

Version 3.2. vom 08.04.2007

Nach dem Jahr des Kupfers: Für die Erlaubnis des Inlands-Fernbus-Linien-Verkehrs durch Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Von Diana Siebert, Köln

Zusammenfassung:

Busse sind behindertenfeindlich, langsam und unbequem. Dies macht sie auch in ökologisch orientierten Kreisen unbeliebt. Fernbusverkehr ist in Deutschland grundsätzlich verboten. Sollte es uns aber ernst sein mit der Bekämpfung des Klimawandels, dann sollten wir uns für ein Ende des Verbots einsetzen. Denn der Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoß je gefahrenen Kilometer der Passagiere ist geringer als bei der Bahn, die sich nach Kupferklau und „Kyrill“ mehr denn je als störanfällige Großtechnologie erweist. Und: eine privatisierte Bahn wird keinen staatlichen Konkurrenzschutz genießen dürfen.

2006: Das Jahr des Kupfers – 2007 „Kyrill“ legt Bahn 3 Tage lahm
Der Kupferklau geht um, weil die Preise für Kupfer im letzten Jahr erheblich gestiegen sind. Unter Hausbesetzern in Köln war letztes Jahr miese Stimmung, weil welche durch Kupferklau das Heizungssystem lahm legten¹. Besonders spektakulär ist der Kupferklau jedoch beim schienengebundenen Verkehr. In der TAZ² war bisher von einem „zweistelligen Millionenbetrag des Schadens für die Bahn die Rede. Doch dieser Schaden ist sehr schwer bezifferbar, weil es schwer ist, die hohen Opportunitätskosten einzurechnen. Auch im Rheinland wurden den Kölner Verkehrsbetrieben immer wieder Kupferdrähte geklaut³.

Sicherlich liegt zunächst der Gedanke nah, den Kupferschwund zu bekämpfen

¹ Quelle: mündliche Auskunft eines Besetzers im „Barmer Block“ am 1. Mai 2006 auf dem Kölner Heumarkt.

² taz 28.10.2006: „Wegen der horrenden Kupferpreise verschwinden mittlerweile fast täglich Signalkabel bei der Bahn. Die Täter gehen dabei ein hohes Risiko ein, weil die Kabel unter Strom stehen. Doch die Gewinnaussicht scheint die Angst zu minimieren. Entfernen sie die Ummantelung der Kabel, stoßen sie auf einen Kern aus Kupfer von höchster Reinheit. "Die Leute sitzen abends vor dem Fernseher und ziehen mit dem Messer die Ummantelung ab", sagt Hasenfuß. Ende August traf es auch die taz in Hamburg: In zwei aufeinanderfolgenden Nächten stahlen Diebe unter Lebensgefahr hundert Meter armdicke Kupferkabel der benachbarten Bahn. Die Folge für die taz: zweimal kompletter Stromausfall und zwei Notausgaben der taz-Nord. Für die Bahn und ihre Kunden bedeuten die Kabeldiebstähle Weichen- und Signalausfälle, stundenlange Zugverspätungen und teure Wartungsarbeiten. Der jährliche Schaden beläuft sich nach Angaben einer Bahnsprecherin auf einen zweistelligen Millionenbetrag.“ <http://www.taz.de/pt/2006/10/28.1/magText.tname.a0036.re.do.idx.0>

³ <http://www.ksta.de/html/artikel/1155891985210.shtml>
<http://www.ksta.de/html/artikel/1154323522363.shtml>
bis nun am 30. Dezember in Express und Kölner Stadtanzeiger auf über Kupferklau bei der Bahn im Rheinland berichteten.

und gering zu halten oder anderes Material zu nutzen, das nicht so wertvoll ist wie Kupfer. An Rhein und Ruhr mit seiner hohen Bevölkerungsdichte ist eine Kontrolle sicherlich noch einfacher zu bewerkstelligen als in dünner besiedelten Gebieten. Aber der jährliche „Herbstlaub“, der völlige Ausfall der Bahn beim nur wenige Stunden andauernden Sturm „Kyrill“ für drei Tage im Januar und eben der Kupferklau zeigen, dass der schienengebundene Verkehr eine klassische unflexible und stör anfällige Großtechnologie ist, die ab einer gewissen Dichte sehr leicht kollabiert.

