

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Martin Burkert, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Fairer Wettbewerb, gute Arbeitsbedingungen und Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?

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

Berlin, den 10. Juli 2013

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

