

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Beate Müller-Gemmeke, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/545 –

Situation im innerdeutschen Fernbusverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang 2013 trat die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Kraft, nachdem Fachpolitiker der Fraktionen aus CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach jahrelangem Stillstand einen tragfähigen Kompromiss erarbeiten konnten. Damit entfiel das Fernreisemonopol für den Schienenverkehr. Ziel der Gesetzesänderung war es, den Verbrauchern zu ermöglichen, auch längere Distanzen kostengünstig und umweltfreundlich mit dem Bus zurückzulegen. Seitdem hat der Fernbusverkehr eine dynamische Entwicklung genommen. Laut einer Studie der Berliner IGES Institut GmbH im Auftrag des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo) hat die Zahl der innerdeutschen Fernbusfahrten, die durchschnittlich pro Woche angeboten werden, seit Beginn der Liberalisierung um 230 Prozent zugenommen (DER TAGESSPIEGEL, 16. Dezember 2013). Die am 5. Februar 2014 veröffentlichten Zahlen des Statistischen Bundesamtes, die lediglich von einer Fahrgastzunahme von 19,2 Prozent auf drei Millionen Fahrgäste im Jahr 2013 ausgehen, sind hingegen verzerrt, da sie die Zahlen der neu gegründeten Unternehmen noch nicht berücksichtigen. Allein der Marktführer MFB MeinFernbus GmbH, der einen Marktanteil von rund 40 Prozent hat, konnte im Jahr 2013 rund drei Millionen Fahrgäste begrüßen. Langfristig wird erwartet, dass bis zu 10 Prozent aller Reisenden den Fernlinienbus nutzen werden (IGES- Studie 2013). Auf einzelnen nachfragestarken Strecken rechnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sogar mit bis zu 25 Prozent (www.berliner-zeitung.de/wirtschaft/fernbusse-in-deutschland-die-asphalt-pioniere,10808230,23645122.html).

Angesichts der erfolgreichen Entwicklung im Fernlinienbusverkehr sind einige wichtige Fragen noch ungeklärt. Dazu gehören insbesondere die Zuständigkeit für eine angemessene Infrastruktur und deren künftige Finanzierung sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

In vielen der angefahrenen Städte fehlen moderne Busbahnhöfe und einige der vorhandenen Terminals, wie z. B. in Köln und Frankfurt/Main, stoßen angesichts der Angebotsausweitung bereits an ihre Kapazitätsgrenzen. Andere, wie beispielsweise der Zentrale Omnibus Bahnhof (ZOB) in Berlin, sind veraltet. Zahlreiche Haltestellen sind zu klein und verfügen nicht über grundlegende

Serviceeinrichtungen, wie z. B. Sitzgelegenheiten mit Wetterschutz und Toiletten. Zudem sind viele Haltepunkte des Fernbusverkehrs nicht optimal an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen und können nicht barrierefrei genutzt werden.

Um die Verkehrssicherheit für die Reisenden und die Fahrerinnen und Fahrer zu gewährleisten, sind der Zustand der Fahrzeuge, die sicherheitstechnische Unterweisung der Fahrgäste sowie die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch das Fahrpersonal von besonderer Bedeutung. Laut einem Bericht der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ vom 19. Januar 2014 wurden bei einer groß angelegten Kontrolle des Zentralen Verkehrsdienstes am ZOB Hannover umfangreiche Verstöße festgestellt, die fast alle auf den neuen innerdeutschen Fernverkehr entfielen.

A. Marktentwicklung/Evaluation

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung am innerdeutschen Fernbusmarkt ein Jahr nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung zur Deregulierung des Fernbusverkehrs?

Der Fernbuslinienverkehr hat sich ein Jahr nach Inkrafttreten der entsprechenden Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als preisgünstige Beförderungsalternative etabliert. Die dynamische Entwicklung am Fernbusmarkt – das zeigen die von den Ländern mitgeteilten Genehmigungszahlen – hält nach wie vor an.

