



Februar 2018
AK Positionspapier

Mobilitätspaket II „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität“

Verordnung über den Zugang zum grenzüberschreitenden
Personenkraftverkehrsmarkt

COM (2017) 647 – 1073/2009

Wir über uns

Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,6 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.

Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 816.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3,6 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Rudi Kaske
Präsident

Christoph Klein
Direktor

Kurzzusammenfassung

Der vorliegende Verordnungsentwurf soll eine weitere maßgebende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarktes bewirken.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) kann die Euphorie der Europäischen Kommission im Hinblick auf die vermuteten positiven Wirkungen einer weiteren Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs nicht nachvollziehen.

Es liegen weder die angegebenen Gründe für den Bedarf einer zusätzlichen Liberalisierung vor, noch werden die angestrebten Ziele – Bekämpfung des Klimawandels, Stärkung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie sowie die Verbesserung der Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger – mit der vorgeschlagenen Änderung der Verordnung erreicht.

Die BAK bekennt sich zum dekarbonisierten Schienenverkehr und sieht den Fernbusverkehr lediglich als Zusatzangebot auf jenen Strecken, welche mit der Eisenbahn nicht erreicht werden können, wobei hier dringend Anreize für emissionsärmere Antriebsarten gesetzt werden müssen.

Eine Ausweitung der Kabotagebestimmungen, eine nahezu idente Bedienung der Haltestellen von Bus- und Bahnverkehr, ein umfassendes Benutzungs- und Zugangsrecht der Busbahnhöfe ohne angemessene anteilige Finanzierung der Instandhaltungskosten und auch der Errichtungskosten sowie eine massive Forcierung von Fernbusdiensten wird von der BAK strikt abgelehnt.

Die Position der AK im Einzelnen

1. Der Anwendungsbereich der Verordnung soll durch den vorliegenden Vorschlag auf alle Beförderungen im Linienverkehr ausgeweitet werden und alle Betreiber von Linienbussen sollen grundsätzlich ein Zugangsrecht zu den Busbahnhöfen in der Union erhalten. Nicht ansässige Verkehrsunternehmen sollen innerstaatliche Linienverkehrsdienste unter den gleichen Bedingungen wie ansässige Verkehrsunternehmen durchführen können.
2. Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, hat jeder Mitgliedstaat eine einzige nationale, unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle aufzubauen, die rechtlich getrennt und unabhängig von anderen öffentlichen und privaten Stellen und unabhängig von jeder an der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beteiligten Behörde ist.
3. Der Linienverkehr soll zwar weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, das Genehmigungsverfahren wird aber angepasst. Genehmigungen sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr unterliegen dem Vorschlag entsprechend dem gleichen Genehmigungsverfahren. Das Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung wird aber – je nachdem ob eine Entfernung von weniger als oder ab 100 km Luftlinie vorliegt – zweigeteilt. Der Ablehnungsgrund der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist nur mehr bei Entfernungen von unter 100 km Luftlinie zu berücksichtigen.
4. Die derzeitige Ausnahme der zugelassenen Kabotage: „Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen“, wird ersatzlos gestrichen. Kabotage soll in Zukunft auch für diesen Bereich zugelassen werden.

Als Gründe für den Bedarf einer Änderung nennt die Europäische Kommission die – im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern mangelnde – Wachstumsrate des Fernbusverkehrssektors, den Rückgang des Anteils an Busverkehrsträgern, Hindernisse auf den nationalen Märkten, die den Aufbau von Fernbusdiensten erschweren, wenig attraktive Reiseangebote für Fahrgäste, sowie überzogene Verwaltungskosten. Zudem wird das Fehlen von Regelungen in der ursprünglichen Verordnung hervorgehoben, die einen transparenten, diskriminierungsfreien Zugang zu den Busbahnhöfen ermöglichen.

Als vorrangige Ziele werden die Bekämpfung des Klimawandels, die Stärkung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie sowie die Verbesserung der Mobilität für Bürgerinnen und Bürger betont.

Gründe für die geplante Änderung

Eine für den deutschen Markt durchgeführte Studie¹ zeigt, dass der Fernbusverkehrsmarkt bereits eine deutliche Steigerung seines Anteils an der Gesamtverkehrsleistung erzielen konnte. 2014 wurden bereits 0,5 % der gesamten Verkehrsleistung in diesem Bereich erbracht, Tendenz stark steigend.