Gibt es keine Alternative zu der Bahn als umweltfreundlichem und gleichzeitig „zügigem“ Beförderungsmittel?

Die preiswerte Alternative: Der Inlandsfernbus

Doch, es gibt sie: den Inlandsfernbus. Er wäre sicher nach den derzeitigen ökonomischen Bedingungen sehr rentabel. Von Köln nach Antwerpen und zurück fährt der Bus derzeit für 18 bis 52 Euro, nach Poznań und zurück für 67 – 100 Euro, nach Sarajevo für 175 Euro, nach Thessaloniki für 210 Euro⁴. Der Inlandsfernbus wäre sicher noch wesentlich preiswerter als die gegenwärtigen 5-15 Cent je Kilometer, wenn das Netz dichter wäre und (damit zusammenhängend) weniger Zwischenstationen angefahren werden müssten. Aber der Inlandsfernbus-Linienverkehr ist in Deutschland verboten⁵.

Begründung: er würde der Bahn unerwünschte Konkurrenz machen. Dabei würde sein Einsatz sicherlich nicht nur von der Bahn, sondern auch vom Autoverkehr und vom „Billig“-Inlandsflugverkehr Fahrgäste abziehen. Und: warum sollten eigentlich Inlands-Flüge der Bahn Konkurrenz machen dürfen, Inlandsbusse dagegen nicht? Wir Grünen sollten stärker dafür eintreten, dass innerdeutscher Busfernverkehr erlaubt wird.

Die derzeitige Situation in Deutschland...

So wurden Anträge auf Fernbuslinien Freiburg –Berlin (Information aus dem Bekanntenkreis) und Berlin-Leipzig (Tagesspiegel)⁶ wurden ebenso abgelehnt wie eine Initiative der Grünen Fraktion im Bundestag am 8. März 2006⁷.

Allerdings ist ein Nachtlinienbus Hamburg-Hannover-Kassel-Frankfurt-Heidelberg genehmigt worden (www.ab9euro.de). Eine Strecke Hamburg –

⁴ www.deutsche-touring.de

⁵

Wikipedia schreibt hierzu im Januar 2007

(<http://de.wikipedia.org/wiki/Fernbus#St.C3.A4dteschnellbusse>) :

„Im innerdeutschen Verkehr sind Fernbuslinien nach dem Personenbeförderungsgesetz auf allen Strecken verboten, auf denen sie "ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung" eine Konkurrenz zur Eisenbahn darstellen würden. Eine Ausnahme bilden hierbei die Fernbuslinien der Berlin Linien Bus GmbH, deren Genehmigung noch aus der Zeit der Deutschen Teilung stammt. Zweck dieser Regelung ist es, der Eisenbahn ein Monopol für die Personenbeförderung zu sichern. Fernbuslinien könnten die Fahrpreise der Bahn deutlich unterbieten, und somit ihre Einnahmen gefährden.“

(Den Gesetzes-Text siehe http://bundesrecht.juris.de/pbefg/_13.html)

⁶ „Fahrverbot für billige Busse. Ein Gesetz aus dem Jahr 1934 schützt die Bahn vor Berliner Busunternehmern“ - von Nils-Viktor Sorge. *Tagesspiegel Berlin* 15.10.2006

⁷ <http://www.fahrerlaubnisrecht.de/Pdf-dateien/BR%20BT%20Drucksachen/BT-Drs.16-842.pdf>
siehe auch <http://www.gruene-bundestag.de/cms/bundestagsreden/dok/116/116223.htm>

Heidelberg kostet dort 19,00 Euro (Frühbucherrabatt) oder 4 Cent je Kilometer. Aus der Zeit des kalten Kriegs gibt es den Berlin-Linienbus⁸.

Obwohl es einen zuschussfreien, gewinnbringenden und ökologischen Fernbuslinienverkehrsmarkt gäbe, wird dieser nicht gestattet. Es ist schwer zu glauben, dass diese Diskriminierung in der EU Bestand haben würde. Noch ist aber kein Fall einer Klage beim EuGH bekannt.

