



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014

Gliederung

I	Zusammenfassung.....	2
II	Einleitung.....	5
III	Marktanalyse.....	7
1	Betreiber von Linienverkehren.....	7
2	Busunternehmen.....	13
3	Marktentwicklung.....	15
3.1	Anzahl bestehender Genehmigungen, Linien und Fahrten.....	15
3.2	Netzausbau, Linienverläufe und Frequenzen.....	19
3.3	Auslastung.....	23
3.4	Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung.....	24
3.5	Preisentwicklung.....	26
3.6	Kostenentwicklung.....	31
3.7	Aktuelle Entwicklungen.....	32
4	Nachfragerseite.....	34
4.1	Herkunft der Kunden.....	34
4.2	Merkmale der Kunden.....	36
4.3	Fahrt- bzw. Reisezweck.....	38
4.4	Bekanntheitsgrad der Angebote.....	38
4.5	Kundenzufriedenheit.....	40
5	Wettbewerb zum Schienenverkehr.....	41
5.1	Schienenpersonenfernverkehr.....	43
5.2	Schienenpersonennahverkehr.....	46
IV	Arbeitsbedingungen.....	48
1	Anzahl, Herkunft, Zugehörigkeit und Verfügbarkeit des Fahrpersonals.....	48
2	Tätigkeiten, Anforderungen, Stressfaktoren (physisch, psychisch) für Fahrer.....	50
3	Vergütung.....	54
4	Arbeitszeiten.....	56
5	Straßenkontrollen des Bundesamtes.....	57

I Zusammenfassung

Im Rahmen der Liberalisierung des Fernbusmarktes wurden seit Jahresbeginn 2013 die zu diesem Zeitpunkt bereits bestehenden Angebote nationaler Fernbuslinien durch neue Linien der bisherigen Anbieter sowie durch weitere im Zeitablauf hinzugekommene Marktteilnehmer deutlich erweitert. Veranlasst durch die neuen Möglichkeiten, die sich durch die Liberalisierung des Marktes ergeben, haben es Marktteilnehmer in kürzester Zeit geschafft, umfangreiche deutschlandweite Fernbusliniennetze aufzubauen und die nationalen Fernbusangebote einer Vielzahl von Nutzern bekannt zu machen.

Liberalisierung

Das Angebot der nationalen Fernbuslinienverkehre konzentriert sich heute weitgehend auf wenige Betreibergesellschaften. Hierbei handelt es sich einerseits um die etablierten Betreibergesellschaften Berlin Linien Bus GmbH und Deutsche Touring GmbH. Andererseits zeigen sich zahlreiche neue Marktteilnehmer, zu denen die jungen Wettbewerber DeinBus.de GmbH, Flixbus GmbH und MFB MeinFernbus GmbH zählen. Als weiterer Marktteilnehmer ist die Deutsche Post Mobility GmbH mit dem ADAC Postbus in den Fernbusmarkt eingestiegen. Mit dem IC Bus ist zudem die Deutsche Bahn AG mit einem neuen Angebot am Markt vertreten. Aufgrund der Beteiligung ihrer Tochterunternehmen an der Berlin Linien Bus GmbH lässt sich die Deutsche Bahn AG zu den etablierten Marktteilnehmern zählen. Während das international tätige britische Unternehmen Megabus mit einem ersten nationalen Verbindungsangebot in Deutschland sein Interesse am nationalen Fernbusmarkt erkennen lässt, wurde das unter der Marke City2City bestehende Angebot der National Express Germany GmbH zwischenzeitlich eingestellt.

Betreiber-
gesellschaften

Alle genannten Betreibergesellschaften bieten, gemeinsam mit einer Vielzahl von mittelständischen Busunternehmen, innerdeutsche Fernbusnetze an. Der Zusammenarbeit von Betreibergesellschaften und Busunternehmen liegen dabei unterschiedliche Geschäftsmodelle zugrunde, die sich insbesondere in der Risikobeteiligung der Busunternehmen widerspiegeln. Vergleichsweise gering nimmt sich heute dagegen das Angebot einzelner mittelständischer Busunternehmen aus, die zumeist als Nischenanbieter einzelne Linien betreiben. Hierzu lassen sich auch die Anbieter der überwiegend bereits im Vorfeld der Liberalisierung gegründeten Flughafenzubringerverkehre zählen.

Geschäfts-
modelle

Die Betreibergesellschaften, hinter denen meist finanzkräftige Konzerne oder Investoren stehen, liefern sich seit der Marktliberalisierung einen seitens der Marktteilnehmer zunehmend als „extrem“ bezeichneten Wettbewerb um Marktanteile, der sich vor allem in einer geringen Höhe der Fahrpreise sowie in der Geschwindigkeit widerspiegelt, mit der neue Linien bzw. Haltepunkte in die bestehenden Netze aufgenommen werden. In der aktuellen Phase lassen sich vor allem Angebotsausweitungen ins Ausland sowie die Einrichtung von Nacht- und Expresslinien beobachten. Das Angebot im nationalen

Marktentwicklung
heute...

Fernbuslinienverkehr umfasst derzeit rund 240 Linien mit wöchentlich 7.088 Fahrten. Darüber hinaus bestehen weitere rund 30 Linien im Bereich von Flughafenzubringerverkehren. Größtenteils handelt es sich bei dem Angebot der Fernbuslinien um reine Städteverbindungen, in der Summe enthalten sind jedoch auch Angebote in Tourismusregionen.

Das Strecken- bzw. Verbindungswachstum wird aus Sicht der Marktteilnehmer bis mindestens zur Jahreswende 2014/2015 weiter anhalten. Danach wird nur noch mit wenigen einzelnen neuen Linien gerechnet, bevor in etwa 1-2 Jahren eine Art Endausbaustadium erreicht sein könnte. Perspektivisch erwarten die seitens des Bundesamtes befragten Marktteilnehmer, dass sich auf Anbieterseite dabei ein Oligopol mit 2 bis 4 Anbietern herausbilden wird. Aktuell scheint sich der Beginn einer ersten Marktberäumungsphase abzuzeichnen. Mit dem Angebot City2City ist die erste große Betreibergesellschaft im Oktober 2014 aus dem Markt ausgeschieden.

