



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015

Gliederung

I	Zusammenfassung	2
II	Einleitung	4
III	Marktanalyse.....	7
	1 Betreiber von Linienverkehren	7
	2 Busunternehmen	11
	3 Marktentwicklung.....	13
	3.1 Anzahl bestehender Genehmigungen, Linien und Fahrten	13
	3.2 Netzausbau, Linienverläufe und Frequenzen	19
	3.3 Auslastung	27
	3.4 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung	27
	3.5 Preisentwicklung	28
	3.6 Barrierefreiheit.....	36
	3.7 Haltestellen.....	38
	4 Nachfragerseite	42
	4.1 Herkunft der Kunden	42
	4.2 Aktuelle Entwicklungen	46
	4.3 Kundenzufriedenheit	48
	5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr	50
	5.1 Schienenpersonenfernverkehr	51
	5.2 Schienenpersonennahverkehr	54
IV	Arbeitsbedingungen	55
	1 Anzahl, Herkunft, Zugehörigkeit und Verfügbarkeit des Fahrpersonals	55
	2 Tätigkeiten, Anforderungen, Stressfaktoren (physisch, psychisch) für Fahrer	57
	3 Vergütung.....	59
	4 Straßenkontrollen des Bundesamtes	60

I Zusammenfassung

Im dritten Jahr nach der Liberalisierung konzentriert sich das Fernbusangebot weitgehend auf wenige große Betreibergesellschaften sowie deren Partnerunternehmen. Als Gründe für einen zu beobachtenden Rückzug von Marktteilnehmern werden in der Regel der intensive intramodale Wettbewerb sowie ein hierdurch beeinflusstes ruinöses Preisniveau angeführt. Mit dem Zusammenschluss der MFB MeinFernbus GmbH und der FlixBus GmbH sowie dem Verschmelzen der zur Deutsche Bahn AG gehörenden Fernbusanbieter Berlin Linien Bus und IC Bus zeigten sich weitere deutliche Konsolidierungstendenzen auf dem nationalen Fernbusmarkt.

Betreiber-
gesellschaften

Mit einem Linienanteil von 67 Prozent ist MeinFernbus/FlixBus Marktführer, gefolgt von den zwei ehemaligen Staatskonzernen Deutsche Bahn AG sowie Deutsche Post AG mit aktuellen Marktanteilen nach Linien von 9 % bzw. 6 %. Alle drei Unternehmen verfolgen das Ziel, ein möglichst dichtes deutschlandweites Fernbusliniennetz anzubieten und haben im aktuellen Jahr bereits einen weiteren Ausbau ihrer Aktivitäten angekündigt. Die übrigen auf dem Markt befindlichen Busunternehmen bzw. Betreibergesellschaften erreichen Marktanteile von maximal 4 Prozent und konzentrieren ihr Angebot entweder auf einzelne Linien, auf einen räumlichen Schwerpunkt oder sehen das Angebot in Deutschland als Teil ihrer internationalen Verkehre.

Marktanteile
Linienangebot

Der Zusammenarbeit von Betreibergesellschaften und Busunternehmen liegen unterschiedliche Geschäftsmodelle zugrunde, die sich insbesondere in der Risikobeteiligung der Busunternehmen widerspiegeln. Der Anteil der in Eigenregie tätigen mittelständischen Busunternehmen zeigt sich rückläufig bzw. zunehmend auf Nischen beschränkt, auch wenn mit dem britischen Unternehmen Megabus jüngst erst ein neuer Marktteilnehmer mit eigenen Fahrzeugen und Fahrern in den Markt eingestiegen ist. Daneben lässt sich eine wachsende Abhängigkeit der Busunternehmen feststellen, die im Auftrag der großen Betreibergesellschaften Verkehre übernehmen.

Geschäfts-
modelle

In der aktuellen Phase lässt sich seitens der großen Betreibergesellschaften eine deutliche Angebotsausweitung im In- und Ausland beobachten. Trotz eines zuletzt markanten Anstiegs von Genehmigungen nationaler Linien, liegt der Fokus hierbei vor allem auf der Ausweitung internationaler Angebote bzw. dem Einstieg in andere liberalisierte Fernbusmärkte. Daneben lässt sich weiterhin der Trend zur Einrichtung von Nacht- und Expresslinien beobachten, teilweise verlängert um aufkommensstarke Haltestellen im Umland der Großstädte. Im August 2015 umfasste das Angebot im nationalen Fernbuslinienverkehr rund 300 Linien mit einem wöchentlichen Aufkommen von rund 9.500 Fahrten. Gegenüber dem Vorjahr haben sich das Linien- und Fahrtenangebot um etwa 35 % erhöht. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden von Unternehmen mit Sitz in Deutschland im Jahr 2014 rund 16,0 Mio. Fahrgäste mit Linienfernbusen befördert.

Marktentwicklung
heute...

Die weitere Entwicklung der nationalen Fernbusverkehre sehen die Marktteilnehmer in einer starken Abhängigkeit von der Ausdauer bzw. der Finanzkraft der verbliebenen Anbieter. Zudem bleibe abzuwarten, wie sich die Marktoffensive der DB AG im Schienenfernverkehr auf den intermodalen Wettbewerb auswirke. Im Anschluss an die aktuelle Ausbauphase dürfte das nationale Linienwachstum weitgehend abgeschlossen sein. Ausschlaggebend hierfür ist der zwischenzeitlich erreichte hohe Versorgungsgrad deutscher Mittel- und Großstädte bei der Fernbusanbindung. Abgesehen von vereinzelt Nischengeschäften sehen Marktteilnehmer in Deutschland keinen Markt für zusätzliche Angebote wie Businesslinien etc. Aktuell rückt bei den Unternehmen jedoch eine stärkere Vernetzung von Fernbusangeboten in den Vordergrund des Interesses. Daneben arbeiten die Anbieter an der Abstimmung der Fernbusangebote auf die vor- bzw. nachgelagerten Verkehrsmittel innerhalb der Transportketten. ...und künftig

Im Hinblick auf die Haltestellensituation maßen befragte Busunternehmen insbesondere der Kundeninformation, den Warteeinrichtungen, der ÖPNV- und Fernbuserreichbarkeit sowie dem Vorhandensein von Serviceeinrichtungen für Fahrzeuge und Kunden an den Start-/Endhaltestellen eine hohe Wichtigkeit bei. Haltestellensituation

Mit Blick auf den Modal Shift zeigen sich aufgrund der aktuellen Datenlage weiterhin große Spannweiten bei der Einschätzung der Umsteigeranteile. Seitens befragter Busunternehmen werden dabei insbesondere Zweifel an der Höhe der aktuell gehandelten Anteile von Umsteigern vom Schienen- und Luftverkehr sowie dem Anteil induzierter Verkehre laut. Vergleichsweise einig sind sich die Marktteilnehmer hingegen hinsichtlich der für das Busgewerbe positiven Folgen des Bahnstriks auf den Modal Shift. Hier sei es jedoch zu früh, um Aussagen zur Nachhaltigkeit der Verlagerungen treffen zu können. Herkunft der Kunden

Die Bekanntheit sowie das Image des Fernbuslinienverkehrs zeigt weiterhin eine positive Wirkung auf die Aufkommenszahlen. Ein vergleichsweise hoher Anteil der Fernbusfahrgäste wird seitens der Betreibergesellschaften als markentreu bzw. als regelmäßige Kundschaft ausgemacht. Allerdings sei der Wissensstand der Bevölkerung in Bezug auf den Fernbusmarkt noch gering, so dass sich die zunehmend zeigende Durchmischung bei den soziodemografischen Merkmalen der Kundschaft nur vergleichsweise langsam vollziehe. Trotz einer steigenden Zahl von Beschwerde- und Schlichtungsverfahren berichten die Marktteilnehmer weiterhin von einer insgesamt hohen Zufriedenheit der Kunden. Bekanntheit vs. Fernbuswissen

Den im Rahmen der Liberalisierung des Fernbusmarktes neu entstandenen Wettbewerb bekommt insbesondere die Deutsche Bahn AG als verbliebener Anbieter von Schienenfernverkehrsleistungen zu spüren. Diese reagiert hierauf im Rahmen einer Kundenoffensive mit angebotsseitigen Verbesserungen in Bezug auf die Wettbewerb zum Schienenverkehr

Verbindungshäufigkeit, die Neu- bzw. Wiederanbindung von Städten, die Preisstruktur, das Serviceangebot sowie den Zustand und die Ausstattung der Fahrzeuge. Laut Aussagen von Marktteilnehmern zeigten sich zunehmend auch Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr. Belastbare Daten liegen diesbezüglich jedoch nicht vor.

Der Bedarf an Fahrpersonal wird weiterhin als hoch beschrieben, so dass der Attraktivität des Arbeitgebers ebenso wie der Vergütung eine zunehmende Rolle im Wettbewerb um gute Arbeitskräfte zukommt. Zur Flexibilitätssteigerung kommen neben festangestellten Vollzeitkräften Springer (z.B. Rentner) zum Einsatz. Letztgenannte sind den Unternehmen dabei in der Regel seit längerem bekannt. Unter den festangestellten Busfahrern befindet sich eine hohe Anzahl von Umsteigern aus anderen Berufen. Anforderungsseitig zeigen sich vor allem Veränderungen aufgrund einer zunehmenden nächtlichen Tätigkeit. Die Vergütung der Fernbusfahrer erfolgt laut Aussage der befragten Busunternehmen überwiegend auf Grundlage der jeweils gültigen Tarifverträge des privaten Omnibusgewerbes bzw. in Anlehnung hieran.

Fahrpersonal

Die Kontrollen zur Einhaltung verkehrs- und genehmigungsrechtlicher Vorschriften, der Lenk- und Ruhezeiten und der technischen Sicherheit im Fernbuslinienverkehr werden in Deutschland gemeinsam durch die Länder (Polizei, Gewerbeaufsichtsämter) und das Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt. Bei den Straßenkontrollen des Bundesamts konnte im ersten Halbjahr 2015 im Bereich der Fahrpersonalvorschriften ein deutlicher Anstieg der Beanstandungsquote festgestellt werden.

Straßenkontrollen

II Einleitung

Das Bundesamt für Güterverkehr hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur den zum 1. Januar 2013 liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt analysiert. Die vorliegende Studie knüpft an die im vergangenen Jahr veröffentlichte Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014, im Folgenden als Marktanalyse 2014 bezeichnet, an und beschreibt die weitere Marktentwicklung im aktuellen Jahr 2015 (Stand August 2015). Neben den Marktteilnehmern werden die Entwicklungen auf der Angebotsseite mit den hier zu findenden Strecken und Haltestellen sowie den eingesetzten (barrierefreien) Fahrzeugen näher beleuchtet. Daneben wird die Nachfrageseite hinsichtlich der Kundenstruktur und der zugrundeliegenden Fahrtzwecke skizziert. Erneut findet die Wettbewerbssituation zwischen Schienen- und Straßenverkehrsangeboten Berücksichtigung. Im zweiten Teil der Studie werden der Arbeitsmarkt sowie die Arbeitsbedingungen der Fernbusfahrer näher beleuchtet, bevor abschließend auf die Kontrolle der Fernbusse eingegangen wird. Der Schwerpunkt der Analyse liegt dabei auf der Entwicklung der nationalen Verkehre.

Inhalte

Im Vorfeld der Liberalisierung wurden inländische Fernbuslinienverkehre aufgrund der gesetzlichen Regelungen nur von einer vergleichsweise geringen Anzahl Marktteilnehmer angeboten. Neben der Deutsche Bahn AG bzw. der Berlin Linien Bus GmbH, denen historisch bedingt während der deutschen Teilung eine besondere Rolle bei der Verkehrsanbindung West-Berlins mit Fernbussen zukam, zeigten sich nur vereinzelt weitere Marktteilnehmer. Von letztgenannten wurden vor allem Fernbusverbindungen angeboten, zu denen im Schienenverkehr keine vergleichbaren direkten Verkehrsangebote als Alternative bestanden. Hierbei handelte es sich vor allem um die Anbindung kleinerer, im Zuge der Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes in den Fokus gerückter Regionallughäfen. Entwicklung

Am 26. September 2012 verabschiedete der Deutsche Bundestag die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz, die unter anderem die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs beinhaltet. Am 2. November 2012 stimmte der Deutsche Bundesrat dem Gesetz zu. Im Rahmen der Koalitionsvereinbarung aus dem Jahr 2009 hatte sich die spätere Bundesregierung zuvor auf eine Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinienverkehre geeinigt. Liberalisierung

In der novellierten Fassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) finden sich heute die grundlegenden Bestimmungen für den Fernbuslinienverkehr. Es regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linien- und Gelegenheitsverkehr. Nach § 42 PBefG handelt es sich beim Linienverkehr um eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind. Für Unternehmen, die mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr Personen befördern möchten, gilt zu beachten, dass sie hierfür im Besitz einer entsprechenden Genehmigung sein müssen. Diese Genehmigung wird bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb erteilt. Der bestehende Konkurrenzschutz der Bahn ist durch die Neufassung des PBefG entfallen. Geschützt werden soll jedoch weiterhin der öffentliche Personennahverkehr. Zudem wurden im Rahmen der Änderung des PBefG Regelungen für einen barrierefreien Zugang und zur Vorhaltung von Stellplätzen für Rollstuhlnutzer getroffen. Gesetzliche Bestimmungen

Für die vorliegende Untersuchung wurde erneut der Ansatz gewählt, die den Markt bestimmenden Betreibergesellschaften sowie deren Partner- bzw. Subunternehmen in qualitativen Marktgesprächen gezielt zur Entwicklung des Marktes und ihrer Unternehmen sowie den Besonderheiten des Marktes zu befragen. Hierdurch soll ein möglichst umfassender Einblick in den nationalen Fernbuslinienmarkt gewonnen werden, um eine Grundlage für Markteinschätzungen zu schaffen. Darüber hinaus wurden weitere Studie

Marktteilnehmer, u.a. aus dem Schienennah- und -fernverkehr, um eine Einschätzung der aktuellen Wettbewerbssituation gebeten. Daneben wurde, insbesondere zur Analyse der Nachfrageseite, auf Studien- bzw. Untersuchungsergebnisse sowie auf Berichte der Fachpresse, Prognosen, Fahrpläne etc. zurückgegriffen.

In Tabelle 1 sind die wesentlichen, den Markt prägenden bzw. verändernden Entwicklungen des nationalen Fernbusmarktes chronologisch aufgeführt. Seit der Erstellung der Marktanalyse 2014 zeigt sich insbesondere aufgrund des Rückzugs von City2City, der Übernahme des Unternehmens MFB MeinFernbus GmbH durch die FlixBus GmbH sowie der beabsichtigten Zusammenführung der Berlin Linien Bus GmbH und IC Bus eine Konsolidierung des Fernbuslinienmarktes. Mit Megabus ist zuletzt ein weiterer erfahrener Marktteilnehmer hinzugekommen.

Marktprägende
Entwicklungen

Tabelle 1: Wesentliche Veränderungen auf dem Markt des Fernbuslinienverkehrs

	< 2011	Markteintritt Berlin Linien Bus und Deutsche Touring
→	11/2011	Markteintritt DeinBus
→	04/2012	Markteintritt MeinFernbus
	01/2013	Liberalisierung des Fernbusmarktes
→	02/2013	Markteintritt FlixBus
→	04/2013	Markteintritt City2City
→		Markteintritt Aldi/Univers
←	08/2013	Marktaustritt Univers, Aldi zunächst mit Berlin Linien Bus;
←		in der Folge auch Rückzug von Aldi als Vertriebspartner
→	11/2013	Markteintritt ADAC Postbus
	07/2014	Kooperation Berlin Linien Bus und City2City
←	10/2014	Rückzug von City2City
←	11/2014	DeinBus stellt Insolvenzantrag
←		Rückzug des ADAC vom Gemeinschaftsprojekt ADACPostbus
→	12/2014	Neuer Investor steigt bei DeinBus ein
→		Markteintritt Megabus
	02/2015	Erwerb der MFB MeinFernbus GmbH durch die FlixBus GmbH
	03/2015	Ankündigung Zusammenführung von Berlin Linien Bus und IC Bus

Quelle: Eigene Darstellung nach Unternehmens- und Pressemitteilungen.

III Marktanalyse

1 Betreiber von Linienverkehren

Als Marktteilnehmer agieren neben den in Eigenregie handelnden mittelständisch geprägten Betreibern einzelner Linienverkehre weiterhin verschiedene Betreibergesellschaften, die überwiegend als Dachorganisation bzw. -marke für eine Vielzahl von mittelständischen Busunternehmen fungieren. Letztere sind bei der Erbringung ihrer Verkehrsleistungen vertraglich an die jeweilige Betreibergesellschaft gebunden. In einer ersten Aufbauphase nach der Liberalisierung im Jahr 2013 ging es den Marktteilnehmern darum, einzelne Linien aufzubauen und möglichst schnell ein erstes grobes Liniennetz anbieten zu können. Dabei ließen sich unterschiedliche Ziele und Strategien der Marktteilnehmer beobachten. So beabsichtigten die meisten der Marktteilnehmer laut eigener Aussage den Aufbau eines flächendeckenden, deutschlandweiten Fernbusliniennetzes mit einer Ausweitung der Haltepunkte und Linien auf das benachbarte Ausland. Daneben ließen sich Bestrebungen von Marktteilnehmern erkennen, deren Angebote insbesondere auf eine Ergänzung der bereits bestehenden Fernbus- bzw. Schienenangebote abzielten, beispielsweise die Angebote der Deutschen Touring sowie von IC Bus. Im Folgenden werden die Betreiber der derzeit am Markt agierenden nationalen Fernbuslinien sowie deren Geschäftsmodelle und Marktstrategien vorgestellt.

Wachstums-
phase

Über das etablierte Unternehmen **Berlin Linien Bus GmbH (BLB)** ist die **Deutsche Bahn AG** mit ihren Tochterunternehmen Autokraft, Bayern Express & Kühn Berlin GmbH (BEX) und Regionalverkehr Dresden (RVD) weiterhin auf dem Fernbusmarkt vertreten. Seitens der Deutsche Bahn AG wurde im Frühjahr 2015 eingeräumt, dass sich der Fernbus schneller als vom Unternehmen erwartet als ein integraler Bestandteil der Mobilität in Deutschland etabliert habe.¹ Aufgrund der zu beobachtenden Marktentwicklungen sowie den im Fernbusgeschäft bis zu diesem Zeitpunkt gesammelten Erfahrungen gab die Deutsche Bahn AG bekannt, dass die im Zuge der Liberalisierung unter dem Dach der Deutsche Bahn AG als zweites Fernbusangebot neu geschaffene Marke **IC Bus** künftig mit Berlin Linien Bus zu einer Marke verschmolzen werden solle. Die Deutsche Bahn AG kündigte in diesem Zusammenhang an, ab dem dritten Quartal 2015 das eigene Fernbusangebot deutlich auszubauen und die Anzahl der Fernbusverbindungen – insbesondere auf stark nachgefragten Verbindungen – bis Ende 2016 zu vervierfachen. Ziel der Deutsche Bahn AG sei es dabei, „das Feld nicht einem marktbeherrschenden Anbieter (zu) überlassen, sondern sich auf dem Markt zu positionieren und mit einem deutlich ausgebauten Streckennetz die Marktbedingungen als zweiter starker Anbieter mit(zu)bestimmen.“ Vor diesem Hintergrund soll „die Wettbewerbsfähigkeit und Rentabilität des DB-Fernbusgeschäfts durch eine konsequente „low price – low cost“-Orientierung des künftigen Angebots mit einfacher Preis- und Tarifstruktur auf der Basis einer klar und fair aufgeteilten Zusammenarbeit mit

Deutsche Bahn AG

¹ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 23.02.2015.

mittelständischen Busunternehmen dauerhaft sichergestellt werden“. Bei Berlin Linien Bus handelte es sich bisher um eine reine Vertriebs- und Marketinggesellschaft, die als übergeordnete Marke geschaffen wurde, um ein einheitliches Auftreten (Fahrscheine, Fahrpläne etc.) der am Verbund beteiligten mittelständischen Unternehmen zu ermöglichen. Zwischenzeitlich hat das Unternehmen **BEX (Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH)**, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, vom mittelständischen Busunternehmen Haru-Reisen alle Anteile an der Berlin Linien Bus GmbH erworben.²

Ein weiteres bereits im Fernbussegment etabliertes Unternehmen ist die **Deutsche Touring GmbH**. Gesellschafter des Unternehmens sind die spanische Ibero Eurosur S.L., ein Konsortium iberischer Busunternehmen, und die Europäische Reiseversicherung AG. Die Deutsche Touring GmbH betreibt im Rahmen ihres internationalen Angebotes gemeinsam mit Eurolines seit Beginn der Liberalisierung Fernbusverkehre auf nationalen Teilstrecken. Im internationalen Verkehr kooperiert die Deutsche Touring GmbH mit verschiedenen nationalen Betreibergesellschaften.

Deutsche
Touring

Neben den im Vorfeld der Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes etablierten Unternehmen sind weitere neue Marktteilnehmer auf dem deutschen Fernbuslinienmarkt vertreten. Als bedeutende Marktteilnehmer im nationalen Fernbusmarkt haben sich im Zuge der Liberalisierung die relativ jungen Unternehmen **DeinBus.de GmbH**, **MFB MeinFernbus GmbH** sowie **FlixBus GmbH** erwiesen, deren Linienangebote seit Beginn der Liberalisierung deutlich gestiegen sind.

Junge
Marktteilnehmer

Die beiden zu diesem Zeitpunkt in Bezug auf das Linienangebot führenden Fernbusunternehmen **MFB MeinFernbus GmbH** und die **FlixBus GmbH** gaben zu Beginn des Jahres 2015 bekannt, dass sie fortan gemeinsam unter der Marke MeinFernbus/FlixBus auftreten werden.³ Die MFB MeinFernbus GmbH war bereits seit April 2012 auf dem nationalen Fernbusmarkt tätig, die FlixBus GmbH startete im Februar 2013 mit einem eigenen Angebot. Der Erwerb der MeinFernbus GmbH durch die FlixBus GmbH Ende 2014 unterlag nicht der Fusionskontrolle durch das Bundeskartellamt. Die Entscheidung des Bundeskartellamts stützte sich dabei auf die für eine Zusammenschlusskontrolle erforderliche Umsatzschwelle in Höhe von 500 Mio. Euro Umsatz weltweit, die im letzten Geschäftsjahr nicht überschritten wurde.⁴ Erklärtes Ziel der Fusion ist laut Unternehmensangaben neben dem weiteren Ausbau des gemeinsamen nationalen Netzes die europaweite Expansion. Unterstützt werden die Pläne durch einen weiteren finanzkräftigen Investor (General Atlantic).

MeinFernbus/FlixBus

² Vgl. hierzu www.BerlinLinienBus.de, Pressemitteilung vom 24.08.2015.

³ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.flixbus.de, Pressemitteilung vom 07.01.2015.

⁴ Vgl. hierzu Bundeskartellamt, Tätigkeitsbericht 2013/2014.

Die **DeinBus.de GmbH** ist seit 2009 im Fernbussegment aktiv. Das Unternehmen bietet nach einem zwischenzeitlich eröffneten Insolvenzverfahren gemeinsam mit einem neuen Investor weiterhin Fernbuslinien an. Die Angebote von DeinBus.de beschränken sich aktuell jedoch regional auf Südwest-Deutschland. DeinBus

Im Oktober 2013 trat mit dem **ADAC Postbus**, einem Angebot der **Deutsche Post Mobility GmbH**, ein weiterer großer Wettbewerber in den Markt ein. Eigentümer des Unternehmens waren zunächst mit Anteilen zu jeweils 50 % der **Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC)** sowie die **Deutsche Post AG**. Im November 2014 gab der ADAC seinen Ausstieg aus dem Fernbusmarkt bekannt. Die Anteile des ADAC wurden von der Deutsche Post AG übernommen, die das Angebot seither unter der Marke Postbus weiterführt. Aus Sicht des ADAC hatte sich der liberalisierte Fernbusmarkt bis zu diesem Zeitpunkt zwar dynamisch entwickelt, er wurde jedoch auch als in einem zunehmenden Maße wettbewerbs- und preisintensiv beschrieben, so dass der Anspruch des gemeinschaftlichen Unternehmens, sich dauerhaft als Qualitätsführer in diesem Segment positionieren zu können, für den ADAC ein unternehmerisches Risiko dargestellt hätte.⁵ Das Fernbusangebot wird seither unter der Marke **Postbus** von der Deutsche Post AG angeboten. ADAC Postbus
wird zum Postbus

Seit dem 16.12.2014 bietet das Unternehmen **megabus.com GmbH**, ein Unternehmen der britischen **Stagecoach-Group**, als weiterer großer Wettbewerber nationale Fernbuslinienverkehre in Deutschland an. Mit den bestehenden Fernbusangeboten in ausländischen Märkten verfügt Megabus über eine langjährige Erfahrung im Fernbussegment. Im Vergleich zu den anderen großen nationalen Betreibergesellschaften verfolgt das Unternehmen Megabus eine abweichende Marktstrategie. Aufgrund der Fernbuserfahrungen aus anderen Ländern setzt das Unternehmen überwiegend eigene Doppeldecker-Fahrzeuge mit einem gegenüber dem Angebot anderer Betreiber deutlich reduzierten Sitzabstand ein. Das Unternehmen betreibt das operative Geschäft mit eigenen Fahrzeugen und Fahrern und beabsichtigt, durch vergleichsweise schlanke Strukturen die Fahrpreise langfristig niedrig zu halten. Megabus

Aktuell rechnen die Gesprächspartner des Bundesamtes zwar nicht mit dem Eintritt eines weiteren großen Marktteilnehmers. Aus deren Sicht sei es jedoch denkbar, dass sich französische Unternehmen wie Transdev oder Keolis, die heute über ihre Nahverkehrstöchter am deutschen Personenverkehrsmarkt aktiv sind, zuerst auf ihrem Heimatmarkt positionieren und dann, vergleichbar dem Betreiber MeinFernbus/FlixBus, in andere nationale Märkte expandieren werden. Transdev ist Eurolines-Partner in Frankreich und auf dem liberalisierten französischen Fernbusmarkt mit dem Unternehmen Isilines aktiv. Künftige Wettbewerber

⁵ Vgl. hierzu www.adac.de, Pressemitteilung vom 10.11.2014.