Die Gesamtkosten des Fernbusses je Personenkilometer (Pkm) liegen der Studie entsprechend bei „nur rund einem Viertel bis einem Drittel der Gesamtkosten im Schienenpersonennahverkehrsbereich. Der Hauptunterschied bei den oben aufgeführten Anteilen an den Gesamtkosten besteht aber darin, dass die Schiene im Durchschnitt rund 40 % der Gesamtkosten für Stationen und Infrastruktur ausgeben muss und diese kaum bis gar nicht beeinflussen kann, während diese im Fernbus nur mit unter 3 % der Gesamtkosten zu Buche schlagen. So liegen die Nutzungsentgelte für Infrastruktur und Stationen je Pkm beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) schon um 35 % höher als die gesamten Kosten je Pkm beim Fernbus“.

Dieser eklatante Wettbewerbsnachteil der Schiene führt dazu, dass der Fernbusmarkt bereits ohne weiterer Liberalisierung deutlich stärker wächst als alle anderen Verkehrsträger.

Laut der vorliegenden Studie ist für bisherige BahnkundInnen der Personenkraftverkehrsmarkt auf der Straße noch dazu besonders attraktiv auf Strecken, wo der Fernbus parallel zur Schiene verkehrt, geringe Fahrzeitunterschiede und ein relativ hohes Fahrtenangebot bestehen sowie der Fahrpreis im Vergleich zum Schienenverkehr niedriger ist.

Einen im Vergleich mit der Schiene attraktiven Fahrpreis zu generieren ist für den Personenkraftverkehrsmarkt auf der Straße aufgrund der ohnehin weit geringeren Kosten nicht schwer. Das massive Wachstum des Fernbusbereichs auf nationaler und internationaler Ebene setzt die Bahnen mit ihren hohen sicherheits-, arbeits- und sozialrechtlichen Standards unter Druck, wodurch eine Nivellierung nach unten zu befürchten ist.

Die BAK sieht daher die Entwicklung der letzten Jahre auf dem Fernbusmarkt sehr kritisch, insbesondere in Hinblick auf die unfaire Konkurrenzierung des Fernbusses gegenüber dem Personennahverkehr auf der Eisenbahn. Diese – im Vergleich zur Schiene – grundlegenden Unterschiede in den Rahmenbedingungen sind auch aus gesellschaftlicher und politischer, insbesondere aus umweltpolitischer Sicht zu hinterfragen.

Um mit der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Fernbusverkehrsträgern mithalten zu können, überbieten sich die Fernbusverkehrsträger auch untereinander nicht selten mit Billigstangeboten, die den tatsächlichen Kosten nicht entsprechen. Um diese finanzieren zu können, wird nicht selten bei der Entlohnung und den sicherheits-, arbeits- und sozialrechtlichen Standards eingespart. So sind auch im grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr Regelverstöße bei den Lenk- und Ruhezeiten sowie sonstiger Sozialvorschriften zu bemerken. Immer häufiger kommen auch nichtösterreichische Fahrer zum Einsatz, die zu geringeren Löhnen und zu schlechteren Bedingungen fahren, wodurch bereits bestehende Arbeitsplätze gefährdet werden und die schlechteren Arbeitsbedingungen zu Lasten der ArbeitnehmerInnen gehen. Aber auch seriöse österreichische Anbieter, die

die vorgeschriebenen Bestimmungen einhalten, leiden unter dem Wettbewerbsnachteil. In Deutschland haben sich laut der genannten Studie von den kleineren Fernbusbetreibern bereits der deutsche National Express-Ableger City2City oder publicexpress aus dem Geschäft zurückgezogen. In Österreich wurde 2017 der Fernbus „Hellö“ an den deutschen Konkurrenten Flixbus verkauft. Laut Medienberichten kämpfte „Hellö“ mit großen Verlusten.

Ziele der geplanten Änderung

Bekämpfung des Klimawandels

Eine weitere Liberalisierung des Personenkraftverkehrsmarktes scheint aber auch im Hinblick auf das von der Kommission vorgebrachte Ziel der Bekämpfung des Klimawandels, nicht nachvollziehbar. So hat ein weiterer Ausbau der Fernbusdienste aufgrund der in diesem Bereich genutzten Antriebssysteme sehr wohl eine Auswirkung auf den Klimawandel und verstärkt zudem das bekannte europäische Verkehrs- und Transitproblem.

Eine Stärkung des Fernbusverkehrs führt auch nicht, wie in der Begründung der Verordnung angenommen, zu einer automatischen Verringerung des Individualverkehrs. So zeigt die deutsche Situation, dass mehr als ein Drittel der Fahrgäste der Fernbusse (34 %) von der Bahn kommen.