...und künftig

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurde das Fernbusangebot im Jahr 2013 von 8,2 Mio. Fahrgästen genutzt. Dies entsprach einem Wachstum gegenüber dem Jahr 2012 in Höhe von fast 180 %. Bei langfristigen Prognosen wird von einem Beförderungsaufkommen in Höhe von 25 Mio. Personenfahrten im Jahr 2030 ausgegangen.

Aufkommen
und Prognosen

Das Fahrgastaufkommen bzw. die Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge zeigt sich heute von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. So bieten die Betreibergesellschaften beispielsweise eine hohe Anzahl kostengünstiger Angebote an, die über verschiedene Vertriebswege unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen sollen. Während die Mehrzahl der eingesetzten Busunternehmen aufgrund der bestehenden Vergütungsvereinbarungen die eigenen Leistungen spätestens nach einer Einführungsphase kostendeckend anbieten kann, stellt das heutige Angebot für einen großen Teil der Betreibergesellschaften und der Busunternehmen, die die Beförderungen in eigener Regie durchführen, regelmäßig ein Zuschussgeschäft dar.

Wirtschaftlichkeit

Das schnelle Wachstum des Fernbussegments verdankt die Branche zu einem wesentlichen Anteil den neuen Möglichkeiten, die sich heute für eine schnelle Vermarktung über die sozialen Medien bzw. Netzwerke bieten. Daneben nutzen die Betreibergesellschaften zum Vertrieb und Marketing der eigenen Angebote eine Vielzahl weiterer Möglichkeiten. Besonders wichtig für einen breiten Erfolg erscheint dabei, dass man den Anforderungen aller potenziellen Nutzergruppen gerecht werden kann.

Soziale Medien

Zu den heutigen Nutzergruppen der Fernbuslinien zählen insbesondere preisbewusste, zu einem hohen Prozentsatz weibliche, Reisende unter 35 Jahren, die überwiegend

Nutzergruppen

alleine und zu privaten Zwecken reisen. Neben einem hohen Anteil von Studenten zeigt sich auch ein zunehmender Anteil älterer Nutzer.

Aufgrund der günstigen Fahrpreise stand der Fernbus bisher insbesondere im Wettbewerb zum motorisierten Individualverkehr und hierbei vor allem zu den Anbietern von Mitfahrgelegenheiten. Aufgrund der zunehmenden Bekanntheit und eines anhaltend niedrigen Preisniveaus entscheiden sich laut Marktteilnehmern jedoch ein zunehmender Anteil von Kunden schienengebundener Verkehrsangebote für eine Nutzung des Fernbusangebotes. Ein weiterer großer Teil der Fahrgäste hat vor der Marktliberalisierung auf eine Reise im nationalen Fernverkehr verzichtet.

Kundenstruktur

Den im Rahmen der Liberalisierung des Fernbusmarktes neu entstandenen Wettbewerb bekommt insbesondere der Schienenfernverkehr zu spüren. Sowohl private Anbieter von Schienenfernverkehrsleistungen als auch die Deutsche Bahn AG reagieren hierauf entsprechend ihrer Möglichkeiten mit einer preislichen bzw. strukturellen Anpassung der heutigen Leistungen bzw. mit der Einstellung von Angeboten.

Wettbewerb zum Schienenverkehr

Um den Bedarf an Fahrern für die Durchführung der Fernbusverkehre decken zu können, waren seitens der Busunternehmen in der Regel zahlreiche, meist befristete Neueinstellungen notwendig. Zudem werde verstärkt auf den Einsatz von Aushilfskräften gesetzt. Die Verfügbarkeit des Fahrpersonals zeigte sich neben der jeweiligen Höhe der meist tarifgebundenen Bezahlung auch von zahlreichen weiteren Faktoren wie der Attraktivität der Linien oder den sozialen Rahmenbedingungen in den Unternehmen abhängig.

Fahrpersonal

Die Fernbusfahrer müssen bei ihrer täglichen Arbeit nicht nur den gesetzlichen Rahmenbedingungen gerecht werden, sondern stehen als Gesicht der Betreiberorganisationen in einem ständigen Spannungsfeld zwischen den Anforderungen bzw. Wünschen von Arbeitgeber- und Kundenseite. In Abhängigkeit von den individuellen Einsatzbedingungen birgt dies die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen.

Anforderungen

Neben der Polizei und den Arbeitsschutzbehörden ist das Bundesamt für Güterverkehr für die Überwachung der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften zuständig, soweit diese im Rahmen von Straßenkontrollen durchgeführt werden. Die Beanstandungsquote bei den vom Bundesamt im ersten Halbjahr 2014 durchgeführten Kontrollen der Fahrpersonalvorschriften lag bei 8,79 %.

Straßenkontrollen

Während die allgemeinen Trends wie der demographische Wandel oder die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für ein weiteres Wachstum der Branche sprechen, benennen die Marktteilnehmer auch zahlreiche Faktoren, die eine weitere Entwicklung hemmen könnten, z.B. die Situation an den Haltestellen.

Trends

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. Im Folgenden werden einerseits die Marktteilnehmer, Betreibergesellschaften und Busunternehmen sowie deren zugrundeliegende Geschäftsmodelle, andererseits die auf der Angebotsseite zu findenden Strecken näher beleuchtet. Weiterhin wird die Nachfrageseite hinsichtlich der Kundenstruktur und den zugrundeliegenden Fahrtzwecken skizziert. Ebenfalls findet die Wettbewerbssituation zwischen Schienen- und Straßenverkehrsangeboten Berücksichtigung. In einem zweiten Teil geht die Studie näher auf den Arbeitsmarkt sowie die Arbeitsbedingungen der Fernbusfahrer ein, bevor abschließend auf die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten durch das Bundesamt abgestellt wird.

Inhalte

Bis zur Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusmarktes durfte lediglich dann eine Genehmigung zur Durchführung von Fernbuslinienverkehren erteilt werden, wenn keine öffentlichen Verkehrsinteressen durch den beantragten Verkehr beeinträchtigt wurden. Nach § 13 Absatz 2 Nummer 2 Buchstaben a bis c Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurden Verkehre demnach nicht genehmigt, wenn

Genehmigungen

- a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigt bedient werden konnte,
- b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen sollte, die bereits von vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen wahrgenommen wurden, oder
- c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelte, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 PBefG selbst durchzuführen bereit war.

