohne Ermäßigung 41 Euro, mit dem Sparpreis 19 Euro.

Aber die Tarife variieren bei beiden Transportsystemen stark. Das Busticket für die Strecke Hannover - Heidelberg schwankt zwischen neun und 47 Euro, je nachdem wie lange vor Antritt der Fahrt gebucht wird (drei Wochen vorher kostet die Fahrt 23 Euro). Die Bahnfahrkarte kostet zwischen 29 und 88 Euro.

Umwelt

Im Umweltvergleich zwischen den verschiedenen motorisierten Verkehrsträgern ist der Fernbus ähnlich umweltschonend wie die Bahn. Bei der Energie- und damit CO₂-Bilanz schneidet der Bus im Gelegenheitsverkehr derzeit am besten ab, da er im Vergleich zum fahrplanmäßig fahrenden Linienverkehr besser ausgelastet ist. Laut Umweltbundesamt (UBA) legt der Fernlinienbus je Tonne Kohlendioxid ausstoß 31 400 Personenkilometer, die Bahn im Fernverkehr 19 200 und das Auto rund 6 900 Personenkilometer zurück.

Erfahrungen aus dem Ausland

In anderen europäischen Staaten, unter anderem in Schweden und England, zeigen Statistiken, dass es im Zusammenhang mit der Ausweitung des Buslinienfernverkehrs keine negativen Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen bei den Eisenbahnen gibt. Im Gegenteil, der Anteil des öffentlichen Verkehrs hat insgesamt sogar zugenommen, also auch im Bahnbereich. Negative Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage der Eisenbahnen sind nicht bekannt. Erwähnenswert, und mit vielen Einzelbeispielen zu belegen, ist außerdem die gute Markt- und Kunden-

orientierung der Fernlinienbusunternehmen, die sich ausschließlich aus Fahrgeldeinnahmen finanzieren.

VCD-Position

Die VCD-Position zum Fernlinienbusverkehr steht im engen Zusammenhang mit unseren Zielen für einen leistungsfähigen Öffentlichen Fernverkehr. Danach bildet ein gut ausgebautes Fernverkehrssystem auf der Schiene in Verbindung mit einem Integralen Taktfahrplan (Deutschland-Takt) das Rückgrat für das gesamte Bahnangebot in Nah- und Fernverkehr.

Als Ergänzung dazu hat der liniengebundene Fernbusverkehr aber durchaus seine Berechtigung. Viele Mittelstädte und sogar einige Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern werden nicht vom DB Fernverkehr bedient. Hier bietet der Fernbus ebenso eine attraktive Alternative, wie auch auf Strecken, die aus topographischen Gründen nicht von der Bahn bedient werden können. Auf nachfragestarken Strecken, wie zum Beispiel Köln - Frankfurt oder auch Berlin - Hamburg mit hohen ICE - Preisen, kann der Fernlinienbus als Korrektiv wirken und Mobilität für Menschen mit wenig Geld bezahlbar machen.

Um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, muss es für Fernlinienbus und Schiene vergleichbare Bedingungen geben: Analog zu den Trassen- und Stationspreisen für die Bahn muss der Fernlinienbus Maut für die Nutzung der Straßen zahlen. Außerdem müssen für beide Verkehrsträger die Fahrgastrechte und vergleichbare Sozial-, Umwelt und Sicherheitsstandards gelten.

Idealvorstellung für den Öffentlichen Fernverkehr

1. Die Bahninfrastruktur ist aus dem Konzern DB AG herausgelöst, die Verantwortung für folgende Aufgaben obliegt einem neutralen Betreiber, beauftragt von der öffentlichen Hand:

- Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe
- Versorgung mit Bahnstrom
- Vergabe von Trassen
- Vertrieb/Buchungsportal für den gesamten ÖV (inklusive Fernlinienbus)
- durchgängiger Grundtarif für den gesamten ÖV (inklusive Fernlinienbus)
- flächendeckende Informationen über den ÖV (inklusive Fernlinienbus)

2. Der Bund ist Aufgabenträger für den öffentlichen Schienenpersonenfernverkehr. Er definiert das bundesweite Angebot und vergibt die Trassen/Fahrten im Wettbewerb.

3. Der Deutschland-Takt ist eingeführt und Grundlage für zukünftige Infrastrukturplanungen.

4. Für Bahnen und Busse gelten vergleichbare (Wettbewerbs-)Bedingungen:

- Wegekosten (Trassenentgelt, Maut)
- Sozialstandards (Lenkungszeiten, berufliche Qualifikation usw.)
- Umweltstandards
- Sicherheitsstandards
- Ausstattung der Fahrzeuge (Fahrradmitnahme, behindertengerecht usw.)
- Fahrgastrechte

5. Die Genehmigungspflicht für Busfernlinien und deren Tarife wird aufgehoben. Fernlinien können überall dort auf kommerzieller Grundlage angeboten werden, wo Verkehrsbedürfnisse bestehen und die Linien ausschließlich aus Fahrgelderlösen finanziert werden.