Die Stärkung des Fernbusverkehrs geht daher immer öfter zu Lasten des weitgehend elektrisch betriebenen Zugverkehrs. Der Umstieg erfolgt somit von einem effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf einen die Klimaproblematik verschlechternden Verkehrsträger. Die Verlagerung von der Schiene auf die Straße ist daher

keinesfalls im Sinne einer nachhaltigen Strategie der Bekämpfung des Klimawandels.

Österreich hat in den letzten Jahren im Schienenbereich Milliarden investiert, um die Qualität des umweltschonenden öffentlichen Nah- als auch Fernverkehrs weiter zu heben und auszubauen, um dadurch den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu machen. Die Zuwächse der Fahrgastzahlen belegen, dass diese Investitionen gut angelegt sind und den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entsprechen.

Dennoch werden seit vielen Jahren parallel zu den Eisenbahnstrecken Konzessionen für Fernverkehrsbusse vergeben, obwohl beispielsweise auf diesen Strecken ein regelmäßiger Takt an Fernverkehrszügen eingerichtet ist. Aufgrund des Wettbewerbsvorteils des Personenkraftverkehrs im Hinblick auf die Infrastrukturkosten können diese günstigere Tickets anbieten, obwohl die Schiene nachhaltiger und somit umweltfreundlicher betrieben wird.

Aktuelle Analysen gehen zudem davon aus, dass rund 20 % der Fernbusfahrgäste aus einer zusätzlichen Nachfrage generiert werden und es dadurch nicht zu einer erwünschten Verringerung des Verkehrs, sondern zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens kommt.

Stärkung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie

Keineswegs ist mit einer weiteren Liberalisierung des Fernbusverkehrs eine Stärkung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie verbunden. So ist nicht nachvollziehbar, warum gerade diese die europäische Industrie besser zu stärken

vermag als ein weiterer Ausbau des Schienenverkehrs oder anderer alternativer Verkehrsträger.

Verbesserung der Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger

Das Gleiche gilt für die von der Kommission angenommene Verbesserung der Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger durch den Ausbau des Personenkraftverkehrsmarktes. Die Zuwächse der Fahrgastzahlen der Bahn belegen, dass der umweltschonende Zugverkehr von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gut angenommen und das vorliegende, immer weiter ausgebauten Angebot an Schienenverkehr als attraktiv angesehen wird. In keinem anderen EU-Land wird mehr Bahn gefahren als in Österreich. Durchschnittlich werden 1427 km pro Jahr mit der Bahn zurückgelegt.

Eine Verbesserung der Mobilität könnte durch eine Angleichung der unfairen Verteilung der Infrastrukturkosten von Schiene und Personenkraftverkehr und einer besseren Abstimmung von Bahn- und Busangebot im Fernverkehrsbereich erreicht werden. Im Nahverkehrsbereich wird durch die Verkehrsverbünde bereits darauf Bedacht genommen, dass sich das Bahn- und Busangebot für die Fahrgäste sinnvoll ergänzt.

Die Attraktivität des Schienenverkehrs ist durch das bequeme Bahnfahren – wo auch andere Aktivitäten wie arbeiten, lesen, während der Fahrt aufstehen, herumgehen und eine Bewirtung im Restaurant möglich ist – bereits gegeben. Zudem sind BahnfahrerInnen nicht von den Problemen auf der Straße (Staus, Verkehrsunfälle etc) betroffen. Bahnfahren führt zudem zu einer Entlastung des bestehenden europäischen Verkehrs- und Transitproblems.

Ein Fernbusverkehr ist somit nur dann als sinnvoll und ressourcenschonend anzusehen, wenn er als Zubringer zu bereits bestehenden Bahnen fungiert und mit umweltschonenden Antrieben ausgerüstet ist bzw wenn kein Schienenverkehr vorhanden ist.

Zu den geplanten Änderungen im Einzelnen

Art 1 Abs 4

Gegenwärtig fallen nur die zeitweilig von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer durchgeführten innerstaatlichen gewerblichen Personenkraftverkehrsdienste in den Anwendungsbereich der Verordnung. Durch die Änderung soll der Geltungsbereich auf alle innerstaatlichen gewerblichen Personenkraftverkehrsdienste ausgeweitet werden.