2. Welche Studien- und Evaluationsergebnisse zur Entwicklung am innerdeutschen Fernbusmarkt liegen der Bundesregierung bereits vor, bzw. welche sind ihr bekannt?

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Bundesamt für Güterverkehr einen Bericht zur Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs erstellt und im November 2013 vorgelegt.

Außerdem ist der Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnte Marktstudie „IGES Kompass Mobilität – Fokus Fernbus“ der IGES Institut GmbH bekannt, die mehrfach fortgeschrieben wurde.

3. Sind der Bundesregierung erste Statistiken zur Zunahme des Marktanteils, zur Zahl der angebotenen Linien und Fahrten sowie zu den Fahrgastzahlen im Fernbusverkehr für das Jahr 2013 bekannt, die auch die neuen Anbieter am Fernbusmarkt berücksichtigen?

Falls ja, zu welchen Ergebnissen kommen diese?

Falls nein, wann rechnet die Bundesregierung mit belastbaren Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes oder anderer Institutionen?

Nein, denn Neugründungen von Fernbusunternehmen müssen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben im Verkehrsstatistikgesetz nicht zur vierteljährlichen Statistik, sondern erst zur Jahresstatistik 2013 melden. Aussagekräftige Ergebnisse zu den Verkehrsleistungsgrößen (Fahrgäste, Beförderungsleistung in Personenkilometern, Beförderungsangebot in Platzkilometern und Fahrleistungen in Buskilometern) werden im Oktober 2014 zur Verfügung stehen.

4. Sind der Bundesregierung Untersuchungsergebnisse zur Netzabdeckung des Fernlinienbusverkehrs bekannt, und falls ja, welche Schlüsse lassen diese beim jetzigen Erkenntnisstand zu?

Nein.

5. Wie viele Genehmigungen im Fernlinienbusverkehr wurden seit Inkrafttreten der Gesetzesänderung zum Fernlinienbusverkehr erteilt, und wie viele sind momentan noch anhängig?

Nach den Mitteilungen der Länder, die für die Erteilung der Genehmigungen ausschließlich zuständig sind, wurden zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2013 171 neue Genehmigungen für den innerdeutschen Personenfernverkehr erteilt. Insgesamt 36 Genehmigungen liefen z. B. aus oder waren zur Vermeidung von Doppelzählungen zu streichen. Im Vergleich zum 31. Dezember 2012 stieg daher der Bestand am 31. Dezember 2013 von 86 um 135 auf 221 Fernbuslinien. 17 Genehmigungsanträge waren zum Stichtag 31. Dezember 2013 noch in Bearbeitung.

6. Welche strukturschwachen Regionen im ländlichen Bereich profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung von den neuen Fernbushalten und Direktverbindungen?
8. Welche touristischen Destinationen profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung von den neuen Fernbushalten und Direktverbindungen?
18. Welche Kommunen oder Landkreise sind der Bundesregierung bekannt, die bereits Fernbushaltestellen zur besseren Erreichbarkeit bestimmter touristischer Destinationen geschaffen haben?

Die Fragen 6, 8 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Welche Regionen, die von den neuen Fernbushalten und Direktverbindungen profitieren, sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Fahrgastrückgängen im Schienenverkehr betroffen?

Der Bundesregierung liegen noch keine Erkenntnisse über eventuelle Auswirkungen auf Fahrgastzahlen im Schienenverkehr vor. Sie wird die Auswirkungen des Fernbusverkehrs auf den Schienenverkehr auf der Grundlage zuverlässiger Daten erstmals im Jahr 2014 prüfen.

