

Was hat Wasserburg am Inn mit Fernbussen zu tun?

Die Bundesregierung hat beschlossen, die Zulassung von Fernbuslinien als Konkurrenz zur Bahn deutlich zu vereinfachen. Begründet wird die Entscheidung mit einer Stärkung des Wettbewerbs im Öffentlichen Fernverkehr.

Verkehrsunternehmen nutzen mit Schiene und Straße Betriebsmittel, die sich meist nicht in ihrem Eigentum befinden, und auf die der Zugriff unterschiedlich geregelt ist. Schon daraus ergibt sich, dass jeder Schritt einer Deregulierung im Verkehrsbereich genau abgewogen werden muss. Der Luftverkehr als weiterer Anbieter im Fernverkehr unterliegt wiederum Regeln, die stark durch die Internationalisierung des Luftverkehrsmarktes beeinflusst sind. Die Nutzung von Ressourcen, die nicht frei verfügbar sind, führt dazu, dass man sich auf eine Selbstregulierung des Marktes nicht verlassen kann.

Im Vergleich Schiene / Straße kommt hinzu, dass der Bahnverkehr aufgrund höherer Sicherheitsanforderungen nach deutlich strikteren Regeln durchgeführt wird. Dies führt neben dem erreichten Ziel einer im Vergleich zur Straße extrem geringen Unfallzahl auch zu einer weiteren Verknappung der Ressource Schienenweg. Ein Bus kann sich auf den Autobahnen relativ frei bewegen, und ist im Wesentlichen nur eingeschränkt, wenn durch mangelnde Kapazität oder Unfälle Staus entstehen. Der Zugbetreiber muss, bevor er sich überhaupt auf den Weg machen kann, zunächst einmal Trassen beantragen und sich dann Fahrpläne halten, die er vorher mit den Betreibern der Infrastruktur – meist DB Netz AG – abzustimmen hat. Mangelnde Kapazität und jede Art von Störung führt auch auf der Schiene sehr schnell zu weiteren Einschränkungen.

Die Möglichkeiten und Beschränkungen des Bahnfernverkehrs sind also nur sehr begrenzt mit denen des Busfernverkehrs zu vergleichen. Daher kann man auch nicht davon ausgehen, dass eine Deregulierung automatisch zu einem fairen Wettbewerb führt, von dem die Kunden Vorteile haben. Dieser Gedanke diente bisher als Begründung für die Beschränkung der Busverkehre durch ein Konkurrenzverbot zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Eine begrenzte Deregulierung im Fernbusbereich kann angesichts der Veränderungen im Bahnmarkt der letzten Jahrzehnte – wozu auch die nicht erfüllte Hoffnung auf einen echten Wettbewerb im SPFV zählt – sinnvoll sein. Eine vernünftige Lösung setzt allerdings voraus, dass die Marktparameter, die durch den Gesetzgeber beeinflussbar sind, zwischen beiden Verkehrsformen angeglichen werden. Eine Liberalisierung, die dies nicht tut, stärkt nicht den Wettbewerb, sondern ist stattdessen wettbewerbsverzerrend. In erster Linie sind eine Maut für Fernbusse sowie Fahrgastrechte, die den Regelungen im Bahnverkehr entsprechen, als Mindestanforderungen für eine faire Gleichbehandlung zu nennen.

Die Tatsache, dass die Bundesregierung eine entsprechende Gleichstellung von Bus und Bahn erst gar nicht versucht, hat verschiedene Gründe. Neben dem ideologischen Einfluss des Liberalismus und der Hoffnung, Chancen für sogenannte mittelständische Betriebe zu schaffen, ist hier sicher auch eine entsprechende Lobbyarbeit zu nennen. Von der Deutschen

Bahn AG, die neben ihrem Bahnbereich auch Deutschlands größter Busbetreiber ist, kann man bei diesem Thema nicht erwarten, dass sie eindeutig für das System Schiene Position bezieht. Die Entscheidung der DB AG den Fernbussektor zunächst nicht zu forcieren, kam recht spät und wird sicherlich abhängig vom Marktgeschehen bei Bedarf überprüft werden.

Natürlich wird die Zahl der Fahrgäste, die vom ICE auf Fernbusse umsteigen ebenso begrenzt sein, wie die Zahl der Leute, die wegen dem Fernbus ihr Auto stehen lassen. Aber in den weniger gut ausgelasteten Bereichen des Fernzugnetzes wird das gefördert, was seit Einstellung der Interregio-Züge immer wieder passiert: Fernzüge werden durch bestellten "Nahverkehr" ersetzt. Das bedeutet nicht, dass die Fernbuskonkurrenz direkt vor Ort sein muss – die finanziellen Ausgleichsmöglichkeiten innerhalb des DB-Konzerns verleiten dazu, Einbußen auf stärker frequentierten Linien auf die aus Konzernsicht weniger wichtigen Strecken abzuwälzen. Letztlich wird also der Steuerzahler für die durch eine falsch durchgeführte Fernbusliberalisierung entstehenden Schäden am System Bahn zur Kasse gebeten.

Wenn nun die Länder Fernzug-Ersatzverkehre finanzieren, fehlt das Geld im eigentlichen Nahverkehr. Dies führt zu den bekannten, teilweise unzumutbaren Zuständen im Ballungsraumverkehr, und in der Fläche drohen Ausdünnungen und sogar Abbestellungen. Darum ist die Fernbusfreigabe eben auch ein Thema auf regionaler Ebene.

In Wasserburg am Inn sammelt man gerade wieder negative Erfahrung mit dem Bemühen, die 1987 technisch stillgelegte Strecke hinab in die Altstadt für den Bahnverkehr zu reaktivieren. Wasserburg liegt in Bayern, das als großes Flächenland besonders davon betroffen ist, wegfallende Fernverkehrslinien durch Bestellung von Ersatzverkehren auszugleichen. Da man nicht weiß, wie sich diese Tendenz – auch unter den durch die Fernbusse veränderten Marktbedingungen – weiter entwickelt, wird man mit dem Budget für Nahverkehrsbestellungen entsprechend vorsichtig sein. Man darf sich daher auch nicht wundern, dass in Bayern im Vergleich zu anderen Ländern so gut wie keine Streckenreaktivierungen durchgeführt wurden.

Die Ilztalbahn, Endorf – Obing oder Schierling – Langquaid sind Beispiele, wo privates und ehrenamtliches Engagement für den Freistaat in Form von Wochenend- und Ausflugsverkehren in die Bresche springt. Die fränkische Höllentalbahn und die Wasserburger Altstadtstrecke zeigen, wie schwierig und langwierig es sein kann, wieder zu Bahnverkehr zu kommen. Die Wahrscheinlichkeit, dass es diesbezüglich auf Seiten des Bestellers zu einer Meinungsänderung kommt, ist durch die beschlossene Art der Freigabe des Fernbusverkehrs noch etwas geringer geworden.

Edmund Lauterbach
PRO BAHN Oberbayern

Das Weblog **Zukunft Mobilität** – www.zukunft-mobilitaet.net – in dem dieser Text als Gastbeitrag erschien, wurde im Juni 2012 mit dem Grimme Online Award ausgezeichnet und erhielt im Oktober 2012 einen Preis für Technikjournalismus der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften.