

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Burkert, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/14356 –

Fairer Wettbewerb, gute Arbeitsbedingungen und Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde der Markt für Fernbuslinienverkehre weitgehend liberalisiert.

Zum Schutz des öffentlich finanzierten Nahverkehrs gilt jedoch für Fernbuslinien ein Bedienungsverbot bei einem Haltestellenabstand unter 50 Kilometern bzw. einer Reisezeit mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) von bis zu einer Stunde. Um ein für Kundinnen und Kunden transparentes Angebot zu ermöglichen, sind die Anbieter verpflichtet, der Genehmigungsbehörde ihre Fahrplandaten in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der ins deutsche Recht übernommenen UN-Behindertenrechtskonvention, die aufgibt, für Menschen mit und ohne Behinderung in allen Lebensbereichen gleichwertige Bedingungen zu schaffen, müssen ab 2016 neu zugelassene Fernlinienbusse, ab Ende 2019 dann alle Fernlinienbusse entsprechend der EU-Vorschriften barrierefrei und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer ausgerüstet sein.

Zum 1. Januar 2017 muss die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vorlegen, wie sich die Marktöffnung im Fernlinienbusverkehr ausgewirkt hat, insbesondere mit Blick auf die Sozialbedingungen des Fahrpersonals.

Mit der Verabschiedung der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes am 27. September 2012 hat der Deutsche Bundestag mit breiter Mehrheit einem Entschließungsantrag (Bundestagsdrucksache 17/10859) zugestimmt, der das Interesse an einem fairen Wettbewerb, guten Arbeitsbedingungen und sicherer Beförderung sowie barrierefreiem Zugang beim neu entstehenden Fernbuslinienverkehr bekräftigt. Der Deutsche Bundestag hat die Bundesregierung darin aufgefordert, für eine effektive Kontrolle der Sozialvorschriften und möglichst europaweit einheitliche Standards der Barrierefreiheit Sorge zu tragen.

1. In welcher Form beobachtet die Bundesregierung die Entwicklung des Fernbuslinienverkehrs seit der Marktöffnung am 1. Januar 2013, auch mit Blick auf die im Gesetz verankerte Berichtspflicht?
2. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie sich die Zahl der Genehmigungsanträge bzw. der Genehmigungen für Fernbuslinien im ersten Halbjahr dieses Jahres entwickelt hat?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beobachtet zusammen mit den Ländern, die Genehmigungen für den Fernbuslinienverkehr erteilen, die Marktentwicklung seit der Liberalisierung der Fernbuslinienverkehrs am 1. Januar 2013. So wurden als erster Schritt die Länder um Mitteilung gebeten, wie viele Genehmigungen im innerdeutschen Personenfernverkehr zum 31. Dezember 2012 erteilt wurden und noch gültig sind. Im Ergebnis sind dies 86 Genehmigungen. Zusätzlich haben die Länder mitgeteilt, dass im Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 15. Februar 2013 23 neue Linien genehmigt und 53 weitere Genehmigungen beantragt wurden. Aktuelle Zahlen werden voraussichtlich Ende Juli für den Stichtag 30. Juni 2013 vorliegen. Ferner wurde in dem zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Anwendung des neuen Rechts und der Evaluierung der Gesetzesnovelle befassen soll. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden in den Bericht einfließen, den das BMVBS dem Deutschen Bundestag gemäß § 66 Personenbeförderungsgesetz bis zum 1. Januar 2017 vorzulegen hat.

3. Wie viele Bedienungsverbote zwischen Haltestellen wegen eines Abstandes unter 50 Kilometern (§ 42a Satz 2 Nummer 1 PBefG) bzw. einer Fahrzeit einer parallelen SPNV-Verbindung von unter einer Stunde (§ 42a Satz 2 Nummer 2 PBefG) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung ausgesprochen und wie viele Bedienungen wurden aufgrund eines nicht ausreichenden Nahverkehrsangebotes (§ 42a Satz 3 Nummer 1 PBefG) bzw. einer nur unerheblichen Beeinträchtigung des vorhandenen Verkehrsangebotes (§ 42a Satz 3 Nummer 2 PBefG) zugelassen?
4. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, wie viele Fahrtenpaare auf wie vielen Relationen angeboten werden?
5. Welche Unternehmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung welchen Anteil an den bisher erteilten Linienverkehrsgenehmigungen bzw. der angebotenen Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Genehmigungen für den Fernbuslinienverkehr werden ausschließlich von den Ländern erteilt. Eine Berichtspflicht an den Bund existiert nicht. Der Bundesregierung liegen daher keine Erkenntnisse über Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens vor.

