

■ Fernverkehr

Fernbusse: Nur im fairen Wettbewerb!

aus SIGNAL 03/2014 (Juni/Juli 2014), Seite 30 (Artikel-Nr: 10003429)
Deutscher Bahnkunden-Verband

IGEB Fernverkehr

Seit 1. Januar 2013 ist mit dem geänderten Personenbeförderungsgesetz der Fernbus-Linienvverkehr in Deutschland liberalisiert. Seitdem wurden sehr viele Fernbuslinien genehmigt. Am 31. Dezember 2012 gab es erst 86 innerdeutsche Fernbuslinien, zum 31. Dezember 2013 waren es bereits 221. Für weitere 17 Linien lagen den Behörden zu diesem Zeitpunkt Genehmigungsanträge vor

Was 2013 schon von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und kürzlich nun auch von seinem Nachfolger Alexander Dobrindt als verkehrspolitischer Erfolg bzw. als neue Dimension der Mobilität gefeiert wurde, basiert allerdings auf einer staatlich legitimierten Wettbewerbsverzerrung. Autobahnen, Bundesstraßen und Bundeseisenbahnstrecken sind gleichermaßen Bundesverkehrswege. Unverständlich sind deshalb die Unterschiede bei der Behandlung: Für Angebote auf der Schiene müssen für die Nutzung der Infrastruktur Trassengebühren entrichtet werden. Der Verkehrsträger Fernbus kann die Bundesverkehrswege dagegen kostenlos nutzen und seine Leistungen deshalb im Vergleich zum Eisenbahn-Fernverkehr zu Dumpingpreisen anbieten.

So ist es nicht verwunderlich, dass einer Studie des IGES-Instituts zufolge rund 44 Prozent der neuen Fernbuskunden ehemalige Bahnkunden waren. Von diesen sind 30 Prozent ehemalige Nutzer der DB-Fernverkehrsangebote ICE, IC und EC oder von Fernzügen der wenigen Wettbewerber und 14 Prozent ehemalige Kunden des Regionalverkehrs auf der Schiene.

Im Gegensatz zum umfangreichen Lob von Politik und Medien für die »Erfolgsgeschichte« der neuen Fernbus-Mobilität hat der bayerische Innenminister Joachim Herrmann die Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Schienenverkehrs nunmehr öffentlich thematisiert und die Ausweitung der Lkw-Maut auch auf Fernbusse gefordert. Der Deutsche Bahnkunden-Verband und der Berliner Fahrgastverband IGEB haben die entsprechende Forderung positiv zur Kenntnis genommen. Damit wird endlich eine Forderung aufgegriffen, die DBV und IGEB bereits zu Beginn der Liberalisierung erhoben haben (siehe u. a. [Signal 5/2012](#)).

Eine Maut für Fernbusse hat in jüngster Zeit auch vor dem Hintergrund von Dobrindts Plänen zur Ausweitung der Maut für Lkw und zur Einführung für Pkw an Aktualität gewonnen. Folgendes ist geplant:

- Ab 1. Juli 2015 soll die Lkw-Maut auf zusätzliche 1000 km Bundesstraßen ausgedehnt werden - bislang gilt die Lkw-Maut bereits auf einer Länge von 1100 km Bundesstraßen.
- Ab 1. Oktober 2015 soll die Lkw-Maut dann auch auf Lkw ab 7,5 t ausgeweitet werden.
- Ab 1. Juli 2018 soll die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden.
- Außerdem soll am 1. Januar 2016 eine Pkw-Maut eingeführt werden.



Fernbusverkehr auf der AVUS. Die Eisenbahn muss Trassennutzungsentgelte zahlen, die Busse zahlen für die Autobahnnutzung aber keine Maut. Ist das fairer Wettbewerb? (Foto: Florian Müller)

Unter diesen Rahmenbedingungen ist eine Mautbefreiung für Fernbusse endgültig nicht mehr zu rechtfertigen!

Grundsätzlich ist konkurrierenden Verkehrsangeboten im Fernverkehr sicherlich nichts entgegenzuhalten, so auch nicht dem Fernbusverkehr. Nicht akzeptabel sind dabei aber die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen. Seitens des Bundes muss deshalb umgehend für eine Gleichbehandlung des gewerblichen Fernverkehrs durch Einführung der Fernbusmaut gesorgt werden.

Politischer Handlungsbedarf besteht außerdem bei den Fahrgastrechten (siehe [SIGNAL 2/2014](#)). Um auch hier faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen, müssen die derzeit für den Schienenverkehr geltenden Entschädigungsregelungen auch auf Fernbus-Linienverkehre übertragen werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003429>.

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