

3. Podium vom 12. November 2014

Fernreisebusse: Bereicherung oder Bedrohung für die Bahn?

Versuch eines Fazits

Podiumsteilnehmer:

Stephan Pfuhl, Leiter Fernverkehr SBB

Tomislav Kokot, Leiter Angebotsplanung MeinFernbus GmbH

Moderation: Dr. Paul Schneeberger, Redaktor NZZ

„*Fernbusse bedrohen die Bahnlinie Zürich –München*“ titelt der Journalist Oliver Graf seine Artikel in verschiedenen Tageszeitungen in der Region Zürich nach unserem Podium. Diese Einschätzung war tatsächlich auf dem Podium ein Thema und die Gefahr konnte nicht ausgeschlossen werden. Stephan Pfuhl wies darauf hin, dass seine deutschen Kollegen angesichts der vielen Busverbindungen skeptischer werden bezüglich des eigentlich beschlossenen Ausbaus dieser – ‚miserablen‘ – Bahnstrecke.

Aber zunächst zur Motivation des VöV Zürich sich dieses Themas anzunehmen innerhalb seiner Strategie ‚Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Zürich‘. Der Bezug ist insofern gegeben, als sich der Verein auch um die Anbindung Zürichs ans HGV-Netz sorgt. Und diese ist nun nicht nur von der Luft her durch Billigflüge bedroht sondern auch von der Strasse durch Fernbuslinien. Was mit Strecken wie Zürich-München und Zürich-Stuttgart durchaus realistisch scheint, gilt für andere Strecken weniger. Zwar kann man auch hier die Frage stellen, ob etablierte Bahnstrecken dadurch stillgelegt werden oder ob Busse einen Linienservice zwischen mittleren und kleinen Städten anbieten, den die Bahn nicht (mehr) anbietet. Dort würden die Linien-Fernbusse eine Lücke füllen. Was seit 2013 in Deutschland mit der Liberalisierung des nationalen Fernverkehrs mit Bussen ein rasant wachsendes – bis jetzt allerdings defizitäres – Busangebot erzeugte, wird wohl bald auch für Italien, Frankreich und Österreich gelten. Tomislav Kokot ist zwar der Meinung, die Busse seien komplementär zu verstehen zum Bahnangebot und nicht substituierend, das könnten sie auch nicht, wenn die Kapazitäten von Bahn und Bus verglichen würden. Allerdings sind die Spiesse nicht gleich lang und zwar nicht nur wegen der zwei nicht vergleichbaren Transportmittel auf der Schiene und Strasse. Im Gegensatz zur Schweiz, wo Bahn und Bus (u.a. Postauto) ein Grundangebot anbieten, sind private Fernbusse nur verpflichtet, ein Linienangebot aufrecht zu erhalten. An welchen Tagen und zu welchen Zeiten sie wie häufig fahren, bestimmt die Nachfrage. Anders als in einzelnen osteuropäischen Staaten, wo Fernbusse mangels eines Bahnangebots den ‚service public‘ übernehmen, können sie ein gut funktionierendes Bahnsystem durchaus karnalisieren. Was allerdings den Fernbussen gelungen ist und der national verankerten Bahnen nicht, ist die Internationalisierung (mit Wehmut denke ich an die Ansätze mit dem TEE-Zug vor 50 Jahren zurück). Das gilt auch für die Fahrkarten: One ride, one ticket – davon kann man bei der Bahn nur träumen.

Und damit zum Fazit:

- Wenn Fernbusse komplementär in ein europäisches Verkehrssystem integriert werden, füllen sie Lücken, welche die Bahn nicht abdecken kann oder will – sonst wirken sie substituierend
- Bezüglich Grundangebot braucht es gleich lange Spiesse für Bahn und Bus
- Hauptlinien wie Zürich-München/Stuttgart, welche Zürich ans HGV-Netz der ausländischen Bahnen anschliessen, dürfen keinesfalls verzögert oder verhindert werden
- Die Busangebote können bahnsseitig innovationsförderlich sein bezüglich Rollmaterial, Service, Komfort oder internationaler Fahrscheine
- Fragen, die offen blieben: Sicherheit, Zuverlässigkeit, Klimaverträglichkeit, Anstellungsbedingungen und – nicht ganz unwichtig – die Reisekultur

Peter Anderegg, Präsident VöV Zürich