9. Welche Erkenntnisse über die soziale Zusammensetzung der Nutzergruppen (z. B. Alters- und Berufsgruppen, Alleinreisende, Klein- und Großgruppen, Familien) des Fernlinienbusverkehrs liegen der Bundesregierung vor?
10. Für welche Zwecke (z. B. Geschäftsreisen, Pendeln im Berufsverkehr, Urlaubs- oder Wochenendfahrten) haben die Reisenden den Fernlinienbusverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung genutzt?
24. Wie viele Fahrerinnen und Fahrer stehen nach Informationen der Bundesregierung im innerdeutschen Fernlinienbusverkehr unter Vertrag?
43. Welche Betreiber bieten nach Kenntnis der Bundesregierung bereits jetzt fahrplanmäßig den Einsatz barrierefreier Busse an, und bei welchen ist der Einsatz barrierefreier Busse auf konkreten Fahrten nach Voranmeldung möglich?

Bieten die entsprechenden Anbieter letzteres für alle von ihnen betriebenen Linien an?

Die Fragen 9, 10, 24 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Fernbuslinienverkehr wird von den Unternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Eine Berichts- oder Auskunftspflicht gegenüber dem Bund besteht nicht. Der Bundesregierung sind daher keine entsprechenden Informationen bekannt.

B. Bereitstellung und Finanzierung der Infrastruktur

11. In welchem Umfang sind nach Ansicht der Bundesregierung die Betreiber des Fernlinienbusverkehrs für den Bau, Betrieb und Erhalt einer verkehrssicheren und kundenfreundlichen Infrastruktur für den Fernlinienbusverkehr verantwortlich?
12. In welchem Umfang sind nach Ansicht der Bundesregierung die Kommunen bzw. die Bundesländer für den Aus- und Neubau von Fernbusbahnhöfen und Haltestellen sowie deren Betrieb und Erhalt zuständig, und welche Mittel sollten dafür eingesetzt werden?
13. Inwieweit plant die Bundesregierung die Bereitstellung von Bundesmitteln, um den Neu- und Ausbau der Fernbusinfrastruktur zu unterstützen?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da der Fernbuslinienverkehr eigenwirtschaftlich betrieben wird, ist es in erster Linie Sache der Unternehmen, die den Fernbuslinienverkehr betreiben, für verkehrssichere und kundenfreundliche Busbahnhöfe und Haltestellen zu sorgen. Hierfür sollten sie sich mit den jeweiligen Kommunen in Verbindung setzen, deren Aufgabe es grundsätzlich ist, ihre Infrastruktur an die verkehrlichen Bedürfnisse anzupassen. Die Länder können die Kommunen bei der Instandhaltung und dem Neubau von Busbahnhöfen und Haltestellen mit den Kompensationsmitteln aus dem Entflechtungsgesetz unterstützen. Nach der im Sommer 2013 erfolgten Einigung zwischen Bund und Ländern werden die Kompensationsmittel in Höhe von jährlich rund 1,336 Mrd. Euro auch in den Jahren von 2014 bis 2019 weiter vom Bund an die Länder gezahlt. Während die Mittel noch bis Ende 2013 für Zwecke der Gemeindeverkehrsfinanzierung (öffentlicher Personennahverkehr und kommunaler Straßenbau) eingesetzt werden mussten, besteht seit 2014 nur noch eine investive Zweckbindung (Artikel 143c Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes – GG). Die Verausgabung der Mittel richtet sich im Übrigen nach dem jeweiligen Landesrecht.

14. Wer betreibt nach Kenntnis der Bundesregierung die 53 vorhandenen Busbahnhöfe, die gemäß Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr über Abfertigungsschalter, Warteräume und Fahrscheinschalter verfügen (vgl. Bundestagsdrucksache 17/14446), und welche Finanzierungsmodelle kommen dabei zu Anwendung?

Die Länder haben – wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 29. Juli 2013 auf Bundestagsdrucksache 17/14446 ausgeführt – dem BMVI 53 Busbahnhöfe benannt, die den Voraussetzungen der Begriffsbestimmung für den „Busbahnhof“ in Artikel 3 Buchstabe m der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr entsprechen. Soweit die Betreiber bekannt waren, haben die Länder diese ebenfalls mitgeteilt. Dabei handelt es sich in erster Linie um die jeweiligen Städte und Gemeinden bzw. um lokale öffentliche Verkehrsbetriebe und -unternehmen. Welche Finanzierungsmodelle dabei zur Anwendung kommen, war nicht Gegenstand der Abfrage. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine Informationen vor.