Im Vorfeld der Liberalisierung wurden inländische Fernbuslinienverkehre aufgrund der gesetzlichen Regelungen nur von einer vergleichsweise geringen Anzahl Marktteilnehmer angeboten. Neben der Deutschen 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 Regionalflughäfen.

Entwicklung

Am 26. September 2012 verabschiedete der Deutsche Bundestag die Novelle zum Personenbeförderungsgesetz, die unter anderem auch 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 Buslinienfernverkehre geeinigt. Das Vorhaben der Bundesregierung wurde in der Zwischenzeit zusätzlich beeinflusst durch verschiedene richterliche Entscheidungen zugunsten einzelner Fernbuslinienanbieter, die sich vor Gericht das Recht zur Durchführung von Fernbuslinien erstreiten konnten.

Liberalisierung

In der novellierten Fassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) finden sich heute die grundlegenden Bestimmungen für den Fernbuslinienverkehr wieder. 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. Verkehre in Form von Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen sowie Verkehre mit Mietomnibussen und mit Mietwagen gelten hingegen als Gelegenheitsverkehr. Mit der Änderung des PBefG wurde im § 42a PBefG erstmals zwischen Personennah- und -fernverkehr differenziert. Demnach ist unter Personenfernverkehr derjenige Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen zu verstehen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. 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. Im Rahmen der Liberalisierung wurde vorgesehen, dass für eine Genehmigung künftig nur noch subjektive Kriterien geprüft werden müssen, beispielsweise die Leistungsfähigkeit eines Unternehmens. Der zuvor bestehende Konkurrenzschutz der Bahn ist durch die Neufassung des PBefG somit 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 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 künftige Prognosen und Markteinschätzungen zu schaffen.

Studie

Darüber hinaus wurden Marktteilnehmer aus dem Schienennah- und -fernverkehr um eine Einschätzung der aktuellen Wettbewerbssituation gebeten und Gespräche mit Interessensvertretungen sowohl auf Arbeitgeber- wie auf Arbeitnehmerseite geführt.

III Marktanalyse

1 Betreiber von Linienverkehren

Seit der Liberalisierung im Jahr 2013 befindet sich der Markt weiterhin in einer Aufbauphase. Die Ziele der Marktteilnehmer sind dabei unterschiedlich. Während die meisten laut eigener Aussage ein möglichst flächendeckendes, deutschlandweites Fernbuslinienetz mit einer Ausweitung der Haltepunkte und Linien auf das benachbarte Ausland anstreben, zielen die Angebote der Deutschen Touring sowie von IC Bus bisher auf eine Ergänzung der bereits bestehenden Fernbus- bzw. Schienenangebote ab. Im Folgenden werden die Betreiber der derzeit am Markt zu findenden nationalen Fernbuslinien sowie deren Geschäftsmodelle vorgestellt. Dabei zeigt sich, dass bereits mit Beginn der Marktöffnung neben etablierten Unternehmen – wie der Berlin Linien Bus GmbH und der Deutschen Touring GmbH – neugegründete Unternehmen getreten sind, die sich früh auf dem neu entstehenden Markt positioniert haben.

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) gemeinsam mit weiteren mittelständischen Partnern wie HARU Reisen auf dem Fernbusmarkt vertreten. Bei Berlin Linien Bus handelt es sich um eine reine Vertriebs- und Marketinggesellschaft, die als übergeordnete Marke geschaffen wurde, um ein einheitliches Auftreten (Fahrscheine, Fahrpläne etc.) der am Verbund beteiligten Unternehmen zu ermöglichen. Mit dem neu geschaffenen Fernbusprodukt **IC Bus** ist die Deutsche Bahn AG mit einem weiteren Angebot auf dem Fernbusmarkt vertreten. Mit dem IC Bus sollen laut Unternehmensangaben vor allem bisherige Bahnkunden angesprochen und das eigene Angebotsnetz insbesondere auf grenzüberschreitenden Verbindungen verdichtet werden.

Deutsche Bahn

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.

Deutsche
Touring

Neben den etablierten Unternehmen ist eine Anzahl neuer Marktteilnehmer auf dem deutschen Fernbuslinienmarkt vertreten. Als bedeutende Marktteilnehmer im nationalen Fernbusmarkt haben sich dabei die relativ jungen Unternehmen **DeinBus.de GmbH**, **MFB MeinFernbus GmbH** sowie **Flixbus GmbH** erwiesen, deren Linienangebot seit

Junge
Marktteilnehmer

Beginn der Liberalisierung deutlich angestiegen ist. Alle drei verfolgen das Geschäftsmodell, Fernbuslinien nach entsprechendem Fahrplan gemeinschaftlich mit mittelständischen Partnern zu betreiben. Während die DeinBus.de GmbH bereits seit 2009 im Fernbussegment aktiv ist, bietet die Betreibergesellschaft MFB MeinFernbus GmbH seit April 2012 Fernbuslinien an, die Flixbus GmbH ist im Februar 2013 mit einem eigenen Angebot gestartet. Hinter den jungen Marktteilnehmern steht dabei eine unterschiedlich große Anzahl meist finanzkräftiger Investoren. Deren Investitionen dürften nach den Erkenntnissen des Bundesamtes dabei verschiedenen Zielsetzungen dienen: Während ein Teil der Investoren das Ziel verfolgen dürfte, ein neu gegründetes Unternehmen mit ihrer finanziellen Beteiligung erfolgreich am Markt zu etablieren, um sich dann durch den Verkauf ihrer Anteile mit entsprechenden Gewinnen wieder von dem Fernbusmarkt zurückzuziehen, dürfte ein anderer Teil der Investoren die Unternehmensbeteiligung als strategische Investition im Rahmen der eigenen Geschäftsentwicklung ansehen. Zu letztgenannten zählen beispielsweise Anbieter von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Car- und Bike-Sharing etc.).

