

■ Fernverkehr

# Bus-Fernlinienverkehr: Konkurrenz für die Schiene

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10000501)  
 Deutscher Bahnkunden-Verband

**Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP vom Oktober 2009 ist die Zulassung von Busfernlinienverkehren in Deutschland vereinbart. Wörtlich heißt es: »Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ändern«. Die Folge ist eine neben Pkw und Billigfliegern zusätzliche massive Konkurrenzierung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), verbunden mit der Gefahr weiterer Angebotsreduzierungen speziell bei den InterCity-Verbindungen.**

Derzeit regelt das Personenbeförderungsgesetz in §13, Absatz 2: »Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn (...) durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere

- a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 selbst durchzuführen bereit sind.«

Es bleibt festzuhalten: Die derzeitige Fassung des Personenbeförderungsgesetzes verbietet keinesfalls einen Busfernlinienverkehr, soweit damit eine nachweisbare Verbesserung des Verkehrsangebotes in heute schlecht bedienten Relationen verbunden ist. Somit ist eine Änderung des § 13 PBefG im Grunde gar nicht notwendig.

Die Umsetzung der Koalitionspläne hätte für den Schienenverkehr im Wesentlichen folgende Auswirkungen:

## 1. Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Schienenpersonenfernverkehrs durch fehlende Busmaut

Es gäbe zusätzliche Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des SPFV. Für jeden InterCity- Zug bzw. jeden ICE sind Trassen- und Stationsgebühren fällig. Entsprechende Pläne für eine Busmaut gibt es dagegen bisher nicht. So können mit dem Bus günstigere Tarife angeboten werden - zu Lasten des Schienenpersonenfernverkehrs, teilweise auch des Regionalverkehrs!

## 2. Auslastung des Fernzugangebotes durch Buskonkurrenz gefährdet



Die Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs gefährdet auch Direktverbindung in Urlaubsgebiete, so beispielsweise diese InterCity-Verbindungen zum Seebad Heringsdorf auf der Insel Usedom. Foto: Christian Schultz (Foto: Fotograf)

Sicherheit der Verkehrsmittel: Getötete			
Verkehrsmittel	Getötete Reisende 2008	Getötete Reisende pro Mrd. Pkm im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2008	Verhältnis
Eisenbahn	1	0,05	1,0
Bus	10	0,22	4,4
Pkw	2 368	3,19	63,8

Quelle: Allianz pro Schiene

Sicherheit der Verkehrsmittel: Verletzte			
Verkehrsmittel	Verletzte Reisende 2008	Verletzte Reisende pro Mrd. Pkm im Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2008	Verhältnis
Eisenbahn	158	2,91	1,0
Bus	4 995	78,87	27,1
Pkw	224 755	280,92	96,54

Quelle: Allianz pro Schiene

Eine schlechtere Auslastung im SPFV (bedingt durch die weitere Aufteilung des Verkehrsmarkts) würde die wirtschaftliche Betriebsführung vieler Bahnverbindungen gefährden, da Fernbuslinien - wie jetzt bereits zwischen Berlin und Hamburg bzw. Berlin und Dresden - vorzugsweise zwischen Ballungsräumen angeboten werden dürften. So hat beispielsweise Veolia Verkehr im Januar 2010 den Antrag auf Genehmigung von drei Fernbuslinien beim Regierungspräsidium Düsseldorf eingereicht. Es handelt sich dabei um die Strecken Essen--Kiel, Mönchengladbach--München und Essen-- München. Mehr als 20 Städte sollen durch diese Linien angebunden werden. Akut gefährdet sind auch die seit der kurzfristigen Einstellung des InterRegio-Angebots ohnehin schon stark reduzierten Direktverbindungen in Urlaubsgebiete. Eine schlechtere Auslastung im SPFV verschlechtert zudem die ökologische Bilanz des Schienenverkehrs.

### **3. Konkurrenz durch Fernbuslinien auch für den Schienen-Regionalverkehr**

In vielen Relationen hat der RegionalExpress- Verkehr mittlerweile Aufgaben des Fernverkehrs übernommen, z. B. in den Relationen Berlin--Rostock--Warnemünde und Nürnberg--Dresden. Es ist unverständlich, wenn einem mit Steuergeldern finanzierten Zugangebot Fahrgeldeinnahmen nun durch parallele Busfernlinienverkehre entzogen würden.

### **4. Auslastung der Schieneninfrastruktur durch zusätzliche Fernbuskonkurrenz gefährdet**

Jede Verringerung des Angebotes im SPFV hat letztlich eine Reduzierung der Trassengeldeinnahmen zur Folge und verschlechtert damit die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Infrastrukturvorhaltung.

Die Initiative der CDU/CSU/FDP-Koalition zugunsten des Busfernverkehrs lässt die eindeutigen Vorteile des Schienenverkehrs einmal mehr völlig unberücksichtigt und ist damit ein unverantwortlicher verkehrspolitischer Rückschritt. Auch der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Rüdiger Grube, sprach sich kürzlich im Rahmen eines Meinungsaustauschs mit DBV-Präsident Gerhard Curth gegen eine Verlagerung von Fernverkehren von der Schiene auf Busse aus - obwohl die Deutsche Bahn selbst Betreiberin von Fernbuslinien ist!

### **Der Schienenverkehr reduziert die Abhängigkeit vom Erdöl**

Angesichts der zunehmenden Verknappung und Verteuerung begrenzter Erdölvorräte und der Abhängigkeit von Importen muss es eigentlich vordringliches Ziel sein, diejenigen Verkehrsträger zu fördern, mit denen diese Risiken vermieden, zumindest aber deutlich reduziert werden können. Dies gilt umso mehr, wenn die Rohstofflieferungen in erheblichem Maße aus politisch instabilen Regionen der Welt stammen. Der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr bietet dagegen die Möglichkeit, auf regenerative und heimische Energiequellen zurückzugreifen.

### **Mit dem Schienenverkehr Klimaschutzziele umsetzen**

Der Reisebus glänzt zwar mit sehr niedrigem Energieverbrauch und geringen Kohlendioxidemissionen, verliert aber ohne Partikelfilter und Entstickung gegenüber

der Schiene viele Punkte. Nachfolgende Daten zeigen beispielhaft einige Vergleichswerte (Quelle: »Daten zum Verkehr«, Ausgabe 2009, Umweltbundesamt):

**Kohlendioxid:**

Reisebus: 32 g/Pkm (Gramm pro Personenkilometer)

Eisenbahn-Fernverkehr: 52 g/Pkm

**Stickoxide:**

Reisebus: 0,34 g/Pkm

Eisenbahn-Fernverkehr: 0,07 g/Pkm

**Partikel:**

Reisebus: 0,011 g/Pkm

Eisenbahn-Fernverkehr: 0,001 g/Pkm

Diese Daten basieren allerdings auf unterschiedlichen Auslastungsannahmen: Reisebus 60% und Eisenbahn-Fernverkehr nur 44%! Die Komfortunterschiede zwischen beiden Verkehrsmitteln bleiben bei diesen Zahlen ebenfalls unberücksichtigt.

**Sicherheit: Schienenverkehr am besten**

Bezüglich der Sicherheit schneidet der Schienenverkehr am besten ab:

[... Tabellen siehe rechte Spalte ...]

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass durch Pkw-Fahrer verursachte Bahnübergangsunfälle grundsätzlich der Bahn zugerechnet werden.

Im Fall der deutlichen Ausweitung von Busfernlinienverkehren ist zu befürchten, dass sich die Sicherheit des Reisebusverkehrs tendenziell verschlechtert. Eine Fahrplantage ist angesichts der heutigen extremen Belastung des Fernstraßennetzes nur schwer zu realisieren.

Die gesetzliche Wahrung der Fahrgastrechte wird diese Situation noch weiter verschärfen. Im Dezember 2009 haben die europäischen Verkehrsminister die entsprechende Verordnung für den Omnibuslinienverkehr auf den Weg gebracht. So müssen bei Annullierungen und Verspätungen Busunternehmen zum Beispiel für einen kostenlosen Rück- oder Weitertransport sorgen. Der Druck auf das Personal, pünktlich am Zielort anzukommen, verführt durch diese Rahmenbedingungen schnell zu Leichtsinne mit der Folge eines hohen Unfallrisikos. Der Schienenverkehr bietet dagegen mit seiner Spurführung und dem technisch gesicherten und geregelten Betriebsablauf unschlagbare Vorteile. Selbst wenn der Triebfahrzeugführer während der Fahrt dienstunfähig wird, wird durch die Sicherheitsfahrerschaltung (SIFA) ein gefahrloser Halt des betroffenen Zuges ohne Risiko für die Reisenden sichergestellt. Und was passiert in einer vergleichbaren Situation beim Reisebus ?

