

rückgezogen hat. Dies habe zur Folge, dass der SPNV heute im großen Umfang Verkehre mit Reiseweiten bis 200 km und bis über 2 Stunden Fahrzeit bedienen muss.

Um den Schutz des SPNV zu verbessern, wird von verschiedenen Seiten vorgeschlagen, die gesetzlichen Bedienungsverbote für den Fernbuslinienverkehr zu verschärfen, z.B. den Haltestellenabstand auf 100 km und die Reisezeit auf 2 Stunden anzuheben.

Das BMVI macht darauf aufmerksam, dass das Phänomen der langlaufenden Regionallinien schon bei den Gesetzesberatungen diskutiert wurde. Die derzeitige Gesetzesfassung stellt einen Kompromiss dar. Auch die meisten Länder haben bei den Beratungen im Arbeitskreis Öffentlicher Personenverkehr (AK Öffentlicher Personenverkehr) noch keinen Handlungsbedarf für eine Verstärkung des SPNV-Schutzes gesehen.

4. Barrierefreiheit

a) Fahrzeuge

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge erheben sich aus dem Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG, auf den in § 42b PBefG Bezug genommen wird. Zwischenzeitlich wurde diese Richtlinie durch die UNECE-Regelung Nr. 107 (Anhang 8) abgelöst. Hieraus ergeben sich keine materiellen Veränderungen. Die Vorschrift sollte jedoch bei der nächsten Änderung des Gesetzes angepasst werden.

Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) hat im Herbst 2014 eine Broschüre „Barrierefreiheit in Fernlinienbussen - Allgemeine Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Fernlinienbussen“ veröffentlicht. Sie gibt Empfehlungen, wie die bestehenden rechtlichen Vorgaben in Bezug auf die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge umgesetzt werden können.

Das private Busgewerbe beklagt, dass die gesetzliche Regelung über die europarechtlichen Vorgaben hinausgeht, weil mindestens zwei Rollstuhlplätze verlangt werden. Diese Festlegung entspreche auch nicht der Nachfrage. Außerdem werden europarechtliche Bedenken geäußert.

Die Regelung in § 42b PBefG ist nicht bußgeldbewehrt. Um eine Sanktionierung zu ermöglichen, hat der BLFA Straßenpersonenverkehr beschlossen, in den Genehmigungsbescheiden eine Auflage aufzunehmen, nach der die eingesetzten Fahrzeuge die Anforderungen des § 42b PBefG erfüllen müssen. Von mehreren Ländern wird gefordert, einen gesetzlichen Bußgeldtatbestand zu schaffen.

Das BMVI wird diesen Vorschlag prüfen.

b) Barrierefreie Infrastruktur

Die gesetzliche Regelung enthält nur Anforderungen an die Fahrzeuge, aber nicht an die Haltestellen des Fernbuslinienverkehrs. Von den kommunalen Aufgabenträgern wird darauf hingewiesen, dass Barrierefreiheit eine Kombination von barrierefreien Fahrzeugen und einer barrierefreien Infrastruktur voraussetzt. Es sollten vergleichbare Vorgaben wie im ÖPNV und SPNV geschaffen werden.

Das BMVI bereitet zurzeit ein Handbuch für die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr vor. Perspektivisch ist zu prüfen, wie die barrierefreie Infrastruktur in Fernbusbahnhöfen verbessert werden kann.

c) Internationaler Verkehr

Die Anforderungen des § 42b PBefG gelten aus rechtlichen Gründen nicht für Omnibusse, die im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes eingesetzt werden. Für diese Verkehre ist die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 maßgeblich, die keine vergleichbare Regelung enthält.

Werden allerdings im Betrieb einer grenzüberschreitenden Linie Personen nicht grenzüberschreitend, sondern innerhalb Deutschlands befördert („Kabotage“), bleibt § 42b PBefG anwendbar.

Ähnliche Probleme bestehen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Drittstaaten. Der BLFA Straßenpersonenverkehr hat beschlossen, die Vorschrift des § 42b PBefG im Verkehr mit

Drittstaaten vorläufig nicht anzuwenden. Es ist beabsichtigt, bei der nächsten Änderung des PBefG eine Klarstellung vorzunehmen.

5. Genehmigungsrechtliche Fragen

a) Genehmigung von Haltestellen

Nach der geltenden Rechtslage beantragt der Unternehmer mit seinem Fahrplan auch die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a, § 40 Absatz 1 PBefG). Ein Versagungsgrund für eine beantragte Haltestelle enthält das Gesetz nur für den Fall, dass „der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes nicht eignen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 1 PBefG).

In der Genehmigungspraxis kommt es häufig zu Meinungsverschiedenheiten, ob eine von dem Unternehmer beantragte Haltestelle aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit geeignet ist. Die Entscheidung muss dann im Genehmigungsverfahren von der Genehmigungsbehörde getroffen werden.

Die Kommunen bemängeln, dass das Gesetz der kommunalen Planungshoheit nur unzureichend Rechnung trägt. Nach ihrer Auffassung besteht kein Anspruch auf Zuweisung eines bestehenden oder Einrichtung eines neuen Haltepunktes. Dem Anbieter solle aufgegeben worden, mit der betreffenden Kommune zu klären, ob eine von ihm geplante Haltestelle verfügbar ist. Eine ausdrückliche Verpflichtung zum Haltestellennachweis im Genehmigungsverfahren sei geeignet, die verkehrliche und städtebauliche Integrationsfähigkeit der Haltestellen sicherzustellen.

Der AK Öffentlicher Personenverkehr hat sich dafür ausgesprochen, diesen Ansatz vertieft zu prüfen. Das BMVI wird diesen Vorschlag aufgreifen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass aufwändige und langwierige Verfahren der Liniengenehmigung Markteintritte unangemessen behindern können.