

**BERATUNGSUNTERLAGE**

**Bitte aufbewahren!**

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP**  
**Nr. 17(15)340-K**



24.02.2012

---



# **STELLUNGNAHME**

---

## **zur Änderung personenbeförderungs- rechtlicher Vorschriften**

Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zur  
öffentlichen Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwick-  
lung des Deutschen Bundestages am 29. Februar 2012.

## **I. Einleitung**

Die vorliegenden Gesetzesentwürfe der Bundesregierung (Drs. 17/8233) und der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Dr. 17/7046) beinhalten Änderung der gesetzlichen Regelungen für öffentliche Personenverkehrsleistungen. Insbesondere soll hierbei den Vorgaben der EU-VO 1370/2007/EG hiermit Rechnung getragen werden.

Mit den beabsichtigten Änderungen soll ebenfalls eine Liberalisierung des Linienfernbusverkehrs umgesetzt werden. In der Hauptsache soll mit den Gesetzesentwürfen das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geändert werden.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE (Drs. 17/7487) beinhaltet bzgl. der Änderung des PBefG ausschließlich Forderungen in Bezug auf die beabsichtigte Liberalisierung der Linienfernbusverkehre.

Die nachfolgende Stellungnahme beinhaltet die Positionen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG zur Änderung des PBefG und zur Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Dabei bezieht sich die EVG, wenn nicht anders angegeben, auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung.

## **II. Generelle Kritik**

Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes muss neben der Anpassung zur Umsetzung von Regelungen der EU VO 1370/2007/EG zu einer Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs führen.

Für die Erfüllung der Daseinsvorsorgeverantwortung und im Hinblick auf eine dringend gebotene ökologische Verkehrswende ist es zwingend erforderlich, den zuständigen Aufgabenträgern die Handlungsmöglichkeiten einzuräumen, die notwendig sind, einen effektiven und ökologisch nachhaltigen Nahverkehr für ihre Regionen oder Städte zu schaffen. Hierbei sind volkswirtschaftlicher Nutzen und ökologische Zielsetzung vorrangig zu berücksichtigen.

Die Schaffung unternehmerischer Freiräume darf nicht zu einer Gefährdung dieser Ziele führen. Die in dem vorgelegten Regierungsentwurf genannten Änderungsvorschläge stehen diesen Zielen diametral entgegen.

Die EVG fordert schon lange ein verkehrliches Gesamtkonzept, einen Masterplan Verkehr, welcher alle Verkehrsträger, ihre ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verknüpfung und eine vorausschauende Planung der Infrastrukturinvestitionen beinhaltet. In diesem Masterplan müssen die Fragen nach den Verkehr der Zukunft beantwortet werden.

Es müssen Antworten darauf gefunden werden, welche Verkehre mit welchen Verkehrsträgern wir in Zukunft unter ökonomischen, ökologischen, gesellschaftlichen aber auch demographischen Gesichtspunkten benötigen. Dann kann sinnvoll beantwortet werden, welche Infrastruktur für den Personen- und Gütertransport ertüchtigt oder neu gebaut werden muss und wie diese verkehrlichen Anforderungen auch in der Zukunft finanziert werden können.

### **III. Im Detail – Die Kernforderungen der EVG**

#### **Schaffung wirkungsvoller Schutzmaßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping für Personennahverkehre sowie für Linienfernbusverkehre**

Alle Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gem. der Definition in § 8, Abs. 1 PBefG sind zwingend unter Einhaltung der Regularien der EU-VO 1370/2007/EG zu erbringen. Dies umfasst nach Auffassung der EVG auch eigenwirtschaftliche Verkehre gem. § 8, Abs. 4 PBefG.

Bereits bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen müssen bindende Vorgaben zur Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards festgeschrieben werden. Die EVG fordert die freiwilligen Bestimmungen des Art. 4, Abs. 5 und 6 der EU-VO 1370/2007/EG voll auszuschöpfen und verbindlich festzuschreiben.

Auch für den Bereich der Linienfernbusverkehre fordert die EVG die Implementierung einer Sozialklausel in das PBefG. Hierzu macht die EVG den nachfolgenden Formulierungsvorschlag:

*Sozialklausel für den Fernbusverkehr:*

*Die Genehmigung für den Fernbusverkehr ist zu versagen oder zu entziehen, wenn Tatsachen die Annahmen rechtfertigen, dass der Unternehmer selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer die im jeweiligen im Verkehrsreich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen unterschreitet.*

Diese Vorgabe ist zwingend durch die von den Ländern beauftragten Genehmigungsbehörden bei der Genehmigung von Linienfernbusleistungen zu prüfen.

Um eine Nicht-Anwendung dieser Sozialklausel zu verhindern, ist dem PBefG an geeigneter Stelle eine Revisionsklausel hinzuzufügen. Diese Untersuchung soll auch die Einhaltung der tariflichen Arbeitsbedingungen überprüfen. Hierzu macht die EVG folgenden Formulierungsvorschlag:

*Revisionsklausel:*

*Zwei Jahre nach Inkrafttreten der Neufassung soll die Bundesregierung eine Untersuchung durchführen, in welchem Umfang die Genehmigungsbehörden Versagungen oder Entziehungen von Genehmigungen ausgesprochen haben und ob dadurch die Einhaltung der im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen sichergestellt werden konnte.*

Die Erfahrungen aus bereits bestehenden Fernreisebusverkehren zeigen, neben erheblichen tariflichen Unterschieden, schon jetzt Tendenzen von Lohn- und Sozialdumping durch die Beschäftigung von Mitarbeitern aus dem europäischen Ausland oder über europäische Tochterfirmen. Dazu hat der Verein mobifair e.V. einen kurzen Tarifvergleich erstellt, der dieser Stellungnahme als Anhang anfügt ist.

Zur Sicherstellung der Einhaltung von Tarif- und Sozialstandards, der gesetzlichen Bestimmungen für Lenk- und Ruhezeiten und der Qualitätsstandards (z.B. in Bezug auf Fahrzeugausstattung und Anforderung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste) muss eine ausreichende Kontrolle sichergestellt werden. Dies kann durch die Erweiterung der Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG) auf den kommerziellen Personenverkehr erfolgen.

### **Schutz der Investition öffentlicher Gelder in Verkehre des SPNV und genereller Schutz der Eisenbahnverkehre – für eine ökologische Verkehrswende**

Die beabsichtigte Liberalisierung des Linienfernbusverkehrs darf zudem keine negativen Auswirkungen auf den Eisenbahnpersonenverkehr haben. Durch konkurrierende Angebote der Linienfernbusverkehre würden den SPNV-Unternehmen Fahrgelderlöse entgehen, die durch erhöhte Zuschüsse der öffentlichen Hand ausgeglichen werden müssten.

Klargestellt werden muss, dass sich der Schutz des SPNV auf den gesamten Streckenverlauf dieser bestellten Verkehre bezieht. Das in § 42a des Regierungsentwurfes genannte Bedienverbot für Linienfernbusleistungen unter 50 km berücksichtigt zwar die in § 8, Abs. 1 PBefG genannten Begriffsdefinitionen für den ÖPNV, zum Schutz des SPNV ist dies allerdings unzureichend.

Im Sinne der dringend gebotenen ökologischen Verkehrswende muss sichergestellt werden, dass das flächendeckende Eisenbahnverkehrsangebot durch Zubringerleistungen im Fernbusbereich gestützt, und nicht durch konkurrierende Busleistungen gefährdet wird. Dabei ist auch darauf zu achten, dass es nicht zu einer Ausdünnung von Eisenbahnfernverkehrsleistungen in örtlichen und zeitlichen Randlagen kommt. Dies ist bisher nicht berücksichtigt.