Parallel zu den genannten Betreibern existierten im Jahr 2015 weiterhin zahlreiche nationale Fernbusangebote mittelständischer Unternehmen. Diese Angebote beschränkten sich jedoch meist auf einzelne Städteverbindungen oder auf die Anbindung von Ferienregionen. Im Vergleich zum Vorjahr wurden im Jahr 2015 weitere Angebote zumindest vorübergehend eingestellt. Hierzu zählen die Angebote von Avango, CuxBus-Express, Publicexpress oder Sprint-Bus. Aktuell existieren nationale Fernbusangebote der Unternehmen CS Reisen GmbH (Onebus), Fass-Reisen (Jade-Berlin-Express), Kocher und Lutz (Münchenlinie), Regionalverkehr Erzgebirge, RLV ReiseLinienVerkehr (Stuttgart-Berlin-Bus), Usedomer Bäderbahn – einem Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG – sowie von einer Unternehmenskooperation aus dem Vogtland (Vogtland-Fernbus). Der größte Teil dieser Angebote beschränkt sich auf ein bis zwei Linien.

Mittelständische
Unternehmen

Nach der Art der Zusammenarbeit von Betreibergesellschaft und Busunternehmen lassen sich derzeit vereinfacht drei Modelle unterscheiden (wobei auch Mischformen bestehen):

Geschäftsmodelle

- Durchführung von Linienverkehren in Eigenregie

Die Linien werden durch einzelne Busunternehmen oder im Unternehmensverbund mit eigenen Fahrzeugen betrieben (im Folgenden als „Eigenregie“ bezeichnet). Im Falle von Berlin Linien Bus haben sich die Busunternehmen, insbesondere zu Vertriebs- und Marketingzwecken, zu einem Unternehmensverbund zusammengeschlossen. Im weiteren Text wird Berlin Linien Bus als Betreibergesellschaft bezeichnet.

- Durchführung von Linienverkehren im Subunternehmermodell

Bei diesem Modell werden zwischen Betreiber und Busunternehmen im Vorfeld ein fester Kilometersatz sowie weitere Rahmenbedingungen vereinbart, zu denen das beauftragte Busunternehmen für einen bestimmten Zeitraum bzw. auf bestimmten Linien die Verkehre für die Betreibergesellschaft durchführt. Die Bezahlung erfolgt dabei unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg.

- Durchführung von Linienverkehren im Beteiligungsmodell

Beim Beteiligungsmodell wird zwischen Betreibergesellschaft und Busunternehmen eine kilometerabhängige Vergütung lediglich als sogenannte „Grundvergütung“ vereinbart. Die Grundvergütung soll die Busunternehmen dabei vor einem zu hohen wirtschaftlichen Risiko schützen. Ergänzt wird die Grundvergütung von einer erfolgsabhängigen Vergütung, die sich entweder an dem Umsatz (Anteil am Ticketverkauf) oder der Auslastung der jeweiligen Fernbuslinie orientiert und die Busunternehmen hierüber stärker am Gewinn bzw. am Risiko beteiligt.

Nach den Ankündigungen der Deutsche Bahn AG zur Umstrukturierung ihrer Fernbusaktivitäten dürfte die Betreibergesellschaft Berlin Linien Bus künftig nicht mehr dem erstgenannten Modell, sondern – in Abhängigkeit von der künftigen Ausgestaltung der beabsichtigten Zusammenarbeit mit mittelständischen Partnern – dem Subunternehmer- oder Beteiligungsmodell zugerechnet werden. Die Betreibergesellschaft Postbus bietet ihre Leistungen im Rahmen des Subunternehmermodells an. Die Unternehmen DeinBus und MeinFernbus/FlixBus wenden nach den Erkenntnissen des Bundesamtes überwiegend das Beteiligungsmodell an. Das neu am Markt befindliche Unternehmen Megabus führt seine Verkehre in Eigenregie durch und verzichtet dabei gänzlich auf eine Beteiligung von Busunternehmen als Partner- oder Subunternehmen.

2 Busunternehmen

Gegenüber der Marktanalyse 2014 haben sich bezüglich des Tätigkeitsspektrums der im Fernbussegment tätigen Busunternehmen keine Änderungen ergeben. Nur vereinzelt berichteten Busunternehmen über eigene strukturelle Veränderungen, die in einem Zusammenhang mit den Fernbusaktivitäten stehen, beispielsweise über eine Ausweitung der Fernbusaktivitäten oder einen Rückzug aus dem Fernbussegment. Rückzüge wurden vergleichsweise selten beobachtet und erfolgten überwiegend auf Initiative der Busunternehmen. Hier waren es vor allem insolvenz- bzw. wirtschaftlich bedingte Gründe, die Busunternehmen zur Aufgabe der meist in Eigenregie durchgeführten Verkehre zwangen. Sofern eine Beendigung des Vertragsverhältnisses durch die Betreiber initiiert wurde, lagen hierfür hingegen überwiegend qualitative Gründen vor.

Angebotsmix

Das Interesse von Busunternehmen an einem Einstieg in den Fernbusmarkt scheint ungebrochen, obwohl der Einstieg von zahlreichen Busunternehmen nach wie vor skeptisch betrachtet wird. Als Gründe für die Skepsis werden meist der extreme Wettbewerb sowie die große Abhängigkeit von den Betreibergesellschaften genannt. Der überwiegende Anteil der im Rahmen der vorliegenden Marktanalyse befragten Busunternehmen, die neu für eine Betreibergesellschaft tätig sind, gab an, den Kontakt zum Betreiber aus eigener Initiative heraus gesucht zu haben. Als Gründe hierfür wurden die Erschließung neuer Kundenpotenziale und die Zukunftssicherung des in der Regel mittelständischen Unternehmens angegeben. Ferner wurde in Teilen die Meinung vertreten, dass das eigene Unternehmen mit einem Einstieg in das Fernbussegment aufgrund der vertraglichen Rahmenbedingungen in der Regel keine großen Risiken eingehen, vorausgesetzt, die hierfür zusätzlich benötigten Fahrzeuge könnten im Unternehmen anderweitig genutzt oder zurückgegeben werden.

Interesse am Fernbusmarkt

Das Interesse an geeigneten Busunternehmen seitens der Betreibergesellschaften steht in einem engen Zusammenhang mit der aktuellen Marktsituation bzw. -strategie der

Zusammenarbeit von Busunternehmen und Betreibergesellschaften

Betreibergesellschaften. Generell werden zusätzliche Busunternehmen national an den Stellen als sinnvoll erachtet, an denen noch geographischer Nachholbedarf gesehen wird. Der Ausbau von Verkehren lässt sich in der Regel nur mit zusätzlichen Fahrzeugen realisieren, entweder durch Aufstockung des Fuhrparks bestehender Partner oder die Hinzunahme neuer Partnerunternehmen. Marktteilnehmer gehen davon aus, dass im Rahmen der weitgehend abgeschlossenen Umstrukturierung von MeinFernbus/FlixBus vom Marktführer vorerst keine nennenswerte Aufnahme von Busunternehmen für den nationalen Verkehr mehr stattfinden wird. Vergleichbar wird die Situation seitens der befragten Marktteilnehmer nach der aktuellen Streckenausweitung für das Unternehmen Postbus eingeschätzt. Vor dem Hintergrund der angekündigten Marktoffensive der Deutsche Bahn AG berichten die Marktteilnehmer aktuell hingegen über eine intensiviertere Anwerbungsphase. Aufgrund der meist identischen Start- und Zielorte der Linien bzw. der hiermit nicht selten identischen Standorte der Busunternehmen sowie der betrieblichen und qualitativen Anforderungen, die seitens der Betreiber an die Busunternehmen gestellt werden, dürfte es in diesem Zusammenhang zu einem verstärkten Wettbewerb um geeignete und gleichzeitig interessierte Busunternehmen kommen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die überwiegende Anzahl der im Fernbussegment aktiven Busunternehmen vertraglich exklusiv an die Betreibergesellschaft gebunden ist. In Abhängigkeit von den jeweiligen Vertragslaufzeiten zeigten sich Busunternehmen jedoch offen für Angebote anderer Betreiber. Ebenso zeigten sich die Betreibergesellschaften für den Einsatz eigener Fahrzeuge und Fahrer, vergleichbar dem Modell von Megabus, offen. Solange sich Busunternehmen für eine Partnerschaft begeistern ließen, seien Änderungen an den heute vorherrschenden Modellen nach deren Angaben jedoch nicht geplant.

Im Rahmen der Marktanalyse 2014 gaben sowohl Betreibergesellschaften als auch Busunternehmen noch an, bei der Zusammenarbeit gegenseitig voneinander lernen zu wollen. Zwischenzeitlich nimmt jedoch insbesondere das schnelle Wachstum der Betreibergesellschaften Einfluss auf die Arbeitsteilung zwischen Busunternehmen und Betreibern. Vor allem im Beteiligungsmodell wird von einer nachlassenden Beteiligung der Busunternehmen an den Planungsprozessen oder einem von Betreiberseite vorgegebenen Linieneinsatz bzw. -wechsel berichtet. Zahlreiche Busunternehmen, die bereits seit der Liberalisierung auf dem Fernbusmarkt aktiv sind, empfinden die skizzierten Entwicklungen als einen Bedeutungsverlust für das eigene Unternehmen und sehen sich hierdurch zunehmend in die Rolle eines Subunternehmens gedrängt. Zudem sieht ein Teil der Busunternehmen im Fernbusgeschäft aktuell nur begrenzte Wachstumsmöglichkeiten für das eigene Unternehmen. Dies gilt insbesondere in solchen Fällen, in denen die Busunternehmen, beispielsweise aufgrund ihrer Unternehmensgröße, weder international noch im Rahmen von Nachtlinien wachsen können bzw. wollen. Als Folge zeigte sich eine zunehmende Unzufriedenheit bei Busunternehmen sowie eine verstärkte Bereitschaft zum Ausstieg aus dem

Arbeitsteilung

Fernbusgeschäft oder zum Wechsel der Betreibergesellschaft nach Auslaufen der bestehenden Verträge.

Die Anzahl der je Unternehmen im Fernbusbereich eingesetzten Fahrzeuge variiert weiterhin in Abhängigkeit von der beauftragenden Betreibergesellschaft sowie deren zugrundeliegendem Geschäftsmodell. Die Betreibergesellschaften mit einem Beteiligungsmodell weisen weiterhin eine vergleichsweise hohe Anzahl an Busunternehmen mit 2-3 Fernbussen auf. Aufgrund einer zu beobachtenden Verdichtung der täglichen Abfahrten zeichnet dabei eine zunehmende Anzahl kleiner Unternehmen für den gemeinsamen Betrieb einer Linie verantwortlich. Bei Betreibern mit einem Subunternehmermodell kommen hingegen überwiegend Busunternehmen mit einer tendenziell großen Fernbusflotte zum Einsatz. Sofern bei Busunternehmen im Beteiligungsmodell im zurückliegenden Jahr nennenswerte Veränderungen bei der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge beobachtet werden konnten, handelte es sich hierbei in der Regel um den Ausbau des Fuhrparks bei einem der größeren Busunternehmen. Konnten Busunternehmen bisher vor allem dann mit einem flexiblen Einsatz auf mehreren Linien eines Betreibers rechnen, wenn sie als Subunternehmer tätig waren oder Sonderfahrten (Ersatz- oder Verstärkerfahrzeugen) übernommen haben, zeigen sich diese Tendenzen heute vermehrt auch beim Beteiligungsmodell.

Anzahl der
Fahrzeuge

3 Marktentwicklung

3.1 Anzahl bestehender Genehmigungen, Linien und Fahrten

Die dynamische Entwicklung des nationalen Fernbusmarktes spiegelte sich bis zum Stichtag 30.09.2014 in der Anzahl der bestehenden Genehmigungen wider (ohne Genehmigungen für internationale Verkehre mit Zwischenbedienung in Deutschland). Diese hatte sich im Zeitraum seit der Liberalisierung bis zum genannten Stichtag auf einen vorläufigen Höchststand von 301 Genehmigungen mehr als verdreifacht. Zum Stichtag 31.12.2014 wurde hingegen eine leicht verringerte Anzahl bestehender Genehmigungen in Höhe von 285 Genehmigungen ermittelt. Eine weitere Bestandsreduzierung auf 277 Genehmigungen zeigte sich im ersten Quartal 2015. Gleichzeitig lag in diesem Zeitraum jedoch wieder eine deutlich höhere Anzahl von Anträgen auf Genehmigungen (26) vor. Im zweiten Quartal 2015 erhöhte sich die Anzahl der Genehmigungen deutlich um insgesamt 57 Genehmigungen. Hieraus resultierte zum Stichtag 30.06.2015 eine Gesamtzahl von 325 Genehmigungen. Nach einem weiteren Anstieg im 3. Quartal 2015 wurde am 30.09.2015 mit 338 Genehmigungen ein neuer Höchststand bei den bestehenden Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre erreicht. Zum Stichtag 30.09.2015 lagen zudem weitere 18 Genehmigungsanträge vor. In diesen Zahlen dürften sich zumindest teilweise die seitens der Betreiber angekündigten Angebotsausweitungen widerspiegeln. Im weiteren

Anzahl
Genehmigungen

Jahresverlauf dürfte aufgrund der anhaltenden Angebotsausweitung mit einem weiteren Anstieg des Genehmigungsbestands zu rechnen sein.

Die Betreiber zeigen sich weiterhin bemüht, einen möglichst großen Anteil an den Liniengenehmigungen zu halten, da es ihnen als Genehmigungsinhaber leichter möglich ist, die mit der Durchführung beauftragten Busunternehmen entsprechend den Interessen der Betreibergesellschaft auszutauschen. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den aktuell zu beobachtenden Umstrukturierungen bzw. Erweiterungen der Netze. So lässt sich beispielsweise im Rahmen der Fusion von MeinFernbus/FlixBus auf zahlreichen Linien ein Wechsel des beauftragten Busunternehmens beobachten. Im Rahmen von Netzerweiterungen werden beispielsweise bestehende Nachtbus- oder Expresslinien zwischen zwei Großstädten um weitere Haltepunkte über die bestehenden Linien hinaus mit dem Ziel erweitert, an diesen Haltepunkten, etwa in Universitätsstädten, ein erweitertes Fahrgastpotential für die Hauptstrecke zu erschließen. In einem solchen Fall bietet sich aus Sicht des Betreibers generell eher der Einsatz eines in der neu zu erschließenden Region ansässigen Busunternehmens an, das im weiteren Verlauf auch in Teilen für die Hauptstrecke verantwortlich zeichnet. Aus Sicht der Betreiber stellen dabei die Kenntnisse der regionalen Strukturen bzw. die regionale Vernetzung der Busunternehmen einen bedeutenden Vorteil dar. Die Möglichkeit, bei bestehenden Liniengenehmigungen wechselnde Busunternehmen einsetzen zu können, wird von Seiten der Busunternehmen hingegen kritisch bewertet. Mit der Übernahme einer neuen Linie bzw. eines veränderten Einsatzgebiets werden gleichzeitig entsprechende Umstrukturierungen innerhalb der Busunternehmen und dementsprechend ein zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand notwendig. Im Falle neuer Linienverkehre bzw. -erweiterungen zeigen sich die Betreibergesellschaften weiterhin „experimentierfreudig“, beispielsweise in der Kombination verschiedener Genehmigungen. Nicht selten kommen die neuen Verkehre dabei nicht über eine Testphase hinaus. Aufgrund der zunehmend zentral durch die Betreiber vorgehaltenen Genehmigungen wurde auf Betreiberseite erneut mehrfach der Wunsch nach einer bundesweit zentralen Genehmigungsstelle geäußert. Hierdurch ließen sich deutliche Verbesserungen für die Betreibergesellschaften (Kosten- und Zeitaufwand) sowie die Fahrgäste (Fahrplanangebote) erzielen.

Inhaber der
Genehmigungen

Um einen Überblick über die Entwicklung der Anzahl physisch eingerichteter Linien zu erhalten, werden im Folgenden die Ergebnisse einer aktuellen Fahrplanauswertung dargestellt und mit den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes aus dem Jahr 2014 verglichen. Tabelle 2 gibt einen Überblick über das laut Fahrplan (August 2015) von SIMPLEX Mobility⁶ bestehende Linien- und Fahrtenangebot im nationalen Fernbuslinienmarkt, einschließlich grenzüberschreitender Linien nationaler Fernbusbetreiber, sofern hierüber mindestens eine nationale Teilstrecke bedient wird. Flughafenzubringerverkehre einzelner Busunternehmen finden hierin keine Berücksichtigung.

Linien- und
Fahrtenangebot

⁶ Vgl. www.SIMPLEX_Mobility.de, Fernbus-Fahrplan 08-2015.

Tabelle 2: Angebote Fernbuslinien nach Anbietern, Anzahl der Linien und Fahrten nach Wochentagen (Stand August 2015)

Anbieter	Anzahl Linien ¹	Gesamtzahl der Fahrten ⁴ nach Wochentagen 2015							
		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Σ
Postbus	17	99	74	78	107	110	100	103	671
Berlin Linien Bus	21	111	99	104	112	118	114	113	771
DeinBus.de	11	52	4	4	52	65	40	59	276
IC Bus³	11	85	79	78	82	96	83	94	597
Deutsche Touring²	13	28	25	28	26	27	29	21	184
MFB MeinFernbus/FlixBus	204	952	796	801	939	1074	969	1051	6.582
Megabus	9	32	32	32	32	32	32	32	224
Sonstige⁷ darunter	22	30	10	11	20	40	51	40	202
Fass-Reisen⁶	1	1	1	1	1	1	2	1	8
Münchenlinie⁶	1	4	4	4	4	8	8	8	40
OneBus⁶	5	6	1	2	7	12	10	12	50
Ostfriesland-Express^{5,6}	1	4	0	0	0	4	4	2	14
RV Erzgebirge/Dresden⁶	4	0	0	0	0	0	8	0	8
SemiTimes (Start 10/14)⁶	3	3	2	2	6	2	4	3	22
Stuttgart-Berlin-Bus⁶	1	0	0	0	0	1	3	2	6
Usedomer Bäderbahn⁶	5	10	0	0	0	10	10	10	40
Vogtland Fernbus⁶	1	2	2	2	2	2	2	2	14
	Σ 308								Σ 9.507

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationaler Linienverkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können, ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehre).

² Ohne grenzüberschreitende Ziele.

³ Einschließlich Linienverkehre ohne innerdeutsche Bedienung.

⁴ Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrdauer von mindestens einer Stunde.

⁵ Ehemals angeboten über Public Express.

⁶ Stand Juni 2015 nach SIMPLEX Mobility Fernbus-Report. Fernbusverkehr 2015.

⁷ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit MeinFernbus/FlixBus wurden die Linien/Fahrten dem größeren Vertriebspartner zugerechnet

Quelle: Eigene Darstellung nach SIMPLEX Mobility.

Das Angebot an Fernbuslinien nationaler Anbieter hat sich seit dem Zeitpunkt der Liberalisierung von 131 Fernbuslinien auf 308 Linien im Jahr 2015 erhöht. Im Jahresvergleich 2015/2014 kam es zu einer Steigerung um 81 Linien bzw. 35,7 %. Entsprechend einer Auswertung von SIMPLEX Mobility, in der die Anzahl der im ersten Halbjahr 2015 neu geschaffenen (101 Linien) den im gleichen Zeitraum eingestellten Linien (60) gegenübergestellt wurde, ergab sich für das erste Halbjahr 2015 eine Zunahme von 41 physisch eingerichteter Linien.⁷ Diese Zahl deckt sich annähernd mit der Zunahme der bestehenden Genehmigungen (40) in diesem Zeitraum. Die Anzahl der Fahrten hat sich auf zuletzt 9.507 Fahrten erhöht.

Angebotsausweitung

⁷ Vgl. hierzu: SIMPLEX Mobility: Fernbus-Report. Fernbusverkehr 2015, 02/2015.

Bei einer Betrachtung nach Wochentagen entfällt die geringste Fahrtenanzahl auf die Wochenmitte (Dienstag und Mittwoch). Die meisten Fahrten je Wochentag werden weiterhin an Freitagen bzw. Sonntagen erreicht. Eine Ausnahme stellen hier die Angebote von Megabus und Deutsche Touring dar. Während Megabus eine täglich konstante Anzahl an Fahrten anbietet, lässt sich beim Angebot der Deutschen Touring am Sonntag ein reduziertes Angebot erkennen. Nach Angaben von Marktteilnehmern erwarten die Kunden auch an nachfrageschwachen Tagen von den großen Betreibern zunehmend eine Grundversorgung. Zudem bediene man mit den Angeboten an Wochentagen häufig eine andere Zielgruppe bzw. eine gegenüber dem Wochenende veränderte Mischung unterschiedlicher Zielgruppen. Die in der Woche freiwerdenden Fahrzeugkapazitäten werden seitens der Betreiber entweder zur Angebotsausweitung an anderer Stelle genutzt, oder die Busunternehmen führen die Fahrzeuge einer anderweitigen Nutzung zu. Wochentage

In Tabelle 3 werden die Veränderungen gegenüber einer im August 2014 durchgeführten Untersuchung des Bundesamtes sowie die Veränderung der jeweils über das Linienangebot erreichbaren Zielorte und der hierdurch möglichen Verbindungsanzahl angegeben. Die deutlichsten Veränderungen in absoluten Werten zeigten sich sowohl beim Linien- wie beim Fahrtenaufkommen beim Marktführer MeinFernbus/FlixBus. Insgesamt ließ sich hier eine zusätzliche Anzahl von 74 Linien und 2.561 Fahrten feststellen. Ebenfalls deutliche Zuwächse beim Linienwachstum (+8 Linien bzw. +88,9 %) sowie bei der Anzahl der Fahrten (+256 bzw. +61,7 %) waren beim Angebot von Postbus zu beobachten. Der neue Marktteilnehmer Megabus hat seit seinem Markteintritt im Dezember 2014 in Deutschland 9 Linien mit insgesamt 224 wöchentlichen Fahrten eröffnet.

Tabelle 3: Angebotene Fernbuslinien nach nationalen Anbietern, Anzahl der Linien und Fahrten pro Woche im Jahr 2015 (August) sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Anbieter	Anzahl Linien pro Woche 2015 ¹	Veränderung gegenüber dem Vorjahr		Anzahl Fahrten pro Woche 2015	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	
		abs.	%		abs.	%
Postbus	17	8	88,9	671	256	61,7
Berlin Linien Bus ²	21	-7 (-24) ²	-25,0	771	-57 (-261) ²	-6,9
DeinBus	11	-1	-8,3	276	6	2,2
IC Bus ⁵	11	1	10,0	597	9	1,5
Deutsche Touring ³	13	2	18,2	184	25	15,7
MeinFernbus/FlixBus	204	74	56,9	6.582	2.561	63,7
Megabus	9	9	100,0	224	224	100,0
Sonstige ⁴	22	0	0	202	-170	-45,7
City2City	0	-5	-100,0	0	-231	-100,0
	Σ 308	Σ 81	35,7	Σ 9.507	Σ 2.421	34,2

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationaler Linienerkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können, ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehre).

² Bei der Linien- und Fahrtenberechnung lagen im vergangenen Jahr teilweise die Linienfahrpläne der Betreibergesellschaften zugrunde. Bei Berlin Linien Bus zeigten sich hierbei teils größere Abweichungen gegenüber dem verwendeten Linienfahrplan von SIMPLEX Mobility. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr auf Grundlage des SIMPLEX Mobility-Fahrplans 8/2014 neu berechnet und hinzugefügt. Die Berechnungen, die sich aufgrund der Fahrpläne der Betreibergesellschaften im Vergleich SIMPLEX Mobility Fahrplan 2015 ergeben, finden sich in Klammern hinzugefügt.

³ Nur Linienerkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können.

⁴ Ohne grenzüberschreitende Verbindungen und Ziele.

⁵ Einschließlich Linienerkehre ohne innerdeutsche Bedienung.

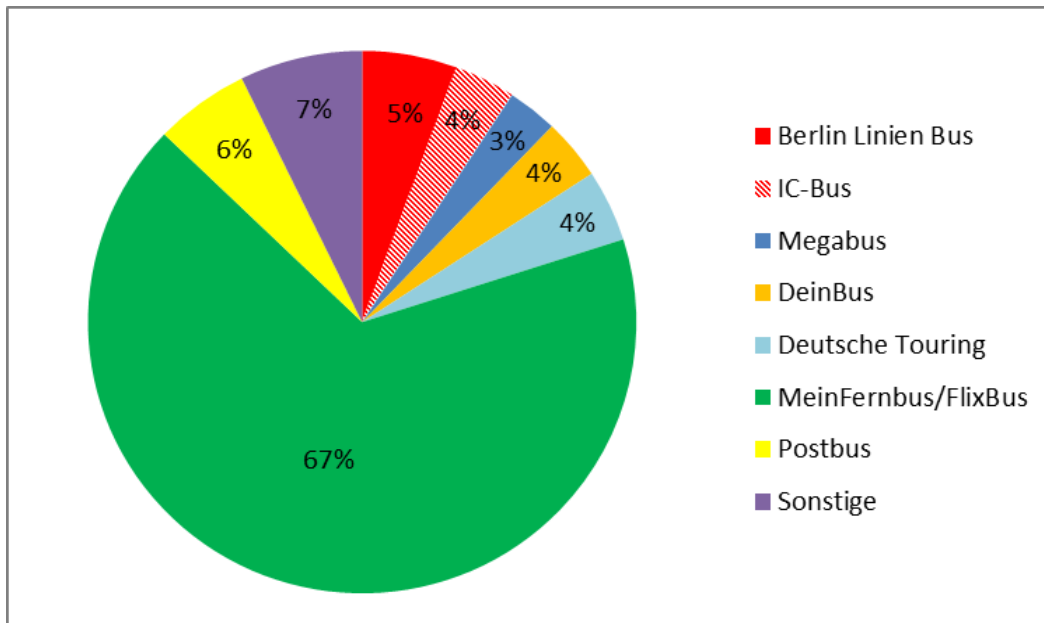
Quelle: Eigene Darstellung nach SIMPLEX Mobility und Fahrplänen der Betreibergesellschaften.

