

VCD Position

# Fernbus- verkehr

# VCD Position

## Fernbusverkehr

### Einschätzung der Situation

Innerhalb von zwei Jahren hat sich der Fernbusverkehr in Bayern etabliert. Zahlreiche Verbindungen sind entstanden, die in Konkurrenz zum Bahnangebot im Fern- wie Nahverkehr liegen. Der Fernbusverkehr rekrutiert seine Fahrgäste mit einem Qualitätsstandard, der zahlreiche objektive Vorteile für die Fahrgäste bietet:

- meist günstiger Fahrpreis
- umsteigefreie Verbindungen
- einfache Tarife

Hinzu kommen ungleiche Rahmenbedingungen, die dem Fernbusverkehr einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Schienenverkehr einräumen:

- Busverkehr kommt mit vergleichsweise wenig Personal aus, weil er weitgehend autark zu organisieren ist und er einfach das Straßennetz mitbenutzt.
- Das Personal ist über Subunternehmen jederzeit leicht zu gewinnen. Die Bezahlung unterliegt meist keinen Tarifvertragsstandards. In der Fernbus-Branche werden Arbeitszeit-Bestimmungen offenbar nicht sehr genau genommen. Die Sozialstandards für das Personal liegen niedrig.
- Die Linien sind schnell an den Bedarf anzupassen. Es gibt keine dauerhafte Betriebspflicht oder Bedienstandards. Es ist möglich, ausschließlich lukrative Verbindungen anzubieten („Rosinenpickerei“)
- Bei der Nutzung der Infrastruktur entstehen keine nennenswerten Kosten.
- Busreisende haben deutlich weniger Rechte als Bahnreisende. Bei Verspätungen bekommen sie nur selten eine Entschädigung oder Hilfsleistungen. Ei-

ne verspätete Ankunft gilt beim Bus zudem nicht als Verspätung. Reisen unter 250 km oder unter 3 Stunden Fahrzeit werden dabei überhaupt nicht berücksichtigt. Für die Busunternehmen ist das natürlich ein geldwerter Vorteil gegenüber der Bahn.

### Aktuelle Probleme

Mit den der Fernbuskonkurrenz verliert die Bahn Fahrgäste (etwa 5 Prozent Einnahmeverlust bundesweit im Fernverkehr). Die meisten Fahrgäste im Fernbus nutzten Umfragen zufolge zuvor die Bahn. Ökologisch gesehen könnte der Fernbusverkehr sinnvoll sein, wenn er mehrheitlich Potenziale aus dem motorisierten Individualverkehr rekrutiert. Dies ist aber den Erhebungen zu Folge nicht der Fall. Weil ein Bus durchschnittlich nur zwei bis drei Pkw zu ersetzen vermag, wurden weder eine Einsparung an Energie, noch eine Vermeidung von CO<sub>2</sub> durch den Fernbusverkehr erzielt - im Gegenteil. Während die Bahn – zumindest auf elektrifizierten Strecken – CO<sub>2</sub>-neutral fahren kann und dies zunehmend tut, bleibt die Emission von Fernbussen weitgehend unverändert. Langfristig wird das Missverhältnis damit noch größer.

### Lösungsansätze

Um die aktuellen Probleme zu lösen, sieht der VCD Landesverband Bayern zwei Zielrichtungen:

#### 1. Politische Rahmenbedingungen

- Für einen fairen Wettbewerb müssen die beanspruchte Infrastruktur für Straßen und Halte auch den Busunternehmen in Rechnung gestellt werden. Dazu ist eine Straßenmaut für Fernbusse nötig, gegebenenfalls auch eine Stau-Abgabe, wenn durch Fernbusse bestimmte innerstädtische Straßen stark belastet sind. Eine angemessene Beteiligung der Busunternehmen an der benutzten Infrastruktur Omnibus-Bahnhöfe

sollte erreicht werden.

- Zu einem gleichberechtigten Wettbewerb gehört Angleichung der Fahrgastrechte im Busverkehr mindestens an die Standards im Bahnverkehr.
- Die Politik muss die Rahmenbedingungen der Bahn verbessern und CO<sub>2</sub>-vermeidende Verkehre sowie Verkehre, die mit nachhaltig gewonnener Energie betrieben werden, fördern.
- Dazu ist eine Trassenpreisreform notwendig. Eine hohe Trassenauslastung darf nicht automatisch zu höheren Trassenpreisen führen. Je länger die Fahrwege, desto geringer sollte der kilometerbezogene Trassenpreis sein.
- Züge, welche aufgrund der Achslast und/oder geringer Höchstgeschwindigkeit auch eine geringere Beanspruchung der Trassen bewirken, sollten niedrigere Trassenpreise zahlen.
- Die Bundesländer als Besteller des Nahverkehrs auf der Schiene sollten ihn stärker fördern. Primär sind dazu die Fördergelder für den Betrieb aufzustocken.

## 2. Deutsche Bahn

- Die Bahn muss umfassende Zukunftskonzepte erarbeiten und für die Kunden spürbare Verbesserungen einführen.
- Das Tarifsystem der Bahn ist zu überarbeiten und einfacher zu gestalten.
- Um den Systemvorteil der Bahn wirksam auszunutzen, sind die Züge stärker untereinander und mit dem anschließenden lokalen Nahverkehr zu vertakten. Ein integraler Taktfahrplan für ganz Deutschland ist anzustreben.
- Das Angebot sollte insbesondere durch Einführung neuer umsteigefreier Taktverbindungen erweitert werden.
- Komfortable, flexible und effiziente Neufahrzeuge sind rasch einzuführen.

Diese Maßnahmen sollten innerhalb weniger Jahre umgesetzt werden.

*Herausgeber*

**VCD** Landesverband Bayern e.V.  
Hessestraße 4, 90443 Nürnberg  
Telefon 0911/471743  
landesbuero@vcd-bayern.de  
<http://vcd-bayern.de/>