**Kein Herauslösen lukrativer Verkehre aus Linienbündeln und Verkehrsnetzen innerhalb von Nahverkehrsplänen. Freie Wahlmöglichkeit kommunaler Auftraggeber, Nahverkehrsleistungen selbst zu erbringen, oder zu vergeben.**

Im Regierungsentwurf wird die Möglichkeit der kommunalen Aufgabenträger zur Eigenerbringung von Verkehrsleistungen ganzer Verkehrsnetze durch den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre einzelner Linien ausgehebelt. Die EVG fordert, dass der Regelungsrahmen der EU VO 1370/2007/EG, Art, 5, Abs. 2 ausgeschöpft wird und der Bedienung von gesamten Verkehrsnetzen durch eigene, kommunale Verkehrsunternehmen Vorrang eingeräumt wird.

Es muss außerdem verhindert werden, dass es durch das Herauslösen lukrativer Linien aus Linienbündeln zu „Rosinenpickereien“ kommt. Verbleibende unattraktive Restverkehre müssten dann durch kommunale Zuschüsse finanziert werden.

**Kostenbeteiligung der Linienfernbusverkehre am Ausbau und Erhalt der erforderlichen Infrastruktur**

Für Linienfernbusverkehre muss eine entsprechende Infrastruktur in den Städten geschaffen werden. Dabei ist eine sinnvolle Verknüpfung mit dem Eisenbahnverkehr und dem ÖPNV zu gewährleisten. Es muss verhindert werden, dass es durch die Nutzung von Haltestellen zu Behinderungen des öffentlichen Nahverkehrs kommt.

Es ist ebenfalls darauf zu achten, dass Autobahnraststätten oder sonstige Freiflächen (öffentliche Parkflächen etc.) nicht für das Aufnehmen oder Absetzen von Fahrgästen zweckentfremdet werden.

Neben der Behinderung der eigentlichen Nutzungsbestimmung kann so die Verknüpfung mit den o.g. Öffentlichen Verkehrsleistungen nicht gewährleistet werden.

Zur Finanzierung der für den Linienfernbusverkehr notwendigen Infrastruktur, aber auch zur Verminderung von Wettbewerbsverzerrungen ist die Ausweitung der Maut auf Linienfernbusverkehre und Gelegenheitsverkehre unerlässlich. Im Eisenbahnverkehr werden Trassen- und Stationsgebühren ebenfalls erhoben, um die Infrastruktur zu finanzieren.

Dies muss durch eine Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes erfolgen. Nicht mautpflichtig sollten lediglich Leistungen des ÖPNV sowie bestellte kommunale Verkehre oder sonstige öffentlichen Verkehre wie Schülerverkehre sein.

### **Verbraucherschutz und Zugang für mobilitätseingeschränkte Menschen**

Um mehr Menschen für den öffentlichen Personenverkehr zu begeistern, müssen sich die potentiellen Fahrgäste auf die Fahrpläne in den Linienverkehren verlassen können. Unternehmen, die Linienverkehre anbieten, müssen sich verpflichten, Fahrpläne einzuhalten. Diese Fahrpläne sind mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb eines Verbundes abzustimmen, um Anschlüsse erreichbar zu machen. Nur so ist ein ökonomisch und ökologisch abgestimmtes Verkehrsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Mobilitätseingeschränkte Menschen haben das Recht, alle öffentlichen Verkehrsangebote zu nutzen. Die Verkehrsunternehmen müssen die Infrastruktur für eine barrierefreie Nutzung auch des Linienfernbusverkehrs garantieren.

Anhang: mobifair Tarifvergleich: Fernbuslinienverkehr (Kurzversion)

# mobifair Tarifvergleich: Fernbuslinienverkehr (Kurzversion)

2. Februar 2012

## National

Im Rahmen eines Tarifvergleichs wurden die Tarifverträge von bestehenden Fernbuslinienunternehmen gegenüber gestellt. Dabei wurden die Tarifverträge genommen, die bei der Autokraft Kiel (OVN SH), der BerlinerLinienExpress (BEX Berlin) und dem Busverkehr der DB AG durch die OVF GmbH zwischen Nürnberg und Prag (OVF Fernbus) angewendet werden.

