

# Jetzt kommen die Fernbusse nach Deutschland

Auf weiten Strecken gibt es bisher kaum Linienbusse. Denn die Deutsche Bahn sollte das Geschäft alleine machen. Das könnte sich bald ändern.

VON KONRAD MRUSEK

Als die Aschewolke über Europa hing, entdeckten viele ein neues Verkehrsmittel: den Linienbus im Fernverkehr. Nicht nur Angela Merkel, auch manch anderer gestrandete Flugpassagier kam nur deshalb nach Hause, weil er mit dem Doppeldecker über die Autobahn rollte. Wer einen Sitzplatz ergatterte, war aber ein Glückspilz, denn Linienbusse auf Fernstrecken sind in Deutschland so selten wie Rehe auf der Straße. Im Gegensatz zu Amerika, wo der „Greyhound“ (Windhund) zum nationalen Beförderungsmittel wurde, kurvt der deutsche Bus entweder im Nahverkehr herum oder ist im Fernverkehr als Rentnerkutsche unterwegs.

Dieses Image soll sich ändern. Die Bundesregierung möchte den Bus 2011 auch auf die Langstrecke schicken. Nicht als Vorsorge für den Fall, dass wieder ein Vulkan Asche spuckt, die schwarz-gelbe Koalition will vielmehr einen juristischen Schlusspunkt setzen: Seit mehr als siebzig Jahren gibt es ein Gesetz, das die Bahn vor dem Bus schützt. Laut Personenbeförderungsgesetz kann ein Unternehmer zwar eine Busverbindung beantragen. Doch in 95 Prozent der Fälle, so berichten Verkehrs-Experten, würden die Begehren auf Druck der Bahn von der Behörde abgelehnt, und zwar mit dem Argument, das Schienenangebot reiche aus. „Als Eigentümer der Deutschen Bahn AG war der Bund bisher kaum an zusätzlichem Wettbewerb interessiert“, sagt Alexander Eisenkopf von der Zepelin Universität Friedrichshafen.

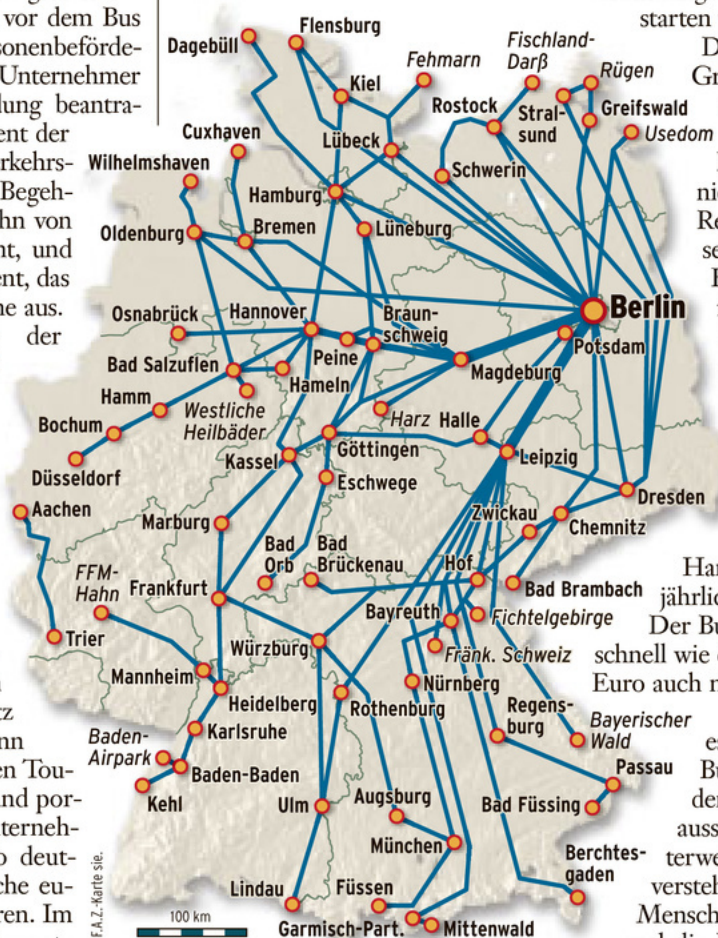
Nur im internationalen Verkehr konnte der Staat der Bahn keinen Heimatschutz bieten. Daher kann man mit der Deutschen Touring, die spanischen und portugiesischen Busunternehmen gehört, von 80 deutschen Städten in etliche europäische Länder fahren. Im Inland ist das Streckennetz



Greyhounds, die amerikanischen Fernbusse, sind das Vorbild.

Foto picture-alliance / dpa

## Fernbusse quer durch Deutschland



dagegen kümmerlich. Eisenkopf schätzt, dass nur ein Promille des gesamten deutschen Personenverkehrs mit dem Fernbus befördert werden. Es gibt lediglich hundert Verbindungen. Die meisten davon starten von Berlin aus.