Mit der für den innerdeutschen Verkehr neu geschaffenen Marke **City2City** ist im April 2013 das Unternehmen **National Express Germany GmbH**, ein 100%-iges Tochterunternehmen von National Express UK, in den deutschen Fernbuslinienmarkt eingestiegen. Im Juli 2014 wurde seitens des Unternehmens eine Kooperation mit Berlin Linien Bus bekannt gegeben, die sich – ähnlich dem Codesharing beim Luftverkehr – in einer ersten Stufe auf gemeinsame Aktivitäten in den Bereichen Angebotsinformationen und Fahrkartenverkauf konzentrieren sollte. Ein weiterer Ausbau der Kooperation war für August angekündigt. Im September 2014 wurde jedoch die Einstellung des City2City-Angebotes ab Oktober 2014 bekannt gegeben.¹

City2City

Im Oktober 2013 ist mit dem **ADAC Postbus**, einem Angebot der **Deutsche Post Mobility GmbH**, der bisher letzte große Wettbewerber in den Markt eingetreten. 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 hat der ADAC seinen Ausstieg aus dem Fernbusmarkt bekannt gegeben. Die Anteile des ADAC werden künftig von der Deutsche Post AG übernommen.²

ADAC Postbus

Parallel hierzu existiert eine Anzahl mittelständischer Unternehmen, die eigenständig oder gemeinsam mit Partnerunternehmen versuchen, im Zuge der Liberalisierung neue Fernbusangebote am Markt zu etablieren. Zu nennen sind hier beispielsweise die Angebote von **Avango**, **CuxBus-Express**, **DeLuxExpress**, **Expressbus**, **Jade-Berlin-Express**, **Münchenlinie**, **Onebus**, **Publicexpress**, **Regionalverkehr Erzgebirge**,

Mittelständische Unternehmen

¹ Vgl. www.city2city.de, Pressemitteilungen vom 03.07.2014 und 17.09.2014.

² Vgl. www.adac.de, Pressemitteilung vom 10.11.2014,

Sprint-Bus sowie von der **Usedomer Bäderbahn** – einem Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG – und **Vogtland-Express**. Der größte Teil dieser Angebote beschränkt sich aktuell auf ein bis zwei Linien. Lediglich die Angebote von Publicexpress und der Usedomer Bäderbahn umfassen eine Anzahl von bis zu 5 Linien.

Auf Grund der regionalen Stärken vor Ort werde es nach Einschätzung von Marktteilnehmern neben den großen Betreibergesellschaften künftig immer eine gewisse Anzahl von erfolgreich anbietenden, meist mittelständischen Nischenanbietern geben. Hierzu dürften beispielsweise Angebote von Zubringerverkehren zu kleineren Regionalflughäfen oder von Fernbuslinien gehören, die sich zeitlich bzw. räumlich auf ein bestimmtes Angebot konzentrieren. Daneben existieren zahlreiche grenzüberschreitende Angebote mittelständischer Unternehmen, die jedoch, selbst wenn hier eine Bedienung nationaler Haltepunkte angeboten wird, zum heutigen Zeitpunkt nicht als Wettbewerb im nationalen Fernbusmarkt wahrgenommen werden. Obwohl die Branche noch relativ jung ist, sehen die Gesprächspartner des Bundesamtes kaum weiteren Raum für zusätzliche große Marktteilnehmer, sich am Fernbuslinienmarkt zu positionieren. Nach Auffassung der Gesprächspartner erscheine ein Markteintritt lediglich im Rahmen einer Übernahme eines heutigen Marktteilnehmers oder einer Kooperation aussichtsreich. In diesem Zusammenhang bleibe abzuwarten, wie sich die Anbieter europäischer Linienverkehre wie Megabus oder Student Agency künftig verhalten werden. Megabus bietet seit dem 16.12.2014 auch nationale Fernbusverbindungen in Deutschland an.³

Weitere
Angebote

Bei den Konzepten der Betreibergesellschaften werden die verschiedenen Kompetenzen der Betreiber und der Busunternehmen zusammengeführt. Die Omnibusunternehmen verfügen dabei über Kenntnisse des operativen Geschäfts und der Rahmenbedingungen in ihrer Region. Letztere sind beispielsweise von hoher Bedeutung, um Begegnungsverkehre effizient anbieten zu können. Einem Gutteil der mittelständischen Unternehmen stehen jedoch für einen überregionalen Vertrieb bzw. entsprechende Marketingaktivitäten in der Regel keine ausreichenden finanziellen Mittel zur Verfügung, um auf dem Fernbuslinienmarkt auf sich aufmerksam zu machen und neue Kunden zu gewinnen. Genau dort liegt eine der Stärken der o.g. Betreibergesellschaften, die über Fachkompetenzen beim Umgang mit sozialen Medien sowie in Teilen über deutschlandweite Vertriebsstrukturen und potente Geldgeber verfügen. Gemeinsam haben die Geschäftsmodelle einen einheitlichen Markenauftritt mit dem Logo der Betreibergesellschaft, um einen hohen Wiedererkennung- und Werbeeffekt zu erzielen.

Kompetenzen

³ Vgl. <http://deeu.megabus.com/new-route-in-germany.aspx>

Nach der Art der Zusammenarbeit von Betreibergesellschaft und Busunternehmen lassen sich derzeit vereinfacht die drei nachfolgenden Modelle unterscheiden: 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.

Dazwischen lassen sich auch Mischformen beobachten. So werden von Busunternehmen, die ihre Linien in Eigenregie betreiben, beispielsweise zusätzlich feste Subunternehmer eingesetzt.

