

Německé dráhy potvrdily konec IC Busů

23.10 2020 08:30, Libor Hinčica, Autobusy

Německé dráhy DB (Deutsche Bahn) potvrdily konec svých IC Busů. „Menší bráška železnice“, jak bylo na některých z autobusů v rámci propagace značky IC Bus napsáno, tak končí. Od prosincového jízdního řádu již autobusy nevyjedou.

Autobusy IC Bus byly v provozu od roku 2009. Vytvořit měly doplněk ke stávající nabídce vlaků, a to především v těch relacích, kde nebyla železnice schopná časově konkurovat s ohledem na pomalou či chybějící infrastrukturu. Není tedy asi příliš překvapující, že hned tři ze čtyř existujících linek IC Busu, které jsou dnes v provozu, směřovaly do České republiky. IC Busy spojují Prahu s Lipskem a Mannheimem, a to buďto s vedením přes Norimberk, anebo Frankfurt. Poslední, čtvrtá, linka provozovaná ve spolupráci se švýcarskými drahami SBB vede mezi Mnichovem a Curychem.

Od prosince 2020 bude provoz všech čtyř linek se změnou jízdních řádů ukončen. Německé dráhy konec komentují snahou o snížení uhlíkové stopy a také tím, že díky rychlejším vlakům mezi ČR a Německem a Mnichovem a Curychem postrádají autobusy již svůj smysl. Modernizace železnice se ale dotkla jen trasy mezi Curychem a Mnichovem, kde díky dokončení elektrifikace jednoho z úseků a nasazení nových jednotek klesne jízdní doba vlakem od prosince na zhruba 4 hodiny a od prosince 2021 na 3:30. Autobus dnes zvládá relaci za 3 hodiny a 45 minut, rok tedy budou cestující tak jako tak cestovat o čtvrt hodiny déle, pak se ale situace skutečně zlepší.

Oproti tomu na relacích do České republiky se žádné zrychlení očekávat nedá. Zatímco autobus zvládá relaci Norimberk – Praha za 3:35, vlaku to trvá o více než hodinu déle. Modernizace tratě z Plzně k hranici s navýšením rychlosti na až 200 km/h je sice chvályhodná, avšak prozatím existuje jen na papíře. Cestování mezi Lipskem a Prahou pak lze při návaznosti v Drážďanech stihnout za 4 hodiny a 6 minut, autobus byl ale se svými 3 hodinami a 15 minutami jednoznačně rychlejší, byť rozsah provozu byl i po otevření hranic v červnu 2020 výrazně omezený (1 spoj v každém směru). Na druhé straně ani zde není důvod k trudomyslnosti, protože je plánován vysokorychlostní tunel pod Krušnými horami, který by měl dopravu směrem na Drážďany do budoucna výrazně zrychlit. Drobou vadou na krase je, že se jej podle nejoptimističtějšího scénáře dočkáme nejdříve za 15 let.

Autobusové jízdenky IC Busu se prodávaly zpravidla výrazně levněji než ty na železnici a nelze očekávat, že by vlaky po odchodu autobusů do věčných lovišť zlevnily. DB se totiž na autobusových relacích potýkaly s výrazně agresivnější konkurencí reprezentovanou zejména zelenými autobusy FlixBusu, čemuž musely přizpůsobovat i svou cenovou politiku. Navíc zde bojovaly o jiný typ zákazníků (více vázaných na cenu jízdenky). Komentován zatím nebyl ani další osud autobusů jezdících pod značkou IC Bus. Část těchto spojů totiž pro DB zajišťoval český dopravce RegioJet

(potažmo STUDENT AGENCY), který pro tento účel pořídil autobusy Irizar i8, jenž zařadil do provozu teprve v loňském roce.

Url: Německé dráhy potvrdily konec IC Busů