

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2258 –**

Untersuchungen zur Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs und seinen Auswirkungen auf den Schienenpersonenfernverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Innerhalb Deutschlands gibt es bis auf Ausnahmen wie den Verkehr von und nach Berlin, der in der Zeit der Insellage West-Berlins entstand, oder Zubringerverkehren zu Flughäfen nahezu keinen Linienfernverkehr mit Omnibussen. Verantwortlich dafür ist der geltende Rechtsrahmen und nicht etwa fehlendes Potenzial für Fernlinienbusse. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht die Genehmigungspflicht für Buslinienverkehre vor (§ 2 Absatz 1 Satz 3 PBefG). Die Genehmigung ist von den Genehmigungsbehörden zu versagen, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (§ 13 Absatz 2 Satz 2a PBefG) oder der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen (§ 13 Absatz 2 Satz 2b PBefG). In der Regel folgten Genehmigungsbehörden bei Anträgen für Fernbuslinien der Argumentation der Deutschen Bahn (DB AG), dass mit ihrem Angebot im Schienenpersonenfernverkehr der Verkehr befriedigend bedient werden könne und der Fernlinienbus keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung darstelle, und lehnten die Anträge ab. Vorstöße zur Erleichterung von Fernlinienbusverkehren sind in der Vergangenheit erfolglos geblieben. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht: „Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.“

Eine Liberalisierung der Fernlinienbusverkehrs hätte auch Auswirkungen auf den Schienenpersonenfernverkehr. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP enthält auch für diesen Bereich einen Prüfauftrag: „Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“ Von daher ist von Interesse, ob und inwieweit eine Wechselwirkung zwischen der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs und der Einführung eines Deutschlandtaktes untersucht worden ist.

1. Sind vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Untersuchungen durchgeführt worden bzw. werden Untersuchungen durchgeführt, oder ist die Durchführung von Untersuchungen geplant, in denen Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien für den Fernlinienbusverkehr betrachtet werden?
2. Wann werden Ergebnisse aus derartigen Analysen gegebenenfalls vorliegen, wann ist eine Weiterleitung an den Ausschuss für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages und wann ist eine allgemeine Veröffentlichung geplant?
3. Wird für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Organisationen im Einflussbereich der Bundesregierung zurückgegriffen, oder wird hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen (bzw. ist dieses erfolgt oder geplant)?
4. Welche Liberalisierungsszenarien werden in derartigen Untersuchungen betrachtet (bzw. was ist diesbezüglich erfolgt oder geplant)?
5. Werden in derartigen Untersuchungen die Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien auf die Wohlfahrt, auf die Verkehrsleistung im Allgemeinen, auf die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV), auf die Verkehrsleistung der Bahn, auf die wirtschaftliche Situation der DB AG, auf die Einnahmesituation von Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs untersucht (bzw. sind derartige Auswirkungsanalysen erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
6. Werden Auswirkungsanalysen bezüglich welcher anderer Bereiche durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant)?
Werden derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?
7. Ist in derartigen Untersuchungen auch der Einbezug von Omnibussen in die Mautpflicht auf den Autobahnen untersucht worden, bzw. ist dies geplant?
8. Sind in diesem Zusammenhang etwaige Verdrängungswirkungen einer Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz betrachtet worden?

Die Fragen 1 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird gemäß einer Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages eine Sensitivitätsanalyse mit dem Ziel durchgeführt, die Auswirkungen einer Zulassung des Busfernlinienverkehrs auf die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung abzuschätzen.

Von der Bundesregierung wurden darüber hinaus keine weiteren Untersuchungen über die Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien für den Fernlinienbusverkehr durchgeführt.

9. Welche durchschnittlichen Mautsätze wären den typischerweise im Fernbusverkehr eingesetzten Bussen auf Basis der vom BMVBS beauftragten Wegekostenrechnung aufzuerlegen?

Gemäß dem Wegekostengutachten 2007 liegen die von Bussen für die Nutzung von Bundesautobahnen verursachten Wegekosten im Jahr 2010 bei 0,09 Euro/km, im Jahr 2012 bei 0,10 Euro/km.

Es wurde nicht zwischen Bussen im Fern-, Regional- oder Nahverkehr unterschieden.