15. Welche der vorhandenen Busbahnhöfe und welche weiteren Fernbushaltestellen in Deutschland verfügen nach Informationen der Bundesregierung über eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) und ausreichend Parkflächen für die An- und Abfahrt der Reisenden zum Fernlinienbusverkehr?
16. In welchen der vorhandenen Busbahnhöfe und welchen weiteren Fernbushaltestellen in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung den Reisenden Fahrgastinformationen, sanitäre Anlagen und Möglichkeiten zum Lebensmittelkauf zur Verfügung gestellt?
20. Welche Minimalstandards für die Ausstattung von Haltestellen und Busbahnhöfen des Fernlinienbusverkehrs hält die Bundesregierung für erforderlich?
40. Welche der vorhandenen Busbahnhöfe und welche weiteren Fernbushaltestellen in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung barrierefrei zu nutzen?

Die Fragen 15, 16, 20 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bau, Betrieb und Instandhaltung von bestehenden Busbahnhöfen und Bushaltestellen liegt in der Regel im Verantwortungsbereich von Ländern bzw. Kommunen. Welche konkrete Ausstattung für die Fahrgäste von Bedeutung ist, um mit dem Fernlinienbus zu reisen, ist eine Frage, die sich zunächst die Unternehmen, die den Fernbuslinienverkehr eigenwirtschaftlich betreiben, stellen müssen. Die Bundesregierung begrüßt es, wenn die Fernbuslinienbetreiber zusammen mit Ländern und Kommunen möglichst attraktive Haltepunkte auswählen, die gut zu erreichen sind und einen gewissen Komfort bieten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 13 sowie 21 und 42 verwiesen.

17. Wie schätzt die Bundesregierung die Potentiale des Fernbusverkehrs hinsichtlich seiner touristischen Nutzbarkeit ein?

Es ist davon auszugehen, dass der Fernbus als eine besonders preisgünstige Form der Mobilität zunehmend auch für Ferien-, Bildungsreisen und andere touristische Zwecke genutzt wird. Nähere Informationen über das Ausmaß der Nutzung für touristische Zwecke liegen nicht vor.

19. Welche Aktivitäten unternimmt die Bundesregierung derzeit, um eine touristische Nutzbarkeit der Fernbuslinien deutschlandweit zu koordinieren?

Die Bundesregierung sieht dies nicht als ihre Aufgabe an.

C. Verkehrssicherheit

21. Welche Rahmenbedingungen sind aus Sicht der Bundesregierung erforderlich, um die Verkehrssicherheit der Reisenden, insbesondere an stark frequentierten Busbahnhöfen und Haltestellen, des Fernbusverkehrs sicherzustellen?

Welche Rahmenbedingungen sind aus Sicht der Bundesregierung insbesondere erforderlich, um Fahrgäste und Fahrpersonal beim fahrbahnseitigen Ein- und Ausladen zu schützen?

Der Fernbuslinienverkehr (§ 42a PBefG) ist Linienverkehr i. S. d. § 42 PBefG. Damit gelten auch die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) für

Omnibusse des Linienverkehrs. Insbesondere müssen die Verkehrsteilnehmer an mit dem Zeichen 224 StVO gekennzeichneten Haltestellen besondere Verhaltensregeln beachten (§ 20 StVO). So darf dort unter anderem an Omnibussen des Linienverkehrs, die mit eingeschaltetem Warnblinklicht halten, nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Die Schrittgeschwindigkeit gilt auch für den Gegenverkehr auf derselben Fahrbahn. Wenn nötig, muss gewartet werden. So ist der Verkehrssicherheit hinreichend Rechnung getragen.

