

BUSSE FÜR DIE FERNLINIE

Der Fernlinienverkehr stellt teilweise andere Anforderungen an die Fahrzeuge als die Touristik, sowohl baulich als auch ausstattungstechnisch. Hier gehen wir der Frage nach, welche Konzepte es gibt und wie die Hersteller sich positionieren.

Ein Spezifikum des Fernlinienverkehrs ist das Thema Barrierefreiheit. In diesem Zusammenhang könnte es eine Renaissance der Superhochdecker mit Unterflurcockpit geben, man schaue nur nach Großbritannien oder Polen. „Diese Konzepte sind aus unserer Sicht sinnvoller, als für viel Geld einen Hublift zu installieren“, meint MFB-Geschäftsführer Torben Greve. Zurzeit gibt es solche Fahrzeuge hierzulande aber nur von Van Hool in Form des Altano, sei es mit eigener Bodengruppe oder mit Scania-Fahrwerkselementen (siehe Fahrbericht Seite 36). Torben Greve verweist jedoch auf die Vergangenheit, als auch Neoplan und Setra entsprechende Modelle im Programm hatten: „Ich vertraue auf den Innovationsgeist und die Wettbewerbskraft im Markt. Sie werden dazu führen, dass auch andere Hersteller sich weiterentwickeln und Fahrzeuge anbieten werden, die barrierefrei und trotzdem einigermaßen wirtschaftlich sind.“

In eine ähnliche Richtung gehen die Vorstellungen des BDO: „Sorgen macht uns, dass es am Markt noch keinen serienmäßig barrierefreien Reisebus gibt, der dann auch bezahlbar ist; hier sehen wir vor allem die Anbieter von Bussen in der Pflicht“, meint Matthias Schröter.

Barrierefreiheit lässt sich mit vergleichsweise geringem Aufwand im Doppeldecker darstellen. Nicht zuletzt deshalb geht Torben Greve davon aus, dass der Anteil der Doppelstockbusse eher noch steigen wird. Schon jetzt ist mehr als jeder fünfte Meinfernbus ein Doppeldecker, beim IC-Bus der Deutschen Bahn wird diese Bauart demnächst sogar wesentlich mehr als die Hälfte der Flotte ausmachen.

Doppeldecker bringen aber auch einen konzeptionsbedingten Nachteil mit: „Im Einmannbetrieb ist die Gepäckverladung problematisch, man muss es sorgfältig sortieren“, erklärt Torben Greve. „Man braucht entwe-

der zwei Mann Besatzung oder Stationspersonal, das den Check-In durchführt.“ Also kommt man letztlich doch wieder zurück zum Superhochdecker mit Unterflurcockpit.

Mehr Komfort im Fernverkehr

Unabhängig vom Betreiber hat sich bei deutschen Fernbussen ein gewisser Mindeststandard etabliert. Dazu gehören ein Spannungswandler für 220 V, Steckdosen an jeder Sitzreihe und WLAN. Erfreulicherweise haben sich fast alle Anbieter für einen 4-Sterne-Sitzabstand entschieden, womit man deutlich mehr Komfort bietet als Billigairlines. Die Omnibusse sind also hochwertig, leider findet das derzeit in den Preisen keinen Niederschlag.

Trotz des aktuellen Preiskampfs denkt man in der Branche glücklicherweise auch nicht an eine Reduzierung des Komforts, um etwa mehr Passagiere mitnehmen zu können, sondern vielmehr an dessen weitere Steigerung. Ein Trendsetter war hier unbestreitbar ADAC Postbus: Die gelbe Flotte ist mit einem Infotainment-System ausgestattet, über das im Fahrzeug Filme und Zeitschriften abgerufen werden können.

Ein weiterer Punkt auf der Agenda ist eine Bordverpflegung. Da die meisten Fernbusse nur mit einem Fahrer unterwegs sind und eine Servicekraft an Bord derzeit nicht bezahlbar ist, gehen die Überlegungen in Richtung Automaten. Auch hier hat ADAC Postbus vorgelegt, dem Vernehmen nach denkt Meinfernbus mittlerweile ebenfalls über derartige Konzepte nach. Die derzeitige Lösung bei den

Der schwäbische Bausattler Frenzel bietet seit verganginem Jahr einen Snackautomaten für Reisebusse an, der speziell für den Einsatz in Fernlinienbussen konzipiert ist. Er eignet sich aber auch, um eine Grundversorgung der Fahrgäste in einfachen Reisebussen sicherzustellen.



