

Im Fernbus quer durch die Schweiz

Buslinien Die mediale Aufregung war gross, als der Bund Mitte Februar für drei erste Fernbuslinien im Inland eine Konzession erteilte. In Betrieb gehen sollen sie Ende März.

Der Busbetreiber Domo Reisen aus Glattbrugg ZH startet mit dem ersten Schweizer Fernbus-Netz. Mitte Februar erhielt das Unternehmen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) die Konzession für drei nationale Linien. Sie sollen ab 25. März täglich bedient werden. Geplant sind Verbindungen auf den Strecken St. Gallen-Zürich-Genf Flughafen, Zürich Flughafen-Basel-Lugano und Chur-Zürich-Sitten. Tickets für die Strecken Zürich-Bern und St. Gallen-Zürich soll es mit dem Halbtax-Abo ab 11.50 Franken geben, für die Strecke Basel-Zürich starten die Preise bei 8.80 Franken pro Person und Weg.

Haltestellen finden

Domo Reisen musste für die Fernbus-Konzession nachweisen, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden, dass branchenübliche Löhne bezahlt werden und dass Behinderte die Busse benutzen können. Mittlerweile ist der Busbetreiber daran die Haltestellen-Frage zu klären, was vor allem in kleineren Städten nicht ganz einfach ist. So fehlt etwa in Gossau noch eine Haltemöglichkeit.

Für Besitzer von General-Abos wird das Benützen der Fernbusse kostenlos sein. Auch das Halbtax-Abo wird gelten. Reisende müssen allerdings reservieren, weil Stehplätze in den Bussen nicht erlaubt sind. Für Patrick Angehrn, Leiter des Linienbusverkehrs bei Domo Reisen, ist die Konzessionierung der Inlandlinien ein «weiterer Meilenstein» für das gute ÖV-System der Schweiz. Der Bund will Fernbusse im Inland allerdings nur zulassen, wenn sie das von der öffentlichen Hand mitfinanzierte System nicht wesentlich konkurrenzieren. Das ist gemäss Bundesamt für Verkehr bei den Fernbussen von Domo Reisen nicht der Fall.

Andere Fernbus-Unternehmen beabsichtigen ebenfalls, in den Schweizer Markt einzudringen. In der Vergangenheit hat etwa der deutsche Fernbus-Riese FlixBus angekündigt, ein Schweizer Inlandnetz prüfen zu wollen. Zudem will der Aargauer Betreiber Eurobus mehrere Fernbus-Linien aus dem Mittelland zu Touristenorten anbieten. Über entsprechende Konzessionsgesuche wurde bisher noch nicht entschieden. (sda/vre)



In einem Car von Domo Reisen unterwegs zwischen Spanien und St. Gallen. Das Unternehmen ist ab Ende März auch im Inland unterwegs.

Bild: Gaëtan Bally/KEY

Pro

Fernbusse sind Bestandteil des öffentlichen Verkehrs

Es ist richtig, dass in der Schweiz Fernbusse verkehren dürfen. Sie sind genauso Bestandteil des öffentlichen Transportsystems wie Postautos oder Busse im Regionalverkehr. Und ein wenig Konkurrenz auf lukrativen Fernstrecken könnte dem Quasimonopolisten SBB helfen, sich wieder etwas stärker um die Bedürfnisse der Kundschaft zu kümmern.

In den vergangenen Jahren haben Fernbusse in Europa an Bedeutung und an Marktanteil gewonnen. Aus dem Ausland steuern sie bereits heute Ziele in der Schweiz an. Dabei gilt ein Verbot für Passagiere, im Inland ein- und wieder auszusteigen, was in der Praxis lächerlich und lästig ist. Wer mit dem Fernbus von St. Gallen nach Bern will, muss heute ein Ticket etwa Lyon lösen (und fährt immer noch günstiger als mit der Eisenbahn). In Bern dürfte er zwar nicht vorzeitig aus dem Bus steigen, nur steht dort niemand, der das verhindern könnte oder gar wollte.