Die Initiative zur Kontaktaufnahme der Vertragsparteien geht entweder von der Betreibergesellschaft oder den Busunternehmen aus. So gehen die Betreiber im Rahmen ihrer Netzplanung (Erweiterung, Verdichtung etc.) beispielsweise gezielt auf Busunternehmen in der entsprechenden Zielregion zu, um diese für eine Zusammenarbeit zu gewinnen. Nach geeigneten Busunternehmen erkundigen sie sich dabei nicht selten direkt bei bereits bestehenden Buspartnern. Vielfach greifen die Betreibergesellschaften auf Interessensbekundungen von Busunternehmen zurück, die Zusammenarbeit

ihr Interesse zuvor entweder im Rahmen einer Ausschreibung oder initiativ, beispielsweise über die Internetseite der Betreiber, bekundet haben. Bei der Auswahl der Busunternehmen werden seitens der Betreiber dabei mehrere Kriterien berücksichtigt. Neben der wirtschaftlichen Situation der Busunternehmen wird beispielsweise auf das Vorliegen von Erfahrungen im Markt der Personenbeförderung sowie auf die Größe und den Sitz des Unternehmens geachtet. Besonders geeignet aus Sicht der Betreiber erscheinen dabei Busunternehmen, die über ausreichende finanzielle und personelle Möglichkeiten sowohl zur Beschaffung der benötigten Ressourcen (Fahrzeuge, Fahrer) als auch zur Überbrückung möglicher finanzieller Durststrecken verfügen. Zudem sollte aus Betreibersicht in den Busunternehmen bereits ein gewisser Stamm von Fahrern und Fahrzeugen vorhanden sein und der Unternehmenssitz am Start- oder Endpunkt einer Linie liegen bzw. sich entlang der beabsichtigten Streckenführung befinden. Die Entscheidungsgründe der Busunternehmen für die Wahl einer bestimmten Betreibergesellschaft sind ebenfalls vielfältig. Meist zeigten sich die Busunternehmen überzeugt vom Konzept bzw. dem Geschäftsmodell der jeweiligen Betreiber und den hiermit verbundenen Konditionen. Als Bedingung für die Aufnahme von Vertragsgesprächen müssen die Busunternehmer nicht selten vor Beginn eine Verschwiegenheitserklärung unterschreiben.

Nach einer Linieneinführung wird das betriebswirtschaftliche Ergebnis der in Eigenregie und im Beteiligungsmodell tätigen Busunternehmen in der Regel als – teils deutlich – negativ beschrieben. Die Einnahmen zeigen sich zu diesem Zeitpunkt sowohl bei der Durchführung in Eigenregie als auch beim Beteiligungsmodell von einer geringen Nachfrage beeinflusst. Beim Beteiligungsmodell erhalten die Busunternehmen während der Einführungsphase in den ersten Monaten eine teils reduzierte Grundvergütung. Auf diese Weise tragen Busunternehmen und Betreiber beim Beteiligungsmodell die zu erwartenden Verluste in der Anfangsphase der Linienangebote gemeinsam.

Wirtschaftlichkeit

Laut Busunternehmen werden das Subunternehmermodell und das Beteiligungsmodell spätestens nach Beendigung der Einführungsphase bei einer mittleren Auslastung als für die Busunternehmen mindestens auskömmlich bezeichnet. Die Durchführung in Eigenregie leide derzeit hingegen unter einem extremen Preisdruck. Dass eine Beschäftigung im neuen Fernbussegment keine Garantie für wirtschaftlichen Erfolg ist, sieht man daran, dass zwischenzeitlich – unabhängig vom jeweiligen Betreibermodell – Busunternehmen wieder aus dem Fernbusgeschäft ausgeschieden sind. Hierfür wurden einerseits insolvenzbedingte Gründe angeführt, andererseits sei es aber auch aus Mangel an der geforderten Qualität der Leistungen zu einer Kündigung des Vertragsverhältnisses durch die Betreiber gekommen.

Erfolgsgarantie

Nach einer Internetrecherche des Bundesamtes wurden laut Betreibermeldungen im Jahr 2014 verschiedene Verkehre eingestellt. So stellte die Verkehrsgesellschaft Hoyerswerda aufgrund einer mangelnden Wirtschaftlichkeit zum Juni 2014 das zuvor ein Jahr bestehende Fernbusangebot (Seenlandexpress) zwischen Hoyerswerda und Dresden ein. Zum 30. September 2014 erfolgte laut einer Ankündigung des betreibenden Busunternehmens (Autokraft, Berlin Linien Bus) die Einstellung des Fernbusangebots auf der Strecke Kiel-Hamburg. Entsprechend einer Pressemitteilung von Publicexpress wurde mit Ablauf des 17. August 2014 die unter dem Dach der DeinBus.de GmbH angebotene Fernbuslinie von Mannheim über Heidelberg und Karlsruhe nach Straßburg eingestellt.⁴ Als Grund hierfür wurde die hinter den eigenen Prognosen zurückbleibende Nachfrageentwicklung sowie die organisatorische Entscheidung angeführt, sich auf die eigenen Kernaktivitäten in Norddeutschland zu konzentrieren. Zwischenzeitlich wurde über das Vermögen der Gesellschaft das Insolvenzverfahren eröffnet.⁵ Am 17.09.2014 teilte City2City per Presseinformation mit, dass das Unternehmen aufgrund der andauernd herausfordernden Marktbedingungen den Fernbusbetrieb einstellt. Die Einstellung erfolgte zum 13.10.2014. Das Busunternehmen Fass Reisen gab auf seiner Internetseite bekannt, dass man sich aufgrund der mangelnden Nachfrage sowie dem immer stärker werdenden Preiskampf auf der Strecke Bremen – Hamburg gezwungen sehe, den Jade-Elbe-Express einzustellen.⁶ Die Einstellung erfolgte zum 30.09.2014. Am 03.11.2014 hat die Deinbus.de GmbH einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Der Betrieb wird laut Unternehmensangaben derzeit jedoch fortgesetzt. Als offizieller Grund für die Beantragung des Insolvenzverfahrens wurde von Unternehmensseite Überschuldung angegeben. Die finanzielle Lage des Unternehmens hatte sich laut Unternehmensangaben zuletzt durch die Preisentwicklung auf dem Fernbusmarkt und den aggressiven Wettbewerb verschlechtert.⁷ Bereits im zurückliegenden Jahr 2013 konnte eine Einstellung der über Aldi-Süd vertriebenen und von Univers in Kombination mit Berlin Linien Bus betriebenen Fernbusverkehre beobachtet werden. Weiterhin stellte das Busunternehmen BBS Brandner den Betrieb des zuvor über mehrere Monate in Eigenregie betriebenen Angebotes München-Stuttgart-Express ein.