Die gesamte Flotte von ADAC Postbus ist mit Frenzel-Heißgetränkeautomaten ausgestattet. Damit haben die Verantwortlichen eine klare Marktlücke erkannt, denn heißen Kaffee oder Tee für längere Fahrten kann man kaum selbst mitbringen.



grünen Bussen (Selbstbedienung mit Vertrauenskasse) leidet unter mangelnder Ehrlichkeit der Kunden.

Auch Automaten sind aber nicht ganz billig, daher will ihre Anschaffung wohlüberlegt sein. Sie haben allerdings auf der anderen Seite den Charme, dass man sie mit vergleichsweise geringem Aufwand in einen neuen Fernbus mitnehmen kann, wenn man das erste Fahrzeug nach drei oder vier Jahren austauscht.

Bustaugliche Automaten für Heiß- und Kaltgetränke sowie für Snacks liefert momentan von den einschlägig bekannten Küchenherstellern nur Frenzel. Bei der Bestückung mit Speisen kann man auf die Dienste der Luft-hansa-Tochter LSG Skychefs zurückgreifen, sodass der Busunternehmer sich um praktisch nichts zu kümmern braucht. TM steht dem Thema Automaten dagegen noch abwartend gegenüber.

Ein Problem bei handelsüblichen Reisebussen stellen die Toiletten und insbesondere deren Auffangbehälter dar. Gemäß den Gepflogenheiten in der Touristik, wo regelmäßige Kaffeepausen an der Tagesordnung sind, wurden sie nur als Notbehelf dimensioniert. Kabinengröße, Zugang und schon gar nicht der Fäkalienbehälter sind für eine häufige Nutzung ausgelegt. Die Industrie hat hier mittlerweile aber Lösungen im Angebot, die Abhilfe schaffen. Das können vergrößerte und damit nicht mehr überbaubare Kabinen ebenso sein wie Hecktoiletten, die von ihrer Zugänglichkeit her das Optimum darstellen; siehe dazu Fahrberichte Scania/Van Hool Altano auf Seite 39 und Neoplan Cityliner auf Seite 34.

Einheitslook

Für die Bildung und Verankerung einer Marke ist ein durchgängiges Corporate Design nahezu unerlässlich. Daher haben ADAC Postbus, City2City und DB IC-Bus ihre Fahrzeuge von vornherein nicht nur außen mit ihrem spezifischen Erscheinungsbild versehen, sondern ihnen auch eine einheitliche Innenausstattung mitgegeben. Meinfernbus wird jetzt nachziehen, bei den Neubeschaffungen setzt man ein neues Innenraumkonzept um: „Zurzeit läuft eine Fahrzeugausschreibung mit einem standardisierten Lastenheft, das für alle

neuen Busse verpflichtend ist; es wurde gemeinsam mit einem Arbeitskreis der Partnerunternehmen erarbeitet“, berichtet Torben Greve. „Wir wollen den Partnern nicht gegen ihren Willen vorschreiben, ein bestimmtes Fabrikat zu kaufen, denn es gibt unterschiedliche Vorlieben, Erreichbarkeiten von Werkstätten und vieles andere. Sicherheits- und Komfortmerkmale sowie Design und Innenausstattung werden aber einheitlich sein. Wir vereinbaren allerdings mit ein oder zwei ausgewählten Herstellern Rahmenverträge zu sehr guten Konditionen, auf die unsere Buspartner dann zurückgreifen können.“

Keine Überlegungen in diese Richtung stellen Deinbus und Flixbus an, hier überlässt man den Unternehmern die Wahl von Fahrzeugen und Ausstattung und beschränkt sich lediglich auf ein halbwegs einheitliches Außendesign. Natürlich müssen aber auch diese Busse gewisse Mindeststandards erfüllen.

Bislang ist das Spektrum der im Fernlinienverkehr eingesetzten Omnibusse recht breit, fast alle Reisebusmarken sind vertreten. Das liegt nicht zuletzt daran, dass viele mittelständische Partner der Start-Ups zunächst einmal Bestandsfahrzeuge aus ihrer Reisebusflotte verwendet haben. Mit gezielten Neubeschaffungen für den Fernbusdienst könnten sich zukünftig aber bestimmte Produktlinien herauskristallisieren, die den Markt dominieren; es dürften wohl Modelle im Business-Segment sein.