6. Wird die Bundesregierung darauf hinwirken, dass auch Fernbuslinien in die elektronische Fahrplanauskunft DELFI im Sinne einer einfachen, kundenfreundlichen und verkehrsmittelübergreifenden Auskunft integriert werden und dieses Vorhaben fördern?

DELFI (Durchgängige Elektronische Fahrplan-Information) bietet eine deutschlandweite und flächendeckende Verbindungsauskunft im öffentlichen Verkehr. Dazu wurden die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme der 16 Bundesländer und der Deutschen Bahn AG in einem dezentralen Netzwerk miteinander verbunden. Ein Lenkungsausschuss, in dem auch der Bund vertreten ist, ist zuständig für die Metadatenverwaltung und -pflege sowie für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Systems. Der Lenkungsausschuss beschäftigt sich gegenwärtig mit den Erweiterungsmöglichkeiten des Systems, unter anderem auch mit der Aufnahme der Daten von Fernbussen. Der Bund fördert eine strategisch-organisatorische und funktionale Weiterentwicklung des Systems seit Beginn dieses Jahres über das Forschungsprojekt „DELFIplus“.

7. Plant die Bundesregierung eine Initiative für ein gemeinsames Ticketbuchungssystem für Fernbuslinien, um die Kundenfreundlichkeit und Attraktivität gegenüber dem Individualverkehr zu erhöhen?

Wenn ja, wie will sie dieses Vorhaben auf den Weg bringen?

Wenn nein, warum nicht?

Zur verbesserten Nutzung moderner elektronischer Medien hat der Bund mit Hilfe von Forschungsvorhaben die allgemeinen technischen und technisch-organisatorischen Möglichkeiten für vereinfachte elektronische Bezahlssysteme gefördert, die den Unternehmen zur Verfügung stehen. Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, konkrete Vertriebsinstrumente für einzelne Verkehrsangebote zu initiieren. Insofern sind die Unternehmen und deren Verbände selbst in der Pflicht, entsprechende Initiativen zu ergreifen.

8. Haben sich alle Anbieter von Fernbuslinien zur Teilnahme am Schlichtungsverfahren nach § 6 des EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetzes bereit erklärt?

Wenn nein, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, damit sich das für Verbraucherinnen und Verbraucher einfache und kostenlose außergerichtliche Streitbeilegungsinstrument flächendeckend durchsetzt?

Das vom Deutschen Bundestag am 16. Mai 2013 und vom Bundesrat am 7. Juni 2013 verabschiedete EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) befindet sich noch im Verkündungsverfahren; es tritt erst am Tag nach der Verkündung in Kraft. Über Anträge auf Anerkennung als Schlichtungsstelle im Sinne des § 6 EU-FahrgRBusG ist deshalb noch nicht entschieden worden. Erst nachdem dies erfolgt ist, macht es für die Unternehmen Sinn, Mitglied einer dann anerkannten Schlichtungsstelle zu werden. Insoweit bleibt die Entwicklung abzuwarten.