Die Marktanteile der Betreibergesellschaften (vgl. Abbildungen 1 und 2) haben sich gegenüber dem Vorjahr teils deutlich verändert. Marktführer mit einem Anteil von 67 % beim Linien- und 69 % beim Fahrtenangebot ist die Betreibergesellschaft MeinFernbus/FlixBus, gefolgt vom Postbus mit Marktanteilen von 6 % (Linien) bzw. 7 % (Fahrten) und Berlin Linien Bus mit 5 % (Linien) und 8 % (Fahrten). Mit Ausnahme des IC Bus mit einem Anteil von 6 % an der Gesamtfahrtenzahl verzeichneten die übrigen Betreibergesellschaften sowohl bei der Gesamtliniens- als auch bei der Gesamtfahrtenzahl Anteile in Höhe von maximal 5 %. Die Unternehmen IC Bus und Berlin Linien Bus der Deutsche Bahn AG erreichten gemeinsam einen Marktanteil von 9 % (Linien) und 14 % (Fahrten). Bei einer Betrachtung der Marktanteile ist zu berücksichtigen, dass über die von Betreiberseite angebotenen Linien und Fahrten keine vergleichbaren Fahrplangrundlagen existieren, da die Verbindungssuche heute überwiegend über Suchmaschinen mit einer direkten Liniensuche bzw. über eine Suche nach Abfahrtsorten erfolgt. Weiterhin erschweren die zahlreichen, zumindest in der aktuellen Auf- bzw. Ausbauphase zu beobachtenden Angebots- bzw. Netzveränderungen eine regelmäßige Fahrplannerstellung bzw. einen entsprechenden Vertrieb. Abweichend von der bisherigen Praxis wurde zur Berechnung der Marktanteile für die vorliegende Marktanalyse daher ausschließlich auf die von SIMPLEX Mobility veröffentlichte Gesamtübersicht (August

Marktanteile

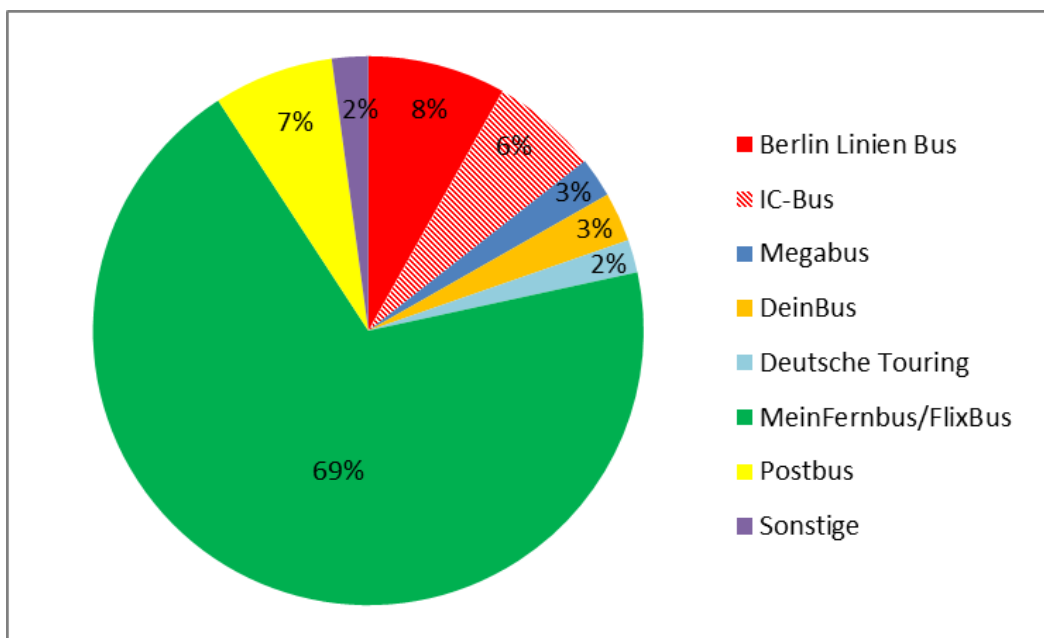
2015) zurückgegriffen. Die sich beim Angebot des Betreibers Berlin Linien Bus in der ausgewiesenen Höhe gegenüber dem Vorjahr zeigenden Rückgänge der Marktanteile gehen u.a. auf die Unterschiede der unterschiedlichen Datengrundlagen zurück.

Abbildung 1: Marktanteile der Betreiber nach Anzahl der Linien (Stand 1. August 2015)



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung nach SIMPLEX Mobility und Fahrplänen der Betreibergesellschaften.

Abbildung 2: Marktanteile der Betreiber nach Anzahl der Fahrten (Stand 1. August 2015)



Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung nach SIMPLEX Mobility und Fahrplänen der Betreibergesellschaften.

3.2 Netzausbau, Linienverläufe und Frequenzen

Bei der Angebotsplanung werden seitens der Betreiberorganisationen in der Regel in einem ersten Schritt Überlegungen zu möglichen Linien- bzw. Zielortenerweiterungen angestellt. In der Folge wird die Häufigkeit der beabsichtigten Bedienungsumläufe festgelegt und gemeinsam mit den Busunternehmen die Machbarkeit neuer Angebote diskutiert. Hieran schließt sich beim Vorliegen entsprechender Genehmigungen eine Erprobungsphase an, bei der die eingerichteten Linien sowie deren Fahrpläne dem Praxistest unterzogen werden. Während über die Einführung neuer Linien- und Haltepunkte zumeist eine ausführliche Bekanntmachung über Pressemitteilungen der Betreiber oder Berichte in der lokalen Presse erfolgen, geschieht die Reduzierung bzw. Veränderung nachfrageschwacher Linien eher lautlos.

Angebotsplanung

Zur Planung der Linien verfügen die Betreibergesellschaften je nach Zeitpunkt des Markteinstiegs zwischenzeitlich über eine große und weiter zunehmende Zahl von Erfahrungswerten und Aufzeichnungen. Neben GPS-gestützten Fahrzeugdaten werden beispielsweise aktuelle Buchungszahlen und Kundenbefragungen ausgewertet. Für die Betreibergesellschaften ergibt sich im Rahmen der zunehmenden Netzbildung die Notwendigkeit zu einer stärkeren Abstimmung mit anderen nationalen wie internationalen Linien bzw. Umsteigeverbindungen. Den Wünschen der Busunternehmen wird dabei unter gewissen Auflagen dennoch weiterhin nachgekommen. So werden beispielsweise von Busunternehmen vorgeschlagene zusätzliche Haltepunkte dann dauerhaft in das Netz aufgenommen, wenn sich hier in der Erprobungsphase eine gewisse Mindestnachfrage zeigt. Ein Interesse zur Aufnahme zusätzlicher Halte entsteht meist aufgrund von betriebswirtschaftlichen Vorteilen bei der Einbindung von Halten am Unternehmensstandort der Busunternehmen.

Linienplanung

Mit Blick auf die angesteuerten nationalen wie internationalen Zielorte zeigt sich bei den Betreibergesellschaften eine differenzierte Entwicklung. Gleiches gilt für die angebotenen nationalen Direktverbindungen. Eine Auswertung der Zielorte auf Grundlage der Fahrpläne von SIMPLEX Mobility ergab, dass sich bei der Anzahl der Zielorte bei der überwiegenden Zahl der Betreibergesellschaften nur leichte Veränderungen von maximal 5 Zielorten gegenüber dem Vorjahr gezeigt haben. Bei den Betreibergesellschaften Postbus, MeinFernbus/FlixBus sowie beim Unternehmen Onebus war gleichwohl eine deutliche Ausweitung der Zielorte festzustellen. Die Anzahl internationaler Zielorte zeigt mit Ausnahme von Berlin Linien Bus eine ansteigende Tendenz (vgl. Tabelle 4).

Unterschiede bei
Betreibern

Tabelle 4: Angebot nationaler und internationaler Zielorte sowie nationaler Direktverbindungen im Jahr 2015 (August) sowie Veränderungen gegenüber dem Vorjahr

Anbieter	Zielorte 2015 national ³ (intern.)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr		Direkte Verbindungen 2015 national	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	
		abs.	%		abs.	%
Postbus	106 (6)	73 (6)	221,2 (100,0)	1.018	680	201,2
Berlin Linien Bus	155 (37)	-36 (-2)	-18,8 (-5,4)	707	-404	-36,4
DeinBus.de	35 (2)	-2 (2)	-5,4 (100,0)	250	72	40,4
IC Bus	12 (19)	-3 (8)	-20 (72,7)	20	-6	-23,1
Deutsche Touring ¹	66 (45)	2 (11)	3,1 (32,4)	228	32	16,3
MeinFernbus/FlixBus ²	274 (54)	62 (31)	29,2 (125,0)	3.932	-93	-2,4
Megabus (Start 12/14)	17 (13)	17 (13)	100,0 (100,0)	97	97	100,0
Sonstige Anbieter						
darunter: Fass-Reisen	18 (0)	-2 (0)	-10 (0,0)	24	-16	-40,0
Münchenlinie	7 (0)	0 (0)	0,0 (0,0)	26	0	0,0
OneBus	34 (1)	21 (1)	161,5 (0)	225	159	240,9
RV Erzgebirge/Dresden	45 (0)	0 (0)	0,0 (0)	520	0	0,0
SemiTimes (Start 10/14)	16 (14)	0 (4)	0,0 (40,0)	148	148	100,0
Stuttgart-Berlin-Bus	3 (0)	3 (0)	0,0 (0,0)	4	4	100,0
Usedomer Bäderbahn	34 (0)	-5 (0)	-12,8 (0,0)	86	-36	-29,5
Vogtland Fernbus	6 (0)	0 (0)	0,0 (0,0)	16	0	0,0

¹ Zielorte einschließlich touristischem Angebot „Romantische Straße“ und internationaler Zielorte, Direktverbindungen ohne touristisches Angebot.

² Der Vergleichswert für die Zielorte im Jahr 2014 wurde bereinigt um fusionsbedingte Doppelzählungen. Der Vergleichswert für die Direktverbindungen ist unbereinigt.

³ Sofern mehrere Haltestellen innerhalb einer Stadt bestehen, wurden diese zu einem Zielort zusammengefasst.

Quelle: Eigene Berechnungen nach SIMPLEX Mobility.

Mit insgesamt 73 zusätzlichen nationalen Zielorten verzeichnete das Angebot der Betreibergesellschaft Postbus im Vergleich von August 2015 zu August 2014 die größten Zuwächse (+221,2 %). Das Angebot der nationalen Zielorte des Unternehmens hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdreifacht. Bereinigt um die fusionsbedingten Doppelzählungen im Jahr 2014 verzeichnete MeinFernbus/FlixBus im Jahr 2015 (Stand August 2015) mit 62 zusätzlichen nationalen Zielen ein ähnliches absolutes Wachstum (+29,2 %). Eine Angebotsausweitung zeigte sich gleichfalls beim Anbieter OneBus, der die Anzahl der nationalen Zielorte im Vergleich zu 2014 ebenfalls deutlich ausgebaut hat (+21 bzw. +161,5 %). Nach dem Markteintritt Ende 2014 belief sich die Anzahl der nationalen Zielorte bei der Betreibergesellschaft Megabus im August 2015 auf 17 Zielorte. Das Angebot des bereits im Oktober 2014 in den Markt eingestiegenen Anbieters SemiTimes verzeichnete im August 2015 mit 16 Zielorten eine vergleichbare Entwicklung. Beim Anbieter Berlin Linien Bus war hingegen ein Rückgang um 36

Zusätzliche Zielorte

ationale Zielorte (-18,8 %) zu beobachten. Seitens der Betreibergesellschaft wurde jedoch ein deutlicher Ausbau für das 3. Quartal 2015 angekündigt.⁸

Die Entwicklungen bei den nationalen Zielorten spiegeln sich in der Anzahl der angebotenen Direktverbindungen wider. Während sich beim Angebot von Postbus die Anzahl der nationalen Direktverbindungen zwischen August 2014 und August 2015 auf 1.018 (+680) erhöhte und von den Anbietern OneBus 159, Megabus 97 und SemiTimes 148 zusätzliche Direktverbindungen angeboten wurden, war das Angebot von Berlin Linien Bus mit 707 (-404) Direktverbindungen rückläufig. Die negative Entwicklung bei MeinFernbus/FlixBus mit 3.932 (-93) ergibt sich durch die Bereinigung um Doppelzählungen.

Direktverbindungen

Die Angebote von MeinFernbus/FlixBus und Postbus können aufgrund der gegenwärtigen Netzabdeckung als deutschlandweite Fernbusnetze beschrieben werden. Mit der Angebotsreduzierung von Zielorten und Direktverbindungen weist das Angebot von Berlin Linien Bus zum aktuellen Zeitpunkt hingegen größere Lücken in den westlichen Landesteilen Deutschlands auf. Hier bestehen zwar Verbindungen zwischen Berlin und Hamburg, Bremen, Hannover, Frankfurt, Stuttgart oder München. Es werden aktuell (Stand August 2015) jedoch keine Verbindungen mehr in Nord-Süd Richtung bzw. zwischen Nordrhein-Westfalen und Berlin angeboten, so wie sie in den Vorjahren beispielsweise über Aldi/Univers oder über die angestrebte Kooperation mit City2City existierten bzw. geplant waren. Lediglich über zwei Verbindungen besteht aktuell eine regelmäßige Anbindung von Zielorten in NRW; zum einen über die von Dortmund ausgehende Linie über Düsseldorf und Köln bis nach Bulgarien, und zum anderen mit der Linie Paderborn – Kassel. Daneben wird auf der Linie Berlin – London ein Bedarfshalt in Bielefeld angeboten. Im September 2015 zeigten sich bei Berlin Linien Bus, wie bereits im Frühjahr 2015 von der Deutsche Bahn AG angekündigt, die ersten Angebotsausweitungen, mit denen ein Teil der beschriebenen Lücken wieder geschlossen wurde. Das Fernbusangebot von DeinBus konzentriert sich überwiegend auf den südwestdeutschen Raum. Bei den übrigen Anbietern findet sich bis zum heutigen Zeitpunkt lediglich ein Angebot mehrerer Linien.

Netzdichte

Obwohl bereits im vergangenen Jahr Umsteigeverkehre angeboten wurden, erfolgt eine zunehmende Vernetzung der Linien im Rahmen von abgestimmten Umsteigeverbindungen nur langsam. Die Mehrzahl möglicher Umsteigeverbindungen lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht in einem Schritt buchen, sondern erfordert eine Buchung von zwei einzelnen Strecken. In diesem Fall gewähren die Betreiber entsprechend ihrer Allgemeinen Geschäftsbedingungen keine Garantie für das Erreichen eines Anschlussverkehrs. Es zeigen sich aktuell jedoch Hinweise darauf, dass in Kürze

Vernetzung

⁸ Vgl. hierzu: www.BerlinLinienBus.de, Themendienst.

eine zunehmende Zahl von Umsteigeverbindungen in einem Schritt buchbar sein dürfte. Bei den Buchungsportalen sind Buchungen von Umsteigeverbindungen technisch schon seit längerem möglich. Bei einer Verbindungssuche durch das Bundesamt wurden hierüber bisher jedoch lediglich Umsteigeverbindungen innerhalb der Fernbusnetze einzelner Betreiber angeboten. Inwieweit die Betreiber mit Umsteigeverbindungen künftig auch bestehende nationale Direktverbindungen substituieren, ist aktuell nicht absehbar. Hierdurch würde insbesondere für ältere Menschen ein heute im Rahmen umsteigefreier Verbindungen bestehender Vorteil entfallen. Betreiberübergreifende Umsteigeverbindungen finden aktuell lediglich im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen, beispielsweise zwischen den Betreibern Postbus und Deutsche Touring (Eurolines), statt, bei denen auf bestimmten Verbindungen ein Übergang zwischen dem nationalen und internationalen Netz erfolgen kann und die Umsteigezeiten bereits in den Fahrplänen berücksichtigt wurden. Die Marktteilnehmer wiesen in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeiten hin, die bei einer Verknüpfung nationaler und langlaufender internationaler Verkehre zu erwarten sind. So lassen sich die beiden Systeme beispielsweise in Bezug auf die Fahrplangestaltung, die Pünktlichkeit bzw. den Zustand der Busse oder die Kundenansprüche nicht immer miteinander in Einklang bringen. Dies lässt sich bereits beim Versuch der Festlegung einer möglichst kundenfreundlichen Abfahrts- und Ankunftszeit für eine europaweite Verbindung erkennen, ohne dass hierbei Rücksicht auf eine nationale Anbindung genommen werden muss.

Die Anzahl der umsteigefrei aus dem nationalen Fernbusnetz erreichbaren internationalen Zielorte hat sich mit Ausnahme von Berlin Linien Bus (-2 bzw. -5,4 %) bei allen grenzüberschreitend tätigen Anbietern erhöht. Mit einer Zunahme um 31 Zielorte zeigte MeinFernbus/FlixBus dabei das größte Wachstum, gefolgt von Megabus (+13), Deutsche Touring (+11), IC Bus (+8) und Postbus (+6). Letztgenannter Anbieter offeriert im Vergleich zur Marktanalyse 2014 erstmals internationale Zielorte im eigenen Netz an. Beim Angebot von IC Bus zeigt sich anhand der aufgezeigten Entwicklung ein deutlicher Wandel hin zu einer weiter zunehmenden internationalen Ausrichtung. Neben eigenen ausländischen Verbindungen bieten insbesondere Postbus und Berlin Linien Bus auch internationale Verkehre in Kooperation mit nationalen und ausländischen Unternehmen an, die ihrerseits entweder einzelne Verbindungen, beispielsweise von Berlin über Polen ins Baltikum übernehmen, oder Teil eines grenzüberschreitenden Netzwerkes sind, beispielsweise die Deutsche Touring (Eurolines). Während MeinFernbus/FlixBus sowie die Tochtergesellschaften der Deutsche Bahn AG heute bereits weitere Strecken bis ins europäische Ausland mit eigenen Partnerunternehmen anbieten, beschränkt sich Postbus zum heutigen Zeitpunkt auf grenznahe Städte wie Groningen, Straßburg oder Zürich. MeinFernbus/FlixBus bietet heute Fahrten zu entfernteren ausländischen Zielen bzw. zwischen ausländischen Zielen an und ist laut Unternehmensangaben im innerstaatlichen Fernbusverkehr in Italien und Frankreich tätig. In Italien wurde hierzu

Internationale
Zielorte

eine eigene Ländergesellschaft („FlixBus Italia“) gegründet. Die Betreibergesellschaft Megabus bietet neben nationalen Verkehren in Großbritannien bereits seit längerem ein grenzüberschreitendes Angebot zwischen westeuropäischen Großstädten an. Durch die Kombination aus europaweiten Verkehren und der Bedienung nationaler Märkte erwarten sich die Betreiber Synergieeffekte in beiden Richtungen. Während die nationalen Anbieter mit den nationalen Kunden eine gewisse Grundauslastung für die internationalen Verkehre mitbringen, ermöglichen die Kunden der europaweiten Verkehre eine gewisse Grundauslastung der Fahrzeuge beim Einstieg in nationale Fernbusverkehre in Deutschland oder auch in anderen europäischen Ländern. Der Einstieg in das internationale Fernbusgeschäft bzw. in andere nationale Märkte kann aus Sicht der Betreiber daher nur schrittweise erfolgen. Die Ausweitung der Zielorte auf das angrenzende europäische Ausland lässt vermuten, dass auch Postbus künftig weitere europäische Ziele in das eigene Angebot aufnimmt. Insgesamt lässt sich eine weitere Ausweitung der grenzüberschreitenden Ziele auf europäische Metropolen beobachten, nicht selten im Rahmen von Nachtverkehren.

Die Entwicklung der folgenden Anbieter zeigt sich zweigeteilt. Während sich bei den bereits im vergangenen Jahr gelisteten Anbietern Münchenlinie, Regionalverkehr Erzgebirge/Dresden und dem Vogtland Fernbus weder Veränderungen bei der Anzahl der Linien, der Fahrten, der Zielorte oder der nationalen Verbindungen zeigen, verringerten sich die Angebote von Fass-Reisen und der Usedomer Bäderbahn. Neu hinzugekommen sind die Angebote von SemiTimes und das Angebot Stuttgart-Berlin-Bus vom Anbieter RLV ReiseLinienVerkehr aus Waiblingen. Auf die Entwicklung von OneBus wurde bereits näher eingegangen. Zahlreiche der im vergangenen Jahr unter „Sonstige Anbieter“ berücksichtigten Unternehmen bieten heute keine Fernbusleistungen mehr an (vgl. 1. Betreiber von Linienverkehren).

Entwicklung
sonstiger
Anbieter

National werden weiterhin überwiegend die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten bedient. Eine erneute Fahrplanauswertung des Bundesamtes zur Häufigkeit der Anbindung nationaler Haltepunkte im August 2015 ergab, dass eine zunehmende Anzahl von Haltepunkten eine dreistellige Anzahl wöchentlicher Abfahrten vorweisen kann bzw. sich die Anzahl der Abfahrten teils deutlich erhöht hat. Zu den Großstädten mit einer Anzahl von 501 bis 1.000 wöchentlichen Abfahrten ist Mannheim neu hinzugekommen. In der Kategorie über 1.000 wöchentlichen Abfahrten zeigten sich hingegen keine zusätzlichen Städte. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes lassen sich somit weiterhin die in der Marktanalyse 2014 herausgestellten Städteverbindungen als derzeit am stärksten frequentierte (Renn-)Strecken benennen. Aufgrund ihres Wachstums bei der Anzahl der wöchentlichen Abfahrten befinden sich die Städte Bayreuth, Bonn, Gießen, Magdeburg, Münster, Rostock und Tübingen gegenüber dem Vorjahr in der nächsthöheren Kategorie mit 251 bis 500 Abfahrten. Dabei verzeichneten insbesondere die Studentenstädte Gießen und Tübingen eine deutliche Zunahme

Anzahl
wöchentlicher
Abfahrten

wöchentlicher Abfahrten. Eine dreistellige Anzahl wöchentlicher Abfahrten verzeichneten hingegen erstmals die Städte Bamberg, Greifswald, Lübeck, Meersburg, Montabaur, Neckarsulm, Paderborn, Regensburg, Saarbrücken, Schweinfurt, Titisee-Neustadt sowie Villingen-Schwenningen.

Nach Unternehmensangaben von MeinFernbus/FlixBus wird im Rahmen der Umstrukturierung anstelle der bisherigen Parallelverbindungen künftig eine Angebotsverdichtung mit zusätzlichen Abfahrtszeiten angestrebt. Eine Beibehaltung der Bedienung aller nationalen Zielorte vorausgesetzt, wurde das zum letztjährigen Zeitpunkt größere Liniennetz von MeinFernbus im Rahmen der Fusion um 22 bereits bestehende nationale Zielorte erweitert. Hierzu gehörten neben einzelnen Großstädten wie Bremerhaven, Recklinghausen oder Salzgitter beispielsweise zahlreiche Mittelstädte wie Bayreuth, Delmenhorst, Emden oder Zweibrücken (Bedarfshalt). Den überwiegenden Teil der von MeinFernbus/FlixBus im Vergleich zum August 2014 neu aufgenommenen nationalen Zielorte stellen hingegen touristische Reiseziele entlang der deutschen Nord- und Ostseeküste, im Harz oder in Bayern dar. Daneben wurden touristische Ferienzele wie Ferien- oder Freizeitparks in das bestehende Netz mit eingebunden. Darüber hinaus wurden verschiedene Autohöfe entlang bestehender Strecken mit in das Fernliniennetz aufgenommen. Der überwiegende Teil dieser Zielorte hat weniger als 20.000 Einwohner und wird von MeinFernbus/FlixBus als sogenannter Bedarfshalt bedient.

Nationale Zielorte
MeinFernbus/FlixBus

Ein Bedarfshalt wird durch MeinFernbus/FlixBus lediglich dann bedient, wenn bis mindestens 60 Minuten vor Abfahrt ein Ticket ab dieser Haltestelle gebucht wurde oder wenn Fahrgäste aussteigen wollen.⁹ Als Bedarfshalte gelten auch zahlreiche Zielorte von Berlin Linien Bus, allerdings ist für die Nutzung eines Bedarfshalts bei Berlin Linien Bus eine Anmeldung mindestens 3 Tage vor Fahrtbeginn erforderlich. Beim Postbus finden sich Bedarfshalte bei der Bedienung von Freizeitparks. Hier werden jedoch keine einschränkenden Bedingungen für eine Nutzung genannt.

Bedarfshalte

Das von den Betreibern in einem ersten Schritt geschaffene deutschlandweite Grundnetz wurde mit Ausnahme des Betreibers Postbus im vergangenen Jahr insbesondere um touristische Zielorte bzw. Bedarfshalte entlang bestehender Verbindungen erweitert sowie um zusätzliche Nacht- und Expressfahrten ergänzt. Beim Betreiber Postbus kam es gegenüber der Marktanalyse 2014 zu einer deutlichen Angebotsausweitung bei der Linienzahl und den Zielorten, im Rahmen derer insbesondere neue Verbindungen zwischen Groß- und Mittelstädten sowie Haltepunkte mit touristischen Zielen ins Angebot aufgenommen wurden. Im Vergleich zu den Wettbewerbern nimmt sich die Zahl der bisher angebotenen touristischen Ziele jedoch vergleichsweise gering aus.

Angebots-
ausweitung

⁹ Vgl. hierzu www.Meinfernbus.de

Bei einer Betrachtung der vom Fernbus angebotenen deutschen Großstädte ab einer Zahl von 100.000 Einwohnern fällt auf, dass mit Ausnahme der Städte Bergisch-Gladbach, Fürth, Mülheim an der Ruhr, Neuss und Offenbach am Main alle deutschen Großstädte von mindestens einer Fernbuslinie angefahren werden. Allen genannten Großstädten ist dabei gemein, dass ihr Stadtgebiet an eine Großstadt mit einer deutlich größeren Einwohnerzahl grenzt und hierüber eine Anbindung an gleich mehrere Fernbuslinien besteht. Laut Betreiberangaben lohne sich eine gesonderte Bedienung dieser benachbarten Halte aufgrund des sich ergebenden Fahrzeitverlustes sowie der gleichzeitig gegebenen ÖPNV-Anbindung in der Regel nicht. Daneben werden vier weitere Großstädte ausschließlich durch den Betreiber OneBus bedient, so dass hierüber kein direkter Anschluss an ein größeres Betreibernetz existiert. Von den insgesamt 80 deutschen Großstädten¹⁰ verfügten im August 2015 somit rund 93,75 % über einen Fernbushalt und 88,75 % über einen Anschluss an ein deutschlandweites Fernbusnetz.

Städte über
100.000 Einwohner

Von insgesamt 102 deutschen Städten mit einer Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern¹¹ verfügten hingegen nur 51,0 % bzw. 52 Städte über einen Fernbushalt und einen hierüber bestehenden Zugang zu einem deutschlandweiten Fernbusnetz. Ähnlich den Großstädten befindet sich die Mehrzahl der nicht angebotenen Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern innerhalb eines dicht besiedelten Raumes bzw. im Umkreis einer größeren Stadt worüber ein Zugang zum Fernbusnetz besteht. Hierdurch befindet sich eine auffällig hohe Zahl an Mittelstädten ohne Fernbusanschluss beispielsweise im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Mit ausschlaggebend für die Nichtberücksichtigung dieser Mittelstädte dürfte aus Sicht von Marktteilnehmern das für Fernbusse weiterhin bestehende Bedienverbot von Haltestellen sein, deren Abstand entweder weniger als 50 km beträgt oder zwischen denen kein Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit von bis zu einer Stunde betrieben wird. Laut den Angaben einer Auswertung von SIMPLEX Mobility existieren in Deutschland aktuell (Stand 31.07.2015) 455 Zielorte.¹² Abzüglich der Städte mit einer Einwohnerzahl > 50.000 werden somit weitere 328 Zielorte mit weniger als 50.000 Einwohnern angefahren.

Städte unter
100.000 Einwohnern

Entsprechend der gleichlautenden Aussagen von Betreibern und Busunternehmen erfreut sich das Angebot von Nachtbussen einer zunehmenden Kundennachfrage. Die Vorteile für die Kunden liegen dabei in der Einsparung von Übernachtungskosten und der frühen Ankunft am Zielort. Auf Seiten von Busunternehmen bestehen hingegen nicht selten Vorbehalte gegenüber der Übernahme einer Nachtbuslinie. Die vom Bundesamt befragten Unternehmen gaben als Gründe hierfür neben den abweichenden

Nacht- und
Expresslinien

¹⁰ Einschließlich Cottbus, Hildesheim, Salzgitter und Siegen, die laut Zensus 2011 einen Bevölkerungsrückgang auf knapp unter 100.000 Einwohner zu verzeichnen hatten.

¹¹ Vgl. hierzu: Statistisches Bundesamt, Gemeinden in Deutschland nach Bevölkerung am 31.12.2011 auf Grundlage des Zensus 2011 und früherer Zählungen. www.destatis.de.

¹² Vgl. hierzu und im Folgenden: SIMPLEX Mobility, Simplex Fernbus-Report. 2/2015.

Betriebsabläufen insbesondere ein aus ihrer Sicht bestehendes erhöhtes Sicherheitsrisiko an. Entsprechend hohe Sicherheitsanforderungen bestehen daher seitens der Betreiber für die Durchführung von Nachtverkehren. Vergleichbar attraktiv wie die Nachtlinien werden von Kundenseite die Angebote von Expresslinien angesehen. Als Expresslinien werden in Abhängigkeit der Betreiber entweder Direktverkehre zwischen zwei Haltepunkten oder Verbindungen mit einer reduzierten Anzahl an Haltepunkten angesehen. Aufgrund des gestiegenen Bekanntheitsgrades der Fernbusse werden in Abhängigkeit von der Auslastung Expressverbindungen zunehmend auf den sogenannten innerdeutschen „Rennstrecken“ angeboten.

Im Rahmen einer Kundenbefragung im ersten Halbjahr 2015 wurden durch das Vergleichsportale Fernbusse.de (CheckMyBus GmbH) Wünsche der Fernbuskunden nach zusätzlichen Linienverbindungen erfragt. Hierbei zeigte sich eine hohe Nachfrage nach vergleichsweise kurzen Verbindungen. Die 11 am häufigsten genannten Wunschstrecken (vgl. Tabelle 5) betrafen in fünf Fällen Verbindungen in Ostdeutschland. Über eine steigende Anzahl von Buchungen kürzerer Strecken bzw. Streckenabschnitte berichteten auch die Fernbusbetreiber. Der Schwerpunkt der Nachfrage liege jedoch weiterhin auf der Langstrecke. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes betreffen die Wünsche überwiegend Städteverbindungen, auf denen zwischenzeitlich eine Verbindung eingestellt wurde (Bremen – Cuxhaven), zwischen denen keine schnellen Autobahnverbindungen existieren, oder die nicht im Rahmen bereits bestehender Linien mit abgedeckt werden – entweder aufgrund einer Abseitslage oder der Nähe einer bedeutenderen Stadt im engeren Umkreis.

Wunschverbindungen

Tabelle 5: Ergebnisse einer Kundenbefragung von Fernbusse.de zu Wunschstrecken im Fernbusnetz

Rang	Städteverbindung	Länge (km)
1	Leipzig – Chemnitz	85 km
2	Bremen – Cuxhaven	99 km
3	Gießen – Stuttgart	266 km
4	Erfurt – Magdeburg	172 km
5	Halle – Chemnitz	139 km
6	Oldenburg – Göttingen	283 km
7	Dessau – Berlin	127 km
8	Friedrichshafen – Stuttgart	202 km
9	Nürnberg – Darmstadt	244 km
10	Berlin – Neubrandenburg	176 km
11	München – Deggendorf	145 km
	Durchschnittliche Streckenlänge	176 km

Quelle: Eigene Darstellung nach Fernbusse.de (CheckMyBus GmbH) (Stand Juni 2015).

Die Chancen zur Einrichtung zusätzlicher wirtschaftlicher Nacht- und Expressverbindungen beschränken sich aus Sicht von Marktteilnehmern auf einzelne nationale Abfahrts- bzw. Zielorte. Größeres Potential wird hingegen bei internationalen Verbindungen gesehen. Die Möglichkeiten zur Ergänzung bzw. zu einem weiteren Ausbau der heutigen Fernbusaktivitäten betrachten Marktteilnehmer als begrenzt. Neben der Problematik der Zeitfensterverfügbarkeit werden den in der Fachpresse diskutierten Geschäftsmodellen, beispielsweise der Einführung von Business-Linien oder das zusätzliche Angebot von Güterbeförderungen, nur geringe Chancen eingeräumt. So könne man im Falle einer geringen Auslastung beispielsweise nicht die Fahrgäste eines Premiumproduktes mit denen herkömmlicher Angebote mischen.

Weitere
Entwicklung

3.3 Auslastung

Genauere Angaben zur Höhe der Auslastung von Fahrzeugen, bei denen es sich regelmäßig um Betriebsgeheimnisse handelt, liegen dem Bundesamt nicht vor. Allgemeine Aussagen lassen darauf schließen, dass die Auslastungsgrade in Abhängigkeit von national bzw. international bedeutenden Veranstaltungen, Feiertagen, Saison- und Ferienzeiten sowie Wochentagen und Tageszeiten weiterhin deutlichen zeitlichen Schwankungen unterliegen. Ebenfalls spielen linienbezogene Parameter, wie der Linienverlauf oder der Einführungszeitpunkt sowie Sondereinflüsse (z.B. Bahnstreiks), eine Rolle. Wie im Vorjahr lagen Angaben von Busunternehmen zur durchschnittlichen Linienauslastung je nach Linie und Betreibergesellschaft zwischen knapp 40 % und fast 70 %. Zahlreiche Busunternehmen berichteten über eine besonders starke Auslastung in den Monaten Mai bis Juli, September bis Oktober und im Dezember, während in den Monaten Januar, Februar und November eine nur vergleichsweise geringe Auslastung erzielt werde.

Abhängigkeiten

Eine Verschiebung bei der Auslastung zeigte sich betreiberübergreifend von normalen Tageslinien hin zu Nacht- und Expresslinien. Diese seien nach Angaben von Marktteilnehmern insbesondere an den Hauptreisetagen stark nachgefragt und würden an Wochenenden in der Regel Auslastungszahlen deutlich oberhalb der vom Statistischen Bundesamt ermittelten Werte erreichen.

Verschiebung
zu Nachtlinien

3.4 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Das Aufkommen der von deutschen Unternehmen im Linienfernverkehr mit Bussen beförderten Fahrgäste stieg im Jahr 2013 deutlich auf 8,2 Mio. an. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2014 von Unternehmen mit Sitz in Deutschland rund 16,0 Mio. Fahrgäste mit Linienfernbusen befördert.¹³ Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Zahl der Fahrgäste damit annähernd verdoppelt. Fernbusse erhöhten damit im Jahr 2014 ihren Marktanteil am gesamten

Marktvolumen

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Boom bei Linienfernbusen hält an: 16 Millionen Fahrgäste im Jahr 2014, Pressemitteilung vom 8. Oktober 2015 – 377/15, Wiesbaden 2015.

Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen bei den Fahrgästen von 5,9 % auf 11,0 %. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes führen von den 16,0 Mio. Fahrgästen im Jahr 2014 rund 12,0 Mio. bzw. im Inlandsverkehr und 4,0 Mio. im grenzüberschreitenden Verkehr. Die durchschnittliche Fahrtweite betrug im Jahr 2014 über 330 Kilometer je Fahrgast. Die Beförderungsleistung erreichte im Jahr 2014 rund 5,4 Mrd. Personenkilometer (2013: 2,7 Mrd. Personenkilometer). Der Auslastungsgrad der Busse lag im Jahr 2014 bei rund 51 %.

Schätzungen des Betreibers des Vergleichsportals Fernbusse.de (CheckMyBus GmbH) vom Januar 2015 gehen von einem Fahrgastaufkommen in Höhe von rund 19,6 Mio. Fahrgästen für das Jahr 2014 aus.¹⁴ Im Jahr 2013 zeigten die Schätzungen von Fernbusse.de (8,4 Mio. Fahrgäste) lediglich leichte Abweichungen in Höhe von 0,2 Mio. Fahrgästen gegenüber den später vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Werten. Aufgeteilt nach Inlandsfahrten und grenzüberschreitenden Fahrten rechnet Fernbusse.de für das Jahr 2014 mit einem grenzüberschreitenden Aufkommen in Höhe von 2,9 Mio. Fahrgästen und 16,7 Mio. Inlandsfahrten. Laut Statistischem Bundesamt lag der Anteil der Inlandsverkehre im Jahr 2013 mit 6,7 Mio. Fahrgästen bei etwa 82 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden rund 1,5 Mio. Fahrgäste befördert, was einem Anteil von 18 % entsprach. Entsprechend den Schätzungen von Fernbusse.de hätte sich der Anteil grenzüberschreitender Verkehre demnach zwar nahezu verdoppelt, der Anteil am Gesamtverkehr hätte sich jedoch auf 14,8 % verringert.

National und
grenzüberschreitend

Die aktuelle „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Sommer 2015“ geht für das laufende Jahr von einem Anstieg des Fahrgastaufkommens auf 23 Mio. Fahrgäste aus. Gegenüber den Annahmen für das Jahr 2014 (18,5 Mio. Fahrgäste) würde dies eine Steigerung um 24,3 % bedeuten. In den Folgejahren bis 2017 wird hingegen mit abflachenden Wachstumsraten in einem einstelligen Prozentbereich gerechnet. Vergleichbar stellen sich die Erwartungen für die Beförderungsleistung dar.

Prognosen

3.5 Preisentwicklung

Für den Verkauf der Fahrkarten werden seitens der Betreibergesellschaften zahlreiche Vertriebswege genutzt. Beispielsweise findet der Verkauf regelmäßig über jeweils firmeneigene Filialen, Internetseiten, mobile Applikationen (Apps) oder eine eigene Buchungshotline statt. Sofern ein Restkontingent an Fahrkarten verfügbar ist, wird in der Regel ein Fahrkartenverkauf in den Fahrzeugen angeboten. Daneben werden Fahrkarten für Fernbuslinienverkehre weiterhin von Discountern, Warenhäusern und Einzelhandelsunternehmen angeboten. Neben dem unregelmäßigen Angebot von Gutscheinen im Rahmen von Werbeaktionen – aktuell lassen sich beispielsweise

Vertriebswege

¹⁴ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.fernbusse.de, Pressemitteilungen vom 02.09.2014 und 12.01.2015).

Gutscheine für nationale Fernbusfahrten zum Festpreis von 9,99 Euro/Fahrt buchen – werden über diese Vertriebswege bzw. die Reise-Portale dieser Unternehmen zunehmend auch Reisepakete angeboten, die eine Fahrt mit dem Fernbus beinhalten, beispielsweise die An- bzw. Abreise bei einer Städtereise. Daneben lässt sich weiterhin der Vertrieb einer Fernbusreise einzeln und/oder im Paket über die Buchung in einem Reisebüro beobachten. Im Vergleich zu der Vielzahl verschiedener Vertriebswege bzw. Buchungsmöglichkeiten der nationalen Netzanbieter zeigen sich diese bei kleineren bzw. neuen Marktteilnehmern zum Zeitpunkt des Markteintritts hingegen begrenzt. Teilweise zeigen sich hier Unterschiede zwischen den nationalen und internationalen Standards. So waren Fahrkarten beim Anbieter Megabus anfangs beispielsweise lediglich online und mit Kreditkarte buchbar. Im Gegensatz zum britischen Markt, wo die Verwendung von Kreditkarten laut Aussage von Marktteilnehmern zur Buchung weit verbreitet ist, verfügen viele potentielle deutsche Fernbuskunden nicht über eine Kreditkarte als Zahlungsmittel. Entsprechend einer Studie der Bundesbank besaßen in Deutschland im Jahr 2011 lediglich 13 % der Menschen zwischen 18 und 24 Jahren eine eigene Kreditkarte.¹⁵ Der vergleichsweise niedrige Anteil wird insbesondere mit einem fehlenden regelmäßigen Einkommen dieser Altersgruppe begründet.

Mit Blick auf die Abbildung ganzer Reise- bzw. Mobilitätsketten zeigt sich zudem eine stärkere Zusammenarbeit beteiligter Transport- bzw. Mobilitätsdienstleister bei der Schaffung von Verbindungen sowie beim Vertrieb der Fahrkarten. Ähnlich den Kooperationen, wie man sie bereits aus dem Bahnverkehr kennt, konkretisieren sich die Bestrebungen der Fernbusbetreiber, die Fernbusfahrten stärker als Zubringerfahrten für den Luft- und Seeverkehr nutzbar bzw. bekannt zu machen. Daneben wird das Augenmerk auf die Stärkung des Fernbusses als Hauptverkehrsmittel innerhalb der Reisekette gelegt. Neben besseren Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Nahverkehr werden beispielsweise Kooperationen mit Fährbetreibern angestrebt, um gemeinsam abgestimmte Fahrpläne und Fahrkarten für eine durchgehende Reiseverbindung anbieten zu können. Die Fernbusbetreiber sehen hierin zusätzliche Möglichkeiten, das Fernbusangebot bekannt zu machen und neue Zielgruppen für ihre Angebote zu gewinnen. Gleiches gilt für Kooperationen mit Tourismusregionen bzw. Freizeiteinrichtungen.

Kooperationen

Neben firmeneigenen Internetseiten dürften Internetvergleichsportale momentan die bedeutendste Vertriebsquelle von Fahrkarten darstellen. Bei Interesse können sich Kunden für eine Buchung direkt auf die Seite der Anbieter weiterleiten lassen. Die Betreibergesellschaften können sich mit Hilfe der Vergleichsportale einen Überblick über die aktuelle Marktsituation verschaffen. Gleichzeitig haben sie die Möglichkeit, aktuelle Angebote bzw. Aktionspreise kostengünstig bekannt zu machen bzw. ins „Schaufenster“

Internetportale

¹⁵ Vgl. Deutsche Bundesbank, Zahlungsverhalten in Deutschland 2011. S.28-29. Frankfurt/Main 2012.

zu stellen. Insbesondere seitens der in Eigenregie tätigen Busunternehmen werden Vergleichsportale hingegen als problematisch angesehen, da die hierüber geschaffene Transparenz die Durchsetzbarkeit von Preiserhöhungen schmälert. In Abhängigkeit der genutzten Vergleichsportale lassen sich neben den Fernbusangeboten alternative Nutzungsangebote, beispielweise mit der Bahn oder mit der Mitfahrzentrale, anzeigen, so dass hierüber ein schneller und unkomplizierter Vergleich von Fahrdauer, Preis und Anbieter sowie ein anschließender Fahrkartenkauf möglich wird.

Von Marktteilnehmern wurde das Preisniveau im Jahr 2015 weiterhin als zu niedrig bezeichnet. Zwischenzeitlich zu beobachtende Preisanstiege wurden vor allem auf die Fusion der Unternehmen MeinFernbus und FlixBus sowie den hierdurch beendeten Preiskampf zwischen beiden Unternehmen zurückgeführt. Im Jahr 2015 konnten im Zusammenhang mit der Einführung neuer Linien und Abfahrtsorte weiterhin gezielte Preisaktionen der Fernbusanbieter beobachtet werden. Im Vergleich zu den Vorjahren, bei denen sich die Aktionspreise zunächst auf 8 Euro je Fahrt und stufenweise sogar bis auf 1 Euro reduzierten, lag das Preisniveau hier in den ersten Monaten des Jahres 2015 jedoch etwas höher. Beispielsweise konnten mehrere Aktionen beobachtet werden, bei denen mit einer fünf- bis sechsstelligen Zahl vergünstigter Fahrkarten für nationale und internationale Verbindungen geworben wurde. Das Preisniveau lag hierbei zwischen 9,99 Euro und 11 Euro. Die Angebote stehen zumeist im Zusammenhang mit der Bekanntmachung bzw. der Nutzung neuer Angebote wie neuen Fernbuslinien oder der Nutzung einer neuen App der Betreiberunternehmen. Daneben erzeugten weiterhin verschiedene Gutschein- und Rabattaktionen mit Fahrpreisermäßigungen von bis zu 50 % bzw. Gutscheine über einen mittleren einstelligen bis zweistelligen Eurobetrag Druck auf die Preise. Ein Teil der Angebote stand bzw. steht dabei nur für eine eingeschränkte Zahl von Linien zur Verfügung, beispielsweise auf nachfrageschwachen Linien, auf denen die Auslastung erhöht werden soll.

Ein dämpfender Einfluss auf das Preisniveau zeigte sich mit dem Markteintritt von Megabus. Der neue Marktteilnehmer reduzierte auf nationalen Fahrten zur Linieneinführung in den ersten Betriebstagen den Fahrpreis für alle Fahrkarten auf 1 Euro zzgl. einer Buchungsgebühr in Höhe von 0,50 Euro und strebt dauerhaft ein geringes Preisniveau an. So starten die regulären Ticketpreise nach Angaben von Megabus bei einem Fahrkartenpreis von 1,50 Euro inkl. Buchungsgebühr. Der Durchschnittspreis bei Fahrten mit Megabus innerhalb Deutschlands lag im April 2015 unter 7 Euro.¹⁶

Nach Angaben der IGES Institut GmbH befanden sich die Umsatzerlöse je Fahrgast und Kilometer im Dezember 2014 mit 8,6 Cent auf dem niedrigsten Stand seit Oktober 2012,

¹⁶ Vgl. hierzu: www.megabus.com, Pressemitteilung vom 16.04.2015.

eine vergleichbare Situation zeigte sich bei den Angebotspreisen mit 3,8 Cent.¹⁷ Zum Jahreswechsel 2014/2015 verzeichneten die Normalpreise zwar vorübergehend einen deutlichen Anstieg auf knapp über 10 Cent. Im Zeitraum von Januar bis April 2015 gingen die Normalpreise jedoch wieder leicht auf knapp neun Cent und die Angebotsfahrkarten auf vier Cent zurück, im Anschluss stabilisierten sie sich.¹⁸ Rückblickend hat sich das Normalpreisniveau damit seit dem Zeitpunkt der Liberalisierung insgesamt leicht rückläufig entwickelt. Die Preisspanne zwischen Normal- und Angebotspreisen ist geringer geworden.

Das Unternehmen CheckMyBus hat im Rahmen einer Datenbankauswertung die Preisentwicklung auf den 10 am häufigsten über die gleichnamige Fernbus-Suchmaschine gebuchten Verbindungen verschiedener Betreibergesellschaften untersucht. Verglichen wurden dabei die Entwicklungen jeweils im Januar der Jahre 2014 und 2015. Als Ergebnis sank der durchschnittliche Ticketpreis deutscher Fernbusanbieter innerhalb eines Jahres von 16,82 auf 13,82 Euro. Für nationale Verkehre wurde dabei im Januar 2015 ein durchschnittlicher Ticketpreis je Kilometer in Höhe von 5,3 Cent angegeben. Auf den 10 beliebtesten grenzüberschreitenden Verbindungen wurde ein durchschnittlicher Kilometerpreis von 7,6 Cent errechnet. In einer aktuelleren Analyse des Vergleichsportals Fernbusse.de (CheckMyBus GmbH) wurden die Durchschnittspreise von Reisen untersucht, die in einem Zeitraum zwischen dem 3. und 16. August 2015 stattfinden sollten. Demnach sind die Durchschnittspreise für Fernbusfahrten im Vergleich zum Jahresmittel seit Juni 2015 deutlich rückläufig. Als ein Hauptgrund für die rückläufige Preisentwicklung wird eine erneute „Rabattschlacht“ der Fernbusanbieter angeführt, unter anderem beeinflusst durch den Markteintritt und die Preispolitik des Anbieters Megabus.¹⁹ Eine deutliche Erholung des Preisniveaus zeichnet sich nach Einschätzung befragter Marktteilnehmer zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht ab. Stattdessen müsse abgewartet werden, wie sich die angekündigte Marktoffensive der Deutsche Bahn AG im Bus- ebenso wie im Eisenbahnverkehr (vgl. 5.1 Schienenpersonenfernverkehr) auf das Preisniveau auswirke.

CheckMyBus

Die folgenden Tabellen 6 und 7 zeigen das Ergebnis einer stichprobenartigen Auswertung von Verbindungen und Fahrpreisen verschiedener Anbieter am 21.08.2015. Bei der Verbindungssuche wurde nach einer umsteigefreien einfachen Fahrt für einen Erwachsenen auf der Strecke Köln – Hamburg bzw. Berlin – Hamburg gesucht. Als Reisetage wurden für die Buchung der folgende Tag (Samstag 22.08.) sowie der 02.09. (Mittwoch) und der 04.09. (Freitag) ausgewählt. Um eine Fernbuslinie wirtschaftlich betreiben zu können, erachten die Gesprächspartner des Bundesamtes bei einer mittleren Auslastung der Fahrzeuge weiterhin einen Nettopreis von durchschnittlich 5-6

Beispielverbindungen

¹⁷ Vgl. hierzu und im Folgenden: IGES Institut GmbH, Kompass Mobilität, Zwei Jahre Fernbusmarkt in Deutschland, Ausgewählte Aspekte der Marktentwicklung, I/2015, Juni 2015.

¹⁸ Vgl. hierzu www.iges.de, Pressemitteilung IGES Institut GmbH vom 26.04.2015.

¹⁹ Vgl. hierzu: www.fernbusse.de, Pressemitteilung vom 05.08.2015.

Eurocent pro Personenkilometer als notwendig. Allerdings variiert dieser Wert in Abhängigkeit von Faktoren wie dem Kraftstoffverbrauch, der Sitzplatzanzahl der Fahrzeuge oder der Anzahl des eingesetzten Fahrpersonals. Zur Veranschaulichung enthalten die Tabellen 6 und 7 eine Spalte, die die Nettopreise pro Kilometer, d.h. ohne Berücksichtigung der Umsatzsteuer in Höhe von 19 Prozent, ausweist. Als Kilometerleistung wurden für die Strecke von Köln nach Hamburg 500 km und für die Strecke von Berlin nach Hamburg 300 km angenommen, die ein Fernbus einschließlich einer Bedienung der Zwischenhalte zurücklegt.

Die Fernbusfahrpreise für die ausgewählten Strecken sind deutlich unterhalb des Preisniveaus aus der Marktanalyse 2014 angesiedelt. Unter den getroffenen Annahmen (Strecke, Wochentag, Entfernung) lag das untere Ende der zu beobachtenden Preisspannen auf beiden Strecken bei allen Fernbusanbietern weiterhin unterhalb der Kostendeckungsgrenze. Von einzelnen Fahrpreisen abgesehen, galt dies im Jahr 2015 auch für das obere Ende der Preisspannen. Selbst nach Einbeziehung der Sparpreisangebote der Deutsche Bahn AG liegen die Fahrpreise der Fernbusbetreiber damit weiterhin teils deutlich unterhalb des Preisniveaus im Schienenfernverkehr. Das Preisniveau bei den Mitfahrgelegenheiten zeigt sich nahezu unverändert.