Verglichen wurde das Grundgehalt in der untersten und der obersten Stufe, das so ermittelte Gehalt auf Basis einer 40 Stunden Woche, sowie das Gehalt mit variablen Zulagen. Dafür wurde für alle Tarifverträge ein gleicher Dienstplan zu Grunde gelegt. Also Eckdaten ergibt sich aus diesem Vergleich folgende Übersicht:

Tarifvertrag	Std.Lohn	Arbeitszeit pro Woche	Monatsentgelt			Jahresentgelt	
			Stundenlohn x Arbeitszeit	bei 40 h pro Woche, inkl. fest Zulagen	inkl. feste u. variable Zulagen	inkl. aller Zulagen, WehG + Urlaubsg	Abweichung zum höchsten Entgelt
<b>Anfangsgruppe</b>							
OVN SH	€ 11,17	39	€ 1.949,20	€ 2.002,02	€ 2.386,63	€ 30.89,09	-
BEX Berlin	€ 9,51	44	€ 1.852,51	€ 1.678,06	€ 2.175,10	€ 25.38,22	-18,63 %
OVF Fernbus	€ 10,86	39	€ 1.881,99	€ 1.929,36	€ 2.317,91	€ 29.69,13	- 4,00 %
<b>Endgruppe</b>							
OVN SH	€ 11,37	39	€ 1.983,10	€ 2.034,81	€ 2.426,86	€ 31.48,44	-
BEX Berlin	€ 10,85	44	€ 2.109,79	€ 1.911,12	€ 2.467,68	€ 28.48,40	- 9,68 %
OVF Fernbus	€ 11,47	39	€ 1.985,48	€ 2.035,45	€ 2.432,67	€ 30.96,80	- 1,63 %

## International

Bereits heute werden viele grenzüberschreitende Fernbuslinienverkehre aus dem (v.a. osteuropäischen) Ausland gefahren. Außerdem ist die Deutsche Touring, als maßgeblicher nationaler Interessent im Fernbuslinienverkehr und Lobbyist für die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, stark international vernetzt. Daher ist zu erwarten, dass die deutschen Löhne zukünftig auch im Fernbuslinienverkehr mit internationalen Löhnen konkurrieren müssen. Die Deutsche Touring stellt z.B. derzeit nur über ihre ausländischen (hier v.a. portugiesischen) Töchter Busfahrer ein.

Hinzukommt, dass mit den Wegfall des Kabotageverbots der Druck durch ausländische Anbieter weiter steigen wird.

Daher hier einige Eckdaten für den internationalen Lohnvergleich:

Land	Monatslohn (Ø)	Erhebungsstelle
Schweiz	€ 3.500 € 3.000	Zürich Mittelstand
Skandinavien	€ 2.500	Mittelstand
Italien	€ 2.200	Mittelstand
Frankreich	€ 2.200	Mittelstand
England	€ 2.000	Mittelstand
Österreich	€ 1.850	Salzburg (Obus)
Österreich	€ 1.600	Mittelstand
Portugal	€ 700	Carris
Polen	€ 610	Mittelstand

**Kabotage** bezeichnet das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Nationalstaates durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen. Dabei ist es unerheblich, ob das Unternehmen in dem Staat über eine Niederlassung verfügt, in welchem es die Dienstleistung erbringt. Kabotage kann sich auf den Personen- und Gütertransport erstrecken und mit verschiedenen Transportmitteln erfolgen.

Kabotage unterscheidet sich vom grenzüberschreitenden Verkehr dadurch, dass Transporte innerhalb einer (ausländischen) Landesgrenze stattfinden.