Einstellung von Angeboten

Aus Sicht der Betreiber zeigt sich bei den Busunternehmen aktuell eine zunehmende Risikobereitschaft, nachdem diese gesehen hätten, dass sich die angebotenen Leistungen für sie lohnen würden. Anfangs hätten die Busunternehmen das Risiko der Eigenverantwortung weitgehend gescheut, heute seien sie bereit, ein zunehmendes Risiko mit zu tragen.

Risikobereitschaft

⁴ Vgl. www.publicexpress.de, Pressemitteilung vom 15.08.2014.

⁵ Vgl. www.handelsregister.de, Aktueller Registerabdruck der Publicexpress GmbH vom 28.09.2014.

⁶ Vgl. www.fass.reisen.de, Stand 30.09.2014.

⁷ Vgl. www.deinbus.de, Pressemitteilung vom 11.11.2014.

2 Busunternehmen

Die heute im Fernbussegment tätigen Busunternehmen sind, abgesehen von wenigen Ausnahmen, noch in verschiedenen weiteren Segmenten tätig. Am häufigsten ist eine Angebotsmischung aus Linienangeboten im öffentlichen Personennahverkehr und Busreisen im Gelegenheitsverkehr (organisierte Reisen und Angebot von Miet- bzw. Charterbussen) anzutreffen. Daneben führen die Unternehmen häufig Fahrten im Schulbusverkehr sowie Stadtrundfahrten durch und betreiben nicht selten ein eigenes Reisebüro. Eher kleinere bzw. seltenere Geschäftsbereiche stellen Berufslinienverkehre (Werkverkehre), Flughafentransfers, Reisedienste für Behinderte, Sonderfahrten, Limousinen- oder Kleinbusservice, Schienenersatzverkehre oder der Betrieb einer Fahrschule dar.

Angebotsmix

Als Grund für ein Interesse am bzw. den erfolgten Einstieg in den Fernbusmarkt gaben nahezu alle besuchten Busunternehmen die Erschließung neuer Kundenpotenziale und die Zukunftssicherung des in der Regel mittelständischen Unternehmens an. Dies liege meist darin begründet, dass sich im Rahmen der aufgelisteten Tätigkeiten eine rückläufige Nachfrage zeige. Ausnahmen hiervon würden sich lediglich noch in Nischenangeboten zeigen. Man wollte daher die Gelegenheit nutzen und „den Fuß in der Tür haben“, wenn sich der Branche mit dem Fernbus ein neues Marktsegment eröffnet. Dass man unter dem Dach einer Betreibergesellschaft nicht mehr notgedrungen als eigenständiges Busunternehmen wahrgenommen werde, nahmen die Busunternehmen dabei in Kauf.

Interesse am Fernbus

Die Anzahl der von der Mehrheit der befragten Busunternehmen im Fernbusbereich eingesetzten Fahrzeuge lässt sich mit durchschnittlich 3 Fahrzeugen als vergleichsweise gering beschreiben. In Abhängigkeit der beauftragenden Betreibergesellschaft sowie deren zugrundeliegenden Geschäftsmodell lassen sich hier jedoch Unterschiede feststellen. Während Betreibergesellschaften mit einem Beteiligungsmodell eine vergleichsweise hohe Anzahl an Busunternehmen mit 2-3 Fernbussen aufweisen, ergänzt durch einzelne Busunternehmen mit einer größeren Fernbusflotte, sind bei Betreibern mit überwiegend Subunternehmerverträgen bzw. bei der Durchführung in Eigenregie überwiegend Busunternehmen mit einer vergleichsweise großen Fernbusflotte tätig. Laut Angaben der Busunternehmen hat das Fernbussegment bei Busunternehmen mit einer kleinen Fernbusflotte häufig einen Anteil von rund 10-15 % am Gesamtumsatz. Mit zunehmender Fernbusflotte steigt dieser teils deutlich an. Nur vereinzelt gaben Busunternehmen an, dass sie nahezu ausschließlich im Fernbussegment tätig seien.

Anzahl der Fahrzeuge

Der vergleichsweise geringe Anteil des Fernbussegments am Gesamtumsatz dürfte nach den Erkenntnissen des Bundesamtes insbesondere damit zu tun haben, dass sich die vorwiegend mittelständisch geprägten, nicht selten familiengeführten Busunternehmen

Geringe Anteile beim Fernbus

aufgrund der hohen notwendigen Investitionen und der gleichzeitig fehlenden Erfahrungswerte keinem zu großen Risiko aussetzen wollen. Der Beschaffungswert für ein Fahrzeug im Fernbuseinsatz wird aufgrund der geforderten Ausstattung mit rund 300.000 Euro angegeben. Zusätzlich ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von etwa 3 Fahrern je eingesetztem Fahrzeug.

Überwiegend werden die Fahrzeuge der Busunternehmen fest auf einer oder mehreren vertraglich vereinbarten Linien eingesetzt, die entweder von einem oder gemeinsam von mehreren Busunternehmen übernommen werden. Bei Subunternehmerverträgen oder bei entsprechend vereinbarten Sonderfahrten (Ersatz- oder Verstärkerfahrzeugen) kann es auch zu einem Einsatz auf anderen Linien kommen. Die Busunternehmen können in der Regel Anregungen bezüglich neuer Linien und Haltepunkte geben. Hierzu und zur Problembewältigung findet ein reger Austausch zwischen Betreibern und den Busunternehmen statt. Die maßgeblichen Entscheidungen treffen dann in der Regel die Betreiber. Beide Seiten gaben an, gegenseitig voneinander lernen zu wollen. Bisher scheint das Konzept der Arbeitsteilung zwischen Busunternehmen und Betreibern aufzugehen. Laut Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer sind nur vereinzelt Klagen der Busmitgliedsunternehmen über die Betreibergesellschaften bekannt geworden. Auch wurde berichtet, dass sich die Landesverbände nach anfänglicher Zurückhaltung zwischenzeitlich dem Thema Fernbus stärker geöffnet und Arbeitskreise zu verschiedenen Themenfeldern rund um den Fernlinienbus eingerichtet hätten. Das zunehmende Interesse am Fernbus komme dabei nicht selten über die positiven Berichte befreundeter Busunternehmen und dem positiven Image in der Öffentlichkeit zustande. Dennoch sei die Anzahl der Busunternehmen, die den Fernbus nach wie vor skeptisch betrachten, vergleichsweise groß. Als Gründe hierfür werden meist der extrem scharfe Wettbewerb sowie die große Abhängigkeit von den Betreibergesellschaften genannt.