Vergleich zur
Marktanalyse 2014

Beim Marktführer MeinFernbus/FlixBus haben sich die Nettopreise (ct/km) auf der Strecke Berlin – Hamburg gegenüber dem Vorjahresangebot nur geringfügig verändert (2,24 – 7,00 ct/km). Die Nettopreise von Postbus (1,40 – 5,04 ct/km) und Berlin Linien Bus (1,96 – 5,60 ct/km) haben sich auf der Strecke Berlin-Hamburg hingegen deutlich reduziert, was sich als eine Reaktion auf die anhaltend hohe Wettbewerbsintensität auf der Strecke Berlin – Hamburg deuten lässt. Auf dieser Verbindung ließ sich beim Angebotsvergleich des Bundesamtes am Stichtag 04.09.2015 ein Aufkommen in Höhe von 66 Fahrten in Richtung Hamburg beobachten. Die Anzahl der von MeinFernbus/FlixBus ab Berlin angebotenen Abfahrten hat sich dabei gegenüber dem Vorjahr von 34 gemeinsamen Abfahrten (MeinFernbus 23, FlixBus 11) auf 46 erhöht. Daneben verkehrten die Betreiber Berlin Linien Bus mit gleichbleibend 14 Abfahrten sowie Postbus mit 6 Abfahrten. Insgesamt wurden an den betrachteten Stichtagen in der Zeit von 6:45 Uhr bis 21:45 Uhr stündlich mehrere Abfahrten angeboten, die teilweise parallel verliefen. Zudem existierten weitere Verbindungen in der Nacht. Die Häufigkeit der Bedienung hat sich auf dieser Relation trotz bestehendem Schienenfernverkehrsangebot sowie einem umfangreichen Angebot an Mitfahrgelegenheiten weiter deutlich erhöht. Trotz zu beobachtender Parallelverkehre unterschiedlicher Betreiber lassen sich je nach Wochentag und Uhrzeit Abfahrten in einem 15-minütigen Abstand beobachten. Neben dem Zentralen Omnibusbahnhof werden auf den Linien zusätzliche Abfahrten von aktuell fünf weiteren Haltestellen auf Berliner Stadtgebiet angeboten. Ergänzt wird das Angebot durch eine Verbindung des internationalen Anbieters Student Agency.

Berlin - Hamburg

Tabelle 6: Angebotsvergleich am 22.08.2015 für die Strecke Berlin – Hamburg nach Anbietern, Art und Anzahl der Verbindungen und Preise

Anbieter	Reisetag	Dauer ³	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro ⁴	Nettopreis in Eurocent pro km ³
Postbus	22.08.15	Ø 3,30	6 (10)	9,00 – 18,00	2,52 – 5,04
	02.09.15		5 (9)	5,00 – 09,00	1,40 – 2,52
	04.09.15		6 (10)	9,00 – 12,00	2,52 – 3,36
Berlin Linien Bus	22.08.15	Ø 3,20	12	9,00 – 20,00	2,52 – 5,60
	02.09.15		12	07,00	1,96
	04.09.15		14	7,00 – 10,00	1,96 – 2,80
Student Agency	22.08.15	Ø 7,45	1	10,00	2,80
	02.09.15		-	-	-
	04.09.15		-	-	-
MeinFernbus	22.08.15	Ø 3,20	44 (54)	8,00 – 25,00	2,24 – 7,00
FlixBus	02.09.15		32 (40)	8,00 – 17,00	2,24 – 4,76
	04.09.15		46 (59)	8,00 – 21,00	2,24 – 5,88
Mitfahrzentrale¹	22.08.15	Ø 2,55	45	10,00 – 18,00	-
	02.09.15		1	8,00	-
	04.09.15		4	12,00 – 15,00	-
Deutsche Bahn AG	22.08.15	Ø 1,47	21	19,00 – 69,00	-
	02.09.15		22	29,00 – 55,00	-
	04.09.15		24	29,00 – 59,00	-

¹ BlaBlaCar.

² Angenommene Strecke: 300 km.

³ Abhängig von der Einstiegshaltestelle.

⁴ Preise inkl. MwSt., zwischenzeitliche Änderungen möglich, zusätzliche Buchungsgebühren können anfallen.

() Gesamtzahl der Abfahrten von verschiedenen Haltestellen auf Berliner Stadtgebiet .

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach www.busliniensuche.de, Stand 22.08.2015.

Im Vergleich zur Strecke Berlin – Hamburg zeigt sich auf der Strecke Köln – Hamburg eine gänzlich andere Entwicklung bei den Nettopreisen, ebenso beim Fahrtenangebot (vgl. hierzu Tabelle 6). Neben dem Rückzug des Anbieters City2City, dessen Fahrtenaufkommen in Teilen durch den neuen Betreiber Megabus kompensiert wurde, lassen sich auch bei den beiden anderen Anbietern Rückgänge beobachten. Der von Postbus angebotene Nettopreis bewegt sich in etwa auf dem unteren Niveau des Vorjahres (2,52 - 3,87 ct/km), der von MeinFernbus/FlixBus liegt mit 3,03 – 7,39 ct/km über dem Preisniveau des Vorjahres. Ausgehend von 12 (mittwochs) bzw. 13 (freitags) Fernbusfahrten im Jahr 2013 steigerte sich die Anzahl im Jahr 2014 auf insgesamt 17 bzw. 26 und ging im Jahr 2015 wieder auf 11 bzw. 16 Fahrten zurück. In der reduzierten Fahrtenzahl bereits enthalten sind täglich zwei Fahrten des Anbieters Megabus. Megabus bietet auf dieser Strecke Fahrkarten zu Nettopreisen von 0,25 – 1,60 ct/km an.

Köln - Hamburg

Tabelle 7: Angebotsvergleich am 21.08.2015 für die Strecke Köln – Hamburg nach Anbietern, Art und Anzahl der Verbindungen und Preise

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro ⁴	Nettopreis in Eurocent pro km ³
Postbus	22.08.15	Ø 7,00	2	23,00	3,87
	02.09.15		1	18,50	3,11
	04.09.15		3	15,00 – 18,50	2,52 – 3,11
Megabus	22.08.15	Ø 6,05	2	7,50 – 9,50	1,26 – 1,60
	02.09.15		2	1,50 – 5,50	0,25 – 0,92
	04.09.15		2	5,50	0,92
MeinFernbus/	22.08.15	Ø 6,30	9	18,00 – 44,00	3,03 – 7,39
FlixBus	02.09.15		8	18,00	3,03
	04.09.15		11	18,00 – 29,50	3,03 – 4,96
Mitfahrzentrale¹	22.08.15	Ø 4:10	27	19,00 – 25,00	-
	02.09.15		1	26,00	-
	04.09.15		8	10,00 – 25,00	-
Deutsche Bahn AG	22.08.15	Ø 4:10	18	29,00 – 97,00	-
	02.09.15		19	29,00 – 69,00	-
	04.09.15		21	45,00 – 79,00	-
HKX²	22.08.15	Ø 4,10	2	24,00 – 38,00	-
	02.09.15		1	24,00	-
	04.09.15		2	38,00 – 44,00	-

¹ BlaBlaCar verfügbare Abfahrten.

² Hamburg-Köln-Express GmbH.

³ Angenommene Strecke: 500 km.

⁴ Preise inkl. MwSt., zwischenzeitliche Änderungen möglich, zusätzliche Buchungsgebühren können anfallen.

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach www.busliniensuche.de, Stand 21.08.2015.

Die Ergebnisse der Untersuchung legen nahe, dass bei allen Fernbusanbietern eine Form des Ertrags- bzw. Yield-Management²⁰ mit einem dynamischen Abgleich von Fahrpreis und Sitzplatzkapazitäten zum Einsatz kommt. Die Preisgestaltung zeigt sich dabei abhängig von dem jeweiligen Wochentag, dem Verbindungsangebot und dem Vorbuchungszeitraum. Beispielsweise werden für die Buchung einer Reise am nachfolgenden Tag bei allen anbietenden Fernbusbetreibern die höchsten Fahrpreise erhoben. Für die in der Wochenmitte nachgefragte Verbindung werden hingegen überwiegend die günstigsten Fahrpreise angeboten. Bei den angebotenen Verbindungen von MeinFernbus/FlixBus zeigen sich auch in diesem Jahr deutliche Preisspannen. Bei den Anbietern Postbus und Berlin Linien Bus zeigen sich die Preisspannen im Vorjahresvergleich entweder reduziert, oder es wird nur ein einzelner Fahrpreis ausgewiesen.

Preisgestaltung

²⁰ Beim Yield-Management werden, nachdem die günstigen Kontingente vergriffen sind, die nächst teureren Tickets angeboten, so dass sich die angebotenen Aktionspreise in der Regel nicht auf die gesamte Anzahl der Sitzplätze in einem Bus beziehen.

Bei der durchgeführten Preisabfrage wurden die jeweils aktuell verfügbaren Online-Preise ermittelt. Daneben gelten in Abhängigkeit vom Anbieter noch weitere Tarife. Das Unternehmen Berlin Linien Bus hat auf der eigenen Internetseite jüngst eine Tarifübersicht veröffentlicht.²¹ Neben dem Normaltarif, der für Kunden jederzeit, auch direkt am Bus, erhältlich ist, werden für ein begrenztes Sitzplatzkontingent Fahrkarten zum Aktionspreis sowie – nur online buchbar – zum Tages-Spezial-Preis angeboten. Darüber hinaus werden gesonderte Tarife für Rentner, Jugendliche sowie Kinder und Gruppen ausgewiesen. Von den Unternehmen MeinFernbus/FlixBus sowie Postbus werden vergleichbare Tarifangaben hingegen lediglich für Vergünstigungen bei der Mitnahme von Kindern o.ä. gemacht.

Tarife

Die Preisgestaltung im Schienenfernverkehr richtet sich beim Normalpreis der Deutsche Bahn AG nach der jeweiligen Verbindung in Abhängigkeit von der gewählten Produkt- und Wagenklasse. Bei Fahrkarten zum Normalpreis besteht keine Zugbindung.²² Daneben existieren Sparpreisangebote mit Zugbindung sowie zu Festpreisen, die nur bis zu einem Tag vor Fahrtbeginn und nicht im Zug erworben werden können. Das HKX-Angebot zwischen Köln und Hamburg wurde zwischenzeitlich von einem Schienenfernverkehrsangebot in ein eigenwirtschaftliches Nahverkehrsangebot umgewandelt (vgl. 5.1. Schienenpersonenfernverkehr), so dass die Verbindungen auch mit DB-Fern- und Nahverkehrsfahrkarten genutzt werden können. Im Preisvergleich wurde der HKX-Tarif bei einer Buchung über Busliniensuche.de zugrunde gelegt. Bei der Preisgestaltung zeigen sich dabei Unterschiede nach Wochentag und Uhrzeit.

Bahnpreise

Die Angebote der Mitfahrzentralen, in diesem Fall des Unternehmens BlaBlaCar²³, bewegen sich preislich tendenziell im Bereich der Fernbusse und zeigen sich in ihrer Höhe vergleichbar dem Vorjahr. Die Fahrpreise bei den Mitfahrzentralen richten sich in der Regel nach der zurückzulegenden Entfernung. Im Falle von BlaBlaCar wird vom Anbieter beispielsweise ein (Richt-)Fahrpreis in Höhe von 5 Euro je 100 km vorgeschlagen, der seitens der Fahrtenanbieter um maximal 50 % angehoben bzw. gesenkt werden darf.

Mitfahrzentralen

Mit Blick auf die durchschnittlichen Fahrtzeiten zeigt sich mit etwa 2,5 Stunden bzw. 1,5 Stunden – trotz einer leicht verkürzten durchschnittlichen Fernbusreisezeit – weiterhin ein deutlicher Zeitvorteil bei der Nutzung des Schienenverkehrs gegenüber dem Fernbus. Die verkürzten Fernbusreisezeiten ergeben sich aufgrund von Fahrplananpassungen bzw. eines Betreiberwechsels auf den betrachteten Verbindungen. Auf der Strecke Köln

Fahrtzeiten

²¹ Vgl. hierzu www.berlinlinienbus.de. Stand 28.09.2015.

²² Vgl. hierzu und im Folgenden: DB Fernverkehr AG, Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG, gültig vom 14.12.2014.

²³ Am 15.04.2015 hat BlaBlaCar Deutschland die hundertprozentige Übernahme der carpooling.com GmbH bekannt gegeben, von der die Portale „Mitfahrgelegenheit.de“ sowie „Mitfahrzentrale.de“ betrieben werden. Vgl. hierzu: www.blablacar.de, Pressemitteilung vom 15.04.2015.

– Hamburg besteht mit dem Hamburg-Köln-Express (HKX) weiterhin ein Alternativangebot zum Fernverkehr der Deutsche Bahn AG mit einer hierzu identischen Fahrtdauer. Auf der Strecke Berlin – Hamburg wurden zum Zeitpunkt der Untersuchung keine alternativen umsteigefreien Schienenverbindungen zum Fernverkehr der Deutsche Bahn AG mehr angeboten. Die im vergangenen Jahr noch täglich angebotene Abfahrt der Deutsche Bahn AG mit dem IRE wurde eingestellt. Mit Blick auf die Fahrtdauer liegen die Angebote der Mitfahrzentralen auf der Strecke Köln – Hamburg gleichauf mit den schienengebundenen Verkehren. Auf der Strecke Berlin – Hamburg wird im Vergleich zum Schienenverkehr hingegen eine deutlich längere Fahrtdauer vergleichbar der Fernbusse angegeben.

3.6 Barrierefreiheit

Im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr verbindlich geregelt. Gemäß § 42b PBefG müssen ab dem 01.01.2016 Neufahrzeuge, die über mehr als acht Sitzplätze außer dem Fahrersitz verfügen und im Personenfernverkehr zum Einsatz kommen, sowie nach Ablauf des 31.12.2019 alle Kraftomnibusse mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer und einer Einstiegshilfe ausgerüstet sein.

Gesetzliche
Vorgaben

Der Investitionszeitraum für die im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge beträgt u.a. in Abhängigkeit von der meist sehr hohen Laufleistung durchschnittlich zwischen drei und vier Jahren. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Markteinstiegs stehen neben der Erstbeschaffung von Fahrzeugen für neue Linien in diesem Jahr bereits erste Ersatzbeschaffungen an. Der genaue Zeitpunkt der Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen hänge laut Aussagen von Busunternehmen in erster Linie von dem Zusammenspiel der verbleibenden Vertragsdauer und den Abschreibungszeiten für die Fahrzeuge ab. Ausnahmen hiervon zeigten sich bei Busunternehmen, bei denen die Fahrzeuge auch anderweitig zum Einsatz kommen, vorzeitig zurückgegeben werden, von vorneherein als Austausch für bereits bestehende Fahrzeuge angesehen wurden oder bei denen ein schadensbedingter Austausch notwendig wurde. Seitens der Betreiber werden in der Regel Vorgaben zum Alter oder der Kilometerlaufleistung, zur (technischen) Ausstattung oder der Bauart der Fahrzeuge gemacht. So wurde zwischenzeitlich auf stark nachgefragten Strecken ein Einsatz von Doppelstockfahrzeugen angestrebt oder die Fahrzeuge je nach Anbieter spätestens nach einer Kilometerleistung von 1 Mio. km ausgetauscht.

Ersatzbeschaffung

Mit Blick auf die gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit lässt sich vermuten, dass die oben genannten gesetzlichen Fristen für Neufahrzeuge einen Einfluss auf das Investitionsverhalten bzw. die Ersatzbeschaffung der Unternehmen haben. Von Busunternehmen wurde gegenüber dem Bundesamt nur vereinzelt berichtet, dass Ersatzbeschaffungen aufgrund der gesetzlichen Frist zur Einführung der Barrierefreiheit

Barrierefreiheit

vorgezogen wurden bzw. werden. Mehrheitlich wurde hingegen deutlich, dass sich die Busunternehmen intensiver mit der Frage der Barrierefreiheit von Fahrzeugen auseinandersetzen. Die Entscheidung über den Anschaffungszeitpunkt eines barrierefreien Fahrzeugs hängt demnach von zahlreichen Kriterien ab, beispielsweise der Einstellung der Unternehmer zur Barrierefreiheit. So haben Busunternehmen vereinzelt bereits im Vorfeld der bestehenden Fristen barrierefreie Fahrzeuge angeschafft, um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Andere spekulieren hingegen auf eine Aussetzung der Fristen und schieben ihre Ersatzbeschaffungen möglichst lange hinaus. Daneben spielen alternative Verwendungsmöglichkeiten der Fahrzeuge in nachfrageschwachen Zeiten oder im Anschluss an die Fernbusnutzung eine Rolle. Weiterhin lässt sich beobachten, dass in Abhängigkeit von der Betreibergesellschaft Vorgaben zum Beschaffungszeitpunkt bestehen, beispielsweise im Falle einer Sammelbeschaffung. Die Größe der Fahrzeuge sowie das jeweils Anwendung findende Betreibermodell spielen laut Auskunft von Busunternehmen ebenfalls eine Rolle. So wirken sich die im Falle einer barrierefreien Ausstattung wegfallenden Sitzplätze bei kleinen Fahrzeugen sowie bei Verkehren in Eigenregie auf die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge aus.

Neben der Frage der Fahrzeugbeschaffung zeigte sich im Zusammenhang mit dem Thema Barrierefreiheit sowohl auf Seiten von Busunternehmen als auch bei Betreibergesellschaften aktuell eine große Unsicherheit. So wird in erster Linie die Wirtschaftlichkeit künftiger Verkehre bei den gleichzeitig nur sehr geringen Margen im nationalen Fernbusgeschäft infrage gestellt. Entsprechend den Unternehmensangaben wird durch die Gewährleistung der Barrierefreiheit in Abhängigkeit der Fahrzeuge und der notwendigen Ausstattung von einem Verlust von bis zu 8 Sitzplätzen sowie von zusätzlichen Investitionskosten zwischen 8.000 und 70.000 Euro je Fahrzeug ausgegangen. Daneben rechnen Unternehmen bei einer Nutzung durch Rollstuhlfahrer mit erhöhten Betriebskosten aufgrund eines zusätzlichen Zeitaufwands bei den Ein- und Aussteigevorgängen. Den Angaben der Busunternehmen zur Folge würden diese jeweils zu Zeitverzögerungen von bis zu 15 Minuten führen, da ein Rollstuhlfahrer für den Ein-/Ausstieg teilweise auf eine Höhe von 2 m angehoben werden müsse. Vor allem bei größeren Unternehmen lässt sich daher in einem ersten Schritt eine Beschaffung von Fahrzeugen mit einer Vorausstattung für die Barrierefreiheit beobachten. Bei Bedarf lasse sich die Barrierefreiheit bei diesen Fahrzeugen auch nachträglich herstellen.

Zusatzkosten

Neben der Wirtschaftlichkeit stellen sich für die Unternehmen weitere Fragen. So wurden beispielsweise rechtliche Fragestellungen wie die Haftung der Busfahrer in Bezug auf die Sicherung der Rollstühle angesprochen oder Fragen zum praktischen Ablauf der Beförderungen im Falle eines notwendigen Toilettengangs der behinderten Fahrgäste erörtert. Weitere Fragen zielten auf die bis zum heutigen Zeitpunkt fehlenden Rahmenbedingungen für eine barrierefreie Nutzung ab. So sei bisher beispielsweise nur ein geringer Anteil der Haltestelleninfrastruktur barrierefrei zugänglich und kein

Weitere Fragestellungen

gleichzeitiger Einbau einer barrierefreien Toilette vorgeschrieben. Von der Möglichkeit der Beförderer, die Beförderung eines behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität entsprechend der EU-Verordnung 181/2011 Kapitel III, Artikel 10, zu verweigern, beispielsweise aufgrund der Bauart des Fahrzeugs oder der Infrastruktur, hätten die Betreiber bisher keinen Gebrauch gemacht. Stattdessen sei man bemüht, gemeinsam eine für beide Seiten akzeptable Lösung für die Beförderung zu finden.

Aus Sicht der Unternehmen lässt sich die Anzahl der potentiellen Nutzer derzeit nicht abschätzen. Unabhängig von der Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge zeige sich laut Auskunft der Betreiber kundenseitig bisher ein äußerst zurückhaltendes Interesse an einer Beförderung von Rollstuhlfahrer/-innen in Fernbussen. Möglich sei eine Beförderung grundsätzlich bereits heute, es werde jedoch eine Voranmeldung notwendig, damit für die Fahrt ein barrierefreies Fahrzeug bereitgestellt werden könne. Letztere seien laut Auskunft der großen Betreiber bereits Teil der Fernbusflotten, so dass es lediglich einer entsprechenden Disposition bedürfe. Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) betreibt seit Oktober 2014 eine Meldestelle für barrierefreie Fernbusse und berät Reisende bei Fragen zur Barrierefreiheit in Fernbussen. Als problematisch zeige sich aus Unternehmenssicht in erster Linie, dass sowohl auf dem Fernbusmarkt als auch bei den Nutzern in der Regel keine ausreichenden Kenntnisse darüber vorlägen, ob ein angemeldeter Rollstuhl über die notwendige Zertifizierung bzw. die technische Ausstattung für eine Beförderung bzw. Sicherungsbefestigung im Bus verfüge. Insoweit bestünde Unklarheit, wer in einem Schadensfall haftbar zu machen sei. Aufgrund der großen Zahl an Unwägbarkeiten betrachten die Marktteilnehmer die gesetzlich geregelten Fristen zur Schaffung eines barrierefreien Gesamtangebotes unternehmensseitig weiterhin als eine besondere Herausforderung und schlagen eine Ausweitung der bedarfsorientierten Nutzung vor.

Nachfrage

3.7 Haltestellen

Im Rahmen der vorliegenden Marktanalyse wurden Busunternehmen zur Wichtigkeit verschiedener Kriterien in Bezug auf die Fernbushaltestellen befragt. Daneben wurden die Busunternehmen zu ihrer aktuellen Zufriedenheit in Bezug auf die Kriterien befragt.

Befragung

Das Kriterium **Kundeninformation** (Beschilderung, Fahrpläne, Anzeigetafeln etc.) wurde seitens der befragten Busunternehmen als besonders wichtig eingeschätzt. Hier wurde insbesondere auf die hohe Bedeutung des Kriteriums für die Start- und Endhaltestellen hingewiesen. Mit der aktuellen Situation zeigten sich die Unternehmen überwiegend zufrieden bis sehr zufrieden, was auch daran liegen dürfte, dass diese Leistungen nicht selten in den Zuständigkeitsbereich der Betreiber fallen. Rund ein Drittel der Befragten gab an weniger zufrieden zu sein. Gänzlich unzufrieden zeigte sich keines der Unternehmen.

Kundeninformation

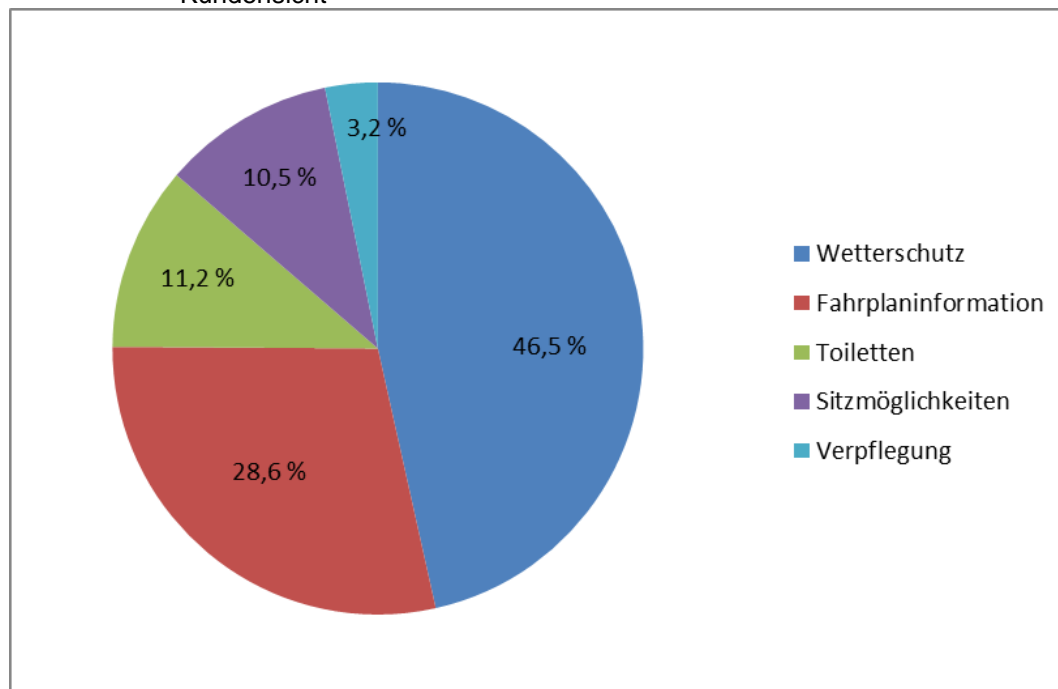
Die **Warteeinrichtungen** (überdachter Wartebereich, Sitzbänke etc.) wurden unternehmensseitig als ähnlich wichtig angesehen wie die Kundeninformation. Während die befragten Unternehmen mit der Situation an den Start-/Endhaltestellen überwiegend zufrieden waren, sahen sie in den übrigen Haltestellenkategorien Handlungsbedarf. Seitens der Busunternehmen wurde auf eine zunehmende Wichtigkeit des Kriteriums aufgrund des steigenden Anteils älterer Fahrgäste hingewiesen.

Warteeinrichtungen

Die hohe Bedeutung von Warteeinrichtungen und Fahrplaninformationen zeigt auch eine Befragung durch den Betreiber FlixBus, bei der über 5.000 Kunden nach den Merkmalen gefragt wurden, die ihnen bei der Ausstattung einer Fernbushaltestelle am wichtigsten sind.²⁴ Rund 46,5 % der befragten Kunden nannten einen Wetterschutz als das wichtigste Merkmal, gefolgt von den Fahrplaninformationen (28,6 %), der Verfügbarkeit einer Toilette (11,2 %) und einer Sitzmöglichkeit (10,5 %). Mit 3,2 % nahm sich der Anteil derjenigen, denen Verpflegungsmöglichkeiten am wichtigsten waren, hingegen gering aus (siehe Abbildung 3).

Weitere Erkenntnisse

Abbildung 3: Wichtigkeit der Ausstattungsmerkmale einer Fernbushaltestelle aus Kundensicht



Quelle: Eigene Darstellung nach FlixBus GmbH.

Beim Kriterium der **Barrierefreiheit** (Zugang etc.) war sowohl bei der Beurteilung der Wichtigkeit als auch bei der Angabe zur Zufriedenheit ein breites Spektrum von Antworten zu beobachten. Die Mehrheit der Unternehmen beurteilte das Kriterium dennoch als mindestens wichtig und zeigte sich teils unzufrieden mit der aktuellen Situation.

Barrierefreiheit

²⁴ Vgl. hierzu und im Folgenden: FlixBus GmbH in Zusammenarbeit mit der Hochschule Heilbronn: Studie zur Kundenfreundlichkeit der deutschen Fernbusbahnhöfe, 2014.