9. Hält die Bundesregierung die vorhandene Infrastruktur an Fernbusbahnhöfen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und das Vorhandensein von Kundentoiletten, Warteräumen und Sitzgelegenheiten für ausreichend?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Bau, Betrieb und Instandhaltung von bestehenden Busbahnhöfen liegen in der Regel im Verantwortungsbereich von Ländern bzw. Kommunen. Der Bundesregierung liegen daher keine Kenntnisse über die vorhandene Infrastruktur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit vor. Die Länder haben dem BMVBS allerdings mitgeteilt, dass insgesamt 53 Busbahnhöfe den Voraussetzungen der Begriffsbestimmung für den „Busbahnhof“ in Artikel 3 Buchstabe m der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1) entsprechen. Nach dieser Begriffsbestimmung muss ein Busbahnhof mit Einrichtungen wie Abfertigungsschaltern, Warteräumen und Fahrscheinschaltern ausgestattet sein. Die Bundesregierung begrüßt es, wenn die von ihr angestoßene Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs dazu führt, dass die Anzahl der Busbahnhöfe erhöht und deren Infrastruktur auch im Bestand verbessert wird. Denn dadurch wird die Nutzung des Fernbusses für die Fahrgäste attraktiver gestaltet. Allerdings sind hier in erster Linie die Betreiber der Fernbuslinien gefordert und die Kommunen, für die sich der Anschluss an das nationale Fernbusliniennetz als zunehmend wichtiger Standortfaktor erweisen dürfte. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, diese Entwicklung politisch zu unterstützen.

10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, ob bzw. inwieweit sich die Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinien negativ auf die Einhaltung von Sozial- und arbeitsrechtlichen Standards und die Höhe der Entlohnung ausgewirkt hat?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse dazu vor, dass sich die Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinien negativ auf die Einhaltung von arbeitsrechtlichen Standards und die Höhe der Entlohnung ausgewirkt hat.

11. Was hat die Bundesregierung getan, um sich darüber zu informieren, ob bzw. inwieweit sich die Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinien negativ auf die Einhaltung von Sozial- und arbeitsrechtlichen Standards und die Höhe der Entlohnung ausgewirkt hat?

Die Bundesregierung beobachtet die Entwicklung der Arbeitsbedingungen im Bereich der Fernbuslinien genauso wie die Entwicklung in anderen Marktsegmenten. Dabei nutzt sie die zur Verfügung stehenden Informationsquellen.

12. Welche Initiativen hat die Bundesregierung seit dem 1. Januar 2013 ergriffen, um die vom Deutschen Bundestag geforderte effektive Kontrolle der Sozialvorschriften im Fernbuslinienverkehr zu gewährleisten?
13. Inwieweit wurde die personelle Ausstattung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Jahr 2013 gegenüber 2012 im Hinblick auf die Durchführung von Kontrollen des Fernbuslinienverkehrs verbessert, und inwieweit hat sich die Zahl der Kontrollen von Omnibussen durch das BAG im ersten Halbjahr 2013 erhöht?
15. Welche jährliche Kontrolldichte bei Fernlinienbussen – im Vergleich zur Kontrolldichte bei LKW – wird angestrebt, und welcher zusätzliche Personalbedarf beim BAG ergibt sich in den Jahren 2013 und 2014 aus dieser angestrebten Kontrolldichte?

Die Fragen 12, 13 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) kontrolliert bereits im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben effektiv auch die Fahrer von Omnibussen auf die Einhaltung der für sie geltenden Sozialvorschriften. Nach Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35) sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, mit ihren Kontrollen jährlich einen bedeutenden, repräsentativen Querschnitt des Fahrpersonals, der Fahrer, der Unternehmer und der Fahrzeuge jeder Kontrollart zu kontrollieren. Die Richtlinie sieht steigende Mindestkontrollquoten vor. Derzeit sind bereits 3 Prozent der relevanten Fahrertage zu kontrollieren. Der Mindestumfang der vorgeschriebenen Kontrollen wird in Deutschland regelmäßig überschritten. Wegen der kurzen Zeitspanne seit dem Inkrafttreten der Gesetzesnovelle sind vom BAG noch keine signifikanten Veränderungen bei den Kontrollen festgestellt worden. Erst nach einem hinreichend langen Beobachtungszeitraum kann beurteilt werden, ob zusätzliche Maßnahmen (z. B. besondere Kontrollquoten für den Fernlinienverkehr neben den bestehenden Vorgaben nach EU-Recht) erforderlich sind.

14. Auf welcher Grundlage und in welcher Höhe schätzt die Bundesregierung die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Fernbuslinienverkehr in den Jahren 2013 und 2014 ein?