Zusammenarbeit

Nur wenige aktive oder bereits aus dem Markt ausgeschiedene Busunternehmer berichten in diesem Zusammenhang, dass sie sich aufgrund von zwischenzeitlich zum Negativen hin veränderten Rahmenbedingungen einen neuerlichen Eintritt in dieses Geschäftsfeld nicht wieder vorstellen könnten. Der Großteil der befragten Marktteilnehmer ist nach eigener Aussage hingegen mit der Betreibergesellschaft zufrieden und sehe keine Notwendigkeit zu einem Wechsel des Betreibers oder zu einem Ausstieg aus dem Fernbusgeschäft. Die Möglichkeiten zum Wechsel der Betreibergesellschaft bzw. zu einer Tätigkeit für mehrere Betreiber werden in der Regel vertraglich geregelt.

Betreiberwechsel

Eine Möglichkeit der Busunternehmen, zur Durchführung der vertraglich vereinbarten Leistungen Unterauftragnehmer einzusetzen, sei lediglich bei schwerpunktmäßig international tätigen Betreibern gegeben. National konnten im Rahmen der Marktbeobachtung hierfür lediglich vereinzelt Hinweise bei Angeboten in Eigenregie

Unterauftragnehmer

gefunden werden. Eine Untervergabe der Aufträge wird zumindest bei einem Teil der Betreibergesellschaften vertraglich ausgeschlossen, um den erreichten Qualitätsstandard weiterhin halten zu können.

Ausländische Busunternehmen spielen – obwohl sie teils große Erfahrungen im Bereich der internationalen und nationalen Fernbuslinien aufweisen können – am innerdeutschen Fernbuslinienmarkt bisher noch keine sichtbare Rolle. Dies sei seitens der Betreibergesellschaften, trotz der oftmals günstigeren Kostenstrukturen, zumindest derzeit nicht erwünscht. Als Begründung hierfür wurde insbesondere der bestehende Qualitätsanspruch genannt.

Ausländische
Unternehmen

3 Marktentwicklung

3.1 Anzahl bestehender Genehmigungen, Linien und Fahrten

Die im Zuge der Liberalisierung im Jahr 2013 zu beobachtende dynamische Entwicklung des nationalen Fernbusmarktes setzte sich im Jahr 2014 weiter fort. Entsprechend der Meldungen der Genehmigungsbehörden bestanden zum 31.12.2012 insgesamt 86 Genehmigungen zur Durchführung von innerdeutschen Personenfernverkehren. Zum Stichtag 30.06.2013 wurden seitens der Genehmigungsbehörden bereits 158 bestehende Genehmigungen registriert, 15 Monate später waren es zum 30.09.2014 301 Genehmigungen. Seit dem Zeitpunkt der Liberalisierung hat sich die Anzahl der bestehenden Genehmigungen somit mehr als verdreifacht. Im Vergleich zum Stichtag 30.06.2013 hat sich die Anzahl der Genehmigungen zum Stichtag 30.09.2014 um 143 Linien bzw. 90,5 % erhöht. Für weitere 7 Linien lagen den Genehmigungsbehörden zum 30.09.2014 Genehmigungsanträge vor. Seitens der Genehmigungsbehörden wurde lediglich über eine geringe Anzahl von Genehmigungen berichtet, die entweder durch Aufgabe der beantragten Verkehre oder durch das Ausbleiben einer notwendigen Verlängerung keine Gültigkeit mehr besitzen.

Anzahl
Genehmigungen

Die Gesamtzahl der Genehmigungen umfasst neben den Flughafenzubringerverkehren auch Städteverbindungen und touristische Angebote. Durch die etablierten Betreibergesellschaften werden vorwiegend Städteverbindungen angeboten. Daneben existieren meist historisch gewachsene touristische Angebote, bei denen Ziele in Tourismusregionen vor allem in den Sommermonaten an die städtischen Ballungszentren angebunden werden. Die Anzahl der bestehenden Genehmigungen dürfte aufgrund der teilweise nur saisonal verkehrenden Linien leicht von der Anzahl der physisch eingerichteten Linien abweichen. Um einen Überblick über die Anzahl bzw. die Entwicklung letztgenannter zu erhalten, werden im Folgenden die Ergebnisse einer aktuellen Fahrplanauswertung dargestellt und mit den vorliegenden Erkenntnissen des Bundesamtes verglichen.

Art der Verkehre

Tabelle 1 gibt einen Überblick über das laut den Fahrplänen von Simplex Mobility⁸ und einzelnen Fernbusbetreibern am 1. August 2014 bestehende Linien- und Fahrtenangebot im nationalen Fernbuslinienmarkt, einschließlich grenzüberschreitenden Linien nationaler Fernbusbetreiber. In Eigenregie betriebene Flughafenzubringerverkehre einzelner Busunternehmen finden hierin keine Berücksichtigung. In Tabelle 2 werden die Veränderungen gegenüber einer im August 2013 durchgeführten Untersuchung des Bundesamtes sowie die jeweils über das Linienangebot erreichbaren Zielorte und der hierdurch möglichen Verbindungsanzahl angegeben.

Linien- und
Fahrtenangebot

Tabelle 1: Angebote Fernbuslinien nach Anbietern, Anzahl der Linien und Fahrten nach Wochentagen (Stand 1. August 2014)

Anbieter	Anzahl Linien ¹	Gesamtzahl der Fahrten nach Wochentagen 2014							
		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Σ
ADAC Postbus	9	56	46	46	55	70	70	72	415
Berlin Linien Bus	45	155	128	131	145	160	155	158	1.032
City2City	5	33	33	33	33	33	33	33	231
DeinBus.de	12	38	4	6	43	63	53	63	270
DB IC Bus	10	82	83	81	82	89	82	89	588
Deutsche Touring	11	21	23	23	22	26	22	22	159²
Flixbus	58	196	161	168	207	228	222	229	1.411
MFB MeinFernbus	72	370	347	339	374	402	382	396	2.610
Sonstige ³	22	47	37	48	42	70	77	51	372
	Σ 244								Σ 7.088

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationalen Linienverkehren auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können, ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehren).