10. Welche Möglichkeiten stehen dem BMVBS oder anderer Behörden der Bundesregierung zur Verfügung, derartige Analysen in quantitativer Form durchzuführen?
11. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, derartige Analysen durch externe Beauftragungen (von Beratungsunternehmen, Forschungs-/Hochschulinstitutionen o. Ä.) durchführen zu lassen?
12. Wie beurteilt das BMVBS seine Kompetenzen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen bzw. die Kompetenzen und Ressourcen von anderen Behörden der Bundesregierung zur Durchführung oder adäquaten Beauftragung und Betreuung derartiger Analysen?
16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass einer Entscheidung über eine Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs umfassende Prüfungen der Auswirkungen einer solchen Entscheidung vorangehen müssen?
Wenn ja, bis wann sollen diese Prüfungen abgeschlossen sein?
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10, 11, 12 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erwartet, dass sich der Markt für Fernbuslinienverkehre entwickeln wird. Fernbusse sind ein ökonomisch wie ökologisch sinnvolles Verkehrsmittel. Für die Entscheidung über die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs spricht auch, dass bereits durch die Rechtsprechung eine erhebliche Lockerung des Konkurrenzschutzes eingetreten ist. So hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 24. Juni 2010 (Az. BVerwG 3 C 14.09) entschieden, dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung nach § 13 Absatz 2 Nummer 2 über einen Beurteilungsspielraum verfüge und nicht zu beanstanden sei, wenn die Genehmigungsbehörde bei der Abwägung den deutlich günstigeren Busfahrpreisen ausschlaggebendes Gewicht beimesse.

Im Übrigen wird die Bundesregierung sorgfältig beobachten, wie sich der Fernlinienbusverkehr künftig entwickeln wird.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen von Liberalisierungsszenarien auf die lokale/städtische Infrastruktur (Busbahnhöfe, zuführende Straßen, Haltestellen des Fernlinienbusverkehrs) und einen etwaigen Ausbaubedarf?

Die Auswirkungen auf die lokale Infrastruktur werden davon abhängen, in welchen Städten Haltestellen geplant sind und ob die dort vorhandenen Kapazitäten ausreichend sind. In einzelnen Fällen kann sich ein Ausbaubedarf ergeben.

14. Beabsichtigt der Bund – abgesehen von gegebenenfalls relevanten Bundesfernstraßenfinanzierungen – Finanzmittel für Infrastrukturen des Fernlinienbusverkehrs bereitzustellen?

Nein

15. Welche Informationen liegen dem BMVBS darüber vor, in welchem Umfang die lokale/städtische Infrastruktur für den Fernlinienbusverkehr sich aus direkten Zahlungen der Nutzer finanziert und inwieweit sie sich aus öffentlichen Mitteln der Gebietskörperschaften (gegebenenfalls über zwischengeschaltete Unternehmen o. Ä.) finanziert?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Informationen vor.

17. Sind vom BMVBS Untersuchungen durchgeführt worden bzw. werden Untersuchungen durchgeführt, oder ist die Durchführung von Untersuchungen geplant, in denen Auswirkungen des so genannten Deutschlandtaktes im Schienenverkehr betrachtet werden?

Die Vorschläge zum „Deutschlandtakt“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) zielen auf eine Verbesserung der Zuganschlüsse des Schienenpersonenfern- und -nahverkehrs (Zug und Bus). Hierzu sollen nach Schweizer Vorbild die Fernzuglinien in Richtung und Gegenrichtung im jeweiligen Knotenbahnhof im gleichen Zeitfenster, z. B. jeweils zur vollen oder halben Stunde, ankommen und abfahren, so dass der Nahverkehr Anschluss an alle Richtungen hat. Im Idealfall müssen hierzu die Fahrzeiten der Züge zwischen den Knotenbahnhöfen etwas weniger als eine halbe Stunde oder ganzzahlige Vielfache davon betragen.

Zu diesen Vorschlägen ist beabsichtigt, die betrieblichen und baulichen Voraussetzungen zur Realisierung derartiger Fahrzeiten und anschließend die Machbarkeit des Konzepts im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu prüfen.

18. Wird für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Organisationen im Einflussbereich der Bundesregierung zurückgegriffen, oder wird hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen (bzw. ist dieses erfolgt oder geplant)?

Die erforderlichen Prüfungen sind ab einer bestimmten Stufe nicht ohne die Beteiligung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, insbesondere der DB Netz AG durchführbar. Die BAG SPNV strebt deshalb die Durchführung einer Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der DB AG an. Inwieweit andere externe Unterstützung herangezogen werden muss, ist noch nicht abzusehen. In diesem Zusammenhang sind auch die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu berücksichtigen.

19. Welche Szenarien bezüglich eines Deutschlandtaktes werden in derartigen Untersuchungen betrachtet (bzw. was ist diesbezüglich erfolgt oder geplant)?

Hinsichtlich des Prinzips des „Deutschlandtaktes“ wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen. Weitere Szenarien, insbesondere die Vorgabe einer bestimmten Taktfrequenz, sind nicht erforderlich.

20. Wann werden Ergebnisse aus derartigen Analysen ggf. vorliegen, wann ist eine Weiterleitung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages und wann ist eine allgemeine Veröffentlichung geplant?

