

>> Hintergrundpapier 01/2011

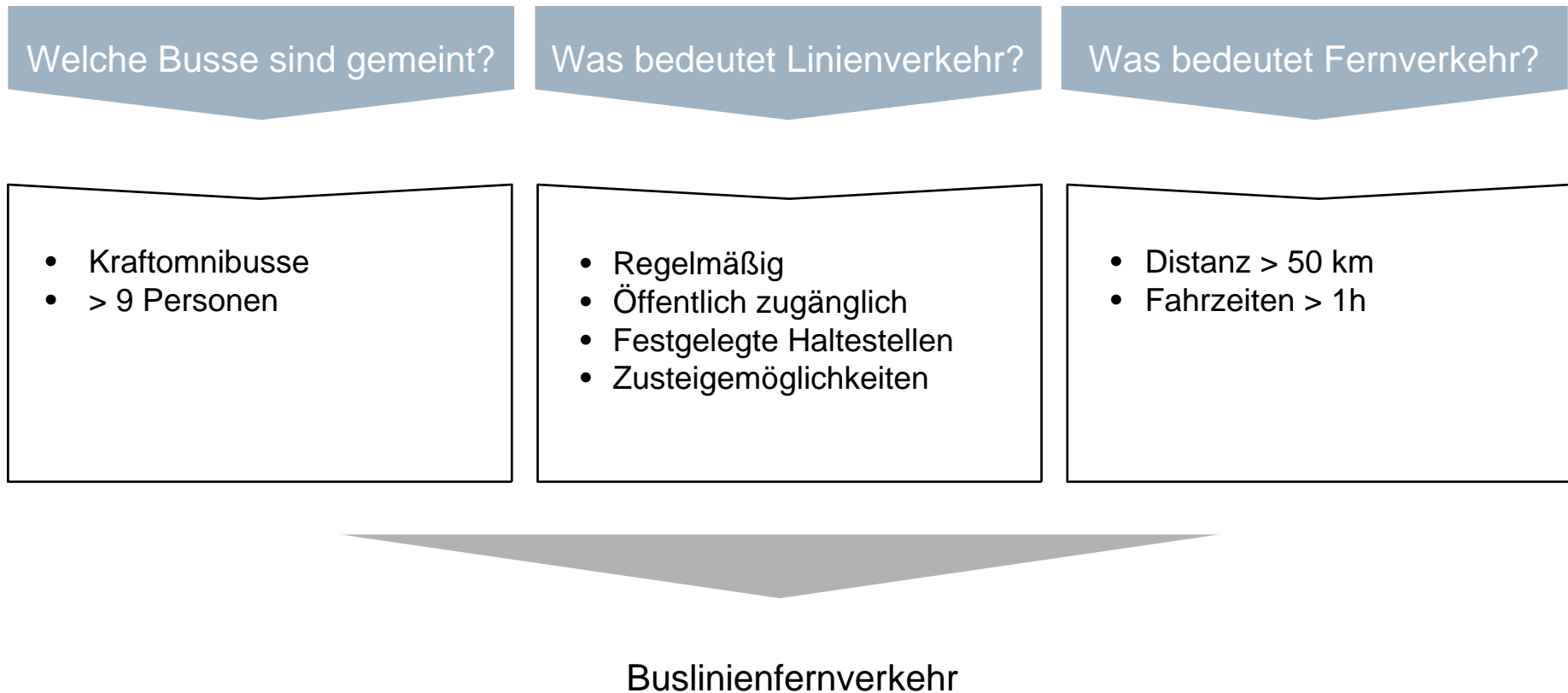
Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – eine kritische Bestandsaufnahme

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.
Berlin, im Januar 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Buslinienfernverkehr	
1.1	Begriffsklärung	2
1.2	Gesetzliche Grundlagen	3
1.3	Buslinienfernverkehr in Deutschland	4
1.4	Buslinienfernverkehr in Europa	5
2	Rahmenbedingungen zwischen Schienenverkehr und Buslinienfernverkehr	6
3	Kritikpunkte der geplanten Liberalisierung im Buslinienfernverkehr	7
4	Forderungen zur geplanten Liberalisierung im Buslinienfernverkehr	8
5	Fazit	9