Intelligente Deregulierung

Für den Fall, dass das PBefG zeitnah geändert wird, wird eine intelligente Deregulierung benötigt.

1. Die Genehmigungspflicht für Busfernlinien und deren Tarife wird aufgehoben. Fernlinien können überall dort auf kommerzieller Grundlage angeboten werden, wo Verkehrsbedürfnisse bestehen und die Linien ausschließlich aus Fahrgelderlösen finanziert werden. Damit kann der Fernbusverkehr dort die Lücken des von der öffentlichen Hand gewährleisteten Grundverkehrsangebotes auf Schiene und Straße schließen, wo entsprechende Verkehrsbedürfnisse entdeckt werden.

2. Gleichzeitig wird – zunächst für den Fernbusverkehr – eine **intelligente Regulierung für Sicherheit und Service** eingeführt. Diese umfasst folgende Eckpunkte:

- Fernbuslinien unterliegen der Gewerbeaufsicht hinsichtlich der **Sicherheit** der Fahrzeuge und des Betriebes. Wer Fernbuslinien betreiben will, muss Inhaber einer »EU-Lizenz« im Sinne der EG-Verordnung Nr. 1071/2009 (Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers) sein. Der

Bund führt ein zentrales Verzeichnis der Unternehmen mit solchen Lizenzen ein.

- Der Bund richtet ein nationales, betreiber-neutrales **ÖPV-Auskunftsportal** ein. Jeder Fernbusbetreiber muss seine aktuellen Fahrplandaten diesem Auskunftsportal sowie jedem weiteren interessierten Betreiber von Fahrplanauskünften unentgeltlich zur Verfügung stellen.
- Der Bund richtet eine nationale, betreiber-neutrale **Vertriebsplattform** ein. Jeder Fernbusbetreiber muss Fahrten zum Regeltarif über dieses Portal anbieten lassen, so dass das Vertriebsportal Fahrscheine für den gesamten Weg jeder gewünschten Fahrtverbindung anbieten kann. Sonderangebote kann der Betreiber darüber hinaus in eigener Verantwortung anbieten.
- Jeder Fernbusbetreiber ist zur Gewährung von **Fahrgastrechten** vergleichbar denjenigen im Eisenbahnpersonenfernverkehr verpflichtet.
- Die Einführung von Fernbuslinien müssen mindestens sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme bei einer Genehmigungsbehörde angemeldet werden. Der Betreiber erhält eine **Lizenz** für den angekündigten Verkehr. Um die **Kontinuität von Verkehrsangeboten** sicherzustellen, gilt für die Einstellung einer Fernbuslinie eine Ankündigungsfrist von drei Monaten. Ohne Lizenz darf der Verkehr nicht betrieben werden. Erteilte Lizenzen schließen konkurrierende Angebote auf der gleichen Strecke nur für zeitidentische Fahrtlagen (Abfahrt +/- fünf Minuten) aus. Der Bund regelt, welche Behörde für die Ausstellung der Lizenzen zuständig ist. Lizenzen können nur versagt werden, wenn die erforderlichen Straßen nicht vorhanden sind oder das Angebot bereits in zeitidentischer Abfahrtslage besteht.

3. Der Bund veranlasst, dass durch begleitende Forschung die Auswirkungen der Neuregelung, insbesondere auf die Entwicklung der Nachfrage im ÖPV und speziell auf diejenige im Eisenbahnverkehr evaluiert werden. Hierzu legt der Bund drei Jahre nach der Wirksamkeit der Deregulierung einen umfassenden Zwischenbericht und nach sechs Jahren einen aussagekräftigen ersten Evaluations-Bericht vor.

4. Die gesetzliche Deregulierung wird zunächst auf einen Zeitraum von acht Jahren befristet. Der Deutsche Bundestag entscheidet nach Vorliegen des Evaluationsberichtes darüber, ob die Maßnahme erfolgreich war und beibehalten werden soll, und ob und inwieweit sie weiterentwickelt werden soll.

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. · Rudi Dutschke-
Straße 9 · 10969 Berlin · Fon 030/280351-0 · Fax -10
mail@vcd.org · www.vcd.org

bei Rückfragen

Heidi Tischmann · Referentin für Verkehrspolitik · Fon -36
heidi.tischmann@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© **VCD e.V. 06/2010**