Nur schon daher ist es richtig, Fernbuslinien in der Schweiz zuzulassen. Zum einen besteht danach bei weniger Betuchten und jüngeren Reisenden ein Bedürfnis. Anders als im internationalen Fernverkehr, der die Schweiz nur am Rand tangiert, ist es zum anderen bei einer Konzessionierung im Inland einfacher möglich, minimale branchenübliche Standards bei Lohn- und Arbeitsbedingungen

durchzusetzen. Und drittens bedrohen Linienbusse auf den Hauptachsen zwischen St. Gallen und Genf oder Lugano und Basel die Eisenbahnen nicht in ihrer Existenz.

Mit den Fernbussen im Inland bekommen die SBB einen Konkurrenten. Einen ziemlich kleinen: Allein die SBB befördern täglich 1,25 Millionen Passagiere. Fernbusanbieter Domo wird im besten Falle auf 800 Fahrgäste am Tag kommen. Dass die SBB trotzdem mit Klageliedern auf die Konzessionierung des ersten Fernbusanbieters reagiert haben, ist ein positives Zeichen. Ob der unbestreitbaren Notwendigkeit, Mittel zu generieren, hat das SBB-Management in den vergangenen Jahren nämlich oft das Wichtigste vergessen: die Kundschaft. Dienstleistungen wurden abgebaut, Komfort, Sauberkeit und Freundlichkeit haben gelitten. Nachdem Klagen der Kundschaft beim Quasimonopolisten erfahrungsgemäss nichts bringen, führt vielleicht genau da etwas Konkurrenz durch Fernbusse zu Korrekturen. Wovon im Endeffekt wieder die Bahnpassagiere profitieren würden.



Reto Voneschen
Redaktor

Contra

Weder solidarisch noch wirtschaftlich

«Bruucht's nöd», kann man dazu nur sagen. Busse für den Schweizer Fernverkehr, darauf haben wohl auch höchstens ein paar Schnäppchenjäger gewartet. Doch ob sie mehr als einmal in einen Fernbus steigen, ist aus mehreren Gründen fraglich.

Von St. Gallen nach Genf dauert eine Autofahrt etwa vier Stunden, mit den SBB geht es gleich schnell. Im besten Fall ist man in exakt vier Stunden und fünf Minuten bei unseren welschen Freunden. Da ist es fast verwegen, von «Fernverkehr» zu sprechen. Wer etwa in Australien eine anständige Strecke zurücklegen will, sitzt gut und gerne 15 Stunden im Car. Down Under ergeben Fernbusse Sinn. Oft fahren sie nachts, womit sich für die Fahrgäste sogar eine Nacht in einem Hotel einsparen lässt. In der kleinen Schweiz hingegen sind Fernbusse ein Witz. Bei uns stellt sich nicht die Frage, ob man an ein fernes Ziel gelangen kann, sondern ob unser dichtes und sensibles Strassen- und Bahnnetz nicht überlastet wird. Der Bund müsste sich darum kümmern, die Strassen vom Verkehr zu entlasten, statt zusätzlichen Stau zu fördern.

Die SBB befördern täglich 1,25 Millionen Passagiere. Die Privatfirma, die kürzlich eine Konzession erhielt, plant mit 800 Sitzplätzen pro Tag. Die SBB nehmen alle Passagiere auf, sie sind solidarisch. Das Privatunternehmen

hingegen spricht nur Fahrgäste an, die entlang der Hauptachsen verkehren wollen. Die SBB haben die Rosinenpickerei privater Anbieter zu Recht kritisiert. Die Geschichte hat zudem gelehrt, dass die Privatisierung des öffentlichen Verkehrs selten zu einer Verbesserung des Angebots führt. Kaum erstaunlich, werden Privatisierungsvorlagen in der Deutschschweiz reihenweise abgelehnt.

Die Reise mit einem zweimal täglich verkehrenden Bus von St. Gallen nach Zürich kostet 5.70 Franken weniger als die Fahrt mit den SBB. Mit dem günstigsten Sparticket ist die Zugfahrt allerdings günstiger. Und man muss nicht in Kauf nehmen, selbst bei normalen Bedingungen fast doppelt so lange unterwegs zu sein. Das Fernbus-Angebot gleicht dem günstigsten Flug zur Feriendestination. Man spart einen Betrag, macht aber drei Zwischenlandungen und wartet in den Flughäfen geschlagene Stunden auf vollen Sitzbänken. Die Umwelt freut das nicht sonderlich. Und der Ökonom? Der denkt an die verschleuderten Opportunitätskosten.



Sebastian Schneider
Redaktor