

**Zusammenfassung**  
**ÖVG - Forum**  
**Straße oder Schiene?**  
**Wettbewerb im Personen(fern)Verkehr**  
28. Juni 2016

Der europäische Busmarkt erwirtschaftete 2013 29 Mrd. €, Wettbewerb findet dabei reguliert um den Markt (Ausschreibungswettbewerb, Konzessionen) und im Markt („Open Access“, EU-Liberalisierung beim grenzüberschreitenden Verkehr samt Kabotage) statt. Die Marktliberalisierung im (Fern)Busverkehr in Deutschland samt dem Auftreten von IT-Plattformen, die über keinen einzigen eigenen Bus verfügen ("Flixbus") hat mit Zeitverzögerung auch Auswirkungen auf Österreich: Zunahme von Busunternehmen bei sinkenden Fahrpreisen für die Kunden ("1 €-Ticket") bis zur Sättigung mit darauf folgendem Verdrängungswettbewerb samt Shake-Out-Prozess und Oligopolbildung von dem auch österreichische Busunternehmen negativ betroffen sein werden. Darüber hinaus geht das zu Lasten der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit. Extrem ungleiche Rahmenbedingungen zu Lasten der Schiene herrschen auch bei der (internationalen) Zulassung von Fahrzeugen. Wenn Bus und Bahn auf gleicher Strecke konkurrieren, besteht das preissensible Segment der Busspassagiere (ca. 44 %) aus ehemaligen Bahnkunden (30 % vom Fern-, 14 % vom Regionalverkehr). So gesehen besteht die Gefahr einer Kannibalisierung und Bildung einer Zweiklassengesellschaft – Arme fahren mit dem Bus. Weitere knapp 40 % der Busspassagiere kommen vom MIV, zumeist Mitfahrer, sodass nur eine geringe Entlastung der Straße von PKW-Fahrten stattfindet.

Im Konkurrenzfall führt die Erlöswanderung zum Bus wegen des hohen Fixkostenanteils zu einer überproportionalen Ausdünnung des Bahnverkehrs bis hin zur Einstellung aus wirtschaftlichen Gründen, es sei denn, der gemeinwirtschaftliche Abgeltungsbetrag der öffentlichen Hände wird entsprechend erhöht. So verursacht der eigenwirtschaftliche Busverkehr erhöhte Kosten der öffentlichen Hand. Daher besteht auch ein entsprechender Regulierungsbedarf seitens des Gesetzgebers.

Fazit der Veranstaltung ist, dass der (Fern)Bus eine sinnvolle Ergänzung zur Schiene darstellen kann, was aber nur bei Kooperation beider Verkehrsträger funktioniert ("Prisoners Dilemma"). Die Bahn wiederum ist aufgefordert, sich dieser Herausforderung durch zukunftsweisende Konzepte zu stellen, die die Systemvorteile der Bahn (z.B.: Komfort, Geschwindigkeit, Bahnhof...) nutzen und die Kundenfreundlichkeit erhöhen.