

von Peider Trippi*

Mit dem verzögerten, aber doch höchst wahrscheinlichen Fernbus-Markteintritt von Domo-Reisen mit dem Swiss Express im Inland und den Erfolgsmeldungen von Flixbus, die im vergangenen Sommer fast 50 Prozent mehr Passagiere ab Zürich transportierten, werden Emotionen geweckt. Politische Reaktionen seitens der Pro Bahn Schweiz (Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden im öffentlichen Verkehr) und der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV blieben nicht aus. «Fernbus oder Bahn? Flirt oder Fight?», betitelt Pro Bahn Schweiz eine ihrer Berichterstattungen. Diesen und anderen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Fernbusunternehmen stellte sich kürzlich ein Forum der Bahnjournalisten in Zürich. Vertreter verschiedener Unternehmen und Verbände traten als Referenten auf und beleuchteten aus ihrer Warte die kommenden Herausforderungen.

Busnetz von Sizilien bis Finnland

Der internationale Fernbus ist auf Entfernungen von 250 bis 400 Kilometern besonders erfolgreich, wenn kurze Reisezeiten nicht prioritär sind und das Preis-Leistungs-Verhältnis eine hohe Bedeutung hat. Dass Fernbusse nicht nur eine Folge der Digitalisierung sind, zeigt Eurolines, die 1985 gegründet wurde. Dieses von 30 Busunternehmen betriebene Reisebusnetz verbindet über 600 Ziele über den ganzen Kontinent, so von Sizilien bis Finnland. In der Schweiz betreibt Eurolines sieben Abfahrtsorte und fährt über 300 Städte in 14 Ländern an. 2012 ging Meinfernbus.de in Deutschland mit einer ersten Verbindung von Freiburg im Breisgau nach München an den Start. Inzwischen in Flixbus aufgegangen, werden jährlich 40 Millionen Passagiere an 1200 Orte europaweit transportiert.

In der Schweiz werden aktuell 13 Kantonshauptorte und Städte von Flixbus angefahren. Ab Winterfahrplan (10. Dezember) wird auch Splügen eingebunden. Weitere neun Orte wie Biel, Yverdon-les-Bains, Buchs usw. sollen 2018 folgen. Diese Entwicklung zeigt, dass Fernbusunternehmen auch in der Region ihr Potenzial sehen. Ob Sargans dereinst eine Anbindung an eine internationale Verbindung erhält, ist aufgrund der Nähe der ÖV-Knoten Chur respektive zukünftig Buchs eher unwahrscheinlich. Im nationalen Fernbusnetz dagegen könnten hier durchaus mit Linien wie St. Margrethen-Sargans-Arth-Goldau-Luzern umsteigefreie Lücken im ÖV-Netz geschlossen werden. Attraktive Bushaltestellen und ein proaktives Vorgehen der lokalen Behörden dürften solche Angebote beschleunigen, wie Beispiele von deutschen Gemeinden belegen.

Die Preise bei den SBB sind in den letzten Jahren mehr als doppelt so stark gestiegen wie der Landesindex der Konsumentenpreise.

Flixbus besitzt einen einzigen Bus (um die Buslizenz zu halten) und setzt über 1500 Busse von 150 mittelständischen Partnerunternehmen ein. Mit Qualitätsproblemen, Arbeitszeitüberschreitungen, tiefen Löhnen usw. kam Flixbus des Öfteren in die Medien, einige Unternehmen stiegen wegen des Preisdrucks aus der für sie unrentablen Geschäftstätigkeit wieder aus. Die



Grosses ÖV-Thema: Fernbusse (hier der Busbahnhof in Chur).

Fernbusse – Gefahr für den öV?

Das Thema Verkehr polarisiert. Mit Domo-Reisen drängt ein erster Fernbusanbieter in den nationalen Markt. Das Bundesamt für Verkehr hat dem Unternehmen diese Woche zwar noch keine Lizenz erteilt, dies dürfte aber nur eine Frage der Zeit sein. Hier eine Auslegeordnung zum Thema öffentlicher Verkehr (öV) und Fernbusse. Buchs und/oder Sargans dürften als Knotenpunkte künftig ebenfalls eine wichtige Rolle spielen.

Die Fernbusindustrie kann innert weniger Monate auf neue Marktbedürfnisse reagieren.

Dynamik und das Geschäftsgebaren von Flixbus erinnert an Ryanair, die europaweit nach Passagierzahlen inzwischen grösste Fluggesellschaft. Dies weckt verständlicherweise entsprechende Ängste und Abwehrhaltungen bei staatlichen Bahnunternehmen und Verbänden.

Gemäss einer vom Bundesrat 2015 in Auftrag gegebenen Studie zum internationalen Fernbus- und Schienenpersonenverkehr lassen sich gemäss den Verfassern (Hochschule Luzern und KWC GmbH) vier erfolgreiche Fernbus-Linienkonzepte identifizieren: «Grenzüberschreitender Nahverkehr» insbesondere im Grenzgebiet zu Frankreich und Italien; «Flughafenzubringer» (vor allem Flughafen Mailand-Malpensa, Euroairport und Flughafen Genf – in diese Kategorie fällt auch der geplante innerschweizerische Bus-Linienverkehr von Basel Euroairport nach Zürich Airport über Basel-Baden-Zürich von Domo Swiss Express); «ethnischer Verkehr» insbesondere in die Balkanstaaten, nach Portugal, Spanien und Süditalien; die klassischen «Rennstrecken» zwischen zwei Metropolen mit hoher Nachfrage (zum Beispiel Zürich-München).

Konkurrenzvorteile der Fernbusse sind Verbindungen, die über keine direkte oder umsteigefreie Bahnanbindung verfügen (Domo-Reisen will etwa das Wallis von Sitten/Martigny mit Zürich, Sargans und Chur über Vevey-Bulle-Freiburg verbinden) respektive einen Lückenschluss zwischen den Bahnen darstellen. Und das mit fast beliebigem Gepäckvolumen, Verpflegungsservice mit Bedienung, gratis WLAN und dem im Vergleich mit den SBB oft nur halb so hohen Preis bei Sitzplatzgarantie. Die Fernbusse spielen zunehmend auch eine wichtige Funktion als Zu- und Abbringer der Tourismusdestinationen und sind dort entsprechend willkommen. Die Fernbusindustrie kann innert weniger Monate auf neue Marktbedürfnisse reagieren und übt Druck auf Ticketpreise, Buchungssysteme und Serviceoptionen aus. Wie die genannte Studie aber auch darlegt, sind die eigentlichen Wettbewerber des Schienenverkehrs nicht die aufkommenden Fernbusse, sondern der motorisierte Individualverkehr (MIV) und die Lowcost-Airlines. Gerade der MIV profitiert durch die praktisch überall höheren, staatlich alimentierten Infrastrukturinvestitionen gegenüber der Bahn.

828 gegen 1,25 Millionen

Wie Erfahrungen in Grossbritannien und Deutschland belegen, pendelt sich der Fernbusverkehr bei sechs respektive elf Prozent ein. Ähnliche Erkenntnisse belegen die BAV-Daten

(Bundesamt für Verkehr), die von einem grenzüberschreitenden Bahnverkehr Schweiz-EU von jährlich zwölf Millionen Passagieren bei einer Million bei Flixbus sprechen. Nach den Markterfahrungen des Kantons Graubünden gewinnt der Fernbus einen Drittel von der Bahn, einen Drittel vom motorisierten Individualverkehr und ein weiteres Drittel wäre gar nicht erst an dieses Ziel gefahren. Im geplanten innerschweizerischen Domo-Reisen-Fernbusnetz wird ab Juni 2018 828 Passagieren ein Sitzplatz täglich angeboten; bei den SBB sind es täglich 1,25 Millionen Passagiere, wobei die Kapazität wohl doppelt so hoch wäre.

Sozialpolitische Aufgabe

Die mit den Fernbussen beklagte EC-Zugverkehrseinbusse Zürich-München hat sich relativiert. Die Bahn hatte zuerst 170 000 Passagiere verloren, konnte dann wieder zulegen und dank der eigenen IC-Fernbusverbindung das Passagieraufkommen knapp halten. Die rund 330 000 Flixbus-Benutzer (Marktanteil rund 33 Prozent) entstanden somit aus MIV-Umsteigern respektive neu generiertem, sogenannt induziertem Verkehr. Letzterer entsteht insbesondere dadurch, dass sich auch Studenten, Jugendliche und sozial schwächere Schichten eine solche Reise leisten können. Im letzten Jahr stieg die Zahl der Sozialfälle in den 14 Schweizer Städten, die von der Städteinitiative Sozialpolitik untersucht wurden, um über fünf Prozent. Bei diesen Entwicklungen erfüllt der Fernbus auch eine sozialpolitische Aufgabe und ermöglicht Familienbesuche und kostengünstige Reisen.

In Anbetracht dieser Ausgangslage mutet es schon etwas seltsam an, wenn Barbara Spalinger, Vizepräsidentin des ÖV-Personalverbands, engagiert mit der Aussage: «Der SEV bekämpft Versuche, das Erfolgsmodell Schweizer öV durch vermeintlich notwendigen Wettbewerb zu beschädigen», Stellung bezog. Karin Blättler, Präsidentin Pro Bahn Schweiz, sieht gar eine Gefährdung des Taktfahrplans und eine Kanibalisierung der Bahn. Gemäss dem SEV widerlegt das ausgezeichnete ÖV-System Schweiz die Annahme, dass der Wettbewerb alles immer besser und billiger macht. Dass Wettbewerb in der Schweiz notwendig ist, zeigen die Preissteigerungen bei den SBB: Zwischen

1990 und 2016 sind die Tarife um über 80 Prozent beim Retourbillet, um fast 80 Prozent beim GA und um knapp 60 Prozent beim Halbtax gestiegen – und somit mehr als doppelt so stark wie der Landesindex der Konsumentenpreise (30 Prozent). Der kleinere Teil dieser Teuerung sind Mehrleistungen, beispielsweise Erweiterung des Geltungsbereiches, Änderung der Trassenpreise wie auch der Verdichtung des Taktfahrplanes, der die Auslastung der Betriebsmittel tendenziell reduziert, geschuldet. Die nun beschleunigte Einführung von WLAN in den Regionalzügen dürfte auch eine Reaktion auf die Unzufriedenheit der Bahnkunden sein. Die Fernbuskunden haben WLAN inklusive Service und Billettkauf am Platz «all-inclusive».

