

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes – Fernlinienbusverkehre ermöglichen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Der geltende Rechtsrahmen sieht nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Genehmigungspflicht für Buslinienverkehre vor (§ 2 Abs. 1 Satz 3 PBefG). Die Genehmigung ist zu versagen, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann (§ 13 Abs. 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 Abs. 2 Satz 2b PBefG).

Im liniengebundenen Personenfernverkehr verhindert die gesetzliche Regelung Parallelverkehre bzw. Konkurrenz zwischen Bahn und Omnibus. Innerhalb Deutschlands gibt es bis auf Ausnahmen wie den Verkehr von und nach Berlin, der in der Zeit der Insellage West-Berlins entstand, oder Zubringerverkehre zu Flughäfen keinen Linienfernverkehr mit Omnibussen. Da die Deutsche Bahn AG (DB) bis auf nicht ins Gewicht fallende Ausnahmen alleiniger Anbieter von Fernverkehrsleistungen auf der Schiene ist, schützt diese Regelung de facto die DB vor Konkurrenz auf der Straße. Betrachtet man den gesamten Fernverkehrsmarkt, schützt die Regelung aber auch andere Verkehrsleistungsanbieter wie Mitfahrzentralen oder Billigflieger.

Im Nahverkehr verhindert die gesetzliche Regelung Parallelverkehre zwischen unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, die alle mehr oder weniger staatlich direkt mitfinanziert werden. Die Regelung verhindert die Konkurrenz um Betriebskostenzuschüsse. Beim Fernverkehr stellt sich die Situation anders dar. Der DB-Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich erbracht. Vom Bund gibt es keinen Betriebskostenzuschuss. Im Fernbusverkehr gibt es auch keine Zuschüsse. Daher ist das Verbot von Parallelverkehren für den Fernverkehr entbehrlich, zumal es für den Luftverkehr und Mitfahrzentralen auch nicht gilt.

Wenn im Schienenpersonenfernverkehr durch Entwicklungen auf europäischer Ebene Wettbewerb durch den Markteintritt anderer Bahnen stattfindet, verändert das die Konkurrenzsituation wesentlich stärker als die Zulassung des Linienbusfernverkehrs.

Wettbewerb auf der Schiene im Nah- und Fernverkehr sind möglich, wenn auch bisher in unterschiedlicher Intensität. Die Angebotsqualität zumindest im Nahverkehr hat sich verbessert. Dies hat nicht nur damit zu tun, dass mehr Geld für den Schienenpersonennahverkehr seit Beginn der Bahnreform zur Verfü-

gung steht, sondern dass es neue Anbieter gibt. In der letzten Jahren hat die DB das Fernverkehrsangebot auf der Schiene durch die Aufgabe der InterRegios, der nur partiellen Ersetzung durch IC-Züge und die laufende Verringerung des IC-Angebotes insbesondere jenseits der Relationen zwischen den Ballungsräumen gravierend zurückgefahren. Der öffentliche Fernverkehr hat dadurch Marktanteile an den Pkw verloren. Die Zulassung von Wettbewerbern im Busfernverkehr ist eine Möglichkeit für den öffentlichen Verkehr, Marktanteile zurückzugewinnen und vielen Städten überhaupt einen öffentlichen Fernverkehrsanschluss zu ermöglichen.

Die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs in anderen europäischen Staaten hat im Übrigen gezeigt, dass der Wettbewerb insgesamt zu mehr öffentlichem Verkehr geführt und sich nicht negativ auf die Fahrgastnachfrage der Eisenbahnen ausgewirkt hat.

Wenn zukünftig der DB-Fernverkehr auch eigentumsrechtlich privatisiert wird, würde der Staat bei Aufrechterhaltung des faktischen Verbots des Fernbuslinienverkehrs sogar einen privaten Anbieter vor Konkurrenz schützen.

Für liniengebundenen Fernbusverkehr gibt es einen Markt. Der DB-Fernverkehr bedient selbst einige Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern nicht oder nicht mehr. Viele Mittelstädte sind vom DB-Fernverkehr abgehängt. Viele Fernverkehrshalte werden nicht umsteigefrei miteinander verbunden.

Die Ermöglichung von Konkurrenz zwischen Bus und Bahn im Bereich des Personenfernverkehrs ist an die Aufstellung fairer Wettbewerbsregeln zu binden. Das beinhaltet im Bereich der Wegekostenentgelte, dafür zu sorgen, dass nicht nur die Bahn Trassenentgelte bezahlen muss, sondern dass auch der Bus Wegekostenentgelte zahlen muss.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag über Erfahrungen mit der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im Ausland, insbesondere in Großbritannien, zu berichten,
2. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der das Anbieten von liniengebundenem Personenfernverkehr mit Omnibussen ermöglicht und der zur Gewährleistung eines unverfälschten Wettbewerbs Wegekostenentgelte für den Omnibus vorsieht, die die Umwelt- und Gesundheitskosten dieses Verkehrsmittels abbilden.

Berlin, den 8. März 2006

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**