Bei den Hochdeckern spricht vieles für die 14-Meter-Klasse, zumindest bei den großen Marken, deren Angebote entsprechend nachgefragt sind. Eine stärkere Rolle spielen werden aus den bereits genannten Gründen die Superhochdecker mit Unterflurcockpit. Auf dem Vormarsch ist zudem der Doppeldecker, beflügelt nicht zuletzt durch die Aspekte Wirtschaftlichkeit und Barrierefreiheit.

Im Folgenden schauen wir uns genauer an, was die einzelnen Omnibushersteller in Sachen Fernbus zu bieten haben.

Daimler dominiert

Den größten Marktanteil bei den deutschen Fernbussen kann bislang die Bussparte des Stuttgarter Automobilkonzerns mit ihren Mar-



Axel Stokinger, Geschäftsführer der Evobus-Vertriebsorganisation Deutschland.

ken Mercedes-Benz und Setra vorweisen. „Wir haben schon zahlreiche Modelle im Markt platziert, die eine hohe Akzeptanz bei den Betreibern genießen“, erklärt Axel Stokinger, Geschäftsführer der Vertriebsorganisation Deutschland. „Auf der Mercedes-Benz Seite ist es zunächst der Tourismo und hier besonders der 13 m lange zweiachsige Tourismo M/2. Einige Betreiber bei den verschiedenen Plattformen setzen auch Mercedes-Benz Travego ein. Bei der Marke Setra haben wir eine positive Resonanz auf die neue Comfort-Class 500, die von Anfang an ausschließlich mit Euro-6-Motorisierung angeboten wurde und in dieser Konfiguration auch deutliche Verbesserungen im Treibstoffverbrauch gegenüber der Vorgängergeneration nachweisen konnte. Aufgrund der sehr hohen Kilometerleistungen im Fernbusverkehr ist die Kraftstoffeinsparung ein tragendes Argument.“ Noch dominiert in den Fernlinien-Fuhrparks allerdings die Setra Comfort-Class 400 in den verschiedenen Längenvarianten vom S 415 GT-HD bis zum S 417 GT-HD.

Sehr gefragt ist zudem der Setra Doppeldecker S 431 DT, in seiner Gattung ist er momentan im deutschen Fernbusbereich mit deutlichem Abstand Marktführer. Er ist bei allen Betreibern zu finden, die auf Fernbuslinien Doppelstockbusse einsetzen. Neben den eigenen Stärken spielt dem Setra-Flaggschiff auch die Schwäche der Wettbewerber in die



Aus dem Produktportfolio von Mercedes-Benz hat sich vor allem der Turismo auf dem Fernbusmarkt fest etabliert, sämtliche Längenvarianten finden sich in den Flotten der verschiedenen Betreiber; hier ein Turismo L von Wörlitz Tourist aus Berlin.



In geringerem Umfang ist auch der Mercedes-Benz Travego im Fernbusdienst anzutreffen, im Bild ein Fahrzeug von Delux-Express.



Die derzeit wohl am häufigsten anzutreffende Modellreihe im Fernlinienverkehr ist die Setra Comfort-Class 400 mit ihren verschiedenen Längenvarianten. Hier ist ein Setra S 417 GT-HD der Autokraft auf der Linie Berlin - Hamburg unterwegs, im Mai 2013 noch mit dem Hinweis „Kooperationspartner Univers“.



Eher selten sind Vertreter der Setra Top-Class 400 im Fernbusdienst. Sie werden durch einen S 415 HD der Firma Bader aus Grafenberg repräsentiert.

Karten, doch mit dem Scania/Van Hool Astromega wirft jetzt ein neuer Wettbewerber den Hut in den Ring, der nicht zu unterschätzen ist.