Das Kriterium **Erreichbarkeit durch den Kunden** wurde unterteilt nach **öffentlichem Verkehr** und **Individualverkehr** abgefragt. Die höchste Wichtigkeit in Bezug auf die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurde dabei dem Nahverkehr (Bus, S-Bahn etc.) beigemessen. Hier gaben alle befragten Unternehmen an, dass ihnen ein entsprechender Anschluss mindestens wichtig, überwiegend sogar sehr wichtig sei. Aufgrund der gleichzeitig festzustellenden Zufriedenheit mit dem Kriterium ließ sich hier aktuell jedoch kein besonderer Handlungsbedarf ausmachen. Zufrieden zeigten sich die Busunternehmen ebenfalls mit der Erreichbarkeit im Fernverkehr (Bus, Bahn, Flugzeug). Deren Wichtigkeit wurde im Vergleich zum Nahverkehr jedoch als geringer eingestuft. Beim Individualverkehr (PKW, Fahrrad, etc.) stellte sich die Situation wie folgt dar: Die Erreichbarkeit wurde fast ausnahmslos als mindestens wichtig erachtet, die Zufriedenheit war im Vergleich zum öffentlichen Verkehr hingegen vergleichsweise gering, was sich vor allem mit dem Fehlen geeigneter Stellplätze begründen lässt. Eine Ausnahme stellten hier die unregelmäßig bzw. saisonal angefahrenen Haltestellen dar, bei denen die Wichtigkeit vergleichbar hoch eingestuft wurde wie die Zufriedenheit.

Erreichbarkeit

Die Betreiber haben in den Gesprächen mit dem Bundesamt ebenfalls auf die hohe Bedeutung eines Nahverkehrsanschlusses für das Unternehmen und dessen Kunden verwiesen. So wurden im Rahmen von Kundenbefragungen mehrerer Betreiber Anteile von über 60 % der Fernbusreisenden ermittelt, die bei einer Anreise zur Haltestelle auf den ÖPNV zurückgreifen. Aus diesem Grund erachten die Betreiber es als besonders wichtig, dass die Haltestellen im innerstädtischen Bereich ausgewiesen werden, wo den Kunden eine höchstmögliche Zahl von Nahverkehrsverbindungen zur Verfügung steht. Außerhalb der Stadtzentren gelegene Haltestellen würden den Anforderungen der Kunden meist weder in Bezug auf die Anbindung, noch mit Blick auf die häufig zusätzlich anfallenden Fahrtkosten genügen.

ÖPNV

Abbildung 4 zeigt die Ergebnisse einer Fahrgastbefragung des Unternehmens FlixBus.²⁵ Demnach nutzt der größte Anteil der Fernbuskunden (rund 70 %) zur An- und Abreise öffentliche Verkehrsmittel. Daneben spielt vor allem der PKW (als Mitfahrer) (20,2 %) sowie die Anreise zu Fuß (6,2 %) eine wesentliche Rolle. Entsprechend der Verkehrsmittelwahl der Fahrgäste hat sich in derselben Umfrage gezeigt, dass 49 % der Fahrgäste die ÖPNV Anbindung und weitere 37 % die Nähe zum Bahnhof als wichtigstes Standortmerkmal bewerten. Zu einem vergleichbaren Ergebnis wie die Umfrage des Unternehmens FlixBus kommt in Bezug auf die Anteile des ÖPNV (66 %), der Fußgänger (5 %), der Taxinutzung sowie dem PKW als Selbstfahrer (jeweils 1 %) auch eine Befragung von Fernbuskunden durch die Nahverkehrsgesellschaft traffiQ am Fernbusbahnhof in Frankfurt/Main.²⁶ Größere Unterschiede zeigen sich hier jedoch bei

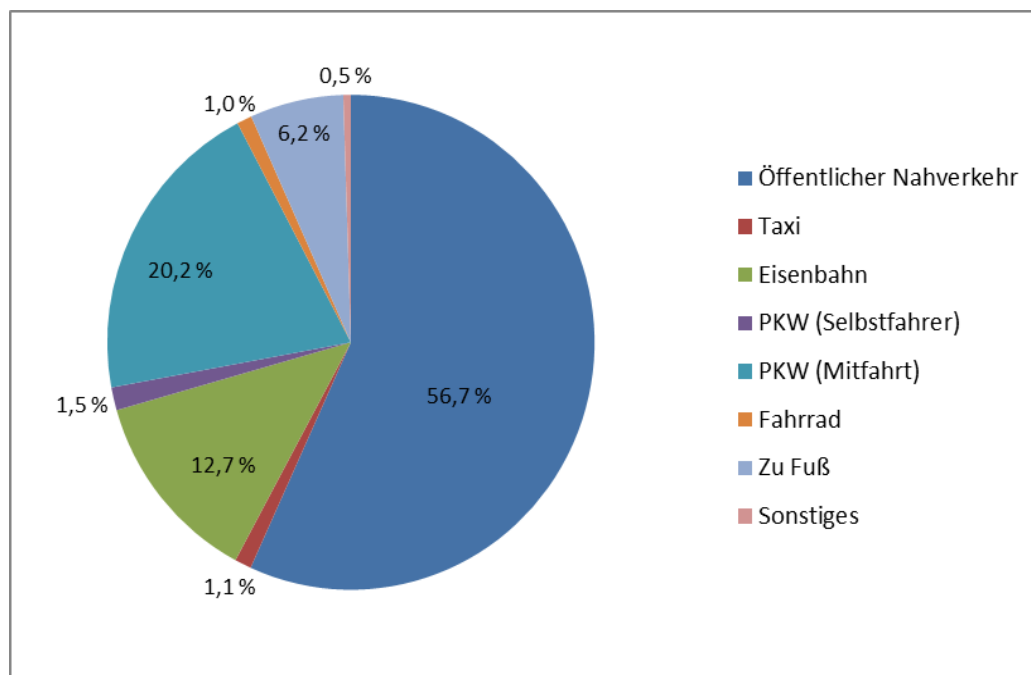
Anbindung

²⁵ Vgl. hierzu und im Folgenden: FlixBus GmbH in Zusammenarbeit mit der Hochschule Heilbronn: Studie zur Kundenfreundlichkeit der deutschen Fernbusbahnhöfe, 2014.

²⁶ Vgl. hierzu und im Folgenden Schmidt, T. et al.: Fernbusse am Hauptbahnhof. In: Der Nahverkehr. Öffentlicher Personenverkehr in Stadt und Region, Heft 3/2015, S. 53 - 58.

der PKW-Nutzung als Mitfahrer (8 %). Stattdessen entfallen in dieser Umfrage 15 % auf den zusätzlich berücksichtigten Anteil des Fernbusses als Zubringer. Bei der Untersuchung von traffiQ wurde der ÖPNV-Anteil weiter untergliedert in die Verkehrsträger S-Bahn (42 %), Regionalzug (29 %), U-Bahn (13 %), Straßenbahn (11 %) sowie Bus (2 %). 3 % der Befragten machten keine Angaben. In der Vielfalt der genutzten Verkehrsmittel spiegelt sich das gut ausgebaute innerstädtische Nahverkehrsangebot der Stadt Frankfurt/Main wider.

Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung für die An- und Abreise zur Fernbushaltestelle



Quelle: Eigene Darstellung nach FlixBus GmbH

Busunternehmen wurden seitens des Bundesamtes ferner zur die Wichtigkeit der **An- und Abfahrtsmöglichkeiten von Fernbussen** sowie zu **Verknüpfungsmöglichkeiten** mit anderen Fernbuslinien befragt. Demnach wird eine gute Erreichbarkeit durch die befragten Unternehmen bei allen Haltestellenkategorien mindestens als wichtig angesehen. Die Mehrzahl der Unternehmen zeigt sich diesbezüglich mindestens zufrieden mit der aktuellen Situation. Die Bedeutung einer Verknüpfung zu anderen Fernbuslinien wird hingegen unterschiedlich beurteilt. Die Mehrzahl der Unternehmen bezeichnete diese jedoch als wichtig bis sehr wichtig. Insgesamt zeigte sich hier eine vergleichsweise geringe Zufriedenheit mit der aktuellen Situation. Zusätzlich zu den Busunternehmen wurden die Betreiber auf das Kriterium angesprochen. Diese berichteten gegenüber dem Bundesamt mehrheitlich über eine nur eingeschränkte Verfügbarkeit geeigneter Zeitfenster zur Erweiterung bzw. Verknüpfung der Fernbusangebote.

Verknüpfung
An-/Abfahrt

Abschließend wurden die befragten Unternehmen gebeten, die Wichtigkeit und die Zufriedenheit mit den **Serviceeinrichtungen für Fahrzeuge** (Toilettenentsorgung, Reinigung etc.), **Kunden** (Einkauf, Gastronomie, Sanitäranlagen etc.) und **Fahrpersonal** (Pausen-, Sanitär-, Schlafeinrichtungen) zu bewerten. Als besonders wichtig wurde das Vorhandensein von Serviceeinrichtungen an den Start-/Endhaltestellen eingeschätzt. Bei den Unterwegshaltestellen wurde die Wichtigkeit im Vergleich hingegen geringer eingestuft. Die befragten Unternehmen betonten jedoch die Bedeutung von Serviceeinrichtungen in der Fläche, beispielsweise auf Rastplätzen oder an ausgewählten Haltestellen entlang der Strecke. In diesem Zusammenhang wurde seitens der befragten Unternehmen auf mögliche Synergieeffekte von gastronomischen Angeboten und Einkaufsgelegenheiten an Fernbushaltestellen hingewiesen. Handlungsbedarf sahen die befragten Busunternehmen in Bezug auf Serviceeinrichtungen für Fahrzeuge. Dabei wurde insbesondere auf die Wichtigkeit zusätzlicher Einrichtungen für die Toilettenentleerung hingewiesen. Bemängelt wurde in diesem Zusammenhang, dass die herstellerseitige Ausstattung der Fahrzeuge häufig nicht den Anforderungen eines Fernbusbetriebes gerecht würde. Diese Aussagen zielten insbesondere auf das Fassungsvermögen der sanitären Einrichtungen ab, die nur auf eine vergleichsweise geringe Benutzung ausgelegt seien.

Serviceeinrichtungen

Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes benannten Busunternehmen noch weitere Aspekte, die an den Haltestellen von besonderer Wichtigkeit seien. So wurde beispielsweise auf die Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste bzw. der Gepäckverladung, die insbesondere bei Halten entlang vielbefahrener Straßen nicht immer gegeben sei, hingewiesen. Zudem wurde ein Sicherheitsrisiko aufgrund der vielfach überfüllten Bussteige und Haltebuchten thematisiert, die eine erhöhte Unfallgefahr für alle Beteiligten darstellten. In diesem Zusammenhang wurde auch auf die im Vergleich höheren Sicherheitsvorschriften an Busbahnhöfen anderer europäischer Länder verwiesen. Abschließend stellt die Anbieter das Fehlen freier Kapazitäten an den Haltestellen zunehmend vor Probleme. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Zeitfenstern für weitere An- und Abfahrten, insbesondere zu attraktiven Tages- bzw. Uhrzeiten in den Großstädten, sehen die Betreiber ihre Gestaltungsmöglichkeiten bei der Einrichtung neuer Linien bzw. Umsteigeverbindungen zunehmend eingeschränkt.

Weitere Punkte

4 Nachfragerseite

4.1 Herkunft der Kunden

Daten zur Herkunft der Fernbuskunden liegen weiterhin nur sehr eingeschränkt vor. Die in der Öffentlichkeit diskutierten Zahlen beziehen sich überwiegend auf eine Fahrgastbefragung der IGES Institut GmbH vom April 2014 (vgl. Marktstudie 2014).²⁷ Hierin wurde Fernbuskunden (n=913) rückblickend die Frage gestellt, mit welchen Fernverkehrsmitteln sie in der Vergangenheit vergleichbare Reisen durchgeführt haben.

Bisherige Nutzung

²⁷ Vgl. hierzu und im Folgenden www.iges.de, Pressemitteilung vom 17.04.2014.

Dabei waren Mehrfachnennungen möglich, was die Aussagekraft der Studie zum Anteil der Umsteiger aus Sicht des Bundesamtes einschränkt.

Zwischenzeitlich wurden zwei weitere Studien mit Umfrageergebnissen zum Umsteige- bzw. Mobilitätsverhalten veröffentlicht. Zum einen handelt es sich hierbei um die Studie von Laage et al., die einen der IGES-Studie vergleichbaren Ansatz aufweist. Hierin wurde eine ähnlich große Anzahl an Fahrgästen (n=936) zu deren Verkehrsmittelwahl in der Vergangenheit befragt.²⁸ Zum anderen wurden seitens des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) im Dezember 2014 Umfrageergebnisse zum allgemeinen Mobilitätsverhalten und zur Einstellung zu bestimmten Verkehrsmitteln veröffentlicht. Hierbei wurden Nutzer von Fernbussen (n=288) konkret befragt, welches Verkehrsmittel alternativ für die entsprechende Fernbusreise genutzt worden wäre. Vergleichbar der IGES Befragung vom April 2014 waren dabei jedoch ebenfalls Mehrfachnennungen möglich. Im Folgenden werden die Ergebnisse der beiden zuletzt genannten Studien den Erkenntnissen aus der Marktanalyse 2014 gegenüber gestellt und durch aktuelle Erkenntnisse des Bundesamtes ergänzt.

Der Anteil der MIV-Umsteiger bewegte sich nach den Ergebnissen der Marktanalyse 2014 zwischen 30 % und 41 %. Der Anteil der Fahrgäste, die zuvor Mitfahrzentralen genutzt haben, war hierin bereits enthalten und wurde auf 19 % bis 28 % der MIV-Umsteiger geschätzt. In der Studie von Laage et al. ergibt sich für den Anteil der MIV-Umsteiger ein höherer Anteil von rund 49 % (26 % Mitfahrgelegenheiten, 23,2 % PKW). In der VCD-Studie wurde von rund 60 % der Befragten angegeben, dass alternativ die Nutzung des eigenen Autos in Betracht gekommen wäre. Weitere 15,2 % der Fahrgäste hätten auch die Nutzung von Mitfahrzentralen als Alternative erwogen und 5,0 % hätten sich vorstellen können, mit einem Mietwagen zu fahren. Laut den Gesprächspartnern des Bundesamtes wird den Mitfahrzentralen nach einem zwischenzeitlichen Bedeutungsverlust im Rahmen der Fernbusliberalisierung in Deutschland weiterhin ein hoher Stellenwert beigemessen. Ausschlaggebend hierfür dürfte u.a. die Übernahme des Unternehmens Carpooling durch den Anbieter BlaBlaCar sein. Als Betreiber der Internetseiten mitfahrzentrale.de und mitfahrgelegenheit.de galt Carpooling bis zur Übernahme im April 2015 als Marktführer in Deutschland. Das französische Unternehmen BlaBlaCar verzeichnet in Deutschland ein stetiges Wachstum, das durch die Einbeziehung in verschiedene Verkehrsträgervergleichsportale wie Busliniensuche.de oder Fernbusse.de sichtbar wird.²⁹

Motorisierter
Individualverkehr

In der Marktanalyse 2014 wurde der Anteil von Fernbuskunden, die zuvor mit der Bahn gefahren sind, anteilig auf 30 % bis 44 % geschätzt. Auf Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs entfielen davon je nach Definition bis zu einem Drittel. Im

Schiene

²⁸ Vgl. hierzu und im Folgenden Laage, T. et al. (2015): Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. Wie hoch ist der Beitrag zum Klimaschutz? In: Internationales Verkehrswesen (67), 1/2015.

²⁹ Vgl. hierzu www.blablacar.de, Pressemitteilung vom 15.04.2015.

Rahmen der Befragung von Laage et al. zeigte sich ein Anteil von 42 % der Fernbuskunden, die „ehemalige Kunden“ im Fernverkehr der Deutsche Bahn AG waren. Ein Anteil von Nahverkehrskunden wird von Laage et al. hingegen nicht gesondert ausgewiesen. Laut VCD-Studie gaben 55,5 % der Fernbuskunden an, dass sie sich für die durchgeführte Reise alternativ eine Nutzung des Schienenfernverkehrs hätten vorstellen können. Der Anteil der Nennungen liegt damit annähernd auf dem Niveau der MIV-Umsteiger. Rechnet man hingegen die potenziellen Umsteiger zu Mitfahrzentralen und Mietwagen dem MIV hinzu, so überwiegt der Anteil MIV-Umsteiger den der Bahn-Umsteiger deutlich. Dennoch muss der Schienenpersonenfernverkehr laut Laage et al. „als eigenständiges Verkehrssystem die größten Verluste im Modal Shift hinnehmen“.³⁰ Die Autoren der Studie schließen hieraus, dass zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich stärkere Substitutionsbeziehungen bestehen dürften als zu einem Individualverkehrsmittel.

Im vergangenen Jahr wurde von 10 % bis 30 % der Fahrten angenommen, dass diese vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes nicht stattgefunden haben und somit als induzierte Verkehre angesehen werden können. In der IGES-Studie wurden 10 % der befragten Fahrgäste als Neukunden des Fernbusses ausgewiesen, was in Bezug auf den Anteil des induzierten Verkehrs einen Interpretationsspielraum zulässt. Die Studie von Laage et al. weist einen deutlich geringeren Anteil von 4 % der Fahrgäste aus, die zuvor keine Fahrt unternommen hätten. In der VCD Studie wurde hingegen von 10 % der Kunden die konkrete Aussage getroffen, dass sie die Fahrt nicht mit anderen Verkehrsmitteln unternommen hätten.

Induzierte Verkehre

Aufgrund der Kundenbefragung wurde von der IGES Institut GmbH für mögliche Umsteiger vom Luftverkehr zum Fernbus im April 2014 ein Anteil von 4 % angenommen. Im Rahmen der VCD Studie gaben 9,1 % der Fahrgäste an, für ihre Reise alternativ auch das Flugzeug in Betracht zu ziehen. Gegenüber dem Bundesamt schätzten Vertreter der Luftverkehrsbranche den direkt durch den Fernbus entstandenen Wettbewerb und die Höhe möglicher Kundenverluste heute, ebenso wie perspektivisch, hingegen als vergleichsweise gering ein. Als Hauptgrund für diese Aussagen wurden die stark voneinander abweichenden Reisezeiten genannt. Der zunehmende Fernbusverkehr habe jedoch zu einer veränderten Preisgestaltung auf Seiten der Deutsche Bahn AG geführt, durch die sich der Fernbus indirekt auf den innerdeutschen Wettbewerb zwischen Schienen- und Luftverkehr auswirke. Mit Blick auf das Verkehrsmittelwahlverhalten dürfte die aktuell zu beobachtende Wiederaufnahme innerdeutscher Flugverbindungen durch die Fluggesellschaft Ryanair für neue Impulse sorgen. Aktuell bietet die Fluggesellschaft

Luftverkehr

³⁰ Vgl. hierzu und im Folgenden Laage, T. et al. (2015): Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. Wie hoch ist der Beitrag zum Klimaschutz? In: Internationales Verkehrswesen (67), 1/2015.

zum Start ihrer neuen Flugverbindung zwischen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld Tickets zum Einführungspreis von 9,99 Euro an.³¹

Im Rahmen der Marktanalyse 2014 entfielen weitere bis zu 10 % der Anteile auf Fahrgäste, die bereits vor der Liberalisierung mit dem Bus gereist sind. Diese stammten überwiegend aus dem Gelegenheitsfernverkehr und zu einem geringeren Anteil vom vor der Liberalisierung bereits bestehenden Linienfernverkehr. Bei der VCD-Studie wird kein Nutzeranteil für den Gelegenheitsverkehr genannt. Nach der Nutzung anderer Fernlinienbusse wurde nicht gefragt. In den Gesprächen des Bundesamtes zeigte sich in Abhängigkeit des Tätigkeitsfeldes der Busunternehmen vereinzelt eine Substitution von bislang vom Unternehmen organisierten Busreisen durch die neuen Fernbusangebote. Immer mehr Kunden würden demnach die Komponenten für ihre Reise selbständig buchen und auf das Angebot von Paketreisen verzichten.

Gelegenheitsverkehr

Seitens des Busgewerbes wurden aufgrund der bisherigen Erfahrungen erneut geäußert, dass der Anteil der Umsteiger vom Schienen- und Luftverkehr zum Fernbus als zu hoch eingeschätzt werde. Stattdessen läge der Anteil induzierter Verkehre eher am oberen Ende des angegebenen Spektrums.

Bedenken

Die eingeschränkte Verfügbarkeit des Schienenverkehrs im Zusammenhang mit den Streikmaßnahmen der Eisenbahngewerkschaft GDL verdeutlicht die hohe Bedeutung eines guten und möglichst breiten Verkehrsangebotes für Fernverkehrskunden ebenso wie deren Bereitschaft zur Nutzung anderer Verkehrsmittel. Beim Streik der GDL wurde im Mai 2015 vom Internetportal GoEuro ein Zuwachs von Fernbusbuchungen um über 200 % festgestellt.³² Aufgrund dieses Indikators sowie dem Unternehmen vorliegender saisonaler und genereller Passagiertrends wurde seitens GoEuro für den Zeitraum vom 1. September 2014 bis 10. Mai 2015 eine Zahl in Höhe von etwa 500.000 Passagieren angenommen, die aufgrund des Bahnstreiks „zusätzlich ihren Weg zu einem deutschen Fernbusanbieter gefunden haben“. Die Gesprächspartner des Bundesamtes berichteten von einer deutlich verstärkten Nachfrage nach Fernbusverbindungen während der Eisenbahnerstreiks. Im Vorfeld sowie während der Streiks habe es eine Vielzahl von Buchungsanfragen gegeben, die selbst unter Zuhilfenahme von zusätzlichen Fahrzeugen nicht vollständig hätten befriedigt werden können. Zusätzliche Fahrgäste konnten die Fernbusbetreiber teilweise durch das für die Streikdauer auf Antrag bei den Genehmigungsbehörden aufgehobene Zwischenbedienverbot gewinnen. Die Mitfahrzentralen konnten laut eigenen Angaben ebenfalls von den Bahnstreiks profitieren. So verzeichnete das Unternehmen BlaBlaCar in den ersten Tagen nach der Streikankündigung laut eigenen Angaben gegenüber der Vorwoche ein Plus von 97,9 %

Bahnstreik

³¹ Vgl. hierzu: www.ryanair.de, Presseinformation vom 04.09.2015.

³² Vgl. hierzu und im Folgenden: www.goeuro.de, „Fernbus-Vergleich lohnenswert“.

bei den Neuanmeldungen.³³ Der überwiegende Anteil der Fahrgäste dürfte entweder die verbleibenden Schienenverkehrsangebote im Nah- und Fernverkehr genutzt haben, auf den MIV umgestiegen sein oder auf die geplante Reise verzichtet haben.

4.2 Aktuelle Entwicklungen

Die Kundengruppe der Fernbusreisenden verbindet weiterhin in erster Linie das Preisbewusstsein. Es handelt sich überwiegend um Privatreisende, darunter vor allem Studenten und Senioren. Daneben gaben Busunternehmen und Betreiber in Gesprächen mit dem Bundesamt an, dass sich der letztjährige Trend fortgesetzt habe, nach dem eine zunehmende Anzahl von Familien das Fernbusangebot nutze. Dies gelte insbesondere in den Ferienzeiten, in denen Kinder und Jugendliche häufig von mindestens einem Elternteil begleitet würden. Dabei würden insbesondere Fernbusverbindungen zwischen Großstädten bzw. Metropolen im Fokus der Reisenden stehen. Über unterschiedliche Erfahrungen berichteten die Gesprächspartner des Bundesamtes in Bezug auf die Anteilsentwicklung von Gruppenreisen. Es lasse sich zwar insgesamt eine Zunahme von Gruppenreisen beobachten, worauf auch mit speziellen Angeboten reagiert werde, allerdings biete die Fernbusnutzung aufgrund des überwiegend angewandten Ertragsmanagements ab einer gewissen Gruppenstärke bzw. an bestimmten Reisetagen keine preislichen Vorteile gegenüber einer selbstorganisierten Busreise.

Sozio-
demografische
Unterschiede

Vergleichsweise häufig berichteten Fernbusanbieter über eine festzustellende Regelmäßigkeit der Fernbusnutzung auf Kundenseite. Aktuell ließen sich seitens der Fernbusanbieter vor allem zwei Arten von regelmäßigen Nutzergruppen ausmachen. Die eine Gruppe nutze den Fernbus in einem etwa vierteljährlichen Rhythmus, was eine Nutzung in Verbindung mit einem regelmäßigen Verwandtenbesuch und/oder einer Kurzreise nahelege. Die andere Gruppe nutze den Fernbus wöchentlich, was eine Nutzung von Wochenendpendlern nahelege. Bei diesen Kunden lasse sich neben einer Verkehrsträgertreue häufig auch eine hohe Markentreue beobachten. Die Markentreue wird aus Betreibersicht als vergleichsweise hoch empfunden, was u.a. eine Folge von Kundenbindungsprogrammen sein dürfte. Auf Grundlage vereinzelt vorliegender Kundenbefragungen schätzen die Betreiber bis zu 60 % ihrer Kunden als markentreu ein. Dennoch wird als Hauptkriterium für die Wahl eines Anbieters weiterhin der Preis erachtet. In Abhängigkeit von den Linienangeboten würden ferner in geringerem Maße Berufspendler und Geschäftsreisende das Fernbusangebot regelmäßig nutzen, beispielsweise zwischen Magdeburg und Berlin.

Regelmäßigkeit
der Nutzung

Das Alter der Reisenden steige laut Aussage der Busunternehmen leicht aber stetig an. Es lasse sich dabei eine Anteilsverschiebung von überwiegend jungen Nutzern hin zu allen anderen Altersgruppen ausmachen. Die in der Marktanalyse 2014 anhand von

Alter der Fahrgäste

³³ Vgl. hierzu: www.blablacar.de, Pressemitteilung vom 07.05.2015.

