

mobifair e. V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt/Main

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Per E-Mail

04.12.2020

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit zur Übersendung einer Stellungnahme zum o.g. Referentenentwurf möchten wir uns herzlich bedanken. Eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes zur Schaffung eines zukunftsfähigen, leistungsfähigen und sozial gerechten Personennahverkehrs halten wir für dringend geboten. Der vorliegende Referentenentwurf lässt jedoch viele auch von uns genannte wichtige Themen unberührt und gefährdet bestehende Verkehre durch entgegenstehende und weitgehend unregulierte Konkurrenzangebote. Deshalb kann der Entwurf in seiner vorliegenden Form nicht überzeugen und ist aus unserer Sicht abzulehnen.

mobifair fokussiert sich in dieser Rückschrift auf die in unserem Vereinsinteresse bestehenden wesentlichen Punkte eines fairen Wettbewerbs im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Zu den weiteren Punkten besteht große Übereinstimmung mit den Stellungnahmen von DGB, EVG und ver.di.

Allgemein möchten wir darauf hinweisen, dass zur Sicherstellung eines flächendeckenden ÖPNV in den Ballungsräumen wie im ländlichen Raum aus Sicht von mobifair eine auskömmliche und eigenständige Finanzierung analog der Bundesregionalisierungsmittel für den SPNV geschaffen werden sollte. Viele Probleme im Zusammenhang mit diesen Verkehren haben ihre Ursache in dem Fehlen einer solchen gesicherten und auskömmlichen Finanzierung.

mobifair e.V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt a.M. | Telefon: +49 69 2713996-6 | Fax: +49 69 2713996-77 | info@mobifair.eu

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.
Eingetragen im Vereinsregister unter VR 13555
Vorstand: Helmut Diener (Vorsitzender) - Dirk Schlömer

Bankverbindung: SPARDA-Bank West eG; IBAN: DE03 3306 0592 0005 3114 97; SWIFT-BIC Code: GENODE1SPW

www.mobifair.eu

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Wettbewerbsgleichheit zwischen gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Verkehren:

Die vom BMVI im Anschreiben der Verbände bereits getätigte Aussage, dass der soziale Schutz von Beschäftigten, sowie die Vorgabe qualitativer und ökologischer Standards für konkurrierende Verkehre zum gemeinwirtschaftlichen ÖPNV "nicht weiterverfolgt" wird, gefährdet nicht nur den fairen Wettbewerb im Nahverkehr, sondern stellt auch die Funktionalität der Nahverkehrspläne insgesamt in Frage. Zudem stellt dies einen Bruch des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD durch das BMVI dar.

Soll den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives Alternativangebot zum Individualverkehr gemacht werden, so müssen die Leistungen im Nahverkehr qualitativ vergleichbar sein. Die Gefahr von Rosinenpickere durch eigenwirtschaftliche Angebote mit schlechter Qualität passt nicht in dieses Bild. Zumal der ÖPNV als ein Dreh- und Angelpunkt zur Erreichung der Klimaneutralität des Verkehrs in den Ballungsräumen und dem ländlichen Raum anzusehen ist. Dies bezüglich die Vorgabe ökologischer Standards zu verweigern, ist völlig unverständlich.

Gleiches gilt für die Vorgabe sozialer Standards. Bei Konzessionslaufzeiten von nur wenigen Jahren ist es für die Beschäftigten nicht zumutbar, immer wieder um ihren Arbeitsplatz fürchten zu müssen. Dies drückt sich durch eine hohe Fluktation und Personalmangel aus. Die Folge ist eine deutliche Verschlechterung der Qualität und der Zuverlässigkeit solcher Verkehrsleistungen bis hin zu einer Rückgabe von Konzessionen. Durch solche ungleichen Rahmenbedingungen wird der ÖPNV insgesamt belastet und das Vertrauen der Nutzer wie der Beschäftigten gleichermaßen gefährdet.

Abhilfe würde hier die verpflichtende Vorgabe eines Personalübergangs bei Betreiberwechseln mindestens zu den bisherigen Bedingungen schaffen, und zwar unabhängig davon, ob es sich um eigen- oder gemeinwirtschaftliche Verkehre handelt. Ebenso müssten auch eigenwirtschaftliche Anbieter verpflichtet werden, die sozialen und qualitativen Vorgaben der Aufgabenträger und Tariffreuegesetze einzuhalten.