An ein Wiederaufleben der Superhochdecker mit Unterflurcockpit glaubt Axel Stokinger dagegen nicht, weil bei ihnen der für das Reiseerlebnis wichtige Kontakt zwischen Fahrer und Passagieren unmöglich ist. „Daher sehen wir keinen Anlass, Entwicklungsüberlegungen in dieser Richtung anzustellen.“

Bei der Konfiguration der Fernbusse zeigt sich Daimler flexibel: „Aktuell bieten wir bei der Setra Comfort-Class 500 und beim Mercedes-Benz Tourismo K eine Hecktür an“, führt Stokinger aus. „Sollte es eine stärker-

re Nachfrage für diese Lösung geben, werden wir prüfen, ob sie auch bei den anderen Turismo-Varianten und beim Travego darstellbar ist.“

Ähnlich kundenorientiert präsentiert sich Daimler Buses in Sachen Ausstattung: „Beim Mercedes-Benz Tourismo K haben wir eine Hecktoilette im Baukasten, sie kann in allen Längenvarianten eingesetzt werden“, erläutert Axel Stokinger. Beim Knackpunkt Abwasserbehälter arbeiten die Daimler-Entwickler ebenfalls an einer Fernbus-Speziallösung: „Standard ist ein Volumen von 105 l, das ist für den touristischen Einsatz mehr als ausreichend“ meint Stokinger. „Im Fernbus gelten jedoch andere

Anforderungen, daher haben wir auf Kundenwunsch eine Alternative mit rund 150 l entwickelt. Sie kommt zunächst im Doppeldecker zur Anwendung, wird mittelfristig aber auch bei den Hochdeckern als Option verfügbar sein.“

Natürlich muss aber für Hersteller und Busbetreiber die Wirtschaftlichkeit stimmen. «Wir bieten den Unternehmen speziell auf den Fernlinieneinsatz mit seinen hohen Laufleistungen ausgerichtete Service- und Wartungsverträge an, bei denen auch ein fester Restwert hinterlegt ist», berichtet der Daimler-Manager. «Damit haben die Betreiber klar kalkulierbare Kosten. Über unseren Partner Daimler Financial Services können wir zudem



Von der neuen Setra Comfort-Class 500 verspricht sich Deutschland-Geschäftsleiter Axel Stokinger allerhand, kann sie doch mit einem sehr niedrigen Kraftstoffverbrauch punkten. Einstweilen sind die 500er Setra aber noch rar auf Deutschlands Fernlinien, im Bild ein S 516 HD von Rombs in Weissenburg.



Zu neuen Höhenflügen setzt der Setra S 431 DT im Fernlinienverkehr an, seine größten Trümpfe sind die hohe Kapazität und die relativ einfache Umrüstung für die Rollstuhlmitnahme. Dem Konsortium Berlinlinienverkehr hat sich auch die Firma Steinbrück aus Gotha angeschlossen.



Sascha Kaehne leitet die deutschen Omnibusaktivitäten von Iveco.



Eigentlich hatte Iveco mit dem Evadys HD ein Modell, das exakt auf das Anforderungsprofil des Fernlinienverkehrs ausgerichtet war. Die Baureihe wurde aber nicht mehr auf Euro 6 umgestellt. Vielleicht wird Iveco das Businesssegment aber in absehbarer Zeit wieder besetzen. Der abgebildete Evadys HD gehört zum Fuhrpark von Frölich in Hessisch Lichtenau.

Finanzierungen darstellen, ebenfalls mit festen Restwerten.» Diese Restwerte seien aber nur ein Sicherheitsnetz für den Fall, dass der freie Markt nicht funktioniere; in der Regel verkauften die Omnibusunternehmer ihre Gebrauchtbusse selbst. «Setra und Mercedes-Benz sind auch auf dem Gebrauchtmrkt sehr gefragt.»

Über allem steht die Prämisse, dass die Unternehmer mit den Daimler-Produkten Geld verdienen können. „Unser Ansatz ist ganzheitlich, dazu gehört auch eine umfassende Betreuung unserer Kunden. So bieten wir ihnen Hilfe bei Ausfällen an, dazu halten wir Vorführfahrzeuge auch in einer fernlinientauglichen Ausstattung vorrätig“, sagt Axel Stokinger.

Iveco auf allen Wegen

Für die Fernlinie bietet Iveco Bus den Magelys Pro an, er ist allerdings nur als Zweiachser verfügbar. Zur Wahl stehen Längenvarianten von 12 m und 12,8 m. Von seiner Positionierung her ist er für den Fernbus fast ein wenig «overdressed», doch haben die Busbauer aus Annonay mittlerweile keine Alternative mehr im Angebot: Den vielleicht besser passenden Evadys HD hat man nicht auf Euro 6 umgestellt, sodass dieser Hochdecker für das Businesssegment nun nicht mehr zur Verfügung steht.

Als großen Vorteil des Magelys