
Presseinformation

Berlin, den 09. Mai 2016
Nr. 11, 2016

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

VDV fordert Weiterentwicklung des Fernbusmarktes

Seit 2013 ist der Fernbusmarkt in Deutschland liberalisiert. Seitdem steigen die Fahrgastzahlen kontinuierlich und der Fernbus hat sich als weiteres Verkehrsmittel hierzulande etabliert. Im Rahmen einer Stellungnahme zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) deshalb, die Rahmenbedingungen für den Fernbusverkehr in Deutschland weiterzuentwickeln. Ziel ist eine Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger und eine Vermeidung von Kannibalisierungseffekten zwischen den Angeboten des Fernbusses und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

„Der Fernbus ist drei Jahre nach der Marktöffnung ein etabliertes Verkehrsmittel, das bei bestimmten Zielgruppen großen Anklang findet. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes war also ein erfolgreicher Schritt der Bundesregierung. Nun wird es Zeit, auch dieses Verkehrsmittel an die geltenden Regelungen und Maßstäbe der öffentlichen Verkehrsangebote insgesamt anzugleichen. Der Welpenschutz für den Fernbus sollte jetzt beendet werden, das gebietet die Fairness gegenüber anderen Anbietern und gegenüber den Fahrgästen“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff.

Fünf Eckpunkte zur Weiterentwicklung des Fernbusmarktes in Deutschland

Der Verband schlägt fünf Eckpunkte zur Weiterentwicklung des deutschen Fernbusmarktes vor:

1. **Nutzerfinanzierung:** In Deutschland ist es längst üblich, dass Verkehrsteilnehmer für die Nutzung der Infrastruktur (Schiene, Straße, Wasserstraße) eine entsprechende Nutzungsgebühr zahlen. Die Eisenbahn zahlt Trassenentgelte, die Binnenschiffe Kanalgebühren, der LKW zahlt Maut. Analog dazu sollte auch eine Maut für Fernbusse eingeführt werden.
2. **Stationsentgelte:** Den Betreibern von Fernbusstationen, also in der Regel den Kommunen und Gemeinden, sollte unter dem Gesichtspunkt der Nutzerfinanzierung die Möglichkeit sichergestellt werden, Stationsentgelte zu erheben.
3. **Fahrgastrechte:** Faire Wettbewerbsbedingungen bei den Fahrgastrechten bedeuten gleiche Standards für Fernbus, Eisenbahn und Luftverkehr. Ausnahmen gilt es zu vermeiden, ein einheitliches System ist schon allein im Sinne der Fahrgäste anzustreben.
4. **Barrierefreiheit:** Politischer Wille, der sich in der PBefG-Novelle aus dem Jahr 2013 wiederfindet, ist die vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Personenverkehrs. Dieser hohe und nachvollziehbare Maßstab muss gleichermaßen für sämtliche Mobilitätsanbieter gelten.

5. **Haltestellenabstand:** Um eine Konkurrenzierung und damit Kannibalisierung zwischen SPNV und Fernbussen zu vermeiden, gibt es im aktuellen Gesetz bereits einen Mindestabstand von 50 Kilometern zwischen zwei Fernbushaltestellen. In der täglichen Praxis gibt es jedoch vermehrt Fälle, in denen dieser Mindestabstand umgangen wird. Die SPNV-Unternehmen, die Gegensatz zum Fernbus an die geltenden Nahverkehrstarife gebunden sind, verlieren dadurch bereits heute jährlich bundesweit bis zu 70 Millionen Euro Fahrgeldeinnahmen. Da schon der Begriff „Fernbus“ deutlich macht, dass es sich dabei um Fern- und nicht um Regional- oder Nahverkehr handelt, schlägt der VDV ein Beförderungsverbot von unter 100 Kilometern zwischen zwei Fernbushaltestellen vor.

„Mit diesen Eckpunkten setzen wir uns als Branchenverband für eine faire Weiterentwicklung des Fernbusmarktes in Deutschland ein. Wettbewerb funktioniert immer dann am besten, wenn alle Teilnehmer dieselben Bedingungen vorfinden. Es ist vollkommen nachvollziehbar, dass die politischen Entscheider dem Fernbus als neuem Marktteilnehmer eine Starthilfe geben wollten, und deshalb einige Rahmenbedingungen zunächst etwas lockerer gesetzt haben. Doch nach drei Jahren und mit Blick auf die mögliche Überarbeitung des PBefG sollten diese Unterschiede im Verhältnis zu den anderen Verkehrsunternehmen nun angeglichen werden. Eine dauerhafte Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Eisenbahn darf es nicht geben“, so Wolff abschließend.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!