

GSV Forum: Fernbusse intensivieren Wettbewerb, Kunde profitiert

Das Preisniveau wird auf Dauer nicht zu halten sein

Fernbusse sind keine Busse, die von A nach B fahren, sondern ein Teil der intermodalen Reisekette. So reisen etwa in Deutschland 80% der Kunden des deutschen „Postbus“ mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) an. „Wahrgenommen werden diese Busse als „Flugzeuge auf vier Rädern“ mit größerem Sitzabstand, attraktivem Preis und dank stets präsentem Fahrer einem höherem Sicherheitsgefühl als in der Bahn“ beschreibt Marc Fleischhauer, Geschäftsführer Deutsche Post Mobility GmbH, den Fernbusboom. Und das dynamische Wachstum des Fernbusmarktes in Deutschland ging nicht zu Lasten der Bahn. Fleischhauer: „Der Fernverkehr der DB hat in den letzten fünf Jahren kaum Fahrgäste eingebüßt. Die meisten unserer Kunden sind vom Auto auf den Fernbus umgestiegen.“

Was aber für Bus und Bahn zunehmend zum Problem wird, ist das Preisniveau. Die deutsche Bahn konnte in den letzten drei Jahren die Preise nicht mehr erhöhen und die „Ware“ Fernbus wird derzeit viel zu günstig verkauft, da alle Player Marktanteile gewinnen wollen, betont Fleischhauer: „Der deutsche Postbus ist ein Premiumangebot, mit Preisen, die diesem nicht entsprechen. Wenn sich das Preisniveau nicht nach oben bewegt, wird es weitere Veränderungen im Markt geben.“ Dem stimmt auch Dr. Ludwig Richard, Dr. Richard Linien, zu: „Der Markt muss vernünftiger werden, die Mitbewerber machen sich das Leben selbst schwer. Anfangs haben wir gut verdient, die letzten 18 Monate waren blutig.“

Von und nach Österreich mit dem Fernbus zu reisen, ist relativ einfach, auf nationaler Ebene benötigen Anbieter aber Strecken-Konzessionen, berichtet Richard: „Wir kämpfen derzeit in diversen Instanzen, ob der Bus den ÖV auf der Strecke Salzburg-Graz ergänzen darf.“ Wirtschaftlich gesehen rechnen sich innerösterreichisch aber nur wenige Fernbusstrecken. Tobias Hann, Geschäftsführer ÖBB-Fernbus, sieht an der fehlenden Liberalisierung aus ÖBB-Sicht jedenfalls keinen Änderungsbedarf. Schließlich verstehe sich der ÖBB Fernbus als Ergänzung zum Schienenangebot. Einer gewissen Konkurrenz zur Schiene werde man sich aber nicht verschließen können, räumt Hann ein.

Wesentlich für das Zusammenspiel von Fernbus mit den anderen Verkehrsträgern ist ein gut angebundener Busbahnhof. In Deutschland gibt es zahlreiche zentrale Busbahnhöfe, leider seien diese aber zum Teil überlastet. Für Wien plädiert auch Markus Gratzner, Generalsekretär Österreichische Hotelierversammlung, für einen zentral gelegenen Busbahnhof: „Eine charmantere Ankunft als in Erdberg wäre wünschenswert“. Richard wirft ein, dass gerade beim Hauptbahnhof ein größerer Busbahnhof mitgedacht hätte werden können. Hann weist darauf hin, dass der ÖBB Fernbus jedenfalls vom Hauptbahnhof wegfahren wird.

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV, fasst zusammen, dass der Fernbus eine weitere Mobilitätsoption für den Kunden darstellt, der derzeit vom Wettbewerb besonders profitiert. Die Menschen, die vom Auto auf den Fernbus umsteigen, handeln schließlich auch im Sinne der Umwelt. Es benötigt aber dringend einen attraktiven Busbahnhof in Wien.“

Fotos zu dieser Veranstaltung finden Sie unter: http://www.gsv.co.at/?page_id=172

Rückfragehinweis:

GSV Dipl.-Ing. Mario Rohracher

Generalsekretär

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at