Außerdem müssen die Fahrpläne und damit auch die geplanten Haltestellen genehmigt werden (§ 40 Absatz 2 PBefG). Bei der Entscheidung, ob eine Haltestelle angefahren werden darf, spielt – neben den öffentlichen Verkehrsinteressen und den Interessen der betroffenen Anwohner – auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eine entscheidende Rolle. Damit ist sichergestellt, dass Haltestellen und Busbahnhöfe nicht überlastet werden und dadurch die Verkehrssicherheit leidet.

22. In welcher Form wird die Bundesregierung in den nächsten Jahren Zwischenergebnisse zur Einhaltung der Arbeits- und Sozialbedingungen vorstellen, bevor sie gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Jahr 2017 in einem ersten Bericht zu den Auswirkungen der Liberalisierung am Fernbusmarkt Stellung nimmt?

Nach § 66 PBefG ist das BMVI verpflichtet, bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal. Zur Vorbereitung des Berichts wurde im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Anwendung des neuen Rechts und der Evaluierung der Gesetzesnovelle befasst. Das Bundesamt für Güterverkehr wird die Arbeitsgruppe unterstützen. Die gewonnenen Erkenntnisse – auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen – werden in den Bericht einfließen. Derzeit wird geprüft, wann und mit welchen Inhalten ein erster Zwischenbericht verfasst werden könnte. Der Zeitpunkt dürfte unter anderem davon abhängen, bis wann die zur Vorbereitung erforderlichen statistischen Daten vorliegen bzw. ausgewertet werden können. Die vom Statistischen Bundesamt erfassten Zahlen zum Personenverkehr mit Bussen und Bahnen zum gesamten Jahr 2013 werden voraussichtlich im Oktober 2014 zur Verfügung stehen (vgl. Antwort zu Frage 3).

23. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Forderung des bdo nach einer Flexibilisierung der Vorschriften bei den Lenk- und Ruhezeiten im Fernlinienbusverkehr (www.fernbusbranche.de vom 27. August 2013)?

Die Lenk- und Ruhezeiten sind durch EU-Recht geregelt. Änderungen setzen einen konkreten Vorschlag durch die Europäische Kommission voraus.

25. Wie gewährleisten die Busunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, und sind der Bundesregierung Verstöße dagegen bekannt, und wenn ja, in welchem Umfang?
26. Wie häufig wurden im Jahr 2013 Kontrollen der digitalen Kontrollgeräte (Fahrtschreiber) und der Fahrerkarte durch das Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt, und wie oft kam es dabei zu Beanstandungen?
Worin lagen diese Beanstandungen?

Die Fragen 25 und 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Unternehmen sind nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verpflichtet, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 (Kontrollgerät) und des Kapitels II der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) eingehalten werden können. Darüber hinaus müssen sie die Fahrer ordnungsgemäß anweisen und regelmäßig überprüfen.

Im Jahr 2013 wurden durch das Bundesamt für Güterverkehr insgesamt 2 678 Fahrzeuge des Personenverkehrs im Bereich des Fahrpersonalrechts auf der Straße kontrolliert. Dabei wurden 338 Fahrzeuge beanstandet. Die häufigsten Beanstandungen waren: nicht ordnungsgemäße Verwendung von Schaublättern und Fahrerkarte, Fehlen der Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage sowie Unterschreiten der täglichen Ruhezeit.

27. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob und in welchem Umfang die Fahrerinnen und Fahrer im Fernlinienbusverkehr an speziellen Fahrsicherheitstrainings teilnehmen?

Gemäß § 5 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) sind Berufskraftfahrer grundsätzlich verpflichtet, sich alle fünf Jahre weiterzubilden. Durch die Vermittlung besonderer tätigkeitsbezogener Fertigkeiten und Kenntnisse wird insbesondere die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert. Die verschiedenen Kenntnisbereiche für die Weiterbildung sind in der Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) normiert. Hier sind im Besonderen unter Nummer 1.5 und Nummer 1.6 Fahrsicherheitstrainings für Busfahrer genannt. Die Durchführung des BKrFQG ist Ländersache. Informationen über den Umfang der Fahrsicherheitstrainings liegen nicht vor.

28. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf bei den sozialen Standards für die Fahrerinnen und Fahrer und/oder der Sicherheit der Fahrgäste?

Hinsichtlich der sozialen Standards für die Fahrerinnen und Fahrer wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen. Die Bundesregierung beobachtet die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt auch mit Blick auf die Sicherheit. Dies ist im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD ausdrücklich vereinbart worden (Seite 44). Ergebnisse der Beobachtung können in den Bericht des BMVI gemäß § 66 PBefG einfließen.

29. Mit welchen Rückhaltesystemen müssen die Fernlinienbusse ausgestattet sein?

Kraftomnibusse mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t müssen mit automatischen Dreipunktgurten auf allen Sitzen ausgerüstet sein. Bei einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t sind Automatik-Beckengurte für alle Sitze vor-

zusehen. Ab dem 1. Januar 2016 müssen Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen und im Fernlinienbusverkehr eingesetzt werden, mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein. Bei diesen Stellplätzen müssen die Rückhaltesysteme für Rollstühle den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG entsprechen. Alternativ können die gleichwertigen Vorschriften des Anhangs 8 der UN-Regelung Nr. 107 Anwendung finden. Nach Ablauf des 31. Dezember 2019 gilt diese Anforderung für alle Kraftomnibusse im Fernlinienbusverkehr (vgl. § 62 Absatz 3 PBefG).

30. Kommen die Fahrerinnen und Fahrer nach Kenntnis der Bundesregierung ihrer Informationspflicht über die Anschnallpflicht ausreichend nach, und wie wird diese kontrolliert?
31. In welcher Form wird nach Kenntnis der Bundesregierung überprüft, ob die in Deutschland verkehrenden Fernlinienbusse über geeignete Informationssysteme verfügen, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Kraftomnibusse, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, müssen geeignete Informationseinrichtungen haben, die den Fahrgästen anzeigen, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind (§ 21 Absatz 2 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr – BOKraft). Nach § 8 Absatz 2a Satz 1 BOKraft hat der Fahrzeugführer dafür zu sorgen, dass den Fahrgästen durch Informationseinrichtungen angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind. Zusätzlich muss der Fahrzeugführer vor Fahrtantritt die Fahrgäste auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinweisen, soweit eine solche Pflicht besteht (§ 8 Absatz 2a Satz 1 BOKraft). Die Überwachung der Vorschriften der BOKraft und die Ahndung von eventuellen Verstößen ist nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84 GG) eine eigene Angelegenheit der Länder. Gleiches gilt z. B. für die regelmäßige technische Überwachung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung an Fahrzeugen zur gewerblichen Personenbeförderung, in deren Rahmen die zur Information von Fahrgästen dienenden Verständigungseinrichtungen (optisches/akustisches Signalsystem) auf das Vorhandensein und die richtige Funktion überprüft werden. Eine Berichtspflicht an den Bund gibt es nicht.

D. Wettbewerbseffekte

32. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zur Fahrgastentwicklung auf Hochgeschwindigkeitsstrecken der Deutschen Bahn AG (DB AG), auf Strecken des IC-Verkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die parallel von Fernbuslinien bedient werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

33. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des DB-Vorstandes Personenverkehr, Ulrich Homburg, dass auf einigen Nebenstrecken der DB AG deutliche Kannibalisierungseffekte zu erwarten seien (SPIEGEL ONLINE, 21. Juni 2013)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

34. Befürchtet die Bundesregierung, dass die DB AG auf Strecken, die mit Buslinien des DB-Konzerns (BEX, IC-Bus-Verkehr) bedient werden bzw. künftig bedient werden sollen, ihr Fernverkehrsangebot auf der Schiene ausdünn?