Aber warum ist der Druck der Busunternehmen für die Einführung des Fernbusses so gering? Dies liegt vor Allem daran, dass es im Linienverkehr eine Beförderungspflicht für JedeN gibt und dass ein einmal aufgestellter Fahrplan auch eingehalten werden muss. Viele Busunternehmen ziehen den unverbindlicheren Gelegenheitsverkehr vor, bei dem die Fahrten schneller an die Situation angepasst und die Beförderung auch abgelehnt werden kann. Sie versuchen bei Einrichtungen wie Mitfahrzentrale oder Mietbuszentrale zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Noch ist das Ganze wenig organisiert und auf kleine Unternehmen verzettelt, scheinbar sind die Busunternehmen die Letzten, die die Vorteile des Internets entdecken.⁹

...und Großbritannien

Einzig in Großbritannien sind derzeit Bus UND Bahn in privater Konkurrenz.¹⁰ Wenn auch die öffentliche Hand über die höhere oder geringere Subventionierung von Bau, Wartung und Betrieb von Schiene und Straße weiterhin ein gewaltige Einflussmöglichkeit hat oder zumindest haben könnte, so ist doch zu erkennen, dass der Inlands-Fernbus (coach) etwa die Hälfte der Bahn kostet. Wegen Tarifdschungel und Frühbucherrabatte ist das ein Durchschnittswert.¹¹

Neben den oben erwähnten Gründe gibt es zwei weitere, sich dafür einzusetzen:

Busse sind ökologischer als Bahnen

Erstens sind Busse sind viel ökologischer zumindest als Hochgeschwindigkeitszüge. Inlandsfernbusse sind zwar langsamer als die Bahn, aber nicht so störanfällig, sie sind flexibler, preiswerter und sauberer. Ein mit 45% durchschnittlich ausgelasteter Hochgeschwindigkeitszug verbraucht 2,8 Liter je Person und 100 km, ein mit 1,4 Personen (ebenfalls durchschnittlich) besetzter Mittelklassewagen bringt es aber ja mit 5,5 l/100Personen-km "nur" auf das Doppelte¹². Das heißt, ein vollbesetzter PKW ist – lässt man die Bau-, Wartungs-, Verschrottungs- und vor allem Netz- und Flächenkosten weg - , ökologischer als ein durchschnittlich besetzter Hochgeschwindigkeitszug. Wie viel besser schneidet da ein Neunsitzer oder

⁸ www.berlinlinienbus.de Düsseldorf-Berlin: 44 Euro, Düsseldorf-Berlin- Düsseldorf: 74 Euro, eine Strecke 9-10 Stunden. - . Die BERLIN LINIEN BUS GmbH ist ein Zusammenschluss der im Omnibus-Linienverkehr von und nach Berlin tätigen Unternehmen BAYERN EXPRESS & P. KÜHN BERLIN GmbH, Berlin, der HARU REISEN OHG, Berlin, der AUTOKRAFT GmbH, Kiel und Bus-Verkehr-Berlin KG, Berlin

⁹ www.reisebus24.de www.mitfahrgelegenheit.de (schwach), www.citynetz-mitfahrzentrale.de www.24-fair.com/de/Koeln-mitfahrzentrale.htm

¹⁰ Zu Schweden, Niederlande, Belgien, Österreich, Italien, Griechenland, Zypern siehe www.diana-siebert.de/b90g/bus-bahn-europa.html

¹¹ mündliche Information von Michael Stimpson am 18.03.2007

¹² Grafik im Greenpeace-Magazin 5.2006, S. 35

gar ein statthafter Inlands-Fernbus mit 50 Sitzen ab! Ein durchschnittlich mit 20 Menschen (40%) besetzter Bus verbraucht 1,4 l je Person und 100 Kilometer¹³. Anstelle eines ICEs wären 16 Busse nötig. Diese 16 Busse würden weniger Energie verbrauchen und weniger CO₂ ausstoßen als der ICE. Zudem müssten aber noch nicht mal (oder nicht über die ganze Strecke) alle im Einsatz sein, weil ihr Einsatz viel besser „portionierbar“ ist.