Zeitliche Vorhersagen zum Ablauf und Abschluss können derzeit nicht getroffen werden. Eine Unterrichtung des Deutschen Bundestages über die Ergebnisse ist vorgesehen.

21. Werden in derartigen Untersuchungen die Auswirkungen von Szenarien eines Deutschlandtaktes auf die Wohlfahrt, auf die Verkehrsleistung im Allgemeinen, auf die Verkehrsleistung im MIV, auf die Verkehrsleistung der Bahn, untersucht (bzw. sind derartige Auswirkungsanalysen erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?

Oder werden Auswirkungsanalysen bezüglich anderer (welcher) Bereiche durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant)?

Werden derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt (bzw. ist dies erfolgt oder geplant) (bitte bezüglich sämtlicher Auswirkungsbereiche gesondert antworten)?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

22. Welche Möglichkeiten stehen dem BMVBS oder anderen Behörden der Bundesregierung zur Verfügung, derartige Analysen in quantitativer Form durchzuführen?
23. Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeiten ein, derartige Analysen durch externe Beauftragungen (von Beratungsunternehmen, Forschungs-/Hochschulinstitutionen o. Ä.) durchführen zu lassen?
24. Wie beurteilt das BMVBS seine Kompetenzen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen bzw. die Kompetenzen und Ressourcen von Behörden der Bundesregierung zur Durchführung oder adäquaten Beauftragung und Betreuung derartiger Analysen?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Soweit derartige Analysen erforderlich sind, werden diese in Abhängigkeit zu den zur Verfügung stehenden Mitteln durchgeführt.

25. Werden in gegebenenfalls erfolgten, stattfindenden oder geplanten Untersuchungen zum Deutschlandtakt bzw. zu Liberalisierungsszenarien im Fernbuslinienverkehr mögliche Interdependenzen zwischen der Einführung eines Deutschlandtaktes und Liberalisierungsszenarien im Fernbuslinienverkehr betrachtet?

Da es sich bei der Einführung des Deutschlandtaktes um ein bestimmtes Fahrplankonzept handelt, das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Leben erfüllt werden müsste, wird es deren Aufgabe sein, eventuelle Änderungen des Fahrgastaufkommens durch Änderung der Zuglängen oder der Taktfolge aufzufangen. Auf die grundsätzliche Konzeption eines „Deutschlandtaktes“ entsprechend der Antwort zu Frage 17 hat dies jedoch keinen Einfluss.

26. Wann und in welcher Form hat das BMVBS bzw. eine Behörde des Bundes oder die Deutsche Bahn AG in den vergangenen zehn Jahren die Auswirkungen von infrastrukturellen (z. B. Projektbewertungen/-nachbewertungen BVWP-Maßnahmen) oder sonstigen verkehrspolitischen Maßnahmen auf den Schienenpersonenverkehr im Allgemeinen und den Schienenpersonenfernverkehr im Speziellen untersuchen lassen?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurden für die Schieneninfrastrukturvorhaben des Bundes in den vergangenen zehn Jahren gesamtwirtschaftliche Bewertungen im Rahmen der folgenden Untersuchungen durchgeführt:

- Erarbeitung von Projektbewertungen für die Bundesschienenwege im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003, 2003;
- Bewertung Schienenverkehrsknoten Bremen, 2005;
- Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT, 2005;
- gesamtwirtschaftliche Bewertung des Großknotens Köln–Rhein/Main–Rhein/Neckar, 2005;
- Ex-post-Bewertung als Erfolgskontrolle für fertiggestellte Vorhaben des Schienenverkehrswegebbaus, 2005;
- gesamtwirtschaftliche Bewertung des Ausbaus der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung Berlin–Stettin, 2005;
- Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Rhein-Ruhr-Express in Nordrhein-Westfalen, 2006;
- Entwicklung und Bewertung eines Konzeptes für den Schienenknoten Hamburg, 2008;
- Grobbewertung der Reaktivierung/des Ausbaus der Eisenbahnverbindung Ducherow–Swinemünde–Heringsdorf, 2008;
- gesamtwirtschaftliche Analyse von Infrastrukturvorhaben im Zusammenhang mit der Beantragung von EFRE-Fördermitteln, 2008 und 2010;
- Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege (einschließlich der Bewertung der Vorhaben Dresden–Prag, München–Prag und Knoten München), Fertigstellung 2010.

27. Sind derartige Analysen in qualitativer und/oder in quantitativer Form durchgeführt worden (bitte für alle erfolgten Untersuchungen einzeln beantworten)?

Auf welcher methodischen Basis sind derartige Analysen durchgeführt worden (bitte für alle erfolgten Untersuchungen einzeln beantworten)?