Diese weitgehende Öffnung des Zugangs für den Personenkraftverkehr ist, wie bereits im allgemeinen Teil erörtert, nicht notwendig bzw zielführend und wird daher seitens der BAK abgelehnt.

Art 2 Nr 2

Die Klarstellung, dass Expressdienste nun dem Linienverkehr zuzuordnen sind sowie die eingefügten Begriffsbestimmungen 9, 10 und 11 von Busbahnhof, Busbahnhofsbetreiber und praktikable Alternative, sind zu begrüßen.

Art 2 Nr 7

Die Definitionsänderung der Kabotage, die nun ihren zeitweiligen Charakter verlieren soll und die ersatzlose Streichung des zweiten Anwendungsfalles, wird strikt abgelehnt. Eine Ausweitung der Kabotagebestimmungen ist durch die vorgegebenen Ziele der Veränderungsänderungen nicht geboten.

Art 3a

Nationale Regulierungsstelle statt BMVIT Zuständigkeit

Um das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes zu gewährleisten, hat gemäß dem vorliegenden Vorschlag jeder Mitgliedstaat eine einzige nationale, unabhängige und unparteiische Regulierungsstelle aufzubauen.

In Österreich wird das ordnungsgemäße Funktionieren des Personenkraftverkehrsmarktes bestens durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gewährleistet. Der zusätzliche Aufbau der vorgeschlagenen Regulierungsstelle ist daher nicht sinnvoll bzw notwendig und würde mit unnötigen Kosten verbunden sein. Zudem ist es schon jetzt möglich, Entscheidungen von Behörden gerichtlich überprüfen zu lassen.

Eine durch den Vorschlag zusätzlich gewünschte Änderung der Wirkung der Entscheidungen, die nun nur mehr bei irreversiblen und offensichtlich unverhältnismäßigen Schaden aufschiebende Wirkung erhalten sollen, ist nicht im Interesse der BAK. Es besteht kein Grund, warum hier von der bisherigen Vorgangsweise abgegangen werden soll. Es ist den Betroffenen durchaus zumutbar die endgültige Entscheidung abzuwarten. Die aufschiebende Wirkung einer Entscheidung ist in Österreich grundsätzlich dann möglich, wenn die sofortige Wirkung im Interesse einer Partei des öffentlichen Wohles wegen Gefahr im Verzuge dringend geboten ist. Diese Gefahr liegt hier nicht vor, zudem stehen die Kosten einer Rückabwicklung nicht im Verhältnis zum Vorteil einer Partei, die aufschiebende Wirkung auszusetzen.

Art 4

Bis dato war die Kabotage nur im grenzüberschreitenden Verkehr unter besonderen Bestimmungen möglich. Durch die geplante Gesetzgebung ist der Besitz einer Gemeinschaftslizenz, die von der Niederlassungsbehörde ausgestellt wird, ausreichend, um Kabotage zu betreiben. Diese Änderung wird von der BAK strikt abgelehnt.

Nicht nur, dass damit zwei Regime geschaffen werden – eine für die im Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen, die den nationalen Erfordernissen unterliegen, und eine für nichtansässige Unternehmen, denen der Zugang völlig erleichtert wird – wird dem einzelnen Mitgliedstaat jede Möglichkeit, die Kabotage in seinem Gebiet zu regulieren, genommen. Dies führt nicht nur zu einer nicht zulässigen Inländerdiskriminierung durch die angestrebte Verordnungsänderung, sondern auch dazu, dass der Konkurrenzschutz für andere Verkehrsträger (zB Bahn) nicht mehr geleistet werden kann. Dies ist aber – wie bereits oben ausgeführt – notwendig um beispielsweise umweltfreundlichere und nachhaltige Verkehrsträger zu fördern bzw diese im Wettbewerb nicht grob zu benachteiligen.

Maßnahmen, die geeignet sind, die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen aufgrund der unterschiedlichen geographischen und sonstigen Gegebenheiten weiterhin national bestimmbar bleiben und können nicht von der EU ohne Rücksicht auf die unterschiedlichen Erfordernisse den Nationalstaaten entzogen werden.

Art 5 Abs 3 Unterabsatz 5

Die Verpflichtung, den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten Namen, Anschlusspunkte und Strecken mitzuteilen, wird ersatzlos gestrichen.

