

Fernbus: (K)ein Thema für den SPNV?

von Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2012 sollte den Wettbewerb zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Fernbus und Fernverkehr auf der Schiene ermöglichen. Der Nahverkehr auf der Schiene mit seiner Daseinsvorsorge sollte davon nicht betroffen werden – soweit die Theorie. Seit seiner Liberalisierung im Jahr 2013 fährt der Fernbus von einer Erfolgsmeldung zur nächsten. Im letzten Jahr lag sein Anteil an der gesamten Beförderungsleistung bereits bei 0,5 Prozent – Tendenz stark steigend. Mehr als ein Drittel der Fahrgäste hat vorher den Pkw genutzt, knapp ein Viertel den Fernverkehr auf der Schiene – aber auch zwölf Prozent den SPNV.

Erfolg der Fernbusse hat viele Gründe

Wie kann das sein? Die Erklärung ist relativ einfach: Erstens ist die Definition von Nahverkehr als Fahrt von maximal 50 Kilometern Länge oder einer Stunde Reisezeit längst nicht mehr zeitgemäß – spätestens seit sich die DB aus dem IR-Verkehr verabschiedet hatte und

Standpunkt



„Der Bund muss Konsequenzen ziehen, und wir als SPNV-Branche müssen uns sehr genau anschauen, was wir vom Fernbus lernen können. Und das ist einiges.“

die Aufgabenträger des SPNV diese Lücke mit langlaufenden Regionalexpresszügen füllen mussten. Zweitens bietet der Fernbus gerade für Wenigfahrer oft einen unschlagbar günstigen Preis. Drittens hat der Fernbus ein modernes, jugendliches und positives Image. Ein Beispiel: Der Fernbus bietet heute schon, was die Schiene erst in Planung hat – siehe WLAN.

Natürlich ist es nötig, den Schutz des SPNV zu verbessern, indem der Fernbus künftig nur

noch Relationen von mehr als 100 Kilometern bedienen darf. Die Einführung der Busmaut stellt ein weiteres kleines Puzzleteil im regulatorischen Rahmen dar, wird aber nicht den Durchbruch bringen – dazu sind die Kostenunterschiede je Personenkilometer derzeit viel zu groß. Im aktuellen Marktreport der BAG-SPNV haben wir dargestellt, dass die Entgelte, die der SPNV je Personenkilometer für die Nutzung von Trassen und Stationen bezahlen muss, bereits höher sind als die gesamten Kosten des Busverkehrs. Daher ist es erforderlich, dass – wie in vielen europäischen Nachbarländern – künftig anstelle der Vollkosten nur noch die Grenzkosten für die Nutzung von Trassen und Stationen von den Verkehrsunternehmen zu tragen sind.

Die Fernbusliberalisierung ist eine Herausforderung, die man nicht auf sich beruhen lassen kann. Der Bund muss Konsequenzen ziehen, und wir als SPNV-Branche müssen uns sehr genau anschauen, was wir vom Fernbus lernen können. Und das ist einiges. ■