Kundenbefragungen verschiedener Betreiber deutlich gewordenen Unterschiede bei der Altersstruktur hätten sich zwischenzeitlich weiter angeglichen. Altersbezogene Unterschiede zeigen sich heute vor allem bei der zeitlichen Nutzung der Linienangebote nach Tageszeiten und Wochentagen sowie bei den wenigen Umsteigeverbindungen. So seien es nach Angaben von Marktteilnehmern vor allem ältere Fahrgäste, die eine Grundauslastung in den nachfrageschwächeren Zeiten auf umsteigefreien Verbindungen gewährleisten. Bei den anderen soziodemografischen Merkmalen lasse sich ebenfalls eine stärkere Durchmischung der Nutzer bzw. eine zunehmende Angleichung der Nutzeranteile beobachten, beispielsweise bei der Geschlechterverteilung, wobei der Anteil von weiblichen Alleinreisenden weiterhin überwiege.

Nach Angaben befragter Unternehmen zeigten sich in Bezug auf Fahrt- bzw. Reisezwecke keine grundlegenden Veränderungen gegenüber der Marktanalyse 2014. Dem vergleichsweise hohen Nutzeranteil von mehr als 20 % bei einer touristischen Nutzung der Fernbusangebote, so wie er sich bei verschiedenen Umfragen unter Fernbuskunden seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes gezeigt hat, wurde bei den Angeboten der Fernbusanbieter zwischenzeitlich Rechnung getragen. So lässt sich eine stärkere Verknüpfung der Fernbuslinien mit touristischen Angeboten feststellen, die sich gleichfalls in einer zunehmenden Zusammenarbeit mit Tourismusregionen, touristisch interessanten Städten etc. widerspiegelt.

Fahrt-
/Reisezweck

Kunden werden zunehmend mit linien- bzw. haltestellenbezogenen Fahrplänen im Rahmen von Postwurfsendungen o.ä. auf bestehende bzw. neu eingeführte Angebote hingewiesen. Fahrpläne wie Kursbücher der DB oder eine Zusammenstellung von Städteverbindungen lassen sich eher selten beobachten, was auch mit der schnelllebigen Linien- und Fahrplangestaltung begründet wird. Teilweise wissen die Kunden über die verschiedenen Medien jedoch schneller über künftige Angebote Bescheid als diese buchbar sind. Diese Problematik entsteht aus Sicht der Betreiber aufgrund der dreimonatigen Frist, die im Rahmen der Beantragung neuer Verkehre entsteht.

Fahrpläne

Durch die zunehmende Präsenz der Fernbusse im Straßenbild sowie in den städtischen Zentren habe sich der Bekanntheitsgrad der Fernbusse aus Sicht befragter Marktteilnehmer weiter erhöht. Der Fernbus habe sich zwischenzeitlich als Alternative zum Schienenverkehr sowie zum Individualverkehr etabliert und erfreue sich bei einer immer größer werdenden Bevölkerungsschicht einer zunehmenden Beliebtheit. Zum Anteil der Neukunden an den Fernbuskunden lagen den Betreibern laut eigener Aussage keine belastbaren Informationen vor. Anders als der Bekanntheitsgrad wird das Wissen der Bevölkerung über das Fernbusangebot seitens der Gesprächspartner des Bundesamtes als verbesserungsfähig beschrieben. Die Fernbusanbieter setzen daher gezielt auf eine stärkere Information potentieller Fernbusnutzer. So sind Betreiber

Fernbuswissen

beispielsweise stärker dazu übergegangen, haltstellenbezogene Fahrpläne einschließlich aller benötigten Reise- und Buchungsinformationen an private Haushalte zu verteilen. Nach Betreiberangaben könnten hierdurch Kunden angesprochen werden, denen Fahrten im Fernverkehr bisher entweder zu teuer waren, denen der Aufwand für die Reiseorganisation als eine zu große Hürde erschien, oder denen schlichtweg die Informationen über das Angebot fehlten.

Zunehmend vereinfacht wird Fahrgästen die Suche nach entsprechenden Verbindungsangeboten verkehrsträgerübergreifend durch das weiterentwickelte Angebot der zahlreichen Vergleichsportale. Während die Vergleichsportale in der Folge der Liberalisierung zunächst meist nur mit einem Teil der Fernbusbetreiber zusammengearbeitet haben, zeigt sich heute eine in der Regel umfassende Vergleichsmöglichkeit der Anbieter. Die Plattformen ermöglichen Kunden nicht nur einen Vergleich der Angebote unterteilt nach Fahrpreis und -dauer. Häufig informieren sie zugleich über aktuelle bzw. anstehende Spar- und Gutscheinkaktionen. Als Reisealternativen werden meist Angebote der Mitfahrzentralen sowie des Schienenverkehrs dargestellt. Durch das Zusammenspiel der sich im Zuge der Fernbusliberalisierung neu entwickelten Vergleichsportale, der modernen Informations- und Kommunikationstechniken sowie des insgesamt niedrigen Preisniveaus wird den Kunden eine zunehmend spontane Reiseentscheidung ermöglicht.

Vergleichsmöglichkeiten

Positiven Einfluss auf die Entwicklung des Fernbusmarktes hat aus mehrheitlicher Sicht der Gesprächspartner des Bundesamtes das zunehmende Interesse verschiedenster Bevölkerungsgruppen an einer Fernbusnutzung. Nur vereinzelt wird die Auffassung vertreten, dass die potentiell zu erreichenden Kunden bereits erreicht worden seien. Potenziale werden vor allem noch bei der Erschließung älterer Bevölkerungsgruppen gesehen. Zudem lassen sich neue Kunden im Rahmen einer Ausweitung des Angebotes auf internationale Strecken gewinnen. Künftig rechnen Marktteilnehmer weiterhin mit zusätzlichen Fahrgastzahlen aufgrund von Bahnstreiks, Streckensperrungen etc.

Kundenpotenzial

4.3 Kundenzufriedenheit

Busunternehmen berichten über eine zunehmende Routine bei den Betriebsabläufen, aufgrund derer sich die Qualität auf den bestehenden Linien grundsätzlich weiter verbessert habe. Das Konfliktmanagement (Ersatzgestellung von Fahrzeugen etc.) funktioniere aufgrund der gesammelten Erfahrungen mittlerweile sehr gut. Probleme träten nach wie vor während der Erprobungs- bzw. Anlaufphase von Linien aufgrund von Verkehrsbehinderungen oder beim Einsatz neuer Technologien bzw. Systeme auf, insbesondere wenn hier neue Busunternehmen beteiligt seien. In der regelmäßig von den Betreibern überprüften Qualität der angebotenen Leistungen sowie bei den Abfragen zur Kundenzufriedenheit hätten sich aus Sicht befragter Marktteilnehmer gegenüber dem Vorjahr keine grundlegend neuen Erkenntnisse gezeigt. So betreffen die Beschwerden

Qualität

seitens der Kunden weitgehend die bereits im Vorjahr beschriebenen Punkte (Einhaltung der angegebenen Abfahrts- bzw. Ankunfts- und Reisezeiten, Ausstattung und Sauberkeit der Busse, Freundlichkeit des Fahrpersonals). Allerdings stiegen nach Angaben von Marktteilnehmern die Kundenansprüche.

Nach Angaben von Marktteilnehmern führe die Werbung der Betreiber kundenseitig teilweise zu einer Erwartungshaltung, die seitens der Busunternehmen nicht immer erfüllt werden könne. Busunternehmen nannten als Beispiel hierfür die häufig beworbene Ausstattung der Fahrzeuge. Zwar würden unternehmensseitig alle Vorsorgemaßnahmen getroffen, damit die technischen Systeme oder die sanitären Anlagen in den Fahrzeugen einwandfrei funktionierten. Dennoch würde sich immer wieder zeigen, dass die heutigen Fahrzeuge bauartbedingt noch nicht den Anforderungen eines Fernbuseinsatzes genügten. Im Vergleich zum Gelegenheitsverkehr weise der Fernbuslinienverkehr ein gänzlich anderes Nutzerverhalten sowie abweichende Betriebsabläufe auf. Des Weiteren könnten Busunternehmen, beispielsweise im Falle eines Bahnstreiks, nicht immer eine ausreichende Anzahl von Ersatzfahrzeugen bereithalten, in denen die vorhandene Technik dem seitens des Betreibers beworbenen Standard entspreche. In der Folge würden sich die Kunden entsprechend unzufrieden zeigen.

Erwartungen

Seit dem 27. Juli 2013 haben Busreisende die Möglichkeit, sich mit Beschwerden über einen Beförderer offiziell an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu wenden. Hiervon betroffen sind Beschwerden, bei denen die Fahrgäste der Auffassung sind, dass ihre gesetzlich garantierten Fahrgastrechte laut EU-Verordnung Nr. 181/2011 seitens der Beförderer nicht beachtet worden seien und eine Beschwerde beim Beförderer erfolglos verlief. Gegenüber der Anzahl von 58 Beschwerden, die dem EBA bis Mitte 2014 vorlagen, hat sich die Anzahl der Beschwerden im Zeitraum von September 2014 bis August 2015 auf 484 Beschwerden erhöht. Dabei zeigte sich ein deutlicher und kontinuierlicher Anstieg der Beschwerdezahlen bezüglich der Fahrgastrechte bei einer Annullierung oder einer Verspätung der Fahrt. Inhaltlich beziehen sich die Beschwerden häufig auf Artikel 19, der oftmals von den Anbietern nicht ordnungsgemäß umgesetzt werde. Die Beschwerden richteten sich dabei vor allem auf die Inhalte der Absätze 1 und 4, nach denen ein Beförderer im Falle einer sich abzeichnenden Annullierung eines Linienverkehrsdienstes oder einer mehr als 120-minütigen Verspätung dem Fahrgast entsprechende Alternativen zur Auswahl anbieten muss, beispielsweise eine Erstattung des Fahrpreises. Laut Eisenbahn-Bundesamt gingen diese Beschwerden häufig einher mit einer mangelhaften oder fehlenden Information über die (voraussichtliche) Abfahrtsverspätung entsprechend Artikel 20 Abs. 1 und 4. Daneben war eine nennenswerte Anzahl von Beschwerden zum Recht auf Reiseinformation während der Fahrt (Artikel 24), zur Nichteinhaltung von Antwortfristen (Artikel 27) sowie zur unterbliebenen Hilfeleistung entsprechend Artikel 21 Abs. 1 a) zu verzeichnen. Demnach

Beschwerdestelle

sind vom Beförderer im Falle einer Annullierung bzw. Fahrtverzögerung beispielsweise Mahlzeiten oder Übernachtungsmöglichkeiten anzubieten.

Ergänzend oder alternativ zur Beschwerde beim EBA besteht für die Fahrgäste entsprechend § 6 EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) die Möglichkeit, sich für eine niedrighschwellige und kostengünstige Klärung und Durchsetzung von Ansprüchen z.B. an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (SÖP) zu wenden. Damit die Schlichtungsstelle sich des Anliegens annimmt, muss jedoch der jeweilige Vertragspartner seine Bereitschaft an der Teilnahme einer Schlichtung zeigen. Laut SÖP lässt sich beim Fernbus ein deutlicher Bedeutungszuwachs für das Thema Schlichtung feststellen.³⁴ Der Beschwerdeanlass beruhe beim Fernbus vergleichbar den anderen Verkehrsträgern in der Regel auf einer Verspätung bzw. einem ausgefallenen Bus. Daneben würden als Beschwerdegründe die Nichtmitnahme wegen unklarer Ortsangaben von Haltestellen, Probleme mit dem Gepäck oder die Stornierung von Tickets eine Rolle spielen. Im Jahresverlauf 2014 stieg die Anzahl der Schlichtungsanträge kontinuierlich bis auf insgesamt 71.

Schlichtung

5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr

Marktchancen werden seitens befragter Schienenverkehrsunternehmen für den Fernbus weiterhin vor allem dort gesehen, wo seitens der Schienenverkehrsanbieter internationale Verbindungen, Nachtzugverbindungen oder regional bedeutsame Verkehre – zumeist aus wirtschaftlichen Gründen – gestrichen wurden oder durch Umsteigeverbindungen aufrecht erhalten werden. Zahlreiche der heute von Fernbussen angebotenen internationalen Ziele sind im Schienenfernverkehr nicht ohne Umsteigevorgänge zu erreichen, so dass dem Fernbus hier deutliche Vorteile eingeräumt werden. Zudem bräuchten seitens der Fernbusbetreiber bei der Planung von grenzüberschreitenden Fernbuslinien keine strecken- bzw. fahrzeugbezogenen Systemunterschiede, keine Fahrplanabstimmung etc. berücksichtigt werden, so dass Busunternehmen ihre Leistungen direkt nach dem Erhalt der Genehmigungen aufnehmen könnten. Ein weiterer Vorteil zeigt sich bei Haltepunkten, die über keine nennenswerte Anbindung im Schienenpersonenverkehr verfügen, beispielsweise der touristische Haltepunkt Emshaven (NL), von dem eine Fährverbindung zur Nordseeinsel Borkum startet.

Fernbus versus Schiene

Entgegen dem Verkehrsaufkommen im Fernbusverkehr, dem für das Jahr 2015 ein deutliches Wachstum prognostiziert wird, verzeichnete der Schienenpersonenverkehr im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum eine rückläufige Aufkommens- und Leistungsentwicklung im Nah- (-0,6 % bzw. -1,2 %) und im Fernverkehr (-3,4 % bzw. -1,7 %).³⁵ Das Verkehrsaufkommen im Fernverkehr der Deutsche Bahn AG wies im Vergleichszeitraum einen Rückgang um 3,1 % bzw. 1,2 %

Aufkommens- und Leistungsentwicklung

³⁴ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.soep-online.de, SÖP Jahresbericht 2014.

³⁵ Vgl. hierzu: www.destatis.de, Pressemitteilung 346 vom 21.09.2015.

auf. Während sich die Nahverkehrsentwicklung im Gesamtjahr 2014 noch positiv zeigte, reduzierte sich die Zahl der Reisenden im Fernverkehr bereits im Jahresvergleich 2014/2013 um 1,8 % auf 129 Mio.³⁶ Bezogen auf den Fernverkehr der Deutsche Bahn AG ließen sich im Jahresvergleich 2014/2013 Rückgänge um 1,5 % (Aufkommen) bzw. 1,8 % (Leistung) feststellen. Für die Rückgänge im Schienenpersonenfernverkehr im 1. Halbjahr 2015 werden seitens der Deutsche Bahn AG die Streiks der GDL, Leistungskürzungen im Auto- und Nachtzuggeschäft sowie die verschärfte Wettbewerbssituation durch die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt angeführt.³⁷ Bereits im vergangenen Jahr 2014 berichtete die Deutsche Bahn AG über negative Auswirkungen auf das Unternehmen aufgrund eines wachsenden Wettbewerbsdrucks sowie einer veränderten Preiswahrnehmung bedingt durch das offensive Auftreten der Fernbusanbieter.³⁸ Die aufgrund des Wettbewerbs durch den Fernbus erlittenen Umsatzverluste bezifferte die Deutsche Bahn AG für das Jahr 2014 auf rund 120 Mio. Euro.³⁹ Die Aufkommens- und Leistungsverluste im ersten Halbjahr 2015 werden beim Nahverkehr hingegen mit den Streiks der GDL sowie mit Ausschreibungsverlusten begründet.

5.1 Schienenpersonenfernverkehr

Die überwiegende Zahl der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer rechnet weiterhin damit, dass sich künftig ein nahezu gleichbleibendes Fahrgastaufkommen im Fernverkehr auf die jeweils angebotenen Verkehrsträger verteilen und sich hierdurch eine reduzierte Anzahl der Fahrgäste je Angebot und Verkehrsmittel ergeben wird. Die aktuellen Zuwächse des Gesamtverkehrs werden dabei insbesondere als ein Ergebnis des preisgesteuerten Wettbewerbs betrachtet, durch den vorübergehend zusätzliche Verkehre bzw. Fahrgäste induziert würden. Sobald die Fernbusbetreiber gezwungen seien, ihre Verkehre zu wirtschaftlich auskömmlichen Preisen anzubieten, dürften die Fahrgastzahlen zumindest wieder stagnieren bzw. sinken. Das derzeit auf zahlreichen Strecken zu beobachtende parallele Verkehrsangebot könne aufgrund der anfallenden Produktionskosten langfristig nicht wirtschaftlich betrieben werden.

System Schiene

Bereits im vergangenen Jahr wurde seitens der befragten Marktteilnehmer angeführt, dass man die Geschwindigkeit unterschätzt habe, mit der einerseits die Fahrgäste das Angebot der Fernbusse entdecken und andererseits die Fernbusbetreiber ihr nationales und internationales Angebot weiter ausweiten. Die Deutsche Bahn AG hat dies im Frühjahr noch einmal öffentlich bekräftigt und als Reaktion hierauf eine Angebotsoffensive im Fernbussegment und im Schienenfernverkehr angekündigt.⁴⁰ Im Schienenpersonenfernverkehr strebt die Deutsche Bahn AG demnach bis zum Jahr 2030

Kundenoffensive der Deutschen Bahn AG

³⁶ Vgl. hierzu: www.destatis.de, Pressemitteilung 121 vom 07.04.2015.

³⁷ Vgl. hierzu: www.deutschebahn.com, Zwischenbericht 2015.

³⁸ Vgl. hierzu: www.deutschebahn.com, Integrierter Bericht 2014.

³⁹ Vgl. hierzu: Rede von DB Vorstandschef Rüdiger Grube auf dem Neujahrsempfang der Deutsche Bahn AG am 20.01.2015 in Berlin.

⁴⁰ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 18.03.2015.

eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes um 25 % an. Hierfür sollen im IC-Netz nahezu alle deutschen Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern in einem Zweistundentakt angebonden, 190 neue Direktverkehre aus der Fläche in die 50 größten deutschen Städte geschaffen sowie 120 neue Doppelstockzüge eingesetzt werden. Für das ICE-Netz wurden neben 150 zusätzlichen täglichen Fahrten ebenfalls eine Aufstockung der Fahrzeugflotte sowie eine stärkere Anbindung der Metropolen angekündigt. Neben dem Angebot zusätzlicher Direktverkehre, durch die entfernte Ziele möglichst ohne Umsteigevorgänge erreicht werden sollen, wird von der Deutsche Bahn AG auch eine Frequenzerhöhung auf wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen beabsichtigt. Zudem wirbt die Deutsche Bahn AG mit weiteren Reisezeitverkürzungen, beispielsweise auf der Strecke München – Berlin, auf der ab dem Jahr 2018 die heute sechsstündige Verbindung auf eine Fahrzeit von vier Stunden reduziert werden soll. Daneben soll in beiden Zuggattungen die technische Ausstattung zur Internetnutzung verbessert und im ICE-Netz ein zusätzliches Bord-Infotainment sowie ein unabhängig von der gebuchten Klasse kostenlos zur Verfügung stehendes WLAN angeboten werden. Preis- und kundenseitig plant die Deutsche Bahn AG erneut Attraktivitätssteigerungen, nachdem bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Preise weitgehend stabil gehalten und Buchungsfristen für Sparpreise verkürzt wurden sowie Servicegebühren teilweise entfallen sind.⁴¹ Zudem sollen die Sparpreisangebote attraktiver gestaltet, die Kosten für die Sitzplatzreservierung weitgehend inkludiert sowie die BahnCard-Angebote ausgeweitet werden.

Die seitens der Deutsche Bahn AG geplante Neu- bzw. Wiedereinbindung von Haltestellen umfasst zahlreiche Städte, die zuletzt aufgrund der fehlenden Schienenpersonenfernverkehrsanbindung einen deutlichen Bedeutungszuwachs beim Fernbus verzeichneten. Vergleichbar stellt sich die Situation bei den Direktverbindungen dar. Diesbezüglich wird von den Nutzern sowie von den Fernbusunternehmen beispielsweise regelmäßig auf die Vorteile von Fernbussen aufgrund der überwiegend umsteigefreien Verbindungen hingewiesen. In zahlreichen Verkehrsträgervergleichen wird zudem die Strecke München – Berlin aufgrund des geringen Fahrtzeitunterschieds häufig als attraktive Strecke für eine Fernbusnutzung herausgestellt und soll künftig deutlich beschleunigt werden. Daneben findet der Wettbewerb zwischen Fernbus und Schienenpersonenfernverkehr vor allem auf den Hauptachsen zwischen den Metropolen bzw. den Großstädten statt. Der Wettbewerb durch den Fernbus dürfte insbesondere für die preislichen und qualitativen Angebotsanpassungen des Schienenpersonenfernverkehrsangebotes verantwortlich zeichnen. Die Umsetzung der seitens der Deutsche Bahn AG als „größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ bezeichneten Angebotsverbesserungen lässt sich zeitlich jedoch nicht innerhalb kürzester Zeit realisieren. Insbesondere der Austausch bzw. die Modernisierung der Fahrzeuge sowie die Maßnahmen zur Beschleunigung verschiedener

Ausgleich von
Wettbewerbs-
nachteilen

⁴¹ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 29.09.2014.

Strecken werden sich erst in einigen Jahren realisieren lassen. Die Realisierung der gesamten im Rahmen der Kundenoffensive angekündigten Maßnahmen wird sich bis mindestens zum Jahr 2030 erstrecken. Von den preislichen Angeboten sowie den technischen Verbesserungen der Fahrzeuge mit WLAN werden die Kunden hingegen bereits im Jahr 2016 profitieren können.

Neben dem Angebot der Deutsche Bahn AG existiert im Schienenpersonenfernverkehr aktuell kein weiteres nationales Fernverkehrsangebot mehr. Das Fernverkehrsangebot InterConnex der Transdev GmbH (vormals Veolia Verkehr GmbH) wurde zum Fahrplanwechsel am 13.12.2014 eingestellt. Der Hamburg-Köln-Express, angeboten durch die Hamburg-Köln-Express (HKX) GmbH, lässt sich aufgrund der am 01.02.2015 erfolgten Einbindung in den Nahverkehrstarif der Deutsche Bahn AG nicht mehr als Schienenfernverkehrsangebot bezeichnen. Die HKX GmbH wurde hierdurch als eigenwirtschaftlich fahrendes Eisenbahnunternehmen in die bestehenden Kooperationsmechanismen des Nahverkehrs eingebunden. Die Einbindung in den Nahverkehrstarif ermöglicht es HKX, durchgehende Tickets mit kooperierenden Nahverkehrsunternehmen anbieten zu können. Zudem werden in den HKX-Zügen alle Fahrkarten des DB-Tarifs, einschließlich des Nahverkehrs, sowie alle höherwertigen DB-Fahrkarten für ICE-, EC- oder IC anerkannt. Das Angebot des HKX wurde gleichzeitig in den Vertrieb der Deutsche Bahn AG integriert. Daneben ist eine Integration des HKX in die betreffenden Verbund- und Ländertickets beabsichtigt. Der HKX verkehrt derzeit einmal täglich in beiden Richtungen, ergänzt von einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt an den Tagen Freitag bis Sonntag sowie einer jeweils einfachen Fahrt an den Tagen Montag und Donnerstag. Zum Fahrplanwechsel 2015/2016 wurde eine Verlängerung der Strecke über Bonn, Koblenz und Bingen bis nach Frankfurt am Main in Aussicht gestellt.⁴²

Private Anbieter

Die Angebotsveränderung des HKX dürfte eine Reaktion auf den inter- wie intramodalen Wettbewerb sowie die bestehenden Rahmenbedingungen im Schienenpersonenfernverkehr sein. Aufgrund der Angebots- und Preisstruktur (vgl. 3.5 Preisentwicklung) richtet sich das Schienenverkehrsangebot HKX weiterhin weitestgehend an dieselbe preissensible Zielgruppe wie der Fernbus. Durch die Kooperation mit der Deutsche Bahn AG dürfte die Nutzung des HKX-Angebots für potentielle Kunden einerseits flexibler, andererseits preislich attraktiver werden. So finden beispielsweise die SPNV-Angebote Schönes-Wochenende-Ticket und Quer-durchs-Land Ticket in den HKX Zügen bereits vollständige Anerkennung.

Wettbewerb

Das von der Deutsche Bahn AG im Rahmen eines Pilotprojektes geschaffene Angebot eines Interregio-Express-Zuges (IRE), der täglich zwischen Hamburg und Berlin

IRE

⁴² Vgl. www.hkx.de, Pressemitteilung vom 11.09.2015.

verkehrte und in den Nahverkehrstarif der Deutsche Bahn AG eingebunden war, wurde zwischenzeitlich wieder eingestellt.

5.2 Schienenpersonennahverkehr

Infolge des von der Deutsche Bahn AG vollzogenen Rückzugs des Fernverkehrs aus der Fläche gingen in den zurückliegenden Jahren einzelne Länder dazu über, fernverkehrsähnliche Regionalzüge als Ersatz zu bestellen. So lassen sich heute im Rahmen des bestehenden SPNV-Angebotes deutlich längere Strecken zurücklegen als dies laut Definition im Nah- bzw. Regionalverkehr zu erwarten wäre. Beispielsweise verkehrt im Land Nordrhein-Westfalen der Regionalexpress der Linie 1 der Deutsche Bahn AG zwischen den Start- bzw. Zielpunkten Aachen und Paderborn auf einer Entfernung von rund 250 km Länge und mit einer Reisedauer von etwa 3,5 Stunden. Der Meridian, ein Angebot der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (Transdev GmbH), verkehrt zwischen München und Salzburg auf rund 145 km Länge mit einer Reisedauer von etwa 2 Stunden. Die für die Durchführung von Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen im Personenfernverkehr in § 42a Satz 2 PBefG zum Schutz des SPNV verankerten Rahmenbedingungen greifen bei den genannten Entfernungen nicht, so dass der Fernbus auf solchen Strecken in einem direkten Wettbewerb zum Regionalverkehr steht. Teilweise seien laut Bayerischer Eisenbahngesellschaft mbH direkte Verbindungen im Schienenpersonenverkehr, beispielsweise zwischen Nürnberg und Prag, aufgrund dieser Konkurrenz bereits durch Umsteigeverbindungen ersetzt worden⁴³. Öffentlich zugängliches Zahlenmaterial zu möglichen Umsteigern existiert bis zum heutigen Zeitpunkt weder für einzelne Strecken noch für das Gesamtaufkommen.