1.1 Buslinienfernverkehr – Begriffsklärung*



* Nach Personenbeförderungsgesetz

1.2 Buslinienfernverkehr – gesetzliche Grundlage

- Der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und FDP sieht eine Novellierung des § 13 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vor. Damit sollen die bisherigen Ausnahmemöglichkeiten beseitigt und somit ein Wettbewerb im öffentlichen Personenfernverkehr zugelassen werden.
- Nach § 13 Absatz 2 Nr. 2 der bisherigen Fassung des PBefG ist die Genehmigung beim Straßenbahn-, Obus- und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn
 - a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
 - b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen.
- Nach § 13 Absatz 2 Nr. 3 des PBefG ist ein Verkehr, der von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben wurde, angemessen zu berücksichtigen.
- Somit regelt das PBefG relativ streng den Markteintritt für neue Betreiber zum Schutz der vorhandenen Verkehrsunternehmer und Eisenbahnen.
- Dennoch ist heute schon ein ergänzender Buslinienfernverkehr auf Strecken möglich, auf denen Zugverbindungen nicht ausreichend bedient werden.

1.3 Buslinienfernverkehr in Deutschland

- Buslinienfernverkehr wird aktuell in Deutschland von nur wenigen Verkehrsunternehmen betrieben, zu den größten gehören beispielsweise die Deutsche Touring GmbH und die BerlinLinienBus GmbH.
- Des Weiteren gibt es noch die sogenannten Flughafenzubringer-Linienfernverkehre und einige wenige regionale Fernbuslinien.
- Nach einer Umfrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2005 gab es 78 inländische Busfernverkehrslinien. Aufgrund der einstigen Sonderstellung Berlins verkehren 25 dieser Linien auf Strecken von und nach Berlin. Diese werden überwiegend von Tochterunternehmen der DB AG betrieben.
- Die Buslinien verkehren – von wenigen Ausnahmen abgesehen – nur einmal täglich.
- Es gilt zudem ein Zusteigeverbot zwischen den einzelnen Haltestellen.

1.4 Buslinienfernverkehr in Europa

- In Großbritannien wurde der Fernverkehr bereits 1980 liberalisiert, da aufgrund hoher Preise und mangelhafter Servicequalität die Fahrgastzahlen nicht nur im bis dahin verstaatlichten Busverkehr, sondern im gesamten öffentlichen Fernverkehr zurückgingen.
- Insgesamt wird die Deregulierung in Großbritannien als sehr erfolgreich beschrieben. Jedoch ist auch über die Stilllegung einiger schwach nachgefragter Verbindungen berichtet worden.
- Fernlinienbusse haben in der Regel eine große Bedeutung in den Ländern, in denen das Schienennetz schlecht ausgebaut ist, zum Beispiel in Osteuropa.
- In Skandinavien sind Fernlinienbusse geeignete Verkehrsmittel, da sich Bahnstrecken aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte meist nicht lohnen würden. In Norwegen beispielsweise werden aufgrund geringer Auslastungen verstärkt kombinierte Nutzfahrzeuge aus Omnibus und Lkw eingesetzt.
- Im Jahre 1998 wurde in Schweden der Fernverkehr vollständig liberalisiert. Die Eisenbahn reagierte daraufhin mit Preisreduzierungen, um wettbewerbsfähiger zu werden.

2 Wettbewerbsbedingungen zwischen Schienenverkehr und Buslinienfernverkehr

	Schieneverkehr	Buslinienfernverkehr
Energie- und Treibstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> • Mineralölsteuer • Ökosteuer • Stromsteuer 	<ul style="list-style-type: none"> • Mineralölsteuer • Ökosteuer
Mehrwertsteuer auf Tickets	<ul style="list-style-type: none"> • voller Mehrwertsteuersatz* 	<ul style="list-style-type: none"> • voller Mehrwertsteuersatz*
Emissionshandel	<ul style="list-style-type: none"> • bei elektrisch betriebenen Eisenbahnen 	-
Trassenpreisgebühren	<ul style="list-style-type: none"> • Trassenpreissystem („Schiene-maut“) 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Maut für Fernlinienbusse
Stationspreisgebühren	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsgebühren für sämtliche Bahnhöfe und Haltepunkte zwingend 	<ul style="list-style-type: none"> • Pauschalvereinbarungen für Nutzungsgebühren von Omnibusbahnhöfen möglich

* Vorausgesetzt die Beförderungsstrecke befindet sich nicht innerhalb einer Gemeinde oder beträgt mehr als 50 Kilometer, sonst gilt der verminderte Steuersatz (UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10).

