

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterverkehrsgesetzes (GüKG-E) und anderer Gesetze

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Zu dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterverkehrsgesetzes (GüKG-E) und anderer Gesetze des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr nimmt der bdo Stellung wie folgt:

I. Grundsätzliches

Der bdo empfindet es zunächst befremdlich, dass wesentliche und wichtige Regelungen die Personenbeförderung betreffend in einem „GüterverkehrsG“ geändert werden. Hier sollte man sich schon die Zeit nehmen, den Güter- und den Personenverkehr getrennt voneinander zu betrachten und auch zu regeln.

Der bdo begrüßt Vorschläge, die der erforderlichen Digitalisierung dienen, da dies den Bürokratieabbau weiter vorantreiben wird. Des Weiteren unterstützt der bdo die Ausweitung der Sanktionsmechanismen auf alle Mitgliedstaaten bezüglich der Aberkennung der fachlichen Eignung des Verkehrsleiters. Mit dieser Gesetzesänderung wird damit eine einheitliche europaweite Handhabe eingeführt.

II. Überfällige Klarstellung aber weiterer Verbesserungsbedarf.

Die Antriebswende um den Busverkehr erfordert erhebliche Investitionen, die weit über das hinausgehen, was im „Dieselzeitalter“ erforderlich war. Elektrobusse kosten im Regelfall doppelt so viel wie Dieselbusse. Je nach Größe der Flotte erfordert der Ausbau der Landeinfrastruktur schnell Investitionen von mehreren Millionen Euro. Für solche Summen ist die bisherige Genehmigungsdauer von bis zu zehn Jahren deutlich zu kurz. Der bdo begrüßt daher die Klarstellung, dass Genehmigungen auch bei Linienverkehren mit Kraftomnibussen beim Vorliegen entsprechender Voraussetzungen um bis zu 50 Prozent verlängert werden können (Artikel 4, Absatz 2). Damit wird eine langjährige bdo-Forderung endlich umgesetzt. Unser Verband und der Referentenentwurf sind sich einig: Es gibt für eine Ungleichbehandlung von Bus auf der einen Seite und OBus- und Straßenbahnverkehren auf der anderen Seite keine sachlichen Gründe. Die jetzt erfolgte Klarstellung sorgt für Rechtssicherheit bei der Auslegung. Es wird sichergestellt, dass die Verlängerungsmöglichkeiten auch für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen gelten.

Der bdo sieht dennoch Raum für Verbesserungen, denn es fehlen notwendige Regelungen zu Mindestlaufzeiten von Linienverkehrsgenehmigungen bei Busverkehren. Der bdo regt an, neben den **Höchstlaufzeiten ebenso Mindestlaufzeiten für Linienverkehrsgenehmigungen von mindestens 10 Jahren** einzuführen. Die Erfahrungen zeigen, dass vieler Orts sehr kurze Laufzeiten von 3, 6 oder 8 Jahren in den Wettbewerb gegeben werden.

Im Rahmen dieser kurzen Laufzeiten ist jedoch keine vernünftige Angebotskalkulation möglich, geschweige denn auskömmliche Finanzierungsvereinbarungen über Fahrzeuge mit Banken zu erzielen.

Eine nachhaltige und auskömmliche Erbringung von Verkehrsdienstleistungen ist damit nicht möglich. Dies kann nur zu Lasten von Umweltstandards und dem Personal gehen. Aufgrund des erheblichen Fahrpersonalmangels kann es Unternehmen, die nur kurze Laufzeiten erhalten, nicht gelingen, ausreichend qualifiziertes Fachpersonal zu finden. Damit sinkt die Qualität im ÖPNV. Hier muss der Gesetzgeber durch Mindestlaufzeiten dringend regelnd eingreifen.

Grundsätzlich sieht der bdo die Problematik, dass die erhöhten Anschaffungskosten von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur aufgrund zusätzlicher Umweltstandards, wie alternativen Antrieben und zunehmender Digitalisierung (On-Demand) im Rahmen von 3, 6 oder 8 Jahren Laufzeit nicht mehr erwirtschaftet werden können. Dies gilt sowohl im Bereich der Ausschreibung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als auch im Genehmigungswettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre. Deshalb fordert der bdo, die jetzige **Höchstlaufzeit von 10 Jahren als Mindestlaufzeit für Linienverkehrsgenehmigungen festzulegen, damit die mittelständischen Busunternehmen eine Chance haben, ihre hohen Investitionen zu regenerieren.**

Berlin, 05. Februar 2024