Überregionale
Strecken

Seitens der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) wird der zunehmende Wettbewerb auf einzelnen Relationen bestätigt, beispielsweise auf den Relationen Kiel – Hamburg und Köln – Münster. Aufgrund teils deutlich geringerer Fahrpreise sowie einem vergleichsweise dichten Fahrtenangebot seien inzwischen teils deutliche Abwanderungen vom SPNV zum Fernbus zu verzeichnen gewesen. Die preisliche Attraktivität der Fernbusse sei laut Auskunft von Marktteilnehmern jedoch auch von der jeweiligen Nutzerstruktur abhängig. So könnten die betreffenden Schienenangebote in der Regel mit einem Semesterticket oder den Nahverkehrstickets der Bundesländer bzw. dem Schönes-Wochenende-Ticket von teils bis zu 5 Personen genutzt werden. Aus Sicht von Marktteilnehmern sei daher fraglich, ob der Fernbus bei vergleichsweise preiswerten und schnellen SPNV-Angeboten für die Fahrgäste eine Alternative darstelle, insbesondere wenn diese in einer kleinen Gruppe reisten oder nur an einer Teilstrecke des Angebotes Interesse zeigten. Es gäbe jedoch eine durchaus nicht zu unterschätzende Zahl von überwiegend allein reisenden Fahrgästen, die sich entweder ausschließlich mit dem Nahverkehrsangebot oder auch in Kombination mit dem

Wer steigt um?

⁴³ Vgl. hierzu und im Folgenden: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH „Der Fernbusmarkt in Deutschland. Konkurrenz auch für den Regionalverkehr?“ In: Bahnland Bayern News 3/2014, Dezember 2014.

Fernverkehr über die Geltungsbereiche regionaler Angebote hinaus bewegen und für die eine Fernbusnutzung aufgrund wegfallender Umsteigeverbindungen, preislicher Vorteile oder einer verkürzten Reisezeit durchaus attraktiv erscheinen könnte.

Da sich die Fernbusbetreiber im gesetzlichen Rahmen bewegen, bestehen für SPNV-Anbieter nach eigenen Angaben lediglich die Möglichkeiten, das eigene SPNV-Angebot attraktiver zu gestalten und/oder die weitere Entwicklung im Fernbusmarkt, insbesondere die preisliche, in der Hoffnung abzuwarten, dass sich hier künftig deutliche Preisanpassungen ergeben werden.⁴⁴ Ein Beispiel für eine Attraktivitätssteigerung des Schienennahverkehrsangebots zeigt sich seit Juni 2015 auf der grenzüberschreitenden Verbindung von Bremen über Leer nach Groningen. Auf der von mehreren Fernbusbetreibern angebotenen Verbindung wurde im Rahmen des Niedersachsentarifs⁴⁵ ein neues, für den Kunden preislich attraktives Schienenangebot (Niedersachsen-Ticket plus Groningen) geschaffen.

Handlungsmöglichkeiten

IV Arbeitsbedingungen

1 Anzahl, Herkunft, Zugehörigkeit und Verfügbarkeit des Fahrpersonals

In den Gesprächen mit dem Bundesamt bezeichneten Marktteilnehmer den Bedarf an Fernbusfahrern weiterhin als hoch, bedingt u.a. durch die zu beobachtenden Expansionsbestrebungen auf nationaler und internationaler Ebene. Bei der Deckung des Personalbedarfs sehen sich Busunternehmen daher vor wachsende Herausforderungen gestellt, insbesondere dann, wenn aufgrund des Neueinstiegs oder einer Ausweitung von Verkehren kurzfristig ein zusätzlicher Bedarf zu decken ist oder saisonale Schwankungen bei der Nachfrage auszugleichen sind. Vereinzelt berichteten Busunternehmen über zunehmende Abwerbungsversuche anderer Busunternehmen, die es in dieser Form im Busgewerbe zuvor noch nicht gegeben habe. Je angesehener ein Busunternehmen bei den eigenen Fahrern oder innerhalb einer Region ist, desto einfacher erscheint den Unternehmen die Personalsuche. Neben der Weiterleitung von Bewerbungen erhalten Busunternehmen seitens der Betreibergesellschaften gegenwärtig keine zusätzliche Unterstützung bei der Fahrersuche.

Bedarf an Fahrern

Nachdem im Jahr 2014 noch viele befragte Busunternehmen u.a. aufgrund von Fahrgastbeschwerden und Kündigungen von einer hohen Fluktuation der Fahrer berichteten, hat sich letztere nach Unternehmensangaben im bisherigen Jahresverlauf deutlich reduziert. Mittlerweile wüssten Fahrer, welche Anforderungen im Fernlinienverkehr an sie gestellt würden und Unternehmen könnten frühzeitig erkennen,

Fluktuation und Eignung

⁴⁴ Vgl. hierzu „Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe. Eine Marktanalyse – Was bedeutet die Liberalisierung des Fernbusmarktes für den Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe?“. Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). 2014.

⁴⁵ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.niedersachsentarif.de, Presseinformation vom 09.06.2015. Der Niedersachsentarif ist der gemeinsame Tarif für den Nahverkehr aller Eisenbahnunternehmen im niedersächsischen Schienenpersonennahverkehr (außerhalb der bestehenden Verbände) sowie zwischen Niedersachsen, Bremen und Hamburg.

ob ein Fahrer für den Einsatz im Fernbusbereich geeignet erscheine. Zudem könnten sich Fahrer aufgrund der anhaltenden Nachfrage nach geeignetem Personal die Arbeitgeber entsprechend der jeweiligen Arbeitsbedingungen nahezu aussuchen. Mit der Eignung der Fahrer für den Einsatz im Fernbusbereich sowie mit deren Zuverlässigkeit zeigten sich die befragten Unternehmen weitgehend zufrieden. Spätestens nach den Schulungsmaßnahmen und einer gewissen Eingewöhnungszeit würden sich die Fahrer in der Regel gut einfügen. Aufgrund des hohen Fahrerbedarfs gaben zahlreiche Unternehmen in Bezug auf die Zuverlässigkeit jedoch auch an, bei der Auswahl bzw. der Beschäftigung der Fahrer vereinzelt Kompromisse eingehen zu müssen.

Die Unternehmer reagieren auf diese Situation und zeigen sich nicht selten bestrebt, die Arbeitsbedingungen für ihr Fahrpersonal auf einem hohen Niveau zu halten bzw. weiter zu verbessern. So wurde von Busunternehmen mehrfach darüber berichtet, dass für das Fahrpersonal zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen eine bestmögliche Planbarkeit der Einsatzzeiten angestrebt werde, beispielsweise indem die Einsatzpläne bereits frühzeitig, möglichst vier Wochen im Voraus, bekannt gegeben würden. Zudem gaben Unternehmen an, zur Entlastung des Fahrpersonals zusätzliches Personal an Haltestellen zu beschäftigen, angemessene Unterkünfte für Unterwegsübernachtungen bereitzustellen oder die Fahrer auf Wunsch in verschiedenen Segmenten einzusetzen. In Fällen, in denen besonders viele Unterwegsübernachtungen anfallen, gewähren einzelne Unternehmen zusätzliche freie Tage. Als wichtigsten Faktor für die Arbeitsplatzattraktivität nannten Gesprächspartner des Bundesamtes Verdienstmöglichkeiten. Zahlreiche Busunternehmen würden beispielsweise mit Urlaubs-/Weihnachtsgeld oder Bonuszahlungen arbeiten.

Attraktivität der
Arbeitsstelle

Im Vergleich zu den letztjährigen Befragungsergebnissen hat sich insbesondere bei großen Busunternehmen der Anteil der unbefristeten Arbeitsverhältnisse bei Vollzeitkräften mittlerweile deutlich erhöht. Nach Informationen des Bundesamtes setzt der weit überwiegende Teil der Busunternehmen einen festen Kern an unbefristet beschäftigten Vollzeitmitarbeitern ein. Dieser wird durch Aushilfen sowie weitere, nicht selten im kaufmännischen Bereich des Unternehmens tätige Vollzeitmitarbeiter (Geschäftsführer, Disponent etc.) ergänzt, die eine Springerfunktion übernehmen. Unter Aushilfen werden meist geringfügig entlohnte Arbeitskräfte verstanden, zu denen beispielsweise ehemalige Mitarbeiter, die sich altersbedingt bereits im Ruhestand befinden, sowie nebenberuflich tätige Aushilfen zählen. Wichtig für einen reibungslosen Betriebsablauf sei dabei aus Sicht befragter Unternehmen, dass den Aushilfen die betrieblichen Abläufe im jeweiligen Unternehmen sowie im Fernbussegment bereits vertraut seien. Selbständige Busfahrer werden auf nationalen Fernbusstrecken seitens der befragten Busunternehmen lediglich in Einzelfällen und meist nur dann eingesetzt, wenn diese dem Unternehmen bereits bekannt sind. In den überwiegenden Fällen

Arbeitsverhältnisse

bestehen seitens der befragten Busunternehmer Vorbehalte bezüglich eines Einsatzes selbständiger Fahrer. So könne hierdurch zwar eine hohe Flexibilität erzielt werden, andererseits müsse jedoch darauf vertraut werden, dass die selbständigen Fahrer die gesetzlichen Arbeits- sowie Lenk- und Ruhezeitregelungen einhielten und rücksichtsvoll mit den ihnen anvertrauten Werten umgingen. Vergleichbar wird die Situation in Bezug auf Fahrpersonal gesehen, das den Unternehmen von Zeitarbeitsfirmen bzw. Personalvermittlern angeboten wird. Alle infrage kommenden Fahrer müssen für den Einsatz unter dem Dach des Betreibers geschult bzw. zertifiziert sein und für die Anwendungssoftware der mobilen Betriebssysteme der Betreiber registriert sein. Insbesondere auf längeren, meist grenzüberschreitenden Strecken konnte zwischen den Partnerunternehmen der Betreiber eine Zusammenarbeit im Personalbereich beobachtet werden, bei der beispielsweise von den jeweils in einer Start-/Zielregion ansässigen Unternehmen Fahrer den Linienpartnern zur Verfügung gestellt würden.

Als Ergebnis der Marktanalyse 2014 wurde festgestellt, dass die im nationalen Fernbusverkehr eingesetzten Busfahrer nicht selten aus anderen Bussegmenten bzw. aus anderen Berufen stammen. Im Rahmen der aktuellen Befragung wurden die Busunternehmen gebeten, die Herkunft der Fahrer noch genauer zu differenzieren. Demnach stammt der überwiegende Teil der Fahrer jeweils zu gleichen Teilen entweder aus dem ÖPNV oder dem Reisesegment, je nach Tätigkeitsgebiet der Busunternehmen. Anders stellt sich die Situation bei der Anzahl der eingesetzten Quereinsteiger dar. Lediglich ein vergleichsweise geringer Anteil der Busunternehmen gab gegenüber dem Bundesamt an, dass er keine Quereinsteiger im Fernbussegment beschäftige. Nicht selten lag der Anteil der eingesetzten Quereinsteiger hingegen bei über 25 % der beschäftigten Fahrer, teilweise bei nahezu 100 %. Unter den Quereinsteigern befinden sich dabei eine vergleichsweise hohe Anzahl Berufskraftfahrer (LKW) sowie Umschüler aus anderen, nicht transportbezogenen Bereichen, die nicht selten aus der Arbeitslosigkeit kommen. Ehemaliges Bundeswehrpersonal oder Fahrlehrer werden ebenfalls beschäftigt. Entsprechend der Erfahrung der Busunternehmen sei das anhaltende Interesse von LKW-Fahrern am Busbereich einer nicht selten besseren Vergütung sowie dem Wunsch nach einem verstärkten gesellschaftlichen Kontakt geschuldet.

Herkunft der
Fahrer

2 Tätigkeiten, Anforderungen, Stressfaktoren (physisch, psychisch) für Fahrer

In Bezug auf Tätigkeiten und Anforderungen an die Busfahrer haben sich im Vergleich zur Marktanalyse 2014 keine wesentlichen Änderungen ergeben. Im Vergleich zu den anderen Bussegmenten bewegen sich die Fernbusfahrer in der Regel an der oberen Grenze der zulässigen Lenk- und Arbeitszeiten, was aus Sicht befragter Busunternehmen als deutlich stressiger und anstrengender beurteilt werde als die Arbeit im ÖPNV oder Reisesegment, bei der andere Stresssituationen bestünden. Die unterschiedlichen Arbeitsanforderungen spiegelten sich in der Jahreskilometerleistung der Fahrer wider.

Anforderungen

Grundsätzlich sei es vom Fahrer abhängig, ob er die Tätigkeit als belastend oder vorteilhaft für sich empfinde und ob die Anforderungen zu seinem Lebenskonzept passten. Es wurde jedoch auch darüber berichtet, dass Unternehmen, die ihren Bedarf an Fahrern nicht ausreichend decken könnten, die vorhandenen Fahrer teilweise bis zu den Grenzen ihrer Belastbarkeit einsetzen würden.

Bei Nachtlinien werden seitens der Betreiber regelmäßig höhere Anforderungen in Bezug auf den Einsatz der Fahrer gestellt. Dieser erfolgt in der Regel in einer Doppelbesetzung. So müssen Fahrerwechsel in regelmäßigen Abständen durchgeführt und dem Betreiber angezeigt werden. Ein nächtlicher Einsatz wird laut Auskunft von Busunternehmen von zahlreichen Fahrern einerseits aus Sicherheitsgründen, andererseits aus gesundheitlichen Gründen abgelehnt. Von Unternehmensseite wurde bemängelt, dass die Fahrer in der Regel zu wenig darüber wüssten, wie sie sich persönlich, beispielsweise über die Ernährung, die eigene Fitness oder durch gezielte Nutzung der vorgegebenen Ruhezeiten, auf einen nächtlichen Einsatz vorbereiten könnten. Hinzu kämen abschreckende Rahmenbedingungen bei nächtlichen Einsätzen wie ein vergleichsweise hoher Anteil alkoholisierter Fahrgäste oder zu erwartende Schwierigkeiten bei einem Wechsel zwischen den Tag- und Nachtschichtzeiten, auf die sich die Fahrer einstellen müssten.

Nachtlinien

Aus Sicht von Busunternehmen sei es für Fahrer zunehmend wichtig, sich gegenüber den Fahrgästen abschotten zu können. Die Fahrer würden als Gesicht der Betreiber für Verspätungen sowie für alle im Zusammenhang mit einer Fahrt stehenden Schwierigkeiten verantwortlich gemacht. Dies könne psychische Probleme zur Folge haben. In Gesprächen mit dem Bundesamt berichteten vereinzelt Fernbusfahrer über Schwierigkeiten, die sich in Bezug auf Rückzugsmöglichkeiten vor allem auf längeren Fahrtstrecken ergäben. Zwar gäbe es Vorgaben und Schulungen seitens der Betreiber. Um Ruhe zu finden, müsse man jedoch das Fahrzeug verschließen und sich hiervon entfernen können. Das Angebot an Rückzugsmöglichkeiten habe sich aus Sicht der Busunternehmen zwar verbessert. Allerdings würden solche Angebote in erster Linie an den Start- bzw. Endpunkten der Haltestellen und nicht auf Rastanlagen bestehen.

Arbeitsbelastung

Vereinfacht wird die Tätigkeit der Fahrer vor allem bei den großen Marktteilnehmern durch den Einsatz von Fahrer-Apps, über die es den Fahrern möglich wird, die Fahrgäste einzuchecken, Tickets auszustellen, Hilfe zu bestimmten Fragestellungen zu erhalten sowie am Ende die durchgeführte Fahrt abzurechnen. Die Apps sind in der Regel so gestaltet, dass die Gefahr einer Fehlbedienung des Mobilgerätes ebenso minimiert wird wie ein mögliches Fehlverhalten des Fahrers. Zu diesem Zweck sind hierin neben wesentlichen Informationen für den Fahrer alle für die Fahrtabwicklung notwendigen Arbeitsvorgänge hinterlegt, deren Durchführung durch den Fahrer teils schrittweise bestätigt werden muss. Zur richtigen Bedienung der Apps sowie zum Verhalten

Erwartungen

gegenüber den Fahrgästen, der Kommunikation mit der Betreiberorganisation etc. werden zusätzlich regelmäßige Fahrerschulungen durchgeführt, die teilweise die im Zusammenhang mit dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz notwendigen Schulungsinhalte abdecken. Daneben haben die Fahrer in der Regel die Möglichkeit, direkte Hilfe über eine Hotline-Nummer zu erhalten.

3 Vergütung

Bei der Vergütung haben sich gegenüber der Marktanalyse 2014 lediglich geringfügige, meist tariflich beeinflusste Veränderungen gezeigt. Laut Auskunft der befragten Busunternehmer unterliegen die Vergütungen in den meisten Fällen einem zwischen den Landesverbänden des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) und den jeweiligen Tarifpartnern individuell ausgehandelten Tarifvertrag. Daneben bestehen Tarifverträge, die zwischen einzelnen Busunternehmen bzw. Arbeitgeberverbänden, wie dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister, und verschiedenen Gewerkschaften ausgehandelt wurden.

Tarifpartner

Auf Grundlage von Tarifverträgen, die durch die Landesverbände Bayerns, Hessens, Nordrhein-Westfalens, Rheinland-Pfalz' und des Saarlands zur Verfügung gestellt wurden, werden im Folgenden Verdienstspannen von Fahrern im Fernbussegment beschrieben. In Nord- und Ostdeutschland bestehende Tarifwerke, deren Tariflohniveau laut Aussage der Marktteilnehmer unterhalb der südlichen und westlichen Bundesländer angesiedelt ist, fanden somit keine Berücksichtigung. Das aktuelle tarifliche Stundenentgelt für Fernbusfahrer bewegt sich in Abhängigkeit der Betriebszugehörigkeit demnach zwischen 11,49 Euro und 13,25 Euro, was bei einer angenommenen Stundenzahl von 170 Std. einem Monatslohn zwischen 1.919,40 und 2.252,21 Euro entspricht. Daneben werden in der Regel Sonderzuwendungen und/oder Urlaubsgeld sowie Zuschläge für Mehr-, Nacht-, Sonn-/Feiertags- und Schichtarbeit bzw. für einen Verpflegungsmehraufwand gezahlt. Aufgrund der vorliegenden Daten errechnen sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum Entgeltsteigerungen zwischen 2,2 % und 2,8 %. Die tariflichen Lohnsteigerungen decken sich in ihrer Höhe mit den bundesweiten Einschätzungen der befragten Busunternehmen. In Abhängigkeit von der Region wurde jedoch auch mehrfach von einem gleichbleibenden Lohnniveau seit der Marktliberalisierung berichtet.

Tariflöhne

Seitens der Betreibergesellschaften werden den Busunternehmen zwar keine konkreten Lohnhöhen vorgegeben, jedoch bestehen Vorgaben bezüglich der Einhaltung des Mindestlohns sowie teilweise zur Orientierung an den jeweiligen Landestarifverträgen. Alle vom Bundesamt befragten Busunternehmen gaben an, aufgrund der Höhe der bisher gezahlten Stundenlöhne keine Schwierigkeiten durch die Einführung des Mindestlohngesetzes bekommen zu haben. Einzelne Unternehmen hätten laut eigener

Zusätzliche Einnahmen

Aussage die zuvor bestehenden Prämiensysteme in die Stundensätze der Fernbusfahrer überführt, so dass die Gehälter der Fahrer oberhalb des Monatsverdiensts lägen, oberhalb dessen keine entsprechenden Dokumentationspflichten bestünden. Bei Unternehmen, bei denen weiterhin eine Dokumentationspflicht der Arbeitszeit notwendig wird, sei diese in der Regel lückenlos anhand von Dienstplänen und Fahrerkarten gegeben.

4 Straßenkontrollen des Bundesamtes

Die Kontrollen zur Einhaltung verkehrs- und genehmigungsrechtlicher Vorschriften, der Lenk- und Ruhezeiten und der technischen Sicherheit im Fernbuslinienverkehr werden in Deutschland gemeinsam durch die Länder (Polizei, Gewerbeaufsichtsämter) und das Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt. Das Bundesamt ist dabei entsprechend § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) für die Überwachung der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften zuständig, soweit diese Überwachung im Rahmen von Straßenkontrollen durchgeführt wird. Die Überwachung im Rahmen von Betriebskontrollen obliegt hingegen den örtlich zuständigen Länderbehörden.

Fahrpersonal-
vorschriften

Für die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sind die Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG verbindlich. Demnach sind von den Mitgliedstaaten derzeit 3 % der Fahrtage zu überprüfen. Die Anzahl der jährlichen Arbeitstage je Fahrer beträgt 240 Tage. Die Gesamtzahl der Arbeitstage gemessen an der Anzahl der Fahrzeuge lag am 01.01.2012 bei rund 9,9 Mio., woraus sich ein Mindestumfang der Kontrollen von 0,3 Mio. Arbeitstagen ergibt. Die Anzahl der im Rahmen von Kontrollen überprüften Arbeitstage belief sich auf 0,9 Mio., darunter 0,75 Mio. bei Straßen- und 0,15 Mio. bei Betriebskontrollen. Dies entspricht einer Kontrollquote von 9,13 %, so dass die EG-Vorgaben für die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten bei Omnibussen in Deutschland bereits vor der Liberalisierung deutlich übertroffen wurden. Für den Zeitraum ab 01.01.2013 liegt noch keine abschließende Bewertung der Kontrollen durch die Länder vor. Allein vom Bundesamt für Güterverkehr wurden im Jahr 2014 2.745 Omnibusse kontrolliert, darunter 278 im Fernbuslinienverkehr eingesetzte Fahrzeuge. Bei den Kontrollen werden anhand der Aufzeichnungen in der Regel die zurückliegenden 28 Tage überprüft, so dass sich für den Fernbuslinienverkehr insgesamt 7.784 kontrollierte Arbeitstage ergeben. Legt man einen Einsatz von 1.000 Fahrzeugen im Jahr 2014 zu Grunde, so errechnet sich bei 240 Arbeitstagen je Fahrer im nationalen Fernbuslinienverkehr eine Gesamtzahl von 240.000 Arbeitstagen. Die sich hieraus ergebende Anzahl von 7.200 (3%) zu überprüfender Arbeitstage wurde im Jahr 2014 somit allein durch die Straßenkontrollen des Bundesamtes erfüllt. Die Anzahl der von den Ländern im Rahmen von Straßen- und Betriebskontrollen überprüften Arbeitstage liegt erfahrungsgemäß über der vom Bundesamt kontrollierten Anzahl, so dass die europarechtlich festgelegte Kontrollquote für Fernlinienbusse in Höhe von 3 % der Fahrtage in der Vergangenheit deutlich überschritten wurde.

Vorgaben

Die vom Bundesamt im Jahr 2014 kontrollierten 278 Fahrzeuge aus dem Fernbussegment (nationale und internationale Linien) verteilten sich auf Fahrzeuge mit deutscher Herkunft (254) sowie auf Fahrzeuge aus EU- bzw. EWR-Staaten (21) und aus Drittländern (3). Die Beanstandungsquote lag im Jahr 2014 insgesamt bei 14,75 %. Sie lag damit unterhalb der des gesamten Personenverkehrs (15,96 %). Insgesamt wurden 41 Fahrzeuge beanstandet, darunter 36 deutsche sowie 5 ausländische Fernbusse (Vgl. Tabelle 8).

Beanstandungsquote
im Jahr 2014

Bei den beanstandeten deutschen Fernbussen zeigten sich im Jahr 2014 bei den Vorschriften zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten insgesamt 60 Verstöße gegen Lenkzeiten (14), Ruhezeiten (28) sowie Unterbrechungen (18). Verstöße ausländischer Fernbusse bezogen sich ausschließlich auf die Einhaltung der täglichen Ruhezeit (6). Weitere 72 Verstöße deutscher bzw. 8 ausländischer Fernbusse zeigten sich bei den Vorschriften über die Arbeitszeitnachweise. Der weit überwiegende Teil dieser Verstöße entfiel auf die nicht ordnungsgemäße bzw. die Nichtverwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten (55 deutsche und 4 ausländische Fernbusse).

Art der Verstöße

Im ersten Halbjahr 2015 wurden weitere 876 Fahrzeuge kontrolliert, darunter insgesamt 245 Fernbusse. Mit 26,94 % fiel die Beanstandungsquote deutlich höher aus als im Gesamtjahr 2014. Deutsche Fernbusse (217) wiesen dabei mit 28,11 % eine leicht überproportionale Beanstandungsquote auf. Die Anzahl der festgestellten Verstöße im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten erreichte mit 53 nahezu die Summe des Gesamtjahres 2014. Die Anzahl der Verstöße bei den Vorschriften über Arbeitszeitnachweise lag im ersten Halbjahr 2015 mit 246 hingegen bereits deutlich oberhalb des Gesamtjahresergebnisses 2014. Die Verstöße bei den Vorschriften über Arbeitszeitnachweise entfielen nahezu ausschließlich auf deutsche Fahrzeuge und konzentrierten sich überwiegend auf die nicht ordnungsgemäße bzw. die Nichtverwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten (168). In 52 Fällen fehlte die Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage, in 22 Fällen wurde das Kontrollgerät nicht ordnungsgemäß betrieben.

Beanstandungsquote
und Verstöße im 1.
Halbjahr 2015

Tabelle 8: Im Rahmen von Fernbuskontrollen des Bundesamtes beanstandete Fahrzeuge nach Art der Verstöße und Herkunft der Fahrzeuge

Fernbusse	Gesamt	Deutsche	EU /EWR	Drittstaaten
Jahr 2014				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	14,75	14,17	23,81	0,00
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	278	254	21	3
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	41	36	5	0
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	66	60	6	0
Lenkzeiten	14	14	0	0
Unterbrechungen	18	18	0	0
Ruhezeiten	34	28	6	0
Verstöße 3821/85 und AETR	80	72	8	0

1. Halbjahr 2015				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	26,94	28,11	14,81	100,00
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	245	217	27	1
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	66	61	4	1
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	74	53	21	0
Lenkzeiten	11	6	5	0
Unterbrechungen	17	17	0	0
Ruhezeiten	46	30	16	0
Verstöße 3821/85 und AETR	246	242	2	2

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Stand 25.09.2015.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes Oktober 2015

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