Um den Sicherheits- und Umweltvorteil der Bahn stärker zu nutzen und zur Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung muss ihr Anteil am gesamten Verkehr deutlich gesteigert werden. Das wurde beispielsweise auch seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in entsprechenden Veröffentlichungen bereits festgestellt.

Bezogen auf den Schienenpersonenverkehr wäre es daher für die aktuelle Verkehrspolitik wesentlich dringlicher und zielführender, heute bestehende Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Bahn - unabhängig vom Thema Busmaut - endlich zu beseitigen.

### **Beispiel 1: Nachteile für die Bahn durch uneinheitliche Regelungen bezüglich der Mineralöl- bzw. Ökosteuern bei den einzelnen Verkehrsträgern**

Im Gegensatz zum Schienenverkehr (jährliche Belastung 350 Mio. Euro) sind die konkurrierenden Verkehrsträger Flugzeug und Binnenschiff von der Mineral- und Ökosteuern befreit.

### **Beispiel 2: Nachteile durch Einbeziehung des Schienenverkehrs in den Emissionshandel**

Der elektrisch betriebene Schienenverkehr ist als einziges Verkehrsmittel vollständig in den Emissionshandel einbezogen. Dem Schienenverkehr entstehen dadurch Kostennachteile in Höhe von ca. 100 Mio. Euro pro Jahr, die sich über die Fahrpreise natürlich auf die Kunden auswirken. Rechtliche Verschärfungen werden ab 2013 sogar noch zu deutlich höheren Belastungen führen. Hierdurch drohen Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsträger, was zu einer Erhöhung der Emissionen im Verkehrsbereich führen wird.

### **Beispiel 3: Nachteile für die Bahn beim Ausbau der Infrastruktur**

Fahrzeiten der InterCity-/EuroCity-Züge, z. B. 2:16 Stunden zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf, sind unattraktiv und erreichen damit nicht einmal Vorkriegsniveau; sie sind leider das Ergebnis einer Infrastruktur, deren Zustand zurzeit lediglich in Teilabschnitten die von der Trassierung her mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und mehr zulässt. Die Fernbusse ermöglichen dagegen in dieser Relation dank neu- bzw. ausgebauter Autobahnstrecken mittlerweile ähnliche Fahrzeiten wie die Intercity-/Eurocity-Züge - allerdings mit deutlich günstigeren Fahrpreisen!

Bereits seit vielen Jahren wird beispielsweise auch die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg/Regensburg--Marktredwitz--Cheb (Eger)--Hof--Reichenbach (Vogtland) diskutiert. Die Realisierung lässt dagegen auf sich warten - von dem Abschnitt Hof--Reichenbach einmal abgesehen (die Finanzierung erfolgt hierbei aus Geldern der Konjunkturprogramme).

### **Beispiel 4: Aufgaben des Bundes entsprechend Artikel 87e Grundgesetz**

Der Bund ist gemäß Artikel 87e Grundgesetz verpflichtet, zum Wohl der Allgemeinheit auch den Fernverkehr auf der Schiene mit zu gestalten. Gerade das Angebot an überregionalen Direktverbindungen lässt jedoch nach Einstellung des InterRegio-Angebots die Fahrwünsche vieler Reisender unberücksichtigt. Ganze Regionen wurden seinerzeit mit Duldung des Bundes vom Fernverkehr abgehängt! Die Verbindung Berlin--Hof--Regensburg--München sei an dieser Stelle nur stellvertretend genannt.

*Ein Konzept eines erweiterten Fernverkehrsnetzes mit umsteigefreien*

*Direktverbindungen sowohl zur Verbesserung des Binnenverkehrs als auch des internationalen Bahnangebotes wurde in den vergangenen Monaten seitens des Deutschen Bahnkunden-Verbands erarbeitet und zeigt erhebliches Verbesserungspotenzial (siehe Artikel Seite 12). Als Betreiber für die vorgeschlagenen Linien kommen dabei grundsätzlich alle interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) infrage - nicht ausschließlich die Deutsche Bahn.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000501>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten