

Unsinniges Monopol – wie die Bahn den Busverkehr blockiert

Anmoderation

Anja Reschke:

„Na, auch versucht, für die nahende Sommer-Urlaubszeit noch ein Billigticket bei der Bahn zu kriegen? Und auch wieder geärgert, weil das Kontingent wie immer bereits ausgebucht war? Die Bahn muss man sich schon leisten können, vor allem wenn man zu mehreren fährt. Schade halt, dass es keine Alternative gibt - außer Flugzeug, auch teuer - oder Auto, anstrengend. Warum kann man nicht wie in Amerika zum Beispiel in Überlandbussen gemütlich von A nach B schaukeln? Oft für wenig Geld. Die Antwort ist ganz einfach: Es liegt in der Macht der Bahn. Die reicht weit über das Gleisbett hinaus - bis auf die Straße. Sebastian Asmus, Ben Bolz und Martina Hausschild über ein unsinniges Bahn-Monopol.“

Hamburg Busbahnhof. 23:00 Uhr. Hannah verabschiedet sich von ihrem Freund. Für knapp 20 Euro hin und zurück geht es mit dem Bus nach Frankfurt. Zwar muss sie eine Nachtfahrt auf sich nehmen, die ist dafür aber unglaublich preiswert.

O – Ton

Hannah Hyla,
Studentin:

„Ich glaube, für ein Ticket mit der Bahn bezahlt man 120 Euro, und wenn man früh genug bucht, mit dem Bus halt nur 20 Euro. Das ist schon auf jeden Fall sechs mal weniger.“

Kurz vor der Abfahrt. Ticketkontrolle. Busfahrer Rolf See würde die Strecke nach Frankfurt auch gerne tagsüber fahren. Doch das darf nur die Deutsche Bahn.

O– Ton

Rolf See,
Busfahrer:

„Wir dürfen nur nachts fahren, weil die Bundesbahn das Monopol hat. Ich meine, wir würden eventuell ja noch andere Städte anfahren oder noch mehr Linien aufbauen oder wie auch immer, aber die Bundesbahn lässt das nicht zu.“

Und so geht sie los, die Nachttour Hamburg - Frankfurt auf einer der wenigen Linienbusstrecken, die es in Deutschland gibt. Denn – was kaum jemand weiß: die Bahn hat faktisch ein Monopol auf den meisten Fernstrecken, zurückgehend auf die Überlandverkehrsordnung von 1931. Damals sollte die Reichsbahn mit den Mehreinnahmen Reparationszahlungen aus dem ersten Weltkrieg finanzieren.

O– Ton

Sven Maertens,
Verkehrswissenschaftler:

„Mittlerweile ist der erste Weltkrieg aber lange vorbei. Auch der zweite Weltkrieg liegt lange zurück. Insofern kann man wirklich davon sprechen, dass das Gesetz jetzt recht antiquiert ist und dass es keine Rechtfertigung mehr gibt, die Bahn weiterhin vor Konkurrenz zu schützen.“

Wo immer Schienen liegen, soll der Bus nicht fahren dürfen. Teuer für die Reisenden. Sven Maertens hat in einer Studie die Bahn- mit möglichen Fernbustarifen verglichen.

O– Ton

Sven Maertens,
Verkehrswissenschaftler:

„Wir haben 115 Strecken in Deutschland untersucht und dabei festgestellt, dass der Bus auf der Mehrheit dieser Strecken deutlich günstiger fahren könnte als die Bahn und dass er auf vielen Strecken auch deutlich schneller wäre – selbst als die Bahn im Fernverkehr. Das heißt, dass dem Verbraucher ein attraktiveres Angebot vorenthalten wird.“

Und die beiden Herrn rechts im Bild sind dafür verantwortlich: Bahnchef und Verkehrsminister. Der eine bekämpft hinter den Kulissen den Busverkehr, wo er nur kann – für die Bahn Ausschöpfen rechtlicher Möglichkeiten – und der andere spielt mit. Schließlich gilt es, das Staatsunternehmen Bahn erfolgreich an der Börse zu platzieren. Der Bundesverkehrsminister ließ Panorama immerhin schriftlich mitteilen:
„Es soll verhindert werden, dass dem Schienenverkehr durch parallele Verkehrsangebote auf der Straße in erheblichem Umfang Fahrgäste entzogen werden und dadurch dessen Wirtschaftlichkeit geschwächt wird.“

O- Ton

Sven Maertens,

Verkehrswissenschaftler:

„Man sieht hier ganz klar, dass die Politik ihr eigenes Interesse über das der Verbraucher stellt. Denn die großen Nutzenvorteile, die der Verbraucher durch den deregulierten Busverkehr hätte, werden nicht realisiert, damit das Staatsunternehmen Bahn geschützt bleibt.“

Welche Marktlücke der Bus füllen könnte, zeigt sich auf einer Strecke, die einen absoluten Sonderfall der deutschen Verkehrsgeschichte darstellt. Von Hamburg nach Berlin fahren mehrmals täglich Linienbusse. Eine Genehmigung aus der Zeit, als Deutschland noch geteilt war. Der Andrang ist riesengroß, kommt man doch für ab 9 Euro in die Hauptstadt.

O- Ton

Fahrgast:

„Die Bahn war uns zu teuer. Da hätten wir 124 Euro pro Person zahlen müssen. Da haben wir den Bus genommen.“

O – Ton

Fahrgast:

„Für mich ist das eine Kostenfrage. Ganz alleine das.“

O- Ton

Fahrgast :

„Abfahrt pünktlich, Ankunft pünktlich. Service gut, besser als die Bundesbahn.“

O-Ton

Busfahrer:

„Sie sehen ja die Doppeldecker hinter mir. Am Ostbahnhof am Freitag oder Sonntag Nachmittag stellen wir davon zwei hin.“

Hier am Busbahnhof lässt sich eine Menge Heuchelei beobachten. Denn während die Bahn sonst die Buslinien auf der Langstrecke bekämpft, hat sie hier beschlossen, am guten Geschäft mit zu verdienen. Die Busse der Autokraft gehören nämlich der Bahn. Die Zahl der Verbindungen ist gerade auf zwölf pro Tag erhöht worden, sagt uns ein Bahnsprecher. Überhaupt habe man keine Angst vor den Bussen und keine Angst vor der Liberalisierung anderer Strecken.

O-Ton

Sven Maertens,

Verkehrswissenschaftler:

„Unsere Beobachtungen sprechen da eine andere Sprache. Zum einen hat die Bahn versucht, durch Klagen einige Buslinienverkehre in Deutschland zu verhindern, zum Beispiel von Dortmund nach Frankfurt. Und zum anderen versucht die Bahn auf politischer Ebene durch Lobbyarbeit eine Deregulierung des Busverkehrs zu verhindern.“

Und das nun seit 76 Jahren mit Erfolg, wobei immerhin die Oppositionsparteien mittlerweile eingesehen haben, dass das wohl ein Fehler war.

O-Ton
Winfried Hermann,
Grüne:

„Wir haben auch festgestellt, dass wir da wie alle etwas blind waren und lange Zeit das Bahnmonopol geschützt haben. Nach dem Motto, das ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, da soll keine Konkurrenz entstehen. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse komplett geändert. Erstens ist die Bahn schon längst eine Aktiengesellschaft, zweitens hat sich der Bus technologisch weiter entwickelt. Er ist heute umweltfreundlich, klimafreundlich und kann im Vergleichsmaßstab gut mit der Bahn mithalten, er ist in manchen Bereichen sogar besser.“

O - Ton
Horst Friedrich,
FDP:

„Es gibt für mich keinen einzigen wirklich stichhaltigen Grund mehr, um einen Fernverkehr mit Bussen auszuschließen, nur deswegen, weil die Bahn sagt, da habe ich ein ausreichendes Angebot. Ohne das Kunden gefragt werden...“

Hier hat man offenbar Kunden gefragt und fast schon revolutionäres beschlossen. Das zuständige Regierungspräsidium in Darmstadt genehmigte eine private Buslinie von Dortmund nach Frankfurt. Man könne vor allem Geringverdienern den Bus guten Gewissens nicht mehr vorenthalten.

O-Ton
Kurt - Michael Heß,
Regierungspräsidium Darmstadt:

„Das sind so die Arbeitslosen natürlich auch, die vielleicht nur über ein Hartz-IV-Einkommen verfügen. All diese Leute sollen auch die Möglichkeit haben zu fahren, für die kann der Bus auch in Fernverkehrsrelationen das maßgeschneiderte Angebot sein.“

Morgens - es ist halb sechs. Auf der Autobahn kurz vor der Main-Metropole. Hanna hofft, dass sie irgendwann die Strecke von Hamburg nach Frankfurt auch bei Tage fahren kann. Und vielleicht sogar noch in andere Städte. Sie könnte viel dabei sparen...

O-Ton
Ton Hanna Hyla,
Studentin:

„Ich bin wahrscheinlich schon so um die 50mal gefahren in den zwei, drei Jahren. Ja, und wenn man das so rechnet, hab ich bestimmt schon so an die zweieinhalb Tausend Euro gespart.“

Bericht: Sebastian Asmus, Ben Bolz, Martina Hauschild
Kamera: Oliver Lück, Kai Waldmann
Schnitt: Ulrich Kruse