



2015/04 Inland

<https://shop.jungle.world/artikel/2015/04/ein-geschaeft-ohne-sicherheitsgurt>

Konkurrenzkampf in der Fernbusbranche

Ein Geschäft ohne Sicherheitsgurt

Von **Jens Benicke**

Seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes herrscht ein gnadenloser Konkurrenzkampf in der Branche. Nun fusionieren die beiden Marktführer.

Von Berlin nach Hamburg für nur acht Euro? Oder von München nach Frankfurt am Main sogar für nur drei Euro? Seit vor zwei Jahren der Fernbusverkehr in Deutschland weitgehend liberalisiert wurde, sind solche Angebote nichts Ungewöhnliches mehr. Während bis Ende 2012 zum Schutz des Bahnverkehrs bis auf wenige Ausnahmen keine nationalen Fernbuslinien erlaubt waren, boomt mittlerweile der Markt. Dabei lassen sich wie in einer wissenschaftlichen Versuchsanordnung die Gesetzmäßigkeiten der derzeitigen kapitalistischen Produktionsweise beobachten.

Sofort nach der Liberalisierung stiegen viele kleine, regionale Busunternehmen und etwa ein halbes Dutzend großer, überregionaler Anbieter ins Geschäft ein. Darunter waren beispielsweise die Deutsche Bahn, ein Gemeinschaftsunternehmen von ADAC und Deutscher Post und der britische Buskonzern National Express mit seiner deutschen Marke City2City. Sie alle kämpfen mit aggressiven Mitteln um Marktanteile in dem rasant wachsenden Geschäftsfeld.

Die Zahlen sind in der Tat beeindruckend. So stieg dem Statistischen Bundesamt zufolge die Passagierzahl zwischen 2012, als der Markt noch weitgehend reguliert war, und 2013 um 180 Prozent auf 8,2 Millionen Fahrgäste. Für 2014 wurde, vor dem Vorliegen endgültiger Zahlen, ein weiteres Wachstum auf bis zu 20 Millionen Kunden erwartet. Doch bisher machen die Unternehmen, wenn überhaupt, kaum Gewinn, sondern versuchen, mit Kampfpreisen die Konkurrenz auszuschalten. Und dies mit Erfolg: Im Oktober 2014 stellte City2City seinen Linienbetrieb ein. Im November dann zog sich der ADAC aus dem gemeinsamen Unternehmen mit der Deutschen Post zurück. Nach Recherchen der Welt machte die Gemeinschaftsfirma innerhalb weniger Monate einen Verlust von über fünf Millionen Euro. Ebenfalls im November stellte eine der ersten Fernbuslinien, Deinbus.de, die mit einer sogenannten Busmitfahrzentrale maßgeblich zur Liberalisierung des Marktes beigetragen hatte, einen Insolvenzantrag. Und schließlich kündigten Anfang Januar die beiden Marktführer Mein Fernbus und Flixbus, die zusammen etwa 75 Prozent der

insgesamt gefahrenen Kilometer leisten, ihre Fusion an.

Es findet also ein umfangreicher Konzentrations- und Zentralisationsprozess statt. Wie in den meisten anderen Wirtschaftssektoren dürfte sich auch im Geschäft mit den Fernbussen ein oligopol System herausbilden: Einige große Anbieter würden dann den Markt beherrschen und höchstens noch kleine Nischen für Spezialanbieter freilassen. Diese Entwicklung lässt sich in fast allen Bereichen der Wirtschaft beobachten, sei es in der Autoindustrie, in der Unterhaltungselektronik oder im Lebensmitteleinzelhandel, wo erst im Oktober der Branchenführer Edeka die Übernahme des Konkurrenten Kaisers/Tengelmann ankündigte.

Der Konkurrenzkampf der Unternehmen wird vorrangig zu Lasten der Beschäftigten geführt, denn mit niedrigeren Löhnen und schlechteren Arbeitsbedingungen lassen sich die Kosten am leichtesten drücken. Dass dies auch im Fernbusgeschäft der Fall ist, beobachtet die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi schon seit Beginn der Marktliberalisierung. Sie hat dabei die regelmäßige Nichteinhaltung von Bestimmungen des Arbeitsschutzes, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten, sowie weiterer Sicherheitsbestimmungen festgestellt. Deshalb fordert die Gewerkschaft vom Staat die Einführung eines Qualitätssiegels für Fernbusfahrten. Es soll neben der Sicherheit im technischen Sinn auch die Einhaltung sozialer Standards sowie eine angemessene Bezahlung für das Fahrpersonal garantieren.

Dass mit diesem Appell an den Gesetzgeber der Konkurrenzkampf zwischen den Unternehmen befriedet werden kann, ist jedoch unwahrscheinlich. Schließlich sorgt der Staat des Kapitals dafür, dass die Geschäftsbedingungen eingehalten werden. Und zu diesen gehört unter anderem die Konkurrenz.