



viv e.v., Schlüterstr.37, 10629 Berlin

verkehrspolitischer** informations**verein****
e.v.

Schlüterstraße 37
10629 Berlin

**Presseerklärung zum viv-Forum
am 08.03.2010**

Tel.: 030 / 69 51 22 44
E-mail: vivev@web.de
Internet: www.vivev.de

"Wettbewerb im Fernbuslinienverkehr - Fluch oder Segen für das mittelständische Busgewerbe?" - Streitgespräch beim viv e.V. offenbart hohen Beratungsbedarf für eine zukünftige Neuregelung

In einem außerordentlich sachlichen Streitgespräch diskutierten der Präsident des Deutschen Bahnkundenverbandes (DBV) Herr Curth und der Geschäftsführer des Busunternehmens HARU Herr Schulze am gestrigen Abend auf Einladung des viv e.V. das Pro und Contra der Freigabe des Busfernlinienverkehrs. Am Ende waren sich die Diskutanten zumindest darüber einig, dass die von der Bundesregierung angestrebte Änderung des Personenbeförderungsgesetzes keine einfache Angelegenheit sei, sondern noch zentrale Punkte ungeklärt seien. Die Rückwirkungen einer Liberalisierung auf den Nahverkehr sind genauso wenig klar, wie die Gefahr eines Oligopols großer Buskonzerne gebannt ist.

Während sich der DBV gegen die Öffnung des Fernlinienbusmarktes aussprach und die Verdichtung des Ferneisenbahnnetzes forderte, tendierte der Vertreter des Busunternehmens HARU zu einer Öffnung des Marktes unter bestimmten Voraussetzungen:

- Einführung von fairen und gleichen Wettbewerbsverhältnissen in ganz Europa
- keine Einführung einer Maut für Busse
- Schutz der mittelständischen Busunternehmen durch Übergangsfristen.

Für Herrn Curth wäre die Einführung des Wettbewerbs nur ein Ausweichen der Politik vor den Problemen im Schienenverkehr. Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb sei nach seiner Auffassung die Einführung einer Busmaut. Zudem äußerte er Zweifel an der Zuverlässigkeit des Busverkehrs, der durch Staus und Verkehrsstörungen nicht berechenbar sei. Auch sei eine vollständige Barrierefreiheit nur bei der Eisenbahn möglich.

Herr Schulze sieht hingegen gerade bei den Fahrgästen 50+ und den Studenten ein erhebliches Potenzial, welches vermehrt Leute eher vom Auto zum Umsteigen auf den Bus bewegt, als von der Eisenbahn.