Falls nicht, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dagegen?

Die Fernbusangebote des DB-Konzerns und die Fernverkehrsangebote der DB AG auf der Schiene gehören zu den unternehmerischen Aufgaben, die das Unternehmen seit der Bahnreform in eigener wirtschaftlicher Verantwortung durchführt.

35. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die DB AG auf Streckenabschnitten, die besonders von der Konkurrenz durch den Fernlinienbusverkehr betroffen sind, ihr Kontingent an Sparpreisangeboten ausgeweitet hat?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

36. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Gefahr der Quersubventionierung im Segment des Fernlinienbusverkehrs durch die DB AG, die sich zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes befindet?

Die Bundesregierung sieht keine Gefahr für eine unzulässige Quersubventionierung. Unzulässig wäre die Übertragung öffentlicher Gelder für die Eisenbahninfrastruktur auf Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Übertragung öffentlicher Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen auf andere Verkehrsleistungen. Die Einhaltung der hierfür geltenden Rechtsvorschriften wird durch das Eisenbahn-Bundesamt überwacht.

37. Hält die Bundesregierung die bestehenden Vorgaben für ausreichend, um eine faire Vergabe der Haltestellenslots zu gewährleisten?

Falls nein, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um Wettbewerbsverzerrungen beim Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten?

Ja. Die Genehmigungsbehörden der Länder müssen die Fahrpläne und damit auch die geplanten Haltestellen genehmigen (§ 40 Absatz 2 PBefG). Der Anzeige von Fahrplanänderungen kann die Genehmigungsbehörde innerhalb von einem Monat widersprechen, mit der Folge, dass diese nicht in Kraft treten dürfen (§ 45 Absatz 2 Nummer 2 PBefG). Damit ist einerseits sichergestellt, dass Haltestellen und Busbahnhöfe nicht über ihre Kapazität hinaus angefahren werden und dadurch die Verkehrssicherheit leidet; andererseits ist gewährleistet, dass den Omnibusunternehmen ein diskriminierungsfreier Zugang zu Haltestellen und Busbahnhöfen ermöglicht wird.

E. Wegekosten

38. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung e. V. (DIW Berlin) aus dem Jahr 2009 „Wegekosten und Wegekostendeckung des Straßen- und Schienenverkehrs in Deutschland im Jahre 2007“, die zu dem Schluss kommt, der deutsche Fern- und Reisebusverkehr decke vollumfänglich seine Wegekosten?

Die Studie des DIW Berlin wurde vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), dem Allgemeinen Deutschen Automobil-

Club e. V. (ADAC) und dem Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) in Auftrag gegeben. Die Bundesregierung hat diese Studie zur Kenntnis genommen.

39. Plant die Bundesregierung eine Maut für Omnibusse im Fernlinienbusverkehr mit einer Kompensation für im Inland zugelassene Omnibusse analog zu den Pkw-Maut-Plänen?

Falls nein, wieso sollen Omnibusse mautfrei bleiben, wenn alle anderen landgebundenen Formen der Personenbeförderung zur Nutzerfinanzierung beitragen sollen?

Derzeit gibt es hierfür keine konkreten Planungen.

F. Barrierefreiheit

41. Welche technischen Standards für die Barrierefreiheit im Fernbusverkehr (Busse und Terminals) wurden bereits entwickelt, und welche werden sich künftig aus Sicht der Bundesregierung durchsetzen?

Plant die Bundesregierung, entsprechende Forschungsprojekte zu initiieren oder zu fördern?