Dass die Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards auch von primär Verantwortlichen in der Politik als dringend geboten gesehen wird, drückte insbesondere die Initiative des Bundesrates DRS 741/16 vom 10.02.2017 aus. Diese Initiative unterstützt mobifair ausdrücklich.

Wir fordern deshalb, die vorgeschlagenen Änderungen des PBeFG durch das vom Bundesrat vorgeschlagene PBefGÄnderungsgesetz in den Referentenentwurf des BMVI aufzunehmen.

2. Sichere Fernbuslinienverkehre und faire Bedingungen zwischen Schiene und Straße:

Der in § 42a PBefG definierte Linienfernbusverkehr hat sich in den vergangenen Jahren deutlich entwickelt und stellt somit ein zusätzliches Wettbewerbsangebot zum

Eisenbahnverkehr dar. Untersuchungen der Bundesländer und auch eigene Recherchen unseres Vereins haben jedoch in den vergangenen Jahren zahlreiche Verfehlungen bei diesen Verkehren aufgedeckt. Insbesondere die Verkehrssicherheit der Busse sowie eine hohe Anzahl von Überschreitungen von Lenk- und Ruhezeiten der Busfahrerinnen und Busfahrer wurden beanstandet und geahndet. Aus unserer Sicht vor diesem Hintergrund unverstänlich ist ein starker Rückgang der Kontrolltätigkeit des BAG in den letzten Jahren. So fanden im Jahr 2018 lediglich 597 Kontrollen bei Fernbussen statt, 2016 waren es noch 1749. Beide Zahlen sind angesichts der konstant hohen Zahl an Fernbusfahrten viel zu niedrig, um das ganze Ausmaß des strukturellen Problems angemessen erfassen zu können. Hinzu kommt eine unklare Zuständigkeit im Bereich der Kontrollen. So ist die Tätigkeit des BAG nur auf Autobahnen beschränkt. Kontrollen durch die örtliche Polizei deuten auf Beanstandungsquoten von bis zu 25% hin. Wir halten daher eine Mindestkontrolldichte von 0,3% durch das BAG für notwendig.

Wir sehen die maßgebliche Verantwortung insbesondere in den kaum auskömmlichen Billigpreisen für die angebotenen Busfahrten. Dieser Preisdruck wird von den Plattformunternehmen ausgeübt, unter deren Markennamen die Leistungen erbracht werden. Hier sehen wir auch die Gesamtverantwortung zur Verhinderung von Rechtsverstößen und zur Gewährleistung sicherer Reisen für die Nutzer und guter Beschäftigungsbedingungen für die Busfahrerinnen und Busfahrer. Bislang entziehen sich solche Anbieter jedoch einer solchen Verantwortung.

mobifair schlägt deshalb vor, die Ahndung von Verstößen auf die Plattformanbieter solcher Linienfernbusreisen auszudehnen. Die verantwortlichen Plattformanbieter müssen wirkungsvolle Mechanismen und Kontrollen zur Sicherung der Qualität und zur Vermeidung von Rechtsverstößen nachweisen und bei Verfehlungen in die Haftung aufgenommen werden. Im Wiederholungsfalle von Verfehlungen muss auch der Widerruf von Konzessionen erfolgen.

Zur Schaffung einer Wettbewerbsgleichheit zwischen Straße und Schiene ist nach Auffassung von mobifair ebenfalls das Bundesfernstraßenmautgesetz zu ergänzen und die Zahlung einer Maut vergleichbar mit den Trassengebühren im Schienenfernverkehr, für Fahrten des Linienfernbusverkehrs aufzunehmen. Mit einer zusätzlichen Sozialmaut könnten vielerorts fehlende Sozial- und Pausenräume an den Bushaltestellen finanziert werden. Um die Qualität des Berufs zu schützen, ist die Vorgabe einer Mindestqualifikation als „Fachkraft im Fahrbetrieb“ mit einem Zusatzmodul „Fernbuslinienverkehr“ notwendig.

Für weitere Informationen oder Ergänzungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender des Vorstands

Mitglied des Vorstands