Ob und in welchem Ausmaß der Fernbus gegenüber der Bahn ökologischer ist, muss allerdings noch genauer ermittelt werden, weil der Treibstoff/Strom-Verbrauch und der CO₂-Ausstoß während der Fahrt ja nur einen kleinen Teil der ökologischen Belastung ausmacht. Als Stichpunkte seien hier nur angeführt:

- der Flächenverbrauch von Fernbussen und Fernzügen sowohl als Fahrzeug als auch als Stehzeug. Darunter fällt nicht nur die Naturzerstörung und Wartung der Flächen und Netze, sondern auch deren Bau und Rückbau.**
- die ökologischen Kosten der Produktion der Fahrzeuge**
- die ökologischen Kosten der Wartung der Fahrzeuge**
- die ökologischen Kosten der Beseitigung kaputter Fahrzeuge.**

Bei einer ökologisch gerechten Preisgestaltung sollten diese Faktoren alle berücksichtigt werden. Zudem sollte die unterschiedliche Besteuerung einzelner Verkehrsmittel sowohl bei der Mehrwertsteuer als auch bei der Mineralöl- und Ökosteuer beseitigt werden. Hierzu gehören ja eine EU-weite Kerosinsteuern für den Flugverkehr, die volle Mineralölsteuer für die Schifffahrt¹⁴, aber auch die volle Ökosteuer für die Bahn.

Werden all diese Punkte berücksichtigt, dürfte nach erstem Überschlag der Bus erst Recht als das ökologischere Fernverkehrsmittel dastehen.

Es wäre gleichwohl wünschenswert, wenn unsere VerkehrspolitikerInnen hier mal einige Berechnungen anstellten oder sagen würden, wo solche im Internet schon zu finden sind.

Wenn die Bahn privatisiert wird, sollte ihr Monopol auf öffentlichen Fernverkehr fallen!

Zweitens ist nicht einzusehen, warum die Bahn nach einer Privatisierung - sei es mit Schienennetz, sei es ohne Schienennetz - noch gegenüber dem Busverkehr bevorzugt werden sollte. Denn die Konkurrenz zwischen öffentlicher Straße und öffentlicher Schiene würde weder automatisch zum ökologischeren Verhalten der Bahn und der Passagierschifffahrt, noch zu einem unökologischeren führen. Hier ist höchste Aufmerksamkeit gefragt: denn einerseits haben die Bahn und die Schifffahrt wegen ihrer Streckenprivilegien und wegen der Ausnahmeregelungen kaum umweltfördernde Maßnahmen durchgeführt. Andererseits könnte der Konkurrenzdruck zu noch größeren Umweltsauereien führen, um die Gewinne zu sichern. Aber das ist schon der nächste Schritt.

¹³ zugrunde gelegt sind also 35 Liter je 100 km Energieverbrauch.

Kommen wir nun zu den Einwänden.

Einwände gegen den Inlandsfernbus und die Gegenargumente

1. Busse sind nicht behindertengerecht

Tatsächlich gibt es heutzutage in der Bahn mehr Möglichkeiten für Behinderte, ein- und auszusteigen. Dies könnte und müsste für den Fernbus ebenfalls sicher gestellt werden. Der Fernbus hat sogar einen Vorteil: dadurch, dass weniger Personen in ihm befördert werden, kann er sich individueller auf die Bedürfnisse der Fahrgäste einstellen. Es könnten sogar „Behindertenbusse“ eingerichtet werden. Jedenfalls gibt es schon jetzt Einrichtungen für Behinderte in Bussen: sie haben eine breite Mitteltür und lassen sich absenken, so dass ein Rollstuhl gut reinfahren kann und es gibt Vorrichtungen im Boden, um einen Rollstuhl zu fixieren.¹⁵

2. Busse sind unbequem

Der Bus wackelt mehr als die Bahn. Es ist schwieriger, dort Zeitung zu lesen. Das Auf- und Abgehen während der Fahrt ist unangenehm oder sogar verboten. Es ist schwer, sich während einer Busfahrt zu entspannen. Es gibt (noch?) keine Liegewagen¹⁶. Diese Argumente sind alle unbestreitbar. Das unbequeme am Busfahren ist auch mit ein Grund dafür, warum der Fernbusverkehr nur eine bestimmte Nische abdeckt, obwohl er preiswerter ist. Hier sollte das Verhältnis von Preis und Leistung durch den gerecht organisierten Markt entschieden werden. Und: warum sollte in Deutschland Liegendbeförderung verboten sein, wenn sie woanders erlaubt ist?

