

presse

Generelle Freigabe von Busfernlinienverkehren schadet massiv dem Schienenverkehr

Die SPD-Bundestagsfraktion führte eine Verbändeanhörung zum Busfernverkehr zur von der Regierungskoalition angekündigten Freigabe des Busfernlinienverkehrs durch. Dazu erklären der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer und der zuständige Berichterstatter Martin Burkert:

Eine vollständige Linienöffnung für Fernbusse würde dem Schienenverkehr in Deutschland massiv schaden. Bahnreisende würden abwandern gelockt mit Billigangeboten. Das verlagert die Verkehre auf die Straße, erhöht den CO₂-Ausstoß und schwächt den Verkehrsträger Schiene. Unser Ziel ist es, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und nicht umgekehrt, erklären Uwe Beckmeyer und Martin Burkert.

Eine vollständige Linienöffnung für Fernbusse würde dem Schienenverkehr in Deutschland massiv schaden. Bahnreisende würden abwandern gelockt mit Billigangeboten. Das verlagert die Verkehre auf die Straße, erhöht den CO₂-Ausstoß und schwächt den Verkehrsträger Schiene. Unser Ziel ist es, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern und nicht umgekehrt.

Die Busunternehmen würden sich zuerst auf lukrative Strecke stürzen und weniger rentable Relationen den Bahnunternehmen überlassen. Anbieter von Schienenfernverkehren wie die DB AG würden schnell die Wirtschaftlichkeit der unter Konkurrenz geratenen Strecken in Frage stellen und sie nicht mehr befahren.

Im schlimmsten Fall wird sich die DB AG auf der Straße in Zukunft selbst Konkurrenz machen. Als Anbieter von Busfernverkehren bedient sie dann die Strecken zukünftig mit den eigenen Busverbindungen, als sie Wettbewerbern zu überlassen und streicht ihre eigenen Schienenfernverbindungen.

Sollte die Bundesregierung Busfernlinienverkehre zulassen, muss sie auch dem Grundsatz der Kostenwahrheit gerecht werden und konsequent die Fahrten der Busfernlinien mit einer entsprechenden Bundesautobahnmaut belegen. Ansonsten wäre der Wettbewerbsnachteil der Schienenverkehre gegenüber der Straße noch größer: Während Fernzüge hohe Preise für die Nutzung der Schienentrassen zahlen, würden Busse nicht mit Entgelten für die Nutzung der Straßeninfrastruktur belegt.

Oftmals werden im Busfernverkehr wenig passende Vergleiche mit der Verkehrssituation im Ausland herangezogen. Der ständige Verweis auf die Greyhound-Busse in den USA ist nicht zielführend. Dass die amerikanischen Fernbusse auch dazu beigetragen haben, dass der Personenschienenverkehr schwindet, wird oft verschwiegen. Ähnliches gilt für Mexiko. Dort haben Buslinien einem gut ausgebauten Schienennetz massiv geschadet. Es wäre schon absurd, ein bundesweites Schienennetz mit viel Steuergeld auszubauen und Instand zu halten, um es dann durch andere Verkehrsträger zu bedrohen. Ein sinnvolles Miteinander von Bus und Bahn kann daher nur mit der bisher geltenden Genehmigungspraxis erhalten bleiben.