Diese Streichung der verpflichtenden Bekanntgabe ist nicht im Interesse der BAK. So ist es durchaus zumutbar, diese Informationen weiterhin den zuständigen Behörden zu melden. Ein Mitgliedstaat hat sehr wohl ein Recht darauf zu wissen, welcher Verkehrsträger welche Strecke in seinem Gebiet bedient. Der Verwaltungsaufwand des Verkehrsträgers, diese Informationen den zuständigen Behörden weiterzugeben, ist im Hinblick auf das berechnete Interesse der Behörde durchaus zumutbar. Die geltende Regelung sollte daher beibehalten werden.

Art 5a neu in Verbindung mit Art 5b neu

Zugang zu den Busbahnhöfen

In Art 5a wird unter Abs 2 ausgeführt, dass „... die Busbahnhofsbetreiber bestrebt sind, im Hinblick auf die optimale Nutzung des Busbahnhofs allen Anträgen auf Zugang zu entsprechen“.

Der Zugang soll nun nur mehr aufgrund fehlender Kapazität abgelehnt werden können und verpflichtet zudem den Bahnhofsbetreiber, tragfähige Alternativen zu nennen. Zudem muss der Busbahnhofsbetreiber zu Konsultationen mit allen interessierten Verkehrsunternehmen einleiten. Gegen eine Entscheidung des Busbahnhofsbetreibers kann eine Beschwerde bei der Regulierungsstelle eingelegt werden. Diese Entscheidung ist verbindlich. Die Regulierungsstelle muss diese mittels wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen durchsetzen.

Wenn Busbahnhofsbetreiber in Zukunft nur mehr aufgrund fehlender Kapazität Anträge ablehnen können, ist es von eminenter Wichtigkeit, welche Kriterien für die Auslastung herangezogen werden. Entscheidet letztendlich die Regulierungsbehörde darüber, ist zu befürchten, dass sich diese Entscheidungen an der Liberalisierung des Marktzuganges und nicht an wichtigen öffentlichen Interessen des Mitgliedstaates wie Verkehrsentslastung, Verminderung der Luftverschmutzung etc orientieren.

Bei einer Steigerung der Buszubringer rund um den Bereich der Busbahnhöfe und Umsteigeknoten ist auch ein gravierender Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Auch ist der Anstieg des Verkehrs in diesen meist bereits sensiblen Bereichen mit dem Klimaschutzziel der Verordnung nicht vereinbar. Bereits ohne zusätzliche Verkehrsträger ist das Verkehrsaufkommen hoch und die Umweltbelastungen erheblich.

Sollte tatsächlich nahezu allen Anträgen der Busdienstleister auf Zugang entsprochen werden, muss zudem gewährleistet sein, dass diese Unternehmen einen Kostenanteil an der Finanzierung der Infrastruktur leisten. Es kann nicht sein, dass Busbahnhöfe, die von der öffentlichen Hand gebaut oder subventioniert werden, profitorientierten Fernbusfirmen zur Verfügung stehen und diese keinen entsprechenden finanziellen Beitrag zur Errichtung und Instandhaltung leisten müssen.

Zudem ist absolut nicht nachvollziehbar, warum Busbahnhofsbetreiber verpflichtet werden sollen, tragfähige Alternativen zu nennen. Was ist, wenn keine tragfähigen Alternativen bestehen? Müssen dann – gegen das

öffentliche Interesse – diese Busbahnhofbetreiber vielleicht auch noch weitere Busbahnhöfe bauen? Die Verpflichtung, für Alternativen zu sorgen, wenn die Kapazität erfüllt ist, kann keinesfalls die Busbahnhofbetreiber treffen. Die Liberalisierungsbestrebungen würden dazu führen, dass das Angebot an Busbahnhöfen ohne Berücksichtigung der öffentlichen und umweltpolitischen Interessen ausgebaut werden müsste. Diese Entmachtung des Nationalstaates steht in keinem Verhältnis zu den Interessen der Europäischen Union. Einem Verkehrsträger, der eine bestimmte Route befahren will, ist es durchaus zuzumuten, selbst nach Alternativen zu suchen, wenn die Kapazität eines Busbahnhofes erschöpft ist.

Art 8, 8a, 8b, 8c und 8d

Der Linienverkehr soll zwar weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, das Genehmigungsverfahren wird aber angepasst. Genehmigungen – sowohl für den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Linienverkehr – unterliegen dem Vorschlag entsprechend dem gleichen Genehmigungsverfahren.

Das Genehmigungsverfahren für die grenzüberschreitende Personenbeförderung wird aber – je nachdem ob eine Entfernung von weniger als oder ab 100 km Luftlinie vorliegt – zweigeteilt. Der Ablehnungsgrund der Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist nur mehr bei Entfernungen von unter 100 km Luftlinie zu berücksichtigen.

Die Änderungen im Genehmigungsverfahren werden strikt abgelehnt. Obwohl damit eine Vereinheitlichung bezweckt sein soll, führt die Änderung zu einer Differenzierung und zu einer Erweite-

rung des Zugangsrechts, das aus Sicht der BAK nicht den Klimazielen und der Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs dienlich ist. Auch in Zukunft muss es eine Einschränkung des Zugangsrechts bei einer Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichts eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages geben, und zwar unabhängig davon, ob die Entfernungen unter oder ab 100 km Luftlinie betragen. Eine Konkretisierung öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die aus öffentlichen Mitteln bezahlt werden, ist strikt abzulehnen. Zudem müssen diese den öffentlichen Vorgaben wie Leistbarkeit, allgemeine Zugänglichkeit etc entsprechen und fördern damit die gewünschte Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union. Würde es hier zu einem verstärkten Wettbewerb auf lukrativen Linien kommen, können in Zukunft weniger attraktive Linien nicht mehr mitfinanziert werden.

Das BMVIT ist auch hier – wie bereits oben ausgeführt – die geeignete Genehmigungsbehörde. Es bedarf keiner Errichtung einer Regulierungsstelle, da Österreich bereits über ein gut funktionierendes Genehmigungsverfahren verfügt.

Art 15

Die BAK spricht sich in aller Deutlichkeit gegen die Streichung des in Art 15 Abs c angeführten zweiten Teilsatzes aus.

Derzeit ist die Kabotage im Linienverkehr zugelassen, ausgenommen sind jedoch „Verkehrsdienste, die die Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland befriedigen.“

Durch die Streichung dieser Ausnahme sowie der Zulassung dieser Kabotage im Stadtgebiet könnten auch Busunternehmen aus anderen EU-Mitgliedstaaten den öffentlichen städtischen Nahverkehr bedienen. Ein gut funktionierender öffentlicher Stadtverkehr ist eine Dienstleistung im allgemeinen Interesse und hat daher gerade auch für PendlerInnen, PensionistInnen und SchülerInnen große Relevanz.

Die derzeitigen Betreiber etwaiger Stadtverkehre sind nahezu einheitlich in Gemeindeseigentum und werden zur großen Zufriedenheit der Bevölkerung betrieben. Die Zulassung der Kabotage im Stadtverkehr würde zu einer unnötigen Wettbewerbssituation auf kommunaler Ebene führen, die die BAK absolut als nicht zielführend erachtet. Bisherige Erfahrungen zeigen, dass solche Anbieter zum einen nur die lukrativsten Strecken in einem Fremdmarkt herauspicken. Zum anderen führt es zu hohen Kosten der kommunalen Anbieter, denen nur mehr die Betreibung unrentabler, aber für die Infrastruktur wichtiger Strecken, bleibt.

Außerdem ist anzumerken, dass die lit a sowie b zu unpräzise formuliert sind und daher ein zu großer Interpretationsspielraum gegeben ist.

Die BAK sieht daher keinen Bedarf, die Verordnung (EG) 1073/2009 für den grenzüberschreitenden Personenverkehr in die vorgeschlagene Richtung zu verändern. Die vorgeschlagenen Änderungen sind nicht geeignet, den Klimawandel zu bekämpfen. Auch gibt es durchaus andere Maßnahmen, um die europäische Industrie zu stärken und deren Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern. Eine Verbesserung der Mobilität der Europäischen Bürgerinnen und Bürger kann durch umweltfreundliche Alternativen, wie einer Stärkung des Bahnverkehrs, nachhaltiger erreicht werden.

¹ „Marktreport SPNV 2015/16“ (<https://bag-spnv.de/presse/details/marktreport-im-spnv>)

Für weitere Fragen stehen Ihnen gerne

Doris Artner-Severin

T: +43 (0) 1 501 651 2747

doris.artner-severin@akwien.at

sowie

Peter Hilpold

(in unserem Brüsseler Büro)

T +32 (0) 2 230 62 54

peter.hilpold@akeuropa.eu

zur Verfügung.

Österreichische Bundesarbeitskammer

Prinz-Eugen-Straße 20-22

1040 Wien, Österreich

T +43 (0) 1 501 65-0

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU

Avenue de Cortenbergh 30

1040 Brüssel, Belgien

T +32 (0) 2 230 62 54

F +32 (0) 2 230 29 73