Regulierungen sind notwendig

Für den Fernbusbetrieb sind grundsätzlich zwei Verfahren massgebend:

- International besteht ein Rechtsanspruch und es erfordert nur eine Bewilligung. Das bestehende Kabotageverbot (Transport von Inlandpassagieren ist nicht gestattet) muss eingehalten werden.
- National wird eine Konzession benötigt. Diese wird vom BAV nur erteilt, wenn keine wesentliche Konkurrenzierung des subventionierten regionalen Personenverkehrs besteht und der Fernverkehr darf nicht im Bestand gefährdet werden.

Eine Konzession beinhaltet Rechte, aber auch Pflichten. Letzteres betrifft insbesondere die Transportpflicht unabhängig der Auslastung. Im Weiteren sind die Einbindung ins schweizerische Tarifsystem (GA, Halbtax usw.), die arbeitsrechtlichen Bestimmungen und das Behindertengesetz einzuhalten. Fernbusverbindungen müssen national selbsttragend sein. Weitere Forderungen seitens Pro Bahn Schweiz stehen im Raum wie: Strassenrand-Haltestellen dürfen nicht zulässig sein, ein Verbot der Überbuchung der Fernbusse und keine Reservationspflicht sowie implizit eine Ersatzbuspflicht bei grösserer Nachfrage. Ähnlich wie Flugzeuge haben Fernbusse eine beschränkte «Gefässgrösse», das heisst, die Pro-Bahn-Forderungen sind schlicht unrealistisch. Ansonsten müsste dies auch im Flugverkehr eingefordert werden. Wenn bei SBB und Postauto Stehplätze analog dem Fernbus und Flugzeug nicht gestattet wären, dann könnte man auch hier von «gleich langen Spiessen» sprechen, wie sie von Personalverbänden und Pro Bahn gefordert werden. Analog neuer Geschäftsmodelle wie Uber, Airbnb, Flixbus usw. sind angepasste Regulierungen wie beispielsweise Fahrgastrechte, Einhaltung von Sozialabgaben und Gebühren vonnöten und im Fall

der neuen Transportbetriebsmodelle durch das BAV zu erbringen.

Der Kanton Graubünden als Vorreiter einer zeitgemässen, kundenorientierten Fernbuspolitik fordert eine volle Integration in die Infosysteme und den Tarifverbund des öffentlichen Verkehrs (ch-direkt), durchgängige Tarife für Fernbusanbieter zum regionalen Personenverkehr sowie einfache Umsteigebeziehungen vom Fernbus zum regionalen Personen- und Fernverkehr. Solange die Tarifwelt als Teil des grossen SBB-Systems funktioniert und die Städte/Gemeinden für die Haltestellenpolitik zuständig sind, wird sich an der heutigen unbefriedigenden Situation wenig bis nichts ändern. Auch hier wäre das BAV gefordert, so wie es für den Fernverkehr Rahmenbedingungen festlegt, die rechtlichen Grundlagen für die genannten Punkte für den Fernbusbetrieb aufzuarbeiten und dem Parlament vorzulegen.

Einzig die SBB wollten sich der Diskussion um die Zukunft des Fernverkehrs nicht stellen.

Andreas Windlinger, Bundesamt für Verkehr, hat am Forum das Fazit Fernbusse wie folgt zusammengefasst:

- Fernbusse sind Bestandteil des öffentlichen Verkehrs und bringen den Passagieren neue Angebote.
- Schweizer Markt und Löhne/Arbeitsbedingungen werden durch Kabotageverbot beziehungsweise Konzessionspflicht geschützt.
- Bewilligung des internationalen Busverkehrs im heutigen gesetzlichen Rahmen, Verbesserungen bei Standards von Bushaltestellen und Durchsetzung von Sozialstandards.
- Bewilligung des nationalen Busverkehrs im heutigen gesetzlichen Rahmen (keine Liberalisierung), Potenzial in Nischen nutzen.

Die Forumsteilnehmer sahen mehrheitlich den Fernverkehr nicht als Totengräber des schweizerischen öV. Einzig die SBB stellten keinen Referenten respektive sagten kurzfristig ab und konnten oder wollten sich der angeregten Diskussion nicht stellen. Als Bahnbetreiber mit eigener Fernbuskooperation mit der Deutschen Bahn wäre eine Stellungnahme wertvoll gewesen.

* Peider Trippi, wohnhaft in Vättis, ist seit der Pensionierung im Bahnjournalismus tätig und hat in diesem Bereich schon mehr als 100 Artikel publiziert, vor allem in Fachmedien.