

■ Aktuell

Unfairer Wettbewerb: Fernbus kontra Schiene

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 10-11 (Artikel-Nr. 10001129)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Reichenbach (Vogtl)–Berlin und Nürnberg–Prag. In gleich zwei Fällen werden derzeit die Auswirkungen bestehender Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene im Vergleich zum Fernbus deutlich, wobei dies angesichts der geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wohl erst der Anfang ist.

Vogtland-Express durch Busse ersetzt

Seit dem 1. Oktober 2012 verkehrt der Vogtland- Express zwischen Reichenbach (Vogtl) ob Bf. und Berlin nunmehr als täglicher reiner Busbetrieb; das Angebot auf der Schiene wurde komplett ersetzt.

Bislang bestand ein Misch-Konzept Bahn/Bus: Die Verbindung auf der Schiene gab es freitags bis montags, die Fernbusverbindung dienstags bis donnerstags; hiervon abweichende Regelungen betrafen die sächsischen Sommer- und Herbstferien.

Die Halte der Linienbusverbindung beschränken sich (wie bisher auch) auf Reichenbach (Vogtl) ob Bf., Zwickau Hbf, Chemnitz Hbf, Berlin-Schönefeld Flughafen, Berlin Zoologischer Garten und Berlin Zentraler Omnibusbahnhof. Einer möglichst kurzen Gesamt-Fahrzeit - entsprechend der Schienenverbindung - wurden die bisherigen Zughalte in Glauchau, Hohenstein- Ernstthal, Mittweida, Waldheim, Döbeln Hbf, Riesa, Berlin Alexanderplatz, Berlin Friedrichstraße und Berlin Hbf geopfert. Insofern verschlechtert sich das Angebot in diesen Fällen.

In Reichenbach besteht Anschluss zur Vogtlandbahn von bzw. nach Plauen und Adorf.

Begründet wurde die Einstellung der Bahnverbindung mit erheblichen Kostensteigerungen bei den Energie- und Infrastrukturkosten; die Fahrgeldeinnahmen reichten in dieser Relation für einen eigenwirtschaftlichen Bahnbetrieb nicht mehr aus. Der Busbetrieb wird dagegen mit deutlich geringeren Kosten belastet und bietet daher für die Vogtlandbahn GmbH die letztlich günstigere wirtschaftliche Perspektive.

Direktzüge Nürnberg--Prag werden eingestellt

Die geplante Einstellung der beiden umsteigefreien ALEX-Bahnverbindungen zwischen Nürnberg und Prag zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 haben ihre Ursache im Wesentlichen in der Konkurrenz der parallelen Expressbus-Verbindung der Deutschen Bahn. Im Grundsatz werden die Verbindungen zwar weiterhin bestehen, jedoch ab genanntem Zeitpunkt ausschließlich mit Umstieg in Schwandorf. Hier besteht ab 9. Dezember 2012 Anschluss an die zwischen München und Prag über Regensburg und Furth im Wald verkehrenden ALEX-Verbindungen. Ergänzend bestellt die Bayrische Eisenbahngesellschaft (BEG) weitere Nahverkehrsverbindungen auf der Strecke Schwandorf--Amberg--Nürnberg.

Immerhin: Entsprechend der vergleichsweise starken Nachfrage verkehren ab dem



Vogtland-Express in Berlin Zoologischer Garten. Seit 1. Oktober 2012 gibt es dieses Bahnangebot nicht mehr, stattdessen fährt ein Fernbus. (Foto: Christian Schultz)

Fahrplanwechsel vier statt bislang zwei durchgehende Zugpaare zwischen München und Prag. Die ohnehin schon unbefriedigende Fahrzeit erhöht sich dagegen durch den Umsteigezwang zwischen Nürnberg und Prag um ca. 10 Minuten. Letztlich wird das Angebot auf der Schiene in dieser Relation also nochmals schlechter. So benötigen die Züge zwischen Nürnberg und Prag derzeit bereits eine Fahrzeit von rund 5 Stunden, die Punkt-Punkt-Verbindung mit dem Express-Bus beträgt dagegen nur gut 3,5 Stunden!

Wettbewerbsverzerrungen durch fehlende Busmaut

Die Schiene ist in der Relation Nürnberg-- Prag gleich doppelt benachteiligt: Für jeden Zug sind Trassen- und Stationsgebühren fällig. Eine Busmaut gibt es dagegen nicht, entsprechende politische Pläne dafür schon gar nicht. Auf diese Weise können natürlich günstigere Tarife angeboten werden - zu Lasten des Schienenpersonenverkehrs.

Des Weiteren fehlt nicht nur in der Relation Nürnberg--Prag eine Infrastruktur, die der Schiene eine faire Chance im Wettbewerb ermöglicht. Aufgrund der heute leider nur möglichen niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit ist die Schiene dem Fernbus, welchem eine inzwischen gut ausgebaute Autobahn zur Verfügung steht, deutlich unterlegen. Der Ausbau bzw. die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Nürnberg, Marktredwitz und der deutsch-/tschechischen Grenze wurde durch den Bund bislang immer wieder vertagt (siehe hierzu auch den Artikel auf Seite 20 in diesem Heft). Entsprechend dem Investitionsrahmenplan 2011 - 2015 kann mit diesem Projekt erst nach 2015 begonnen werden.

Die Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, FDP, SPD und Bündnis 90/Die Grünen haben sich nach langen Verhandlungen auf einen Kompromiss für die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geeinigt, womit nun u. a. der Markt für Fernlinienbusse liberalisiert werden soll. Auch die Ländervertreter unterstrichen die Absicht, den gefundenen Kompromiss im Bundesrat zügig umzusetzen.

Novelle des Personenbeförderungsgesetzes gefährdet Fernverkehr auf der Schiene

Grundsätzlich ist konkurrierenden Verkehrsangeboten im Fernverkehr sicherlich nichts entgegenzuhalten, so auch nicht der Zulassung von Fernbusverkehren. Zwingend notwendig ist dabei aber die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen. Diese betreffen neben der Einführung einer Busmaut und dem zügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur auch gleiche Sicherheitsstandards, gleiche Fahrgastinformation und gleiche Fahrgastrechte. So hat der Bahnkunde beispielsweise bei einer eingetretenen Verspätung von 1 Stunde am Zielort das Recht auf eine Fahrpreiserstattung von 25 Prozent, bei einer Verspätung von 2 Stunden sogar von 50 Prozent.

Es ist unverständlich, dass diese Themen bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes völlig ausgeklammert wurden. Wenn es hier keine politischen Korrekturen gibt, wird die geplante Zulassung von Fernbusverkehren - auch in direkter Konkurrenz zu Angeboten des Schienenverkehrs - künftig die wirtschaftliche Betriebsführung etlicher weiterer Fernverbindungen auf der Schiene

gefährden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001129>.

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