



Ergänzende Stellungnahme des VDV zum Fernbus
anlässlich der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages
am 29. Februar 2012

Köln, den 23. Februar 2012

In Ergänzung unserer heutigen gemeinsamen Stellungnahme mit dem bdo nehmen wir zur Frage der Liberalisierung des Fernbusses wie folgt Stellung:

Der VDV hält die **vorhandene Rechtslage für ausreichend**, da das vorhandene PBefG seit dem Urteil des **Bundesverwaltungsgerichts** vom 24. Juni 2010 – Az. 3 C 14.09 – **hinreichende Möglichkeiten zur Einrichtung sinnvoller zusätzlicher Fernverkehrsangebote mit dem Bus** bietet.

Wir weisen darauf hin, dass durch die im Regierungsentwurf vorgesehene **vollständige Freigabe** aller Fahrten mit einer Reiseweite des Fahrgastes (!) von mindestens 50 km **erhebliche Kannibalisierungseffekte zu Lasten vorhandener Angebote des ÖPNV und des Eisenbahnfernverkehrs** drohen.

Denn nach dem Regierungsentwurf fiel künftig bei Fernbussen jegliche Prüfung weg, ob öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt sind. Dies ist keinesfalls akzeptabel.

Falls das PBefG entgegen unserem Petitem im Hinblick auf Fernbusse doch geändert werden sollte, müssten mindestens die vorhandenen Versagungsgründe in § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG bei einer Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen **im öffentlichen Personennahverkehr** zur Anwendung kommen (dies gilt entsprechend für den neu einzuführenden Versagungsgrund der „Rosinenpickerei“). Außerdem bliebe dann mindestens noch die folgende vom VDV als § 13 Abs. 2 Nr. 3 **vorgeschlagene Schutzklausel** für denjenigen Eisenbahnverkehr erforderlich, der im Rahmen von Verkehrsverträgen erbracht wird:

[Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn] ... „3. der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen im Hinblick auf das Fahrgastpotential mehr als nur unerheblich beeinträchtigen würde, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden“.

Zu einzelnen **Regelungsvorschlägen des Bundesrates**:

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 b) in der Fassung des Bundesratsbeschlusses ist grundsätzlich zu begrüßen, denn damit sollen Anträge für Busverkehre abgelehnt werden können, die Eisenbahnverkehre im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge beeinträchtigen. Allerdings schlägt der VDV eine etwas präzisere Formulierung vor, die eine „im Hinblick auf das Fahrgastpotenzial mehr als nur unerheblich[e]“ Beeinträchtigung als Versagungsgrund vorsieht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 a) in der Fassung des Bundesratsbeschlusses sieht die **Gewährung ausschließlicher Rechte für Eisenbahnverkehre** vor. Ausschließliche Rechte sind dem deutschen Eisenbahnverkehr fremd, daher ist die Vorschrift so abzulehnen. Wenn es allerdings aus Rechtsgründen für erforderlich gehalten werden sollte, dass ein wirksamer Schutz von Eisenbahnen gegenüber Fernbuslinien nur durch die Gewährung eines ausschließlichen Rechts möglich wäre, dann müsste dieses dahingehend sachlich beschränkt werden, dass es nicht im Verhältnis der Eisenbahnen untereinander gilt.

Der Bundesrat schlägt vor, in den „herkömmlichen“ Versagungsgründen in § 13 Abs. 2 Nr. 2 [dort als Nr. 4] bei den vorhandenen Unternehmen die „**Eisenbahnen**“ zu streichen. Hier sehen wir die Gefahr, dass im „alten“ Gesetzestext der Schutz der Eisenbahnen (der durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juni 2010 – Az. 3 C 14.09 – ohnehin schon stark reduziert wurde) gestrichen wird, ohne dass eine ausreichende Ersatzregelung zum Schutz insbesondere von Verbundverkehren geschaffen wird. Die ursprünglich im BLFA Straßenpersonenverkehr erörterte Textfassung sah vor, nur „im öffentlichen Personennahverkehr“ einzufügen und so die Versagungsgründe zu beschränken. Wenn dies mit der Streichung von „Eisenbahnen“ kombiniert würde, entstünde eine doppelte Öffnung, die an anderer Stelle nicht hinreichend kompensiert wird.

Zur Busmaut: Bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs ist die Forderung nach einer Busmaut naheliegend. Hier ist indes eine Folgeabschätzung für den Nah- und Fernverkehr erforderlich.



Ass. jur. Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer VDV