Aufgrund der von den Ländern mitgeteilten Genehmigungszahlen ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen im Fernbuslinienverkehr kurzfristig weiter ansteigen wird.

16. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, dass Busunternehmen der Deutschen Bahn AG ausländische Töchter mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im Fernlinienbusverkehr beauftragen, wobei die Fahrer zu Heimatlohnbedingungen (700 bis 800 Euro/Monat) in Deutschland arbeiten, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie aus diesen?

Nein.

17. Welche Initiativen hat die Bundesregierung ergriffen, um entsprechend des Beschlusses des Deutschen Bundestages zu prüfen, ob auf EU-Ebene Regelungen geschaffen oder verbessert werden müssen, um einen europaweit einheitlichen barrierefreien Fernbusverkehr zu gewährleisten, und mit welchem Ergebnis?
18. Wie werden Verkehrsunternehmen und Verbände von Menschen mit Behinderungen – entsprechend des Beschlusses des Deutschen Bundestages – in diese Prüfung einbezogen?
19. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die Initiative zur Änderung EU-rechtlicher Vorschriften zur Barrierefreiheit bei Bussen allgemein bzw. Fernlinienbussen zu ergreifen?

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung, ob auf EU-Ebene Regelungen geschaffen oder verbessert werden sollen, die einen europaweit einheitlichen barrierefreien Fernbuslinienverkehr gewährleisten, ist noch im Gange. Auf Gemeinschaftsebene kommt eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88) in Betracht. Dort könnte verbindlich vorgeschrieben werden, dass im Fernbuslinienverkehr auf EU-Ebene wie in Deutschland nur der Einsatz eines barrierefreien Reisebusses mit zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer/-innen zulässig ist. Die Bundesregierung beabsichtigt, die Europäische Kommission zu bitten, die Initiative für die erforderlichen Änderungen zu ergreifen. Dabei soll die Europäische Kommission auch aufgefordert werden, die technischen Vorschriften zur Ausrüstung von Bussen mit dem Ziel zu überprüfen, die Barrierefreiheit von Fernlinienbussen weiter zu verbessern. Die Verkehrswirtschaft und die Verbände von Menschen mit Behinderungen sollen im weiteren Verlauf in die Diskussion einbezogen werden.

Zu Frage 19 ist ergänzend anzumerken, dass es Ziel der Bundesregierung ist, Entwürfe zur Fortschreibung der technischen Anforderungen im Bezug auf die Barrierefreiheit von Kraftomnibussen in die entsprechenden technischen Vorschriften bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa einzubringen. Darauf aufbauend soll die Europäische Kommission gebeten werden, die Initiative für eine EU-weite Regelung für Fernlinienbusse zu ergreifen. Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

20. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Problematik, dass nicht alle Rollstühle für die Sicherung mit Rückhaltesystemen geeignet sind und zudem über keine entsprechende Kennzeichnung verfügen?

Die Bundesregierung beteiligt sich aktiv am Runden Tisch „Rollstuhlbeförderung“ zur Klärung dieser Fragestellung. Dabei werden die betroffenen Interessengruppen zur Findung einer allgemein akzeptierten und in der Praxis umsetzbaren Lösung einbezogen. Die angesprochenen Fragen zur Eignung der Rollstühle im Zusammenhang mit Rückhaltesystemen zur Beförderung in Kraftfahrzeugen sowie zur Kennzeichnung der Rollstühle werden derzeit thematisiert. Die Beratungen sind noch nicht abgeschlossen.

21. Welche Initiativen hat die Bundesregierung ergriffen, um einen sicheren Transport von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern in Fernlinienbussen zu gewährleisten und Rechtssicherheit sowohl für Fernbusanbieter und Fahrerinnen und Fahrer wie auch für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer zu schaffen?

Die Zielsetzungen der von der Bundesregierung beabsichtigten Maßnahmen ergeben sich aus der Antwort zu Frage 19. Ergänzend dazu steht die Vergabe eines Forschungsvorhabens durch die Bundesanstalt für Straßenwesen an, durch das eine ganzheitliche Betrachtung für notwendige Regelungen zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr aufgezeigt werden soll.