Das hat historische Gründe und hängt mit der deutschen Teilung zusammen. West-Berlin sollte damals nicht von der DDR-Reichsbahn abhängig sein, daher durften die Berliner mit dem Bus fahren. Das gilt noch heute: Der „BerlinLinienBus“ fährt in alle Himmelsrichtungen, ob nach München, Frankfurt oder Düsseldorf. Die beste Verbindung ist die zwischen Berlin und Hamburg, die nutzen jährlich 330 000 Fahrgäste. Der Bus ist zwar nur halb so schnell wie die Bahn, dafür mit 26 Euro auch nur halb so teuer.

Ein Kuriosum gibt es auch beim Berliner Bus: Man darf zwar vor dem eigentlichen Zielort aussteigen, aber nicht unterwegs zusteigen. „Das versteht eigentlich kein Mensch, doch so ist nun einmal die Rechtslage“, sagt Jörg

Sipli, Sprecher des Busunternehmens Bex, das auch die Berlin-Linien bedient. Politisch geradezu pikant ist nun, dass Bex ausgerechnet der Bahn gehört, genauer: der DB Stadtverkehr. Ihre Busse kommen daher im ICE-Design daher und werben mit dem Service eines Expresszuges.

Der Staat schützt also die Bahn vor der Bus-Konkurrenz, und was macht die Bahn? Sie fährt zweigleisig und betreibt selbst den Linienbus-Verkehr in großem Stil. Die Deutsche Bahn kontrolliert mit ihren Gesellschaften Bex und AutoKraft den „BerlinLinienBus“, der nach Schätzungen von Eisenkopf etwa zwei Drittel des gesamten deutschen Busgeschäfts macht.

Auch die Politiker haben inzwischen erkannt, dass das eine groteske Situation ist. Daher soll nun liberalisiert und der Bahnschutz beseitigt werden. Doch die Bundesregierung weiß noch nicht, ob sie den Verkehr völlig freigeben oder lediglich eine dosierte Marktöffnung anstreben soll. Dann würde man lediglich den Vorrang für die Bahn streichen, aber auf den Strecken trotzdem nur einen staatlich kontrollierten Wettbewerb zulassen. Wenn das Angebot nach Einschätzung der Behörden ausreicht, würde es auf einer Strecke keine weiteren Busanbieter geben.

„Wir prüfen noch die Optionen und sind offen für alle guten Vor-

schläge“, sagt Andreas Scheuer, Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium. Seine vage Aussage ist verständlich, denn auch die Bus-Branche ist sich nicht einig, wie liberal sie denn sein möchte: Die mittelgroßen Bus-Unterneh-

### ANZEIGE

**Professionelle Vermögensverwaltung.**  
Von Experten ausgezeichnet.

LGT Bank Deutschland  
Frankfurt am Main, 069 907 46 333

www.lgt.de  
Berlin, Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München, Stuttgart



men fürchten, dass bei vollständiger Freigabe die großen Firmen (und dazu zählt auch die Bahn) den Markt abräumen und die kleinen mit Niedrigpreisen aus dem Markt drängen. „Wir wollen nur eine beschränkte Freigabe“, sagt Martin Kaßler vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen daher.

Die Großen dagegen, wie die Deutsche Touring oder der französische Verkehrskonzern Veolia, wol-

len die völlige Liberalisierung und planen bereits entsprechende Netze für das kommende Jahr.

Und die Deutsche Bahn? Die hält sich in der politischen Debatte auffällig zurück, möchte offenbar alles beim Alten lassen. Das kann man gut verstehen, die Bahn hat im Fernverkehr auf Schiene und Straße fast ein Doppelmonopol. Und mit dem Kauf des britischen Verkehrskonzerns Arriva, zu dem etliche Bus-Gesellschaften gehören, wird ihre Position zusätzlich gestärkt. Der Bahn kann es eigentlich gleichgültig sein, wofür sich Verkehrsminister Peter Ramsauer von der CSU entscheidet, sie ist für alles gewappnet.

Experten schätzen, dass bei Distanzen von bis zu 300 Kilometern der Fernbus einen Marktanteil von 5 Prozent erreichen könnte. Wo aber kommen die Mitfahrer her, aus dem Zug oder aus dem Auto? „Ich glaube nicht, dass die Bahn große Marktanteile verliert“, sagt Eisenkopf. Seiner Ansicht nach werden die meisten Busfahrer vom Auto umsteigen, es könnten Kunden von Mitfahrer-Zentralen sein, denen die Bahn zu teuer ist. Die Bahn müsste demnach wegen der Bus-Konkurrenz ihre Tarife kaum senken: Der Zug wäre die teurere Alternative für die Geschäftsleute, der Omnibus für die Jungen und die Rentner, die es billiger mögen und dafür etwas mehr Zeit haben.