3. Busse sind langsam

Der Bus von Köln nach Antwerpen benötigt 4,3 bis 5 Stunden bei 206 km, fährt also nur 40-45 km/Stunde. Mit dem Zug dauert hingegen nur 3 bis 3,5, manchmal auch 4 Stunden. Nach Poznań mit dem Zug 7:41 bis 11:50 Stunden bei 811 km, mit dem Fernbus 14,3 bis 15 Stunden, fährt also 54-57 km/h. Ohne ICE/EC/IC fährt der Zug aber ebenfalls 13 bis 18 Stunden. Auch hier gilt aber wieder, dass die Geschwindigkeit der Busse erhöht werden kann, je weniger Zwischenstopps nötig sind.

Zu Recht führen die Bahngleise durch die Zentren, die Autobahnen hingegen an den Städten vorbei. Dies gereicht dem Fernbus besonders deshalb zum Nachteil, wenn er viele nah beieinander liegende Orte anfahren muss. Das wäre aber nicht mehr der Fall, wenn das Fernbus-System ausgefeilter ist und es z.B. von Köln täglich je eigene Fernbusse nach Dortmund, Münster, Bremen und Hamburg gäbe, ein Bus nach Hamburg also nicht in Dortmund, Münster und Bremen Zwischenstation machen müsste.

Seine Geschwindigkeit wird der Inlandsfernbus entfalten, wenn es Umsteigebeziehungen zu Autobahnparkplätzen und Raststätten in der Nähe von Großstädten, an Autobahnkreuzen und Hauptbahnhöfen gibt. Und bei Entfernungen von 100-300 km wird der Inlands-Fernbus kaum

¹⁵ Hinweis von Chris Striefler-Dill

¹⁶ Die Liegendbeförderung ist in Deutschland nach Straßenverkehrszulassungsordnung, Stand 1.3.2007, verboten (<http://www.stvzo.de/stvzo/B3.htm#35i>) Liegebusse, nightliner gibt es ebenso schon seit Längerem. Die Unternehmen, die mit solchen Bussen arbeiten, bauen während einer Pause hinter der Grenze die Sitz- zu einer Schlafbestuhlung um. (Hinweis von Chris Striefler-Dill).

langsamer als die Bahn sein- besonders zwischen Köln und Dortmund, wo der ICE oft zu halten gehalten ist.

4. Rosinen rauspicken

Ein weiterer möglicher Einwand gegen die Erlaubnis des Inlandsfernbusverkehrs ist, dass die Bahn an das Netz gebunden ist, während sich die Busverkehrsunternehmen die Rosinen rauspicken würden und nur rentable Strecken fahren würden. Dieses Argument ist nicht nachvollziehbar. Die Bahn fährt ja auch nur auf den Strecken zu den Tages-, Wochen- und Jahreszeiten, in denen das insgesamt rentabel ist. Wenn aber aus politischen Gründen gewollt ist, dass nicht nur rentable, sondern auch andere Verbindungen existieren sollen, dann ließe sich dies mit Lizenzgebungen ODER Subventionen ermöglichen, die dann aber gleichermaßen für Bahn und Bus gelten müssten.

5. Konkurrenz Schiene-Straße unerwünscht?

Als „strategischen“ Einwand kann man bezeichnen, dass jedwede Investition in die Straßen- und besonders Autobahn-Infrastruktur nicht nur dem gewollten Fernbus, sondern auch dem ungewollten PKW- und LKW-Verkehr zugute kommen, während die Schieneninfrastruktur grundsätzlich ökologischere Verkehre ermöglicht. Dieses Argument ist nicht korrekt: der Bus ist nun mal ökologischer als die Bahn. Die Infrastrukturkosten für die Straße sollten in Abhängigkeit vom Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß diejenigen bezahlen, die sie nutzen. Wenn bei einer solchen umweltgerechten Verteilung der Bau- und Wartungskosten der Bus preiswerter ist, dann sollte er gerade von einer ökologischen Politik gefördert werden.

Ausblick

Ob der Fernbus nicht nur eine praktikable, sondern auch ökologische Alternative zum Zugverkehr ist, konnte ich bis jetzt nach ökologischem Menschenverstand nur überschlagen. Jetzt müssen noch die ökologischen und energetischen Einzel-Vergleichsdaten präzisiert werden. Auch wird zu berechnen sein, ob der Fernbusverkehr zusätzliche Verkehre erzeugen wird und von welchem Verkehrsträger auf den Fernbus gewechselt wird.

Die Diskussion über Inlandsfernbusse ist hiermit eröffnet!

Diana Siebert, 08.04.2007