3 Kritik an der geplanten Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs

- Sollte das Personenbeförderungsgesetz zukünftig Buslinienfernverkehr erlauben, dann müssen gleiche und faire Ausgangsbedingungen für alle Verkehrsträger gelten.
- Für den Schienenverkehr fallen Mautgebühren in Form von Trassenpreisen an. Der Fernbus hingegen zahlt nach derzeitiger Rechtslage keine Maut und ist somit nicht an der Finanzierung seiner Infrastruktur beteiligt.
- Der elektrisch betriebene Schienenverkehr ist über den Emissionshandel an den von ihm verursachten externen Kosten beteiligt, der Bus hingegen ist von solchen Kosten befreit.
- Es besteht die Gefahr, dass der Busfernverkehr auf einzelnen Strecken den lang laufenden SPNV Konkurrenz macht. Das hätte zur Folge, dass der Zuschussbedarf für diese Verkehre steigt und die öffentliche Hand zusätzlich belastet wird.

4 Forderungen zur geplanten Liberalisierung im Buslinienfernverkehr

Zur Sicherung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen sollten bei der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs folgende Elemente berücksichtigt werden:

- Einführung einer Autobahn-Maut für Buslinienfernverkehrsbusse
- Einführung von kostendeckenden Gebühren für Busbahnhöfe und Haltestellen
- Einbindung des Buslinienfernverkehrs in den Emissionshandel
- Prüfung der Wettbewerbssituation zwischen Buslinienverkehren und dem SPNV: Keine Genehmigung von Buslinienfernverkehren, wenn der öffentlichen Hand Zusatzaufwendungen drohen

5 Fazit

- Die bevorstehende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes würde ohne Einführung einer Bundesautobahnmaut für den Buslinienfernverkehr den Schienenverkehr benachteiligen.
- Die geplante Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs trägt das Risiko, dass der Schienenverkehr Kunden verlieren würde und es dadurch möglicherweise zu Stilllegungen einzelner schwach bedienter Relationen kommen könnte. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssten hier gezielt mit attraktiven Angeboten gegensteuern, um ein Abwandern der Kunden zu verhindern.
- Da der elektrisch betriebene Schienenverkehr vollständig in den Emissionshandel eingebunden ist, trägt er schon heute, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, einen Teil seiner externen Kosten selbst. Deshalb ist er, nicht nur gegenüber dem Omnibusverkehr, ein ökologischer Vorreiter.

Quellenverzeichnis

- **Beckmeyer, U.:** <http://www2.uwe-beckmeyer.de/?p=2460> [12.09.2010]
- **Berliner Zeitung:** <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2009/1204/wirtschaft/0063/index.html> [23.08.2010]
- **Berlinlinienbus:** https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/index.php [23.11.2010]
- **Bundesministerium der Justiz:**
http://www.bmj.de/files/cca6c5dcb4fbf3fe26da2207155b3813/3543/modernisierung_patentrecht_plenardebatte_090122.pdf [08.11.2010]
- **Bundesministerium für Verkehr:** <http://www.bmvbs.de/-,1436.22301/Die-Lkw-Maut-Fragen-und-Antwor.htm#1> [08.11.2010]
- **Deutsche Touring:** <http://www.touring.de/Nationale-Buslinien.14.0.html> [12.10.2010]
- **Hofreiter, T. :** http://www.toni-hofreiter.de/dateien/fernbus/Fernbus_Kurzinfo.pdf [23.11.2010]
- **Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode:**
http://www.csu.de/dateien/partei/beschluesse/091026_koalitionsvertrag.pdf [09.11.2010]
- **Landtag Baden-Württemberg:** http://www.landtag-bw.de/WP14/Drucksachen/4000/14_4112_d.pdf [25.11.2010]
- **Leidig, S. :** http://www.sabine-leidig.de/Besser_verkehren_/Publikationen/Koalitionsvertrag-Verkehrspolitik-Leidig-09-Nov-12_3.pdf [08.11.2010]
- **Personenbeförderungsgesetz:** www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf [08.10.2010] (Stand: Neugefasst durch Bek. v. 8. 8.1990 I 1690; zuletzt geändert durch Art. 4 Abs. 21 G v. 29.7.2009 I 2258)
- **Sielig, C. :** http://www.carsten-sieling.de/downloads/Bahnpolitische_Bewertung.pdf [22.10.2010]
- **TU Dresden:** http://www.tu-dresden.de/wwb/leeg/publications/wp_tr_15_hirschhausen_et_al_potential_fernlinienbusverkehr_deutschland.pdf [18.10.2010]
- **VDB:** http://www.bahnindustrie.info/fileadmin/Dokumente/Publikationen/Hintergrundpapiere/Hintergrund_2010_01_Wettbewerb.pdf [02.11.2010]
Hintergrundpapier: Gleiche Spielregeln für alle – auch im Verkehrssektor, Berlin 2010

