



Wie Eurobus das reglementierte Tarifsysteem austrickst

Die Preise im ÖV sind in der Schweiz verbindlich geregelt. Auch Eurobus muss sich daran halten. Wie kann der Fernbusbetreiber trotzdem Tiefpreise anbieten?

Wer mit der Südostbahn von St. Gallen nach Rapperswil fährt, mit dem Schiff über den Zürichsee und dann mit den SBB von Zürich nach Bern, der kann dafür ein einziges Billett lösen. Es gilt auf allen Verkehrsmitteln. Möglich ist das dank der Organisation Ch-direct, in welcher alle Schweizer Transportunternehmen gemeinsam die ÖV-Preise aushandeln.

Eine Folge dieses Systems ist aber, dass Transportunternehmen wie die SBB, die BLS, Postauto oder die Rhätische Bahn ihre Billettpreise nicht selbst festlegen können. Sie müssen sich an das Tarifsysteem der Branche halten. Preiserhöhungen müssen durch eine Mehrheit der Transportunternehmen abgesegnet werden.

Auch Eurobus ist in dieses System eingebunden. Das zeigt sich auch daran, dass die Fernbuslinien in der SBB-Fahrplanabfrage angezeigt werden. Da Eurobus Fernverkehrskonzessionen vom Bund erhalten hat, ist das Unternehmen rechtlich verpflichtet, sich in das bestehende Tarifsysteem einzufügen. Es muss das GA oder das Halbtax akzeptieren. Und es muss sich bei der Preisgestaltung an die gemeinsame Preistabelle halten, wie Markus Thut von Ch-direct gestern an einer Medienkonferenz sagte.

Doch wie kann Eurobus trotz dieser reglementierten Tarife überhaupt seine Tiefpreise anbieten? Das Unternehmen greift hier zu einem erlaubten Kniff, wie Thut erklärte. Denn Ch-direct schreibt zwar vor, welcher Preis pro Kilometer Fahrstrecke verlangt werden muss. Einen Spielraum gibt es aber bei der Anzahl der verrechneten Kilometer.

Das erscheint erst mal seltsam. Schliesslich ist die gefahrene Strecke ja objektiv messbar. Doch gerechnet wird nicht mit der effektiven Kilometerzahl, sondern mit den sogenannten Tarif-

kilometern.

Eurobus kann also ganz einfach weniger Tarifkilometer verrechnen, als effektiv gefahren werden. Damit ist der Fernbusanbieter jedoch eine absolute Ausnahme. «Bislang sind wir nie davon ausgegangen, dass ein Transportunternehmen weniger Kilometer verrechnen möchte, als es tatsächlich fährt», sagte gestern Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr. Sonst ist es immer umgekehrt: Die Transportunternehmen möchten mehr Kilometer verrechnen, als sie fahren, ihre Strecken also gewissermassen künstlich verlängern. In einigen Fällen wurde das genehmigt, insbesondere bei Strecken, die einen Zusatznutzen für die Reisenden bieten, etwa einen dichten Takt, einen überdurchschnittlichen Service oder eine deutlich schnellere Reisezeit gegenüber dem Auto.

So sind etwa die Strecken zwischen Bern und Zürich oder durch den Gott hard auf dem Papier länger als in der Realität und damit für den Kunden überproportional teuer. Bei Ch-direct heisst es jedoch, auf 95 Prozent der Strecken werde annähernd die effektive Kilometerzahl verrechnet.

Mit den Kilometern zu spielen, ist nämlich nicht so einfach. Will ein Transportunternehmen die Tarifkilometer erhöhen, muss es dies über eine Branchenkommission beantragen. Diese stimmt dem Antrag nur zu, wenn eben ein Zusatznutzen nachgewiesen wird. Die Strecken künstlich zu verkürzen, wie es Eurobus macht, das ist hingegen problemlos möglich.

Schweizer Fernbusse Aktion soll Kunden bringen

Erst seit gut zwei Wochen sind täglich Inlandfernbusse in der Schweiz unterwegs. Und schon lockt Anbieter Eurobus mit einer speziellen Aktion. Heute und morgen Donnerstag können Reisende eine Fernbusfahrt in der Schweiz für einen beliebigen Tag bis Ende Juli buchen und zahlen nur die Sitzplatzreservation von 5 Franken. Die Fahrt selber ist gratis. Ist die Aktion darauf zurückzuführen, dass die Inlandbusse schlecht

genutzt werden? Bei Eurobus winkt man ab. Das Angebot sei von Touristen bereits sehr gut angenommen worden, «da viele von ihnen Fernbusse bereits aus dem Ausland als Teil des öffentlichen Verkehrs kennen», sagt Roger Müri, Leiter Fernbus bei Eurobus. Genaue Zahlen kommuniziert das Aargauer Unternehmen keine. Fernbusnutzer berichteten in den vergangenen Tagen, dass unter der Woche auf manchen Fahrten nur eine knappe Handvoll Reisende unterwegs waren. In der Schweiz brauche es noch einige Zeit, bis Fernbusse genutzt werden wie im Ausland die grünen Flixbusse, ist Müri überzeugt. «Wir müssen bei den Kunden noch einige Informationsarbeit leisten», erklärt Müri. In diesem Sinne sei auch die aktuelle Fünfliberaktion gedacht. (Red)

Yvonne Debrunner