

Fakten und Argumente zum Thema «Fernbusse und die Liberalisierung im Busverkehr»

Ausgangslage und Fakten: Verbindungen mit Reise- oder Fernbussen aus der Schweiz ins Ausland (vorab Richtung Süden und Osten) gibt es seit jeher. Die Liberalisierung des Binnenverkehrs für Busse in Deutschland 2013 hat allerdings einen regelrechten Fernbus-Boom ausgelöst. In der Folge nehmen die Fernbusverbindungen aus Deutschland in Schweizer Städte (und umgekehrt) stark zu.

Der Nutzfahrzeugverband ASTAG hat Mitte Oktober einen Forderungskatalog präsentiert, der eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die private Reisebusbranche in der Schweiz verlangt. Sein Hauptanliegen: Reisecars sollen als öffentliche Verkehrsmittel anerkannt und auch so behandelt werden. Es soll ihnen erlaubt sein, fahrplanmässig Passagiere zwischen Schweizer Städten zu transportieren. Die ASTAG strebt damit implizit eine Liberalisierung des Schweizer Busverkehrs an. Fernbusanbieter könnten dann nicht mehr nur zwischen Zürich und München oder Bern und Frankfurt fahren, sondern auch innerhalb der Schweiz Verbindungen anbieten.

Heute ist das nicht möglich: Bestimmungen der Personenbeförderungsverordnung des Bundes legen fest, dass neue Konzessionen für die Beförderung innerhalb der Schweiz nur erteilt werden, wenn keine bestehenden öV-Angebote – Bahn ebenso wie Postauto – in ihrem Bestand gefährdet sind.

Die Entwicklung ist nicht zu unterschätzen: In Deutschland verlor die Deutsche Bahn Anfang 2013 das Monopol für den Fernverkehr. 2014 beträgt das Volumen im deutschen Fernbusmarkt nach Hochrechnungen 160 Mio. Euro, 2015 sollen es 350 Mio. Euro sein. Jetzt fordern in der Schweiz Interessenvertreter eine Liberalisierung und ein Ende des Fernverkehrs-Monopols für die SBB.

Die Spiesse zwischen öV und Fernbussen sind jedoch nicht gleich lang, denn der öV hat sehr viele Pflichten einzuhalten:

- Transport- und Fahrplanpflicht, das heisst, auch wenn nur wenige Kunden da sind, hat der öV die Fahrten durchzuführen
- Die Fahrzeuge und Perrons müssen behindertengerecht sein
- Es gelten restriktive Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes

Position VöV

Der VöV steht der Entwicklung im Fernbusbereich sehr kritisch gegenüber. Eine umfassende Liberalisierung des Busverkehrs würde das Gesamtsystem des öV Schweiz gefährden. Vor dem Hintergrund signifikanter Investitionen in die Schieneninfrastruktur (Gotthard-Basistunnel / Ceneri) sowie in neues Rollmaterial ist gerade auf der Nord–Süd-Achse eine Zunahme der Personenbeförderung auf der Strasse als problematisch einzustufen. Eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse entspricht zudem nicht dem politischen Willen.

Die Spiesse zwischen Bahn und Fernbus sind nicht gleich lang, da der öV viele Pflichten einzuhalten hat. Wenn sich jemand die Rosinen herauspicks und nur dann fährt, wenn er es gerade als günstig erachtet und für gewisse Linien Billigstpreise anbietet, konkurriert dies den öV stark. Die Auslastung – gerade in den Nebenverkehrszeiten – und somit der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs würden sinken. Bezahlen müsste dies die Allgemeinheit entweder durch höhere Tarife, durch höhere Abgeltungen oder durch ein deutlich schlechteres öV-Angebot. Die Gefahr besteht also, dass Fernbusse zu einer kostspieligen Desoptimierung des gesamten öV-Systems führen. Wir erwarten, dass der Bund vor weiteren Bewilligungen die möglichen Auswirkungen prüft und beurteilt.

Bern, im November 2014