Die Analysen wurden in quantitativer Form auf Basis der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung vorgenommen.

28. Ist für derartige Untersuchungen auf Ressourcen der Bundesregierung bzw. auf Ressourcen von Behörden des Bundes oder der Deutschen Bahn AG zurückgegriffen oder ist hierfür auf externe (Beratungs-)Unternehmen o. Ä. zurückgegriffen worden?

Die Analysen wurden unter Zuhilfenahme externer Gutachter und unter Beteiligung der DB Netz AG durchgeführt.

29. Welche Daten und Informationen hat das BMVBS bzw. eine andere Behörde des Bundes für derartige Untersuchungen von der DB AG erhalten (bitte detaillierte Darstellung für alle erfolgten Untersuchungen)?

Für die Analysen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) steuerte die DB AG folgende Informationen bei:

- Projektdossiers;
- Projektbeschreibungen;
- Investitionskostenschätzungen;
- Verkehrsdaten für Personen- und Güterverkehr (z. B. Reisendenströme);
- Infrastrukturbeschreibungen für die Modellanwendung.

30. Sind in entsprechenden Fällen die Daten und Informationen von der DB AG freiwillig zur Verfügung gestellt worden bzw. über welche rechtlichen Möglichkeiten verfügt die Bundesregierung, die DB AG zur Herausgabe derartiger Daten und Informationen zu bewegen?

Die Bereitstellung von Daten der DB AG an das BMVBS für die Verwendung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erfolgte auf freiwilliger Basis.

31. Sind für derartige Untersuchungen Daten und Informationen von der DB AG an Auftragnehmer des BMVBS bzw. an Auftragnehmer einer anderen Behörde des Bundes übergeben worden (bitte detaillierte Darstellung)?
32. Sind in entsprechenden Fällen die Daten und Informationen von der DB AG freiwillig zur Verfügung gestellt worden?

Haben in den entsprechenden Fällen die Daten und Informationen auch dem BMVBS bzw. anderen Behörden des Bundes vorgelegen bzw. hätten in den entsprechenden Fällen die Daten und Informationen auch an das BMVBS bzw. an die im Einflussbereich der Bundesregierung tätige Organisation weitergegeben werden können?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Daten und Informationen der DB AG für die vom BMVBS vergebenen Analysen werden grundsätzlich nur dem BMVBS zur Verfügung gestellt und von dort an die jeweiligen Gutachter zum Zwecke der Auftragsbearbeitung übergeben.

33. Inwieweit liegen der Bundesregierung z. B. die Daten der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) vor, die das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH von der DB ML AG für die Erstellung seiner vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Untersuchung Verkehrsmarkt 2030 erhalten hat?

Auf Basis der Ergebnisse eines vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Forschungsvorhabens hat das Innoz eine eigene Veröffentlichung „Verkehrsmarkt 2030“ in einer Veranstaltung im Oktober 2009 vor ausgewählten geladenen Gästen vorgestellt. Die Einbindung der DB Mobility Logistics (DB ML) AG in das Forschungsvorhaben erfolgte über einen Dienstleistungsvertrag. Hierzu hat die DB ML AG auf der Basis von Prämissenvorgaben des Innoz (Soziodemographische Daten, Wirtschaftsentwicklung etc.)

Prognoserechnungen mit DB-eigenen Umlegungsmodellen und Verkehrsstromdaten erstellt. Der Bundesregierung liegen insofern direkt keine Daten der DB ML AG vor, sondern nur die veröffentlichten Ergebnisse der Prognoserechnungen.

34. In welcher Form gehen die Erkenntnisse der Studie Verkehrsmarkt 2030 des InnoZ in die derzeit stattfindende Überprüfung des Bedarfsplans Schiene ein?

Die Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird auf Grundlage der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ durchgeführt. In die Prognose sind alle zum Zeitpunkt ihrer Erstellung vorliegenden Informationen eingeflossen. Eine Berücksichtigung von Prognosergebnissen, die zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt werden (wie z. B. die Innoz-Studie Verkehrsmarkt 2030), ist im laufenden Prozess der Bedarfsplanüberprüfung weder aus methodischer noch aus zeitlicher Sicht sinnvoll.

35. Bestehen im BMVBS bzw. in der Bundesregierung Planungen, die Bereitstellung von entsprechenden Daten und Informationen durch den DB-Konzern zukünftig anders zu handhaben oder ggf. rechtliche Anpassungen bezüglich der Möglichkeiten zur Einholung derartiger Daten und Informationen durchzuführen?

Im Bereich der Herausgabe von Daten und Informationen wird derzeit keine Notwendigkeit für eine andere Handhabung gesehen.