42. Wie erfolgt die Beteiligung der Behindertenverbände und deren Fachexperten in den jeweiligen Planungsstufen, um mittelfristig die vollständige Barrierefreiheit im Fernbusverkehr zu erreichen?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

1. Kraftomnibusse

Die technischen Anforderungen zur Barrierefreiheit bei Kraftomnibussen sind in den europaweit bzw. international harmonisierten Vorschriften 2001/85/EG und UN-Regelung Nr. 107 festgelegt. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob eine Überarbeitung der Vorschriften für Rollstuhlstellplätze in Kraftomnibussen notwendig ist. Zur Barrierefreiheit im Fernlinienbusverkehr hat die Bundesregierung im Jahr 2013 außerdem ein Forschungsprojekt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen initiiert, von dem Aussagen zu verschiedenen, noch anhängigen Einzelfragen (z. B. Definition Barrierefreiheit, Nachfrageprognose nach barrierefreien Bussen, Empfehlungen für barrierefreie Busse) erwartet werden. Im Rahmen dieses Projektes sind Behindertenverbände und deren Fachexperten eingebunden.

2. Busbahnhöfe

§ 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes stellt sicher, dass bei Planung, Bau und Unterhaltung von Bundesfernstraßen die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel möglichst weitreichender Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Für das nachgeordnete Straßennetz (Landesstraßen, Kreisstraßen, kommunale Straßen) finden sich entsprechende Vorschriften in den Straßen- und Wegegesetzen der Länder. Grundlage für Planung und Bau von Straßen bilden Technische Regelwerke und Normen, die u. a. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) und vom Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN) erarbeitet und herausgegeben werden. Angaben zur anforderungsgerechten und barrierefreien Gestaltung von Busbahnhöfen können z. B. den „Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals“ (Ausgabe 2012) oder den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (Ausgabe 2011) der FGSV entnommen werden. Für das

barrierefreie Bauen wird derzeit im DIN der Teil 3 der DIN-Norm 18040 erarbeitet. Die in den bereits veröffentlichten Teilen „Öffentlich zugängliche Gebäude“ (DIN 18040-1, Ausgabe 10/2010) sowie „Wohnungen“ (DIN 18040-2, Ausgabe 09/2011) niedergelegten Grundsätze können auch auf den Bau von Busbahnhöfen angewandt werden. Der Teil „Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (DIN 18040-3) wurde im Entwurf im Mai 2013 veröffentlicht und wird innerhalb des DIN zurzeit abschließend beraten. Behindertenverbände und deren Fachexperten sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Erarbeitung dieser Normen intensiv eingebunden. Die Anwendung dieser Regelwerke und Normen liegt in der Verantwortung der zuständigen Straßenbaulastträger.

44. Ist die unentgeltliche Mitnahme einer Begleitperson für Menschen mit entsprechendem Merkzeichen im Schwerbehindertenausweis nach Kenntnis der Bundesregierung auf allen Fernbuslinien möglich oder wurden Ausnahmen genehmigt?

Die kostenfreie Beförderung einer Begleitperson eines schwerbehinderten Menschen richtet sich nach § 145 Absatz 2 Nummer 1 und § 146 Absatz 2 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX). Wenn die Berechtigung zur Mitnahme einer Begleitperson nachgewiesen und dies im Schwerbehindertenausweis des schwerbehinderten Menschen eingetragen ist (Merkzeichen B), kann die Begleitperson ebenso wie der schwerbehinderte Mensch im Nahverkehr unentgeltlich befördert werden. Anders als der schwerbehinderte Mensch kann die Begleitperson auch im Fernverkehr unentgeltlich befördert werden. Dieser Anspruch besteht auch bei den Fernbuslinien.

§ 147 Absatz 2 SGB IX definiert den Begriff Fernverkehr im Hinblick auf die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Begleitpersonen. Danach ist Fernverkehr der öffentliche Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr nach § 42 PBefG. Als Kraftfahrzeuge gelten Personenkraftwagen, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen (§ 4 Absatz 4 PBefG).

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Damit gehört auch der Verkehr mit Fernbussen zum Linienverkehr.

Die unentgeltliche Mitnahme einer Begleitperson für schwerbehinderte Menschen ist daher auch in Fernbuslinien möglich.

