



Aktueller Kommentar



Für mehr Effizienz im innerdeutschen Personenverkehr

21. Juni 2010

Der Marktanteil des Busfernlinienverkehrs in Deutschland ist marginal. Dies liegt an einer anachronistischen Regulierung, die Genehmigungen für Fernbusse beinahe unmöglich macht. Dabei stellt der Linienfernbus eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsträgern dar. Jetzt tut sich was, denn laut Koalitionsvertrag werden die Fahrgäste bald selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten.

Nicht viele Regulierungen werden so beharrlich unterstützt, dass sie auch nach über 70 Jahren noch gelten. Doch das Monopol im Personenfernverkehr existiert als Relikt der Überlandverkehrsordnung aus dem Jahre 1931. Es findet seine Befürworter nicht nur bei den Anbietern von Schienenverkehren, sondern auch bei jenen Unternehmen, die trotz der Regulierung im Personenbeförderungsgesetz ihr Geschäft aufnehmen konnten. Nach diesem Gesetz ist eine Genehmigung für Busfernlinienverkehr zu untersagen, wenn die Strecke bereits mit vorhandenen Verkehrsmitteln bzw. von anderen Unternehmen bedient wird und keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung zu erwarten ist.

Aber ist diese Regelung mit Blick auf den Busfernlinienverkehr wirklich noch zeitgemäß? Sind in der Regel günstigere Preise, Umweltfreundlichkeit und Flexibilität dieses Verkehrsträgers nicht überzeugend genug, um die staatliche Bevormundung der Fahrgäste über die Wahl ihres Verkehrsmittels zu kippen? Nun tut sich was, denn die aktuelle Bundesregierung nimmt sich dem Thema an und formuliert im Koalitionsvertrag klar und präzise: „Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.“

Derzeitige Situation

Momentan bedienen die wenigen zugelassenen Unternehmen im innerdeutschen Busfernlinienverkehr etwa 50 Verbindungen und haben einen Marktanteil von nur 0,1% am gesamten Personenverkehr in Deutschland. Das Linienfernbusnetz konzentriert sich hauptsächlich auf Fahrten von und nach Berlin, da Berlin aufgrund der deutschen Teilung einen Sonderstatus erhielt. Dagegen gibt es zwischen vielen Großstädten in Westdeutschland aufgrund der gesetzlichen Regelung keinerlei direkte Linienbusverbindungen.

Chancen des Linienfernbus

Die aktuelle Marktbeschränkung führt dazu, dass das Potenzial des Verkehrsträgers Linienfernbus nicht ausgeschöpft wird. Dabei gibt es verschiedene Gründe, die für die Nutzung des Busses im innerdeutschen Verkehr sprechen:

- Erstens erhöht die Deregulierung des Busfernlinienverkehrs die Wahlfreiheit der Kunden, denen neben Pkw, Bahn und Flugzeug für den innerdeutschen Verkehr mit dem Fernlinienbus ein weiteres Verkehrsmittel zur Verfügung steht. Ein Anstieg der Genehmigungen führt zudem zu einem dichteren Verbindungsnetz und einer verbesserten Mobilität der Nutzer des Personenfernverkehrs.
- Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Hirschhausen erwartet auf der Basis von Befragungen, dass jetzige Pkw-Fahrer zu den wichtigsten Neukunden der Linienfernbusse zählen dürften. Auch Erfahrungen aus dem Ausland zeigen in diese Richtung. Ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den Bus würde zur Entlastung der Straßeninfrastruktur führen, dadurch könnte die Zahl der Staus abnehmen. Betrachtet man durchschnittliche Auslastungswerte, ersetzt ein Bus 30 Pkw.
- Darüber hinaus wäre die Liberalisierung des Marktes für Busfernlinien ein Schritt in Richtung ressourcenschonende Mobilität. Denn der Bus überzeugt selbst bei einer Auslastung von nur 40% mit seiner Ökobilanz und liegt im Vergleich deutlich vor Bahn, Pkw und Flugzeug. Auch Untersuchungen des Bundesumweltamtes bestätigen den Bus als umweltfreundlichstes motorisiertes Verkehrsmittel.
- Mit dem günstigen Preis spricht ein weiteres Argument klar für den Bus. Die Normalpreise der bestehenden Fernbuslinien liegen bereits deutlich unter denen des Schienenverkehrs. Selbst die Sparpreise der Bahn

unterbietet der Linienfernbus mit Aktionspreisen. Mit der Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs wird die gestiegene Wettbewerbsintensität die Preise senken und dies wird zusätzliche Nachfrage induzieren.

- Dieser Effizienzgewinn gilt nicht nur durch den höheren Wettbewerb im Buslinienverkehr (intramodal), sondern gerade auch für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (intermodal). Auch die Monopolkommission plädiert in einem Sondergutachten für die Abschaffung des Schutzes der Eisenbahn und der wenigen privaten Busunternehmen. Durch die Öffnung des Marktes würden ineffiziente Marktstrukturen aufgehoben und Kundenwünsche besser bedient. Ein gesteigener Preisdruck auf die etablierten Anbieter konnte auch nach dem Markteintritt der so genannten Billigflieger im Luftverkehr beobachtet werden.

Kontroverse Meinungen

Gegner einer Marktöffnung sind der Meinung, es bestehe seitens der Kunden kein Interesse am Linienfernbus. Der Schienenverkehr habe sich etabliert und sei für die Reisenden deutlich attraktiver als der Bus. Wenn dies zuträfe und keine Nachfrage nach Alternativen bestehen würde, müsste der Markteintritt auch nicht beschränkt werden. Laut Verbandsangaben entscheiden sich jedoch trotz der fast doppelt so langen Fahrtzeit im Vergleich zur Schiene viele Fahrgäste immer häufiger für die günstigere Alternative Linienfernbus. Offensichtlich ist trotz bestehender Bahnverbindungen das Interesse am Linienfernbus vorhanden. Die größte Bedeutung hat derzeit die Strecke Berlin-Hamburg, die alleine zwölfmal täglich angeboten und jährlich von 370.000 Fahrgästen genutzt wird. Auch die Buslinien zwischen Berlin und ostdeutschen Städten erfreuen sich reger Nachfrage. Der Vergleich mit der täglichen Fahrgastanzahl von 340.000 im Fernverkehr der Deutschen Bahn zeigt das (noch) geringe Volumen des Fernbusverkehrs. Das Interesse am Bus als alternatives Fernverkehrsmittel wird Umfragen zufolge nach Öffnung des Marktes stark ansteigen. Die Experten der TU Dresden schätzen, dass der Linienfernbus einen Marktanteil von bis zu 5 % des Personenverkehrs auf Strecken von 300 km erreichen kann.

Als weiteres Argument für die Monopolstellung der Bahn wird die Daseinsvorsorge genannt. Die Sicherstellung von Verbindungen in periphere Regionen stellt jedoch keine Begründung für den Schutz des Schienenverkehrs dar. Laut Verkehrswissenschaftler Maertens können Busse, falls nötig durch öffentliche Ausschreibungen, defizitäre Strecken günstiger bedienen.

Würde eine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs das Ende des Schienenverkehrs bedeuten? Wohl kaum! Die zahlungskräftigen Geschäftskunden werden eher selten auf den Bus umsteigen. Sie legen vor allem Wert auf die Schnelligkeit der Verbindung, bei der die Schiene auch nach einer Deregulierung des Linienfernbusverkehrs zumeist die Nase vorn haben wird. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass sich der Verdrängungswettbewerb weniger gegen den Schienenverkehr richtet als gegen den motorisierten Individualverkehr. Die Fernbusse sind vor allem für preissensible junge Menschen, Erwerbslose und Senioren interessant, für die die Dauer der Reisezeit zweitrangig ist.

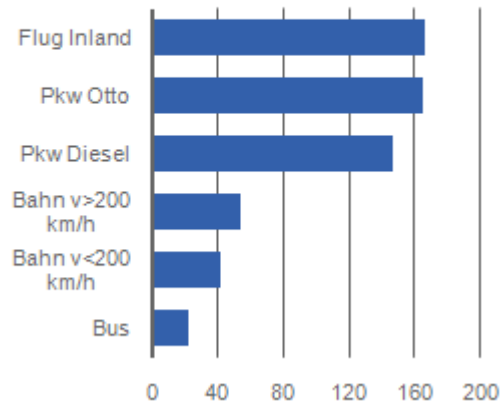
Fazit

Der Linienfernbus hat großes Potenzial in Deutschland, die Personenbeförderung effizienter zu gestalten. Dafür sprechen das steigende Umweltbewusstsein der Fahrgäste, steigende Kraftstoffpreise, das nach wie vor hohe Bedürfnis nach Mobilität und vor allem die günstigen Ticketpreise in diesem Segment. Die derzeitige Regulierung ist ein ordnungspolitischer Anachronismus, denn Preissenkungen und Effizienzsteigerungen des Schienen- und Busfernlinienverkehrs sind aus ökonomischer Perspektive wünschenswert. Eine Reduzierung des Genehmigungsprozesses auf die Klärung sicherheitstechnischer Aspekte der Fernbuslinien ist also zu begrüßen!



Kohlendioxid ausstoß ist beim Bus am geringsten...

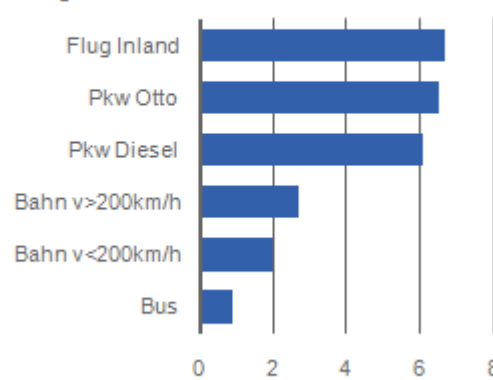
g CO₂-Äquiv. pro Personen-km, durchschn. Auslastung



Quelle: IFEU 2009

...genauso wie der Primärenergieverbrauch

l Dieseläquiv. pro 100 Personen-km, durchschn. Auslastung



Quelle: IFEU 2009

Die Aktuellen Kommentare im Audio-Format finden Sie [hier...](#)

Lisa Fey (+49) 69 910-31891
Eric Heymann (+49) 69 910-31730

[...mehr zum Research-Bereich Branchen](#)

[Aktuelle Kommentare - Archiv](#)

© Copyright 2010. Deutsche Bank AG, DB Research, D-60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht verfügt. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die in Bezug auf Anlagegeschäfte im Vereinigten Königreich der Aufsicht der Financial Services Authority unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.