² Ohne grenzüberschreitende Ziele.

³ Summe von Verkehren in Eigenregie auf maximal 5 Linien. Wesentliche Veränderungen haben sich hier durch die im Jahr 2014 aufgenommenen Fernbuslinien der Usedomer Bäderbahn und Onebus ergeben.
Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility und Fahrplänen der Betreibergesellschaften.

Das Angebot der Fernbuslinien hat sich im Betrachtungszeitraum von 131 Linien auf 244 Linien erhöht. Die Angebotserweiterung um 113 Linien entspricht einer Steigerung von 86,3 % und zeigt sich nahezu identisch mit der Zunahme der erteilten Genehmigungen in diesem Zeitraum. Die Anzahl der Fahrten hat sich im gleichen Zeitraum um 2.360 Fahrten bzw. knapp 50 % auf insgesamt 7.088 Fahrten pro Woche erhöht. Die deutlichste prozentuale Zunahme des Linien- und Fahrtenangebots konnte dabei die Betreibergesellschaft IC Bus verzeichnen. Die deutlichste absolute Steigerung der Linien- und Fahrtenanzahl zeigte sich mit 44 Linien bzw. 1.179 Fahrten bei der Betreibergesellschaft MeinFernbus. Lediglich bei der Betreibergesellschaft City2City hat sich, bei einer gleichbleibenden Linienanzahl, im zurückliegenden Jahr die Anzahl der Abfahrten reduziert. Die Anzahl der durchschnittlich je Linie angebotenen Abfahrten hat sich insgesamt von 36 Fahrten auf 29 Fahrten pro Woche reduziert. Diese rückläufige Tendenz lässt sich bei nahezu allen Angeboten der Betreibergesellschaften feststellen. Aufgrund einer vergleichsweise hohen Frequenz der Abfahrten verzeichnet das

Angebots-
ausweitung

⁸ Vgl. www.simplexmobility.de, Fernbus-Fahrplan 08-2014.

Linienangebot von IC Bus den aktuell mit Abstand höchsten Durchschnittswert mit 58,8 wöchentlichen Abfahrten je angebotener Linie. Die geringste Anzahl wöchentlicher Abfahrten je Linie weist zu beiden Zeitpunkten das Angebot der Deutschen Touring auf.

Tabelle 2: Vergleich der angebotenen Fernbuslinien nach Anbietern, Anzahl der Linien und Fahrten pro Woche in den Jahren 2013 und 2014 (Stand jeweils 1. August) sowie die aktuelle Anzahl der Zielorte und Verbindungen

Anbieter	Anzahl Linien pro Woche 2014 ¹	Veränderung gegenüber dem Vorjahr		Anzahl Fahrten pro Woche 2014	Veränderung gegenüber dem Vorjahr		Zielorte	Verbindungen ²
		abs.	%		abs.	%		
ADAC Postbus	9	3	50,0	415	23	5,9	33	358
Berlin Linien Bus	45	7	18,4	1.032	124	13,7	228	1.411
City2City	5	0	0,0	231	-119	-34,0	16	158
DeinBus.de	12	4	50,0	270	50	22,7	37	274
DB IC Bus	10	7	233,3	588	392	200,0	26	68
Deutsche Touring	11	0	0,0	159	16	11,2	32 ³	196 ³
Flixbus	58	39	205,3	1.411	646	84,4	114	1.280
MFB MeinFernbus	72	44	157,1	2.610	1179	82,4	198	4.276
Sonstige ⁴	22	9	69,2	372	49	15,2		
	Σ 244	Σ 113	86,3	Σ 7.088	Σ 2.360	49,9		

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationalen Linienverkehren auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können, ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehren).

² Mögliche Fernbusverbindungen einschließlich Umsteigeverbindungen.

³ Ohne grenzüberschreitende Verbindungen und Ziele.

⁴ Summe von Verkehren in Eigenregie auf maximal 5 Linien. Wesentliche Veränderungen haben sich hier durch die im Jahr 2014 aufgenommenen Fernbuslinien der Usedomer Bäderbahn und Onebus ergeben.
Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility und Fahrplänen der Betreibergesellschaften.

Anhand der Linien- und Fahrtenübersichten der Jahre 2013 und 2014 lassen sich darüber hinaus weitere Tendenzen und Angebotsveränderungen ablesen. So lässt sich zwischenzeitlich bei der Mehrzahl der Betreibergesellschaften eine Anpassung der Abfahrten nach Wochentagen beobachten. Dabei wurden insbesondere Abfahrten an den aufkommensschwachen Wochentagen Dienstag und Mittwoch zugunsten von Wochenendfahrten reduziert. Neben dem Angebot von IC Bus, bei dessen hoher Steigerungsrate der Linienanzahl das vergleichsweise niedrige Vorjahresniveau zu berücksichtigen ist, zeigen die Start-Up-Unternehmen MeinFernbus und Flixbus das mit Abstand stärkste Linien- und Fahrtenwachstum. Die größte Anzahl an Zielorten weist, u.a. aufgrund der hohen Anzahl von Haltestellen in Tourismusregionen, hingegen das Angebot von Berlin Linien Bus auf. Legt man die Anzahl der direkt sowie über eine Umsteigeverbindung zu erreichenden Ziele zugrunde, dann ist das Angebot von MeinFernbus mit Abstand führend.

Angebots-
anpassung

Die Genehmigungen der Linien werden mit Ausnahme der Verkehre in Eigenregie in der Regel seitens der Betreibergesellschaften gehalten. Teilweise werden seitens der Betreiber neue Linienangebote geschaffen, indem Teilabschnitte bereits bestehender Liniengenehmigungen miteinander kombiniert werden. Sofern Busunternehmen über eine

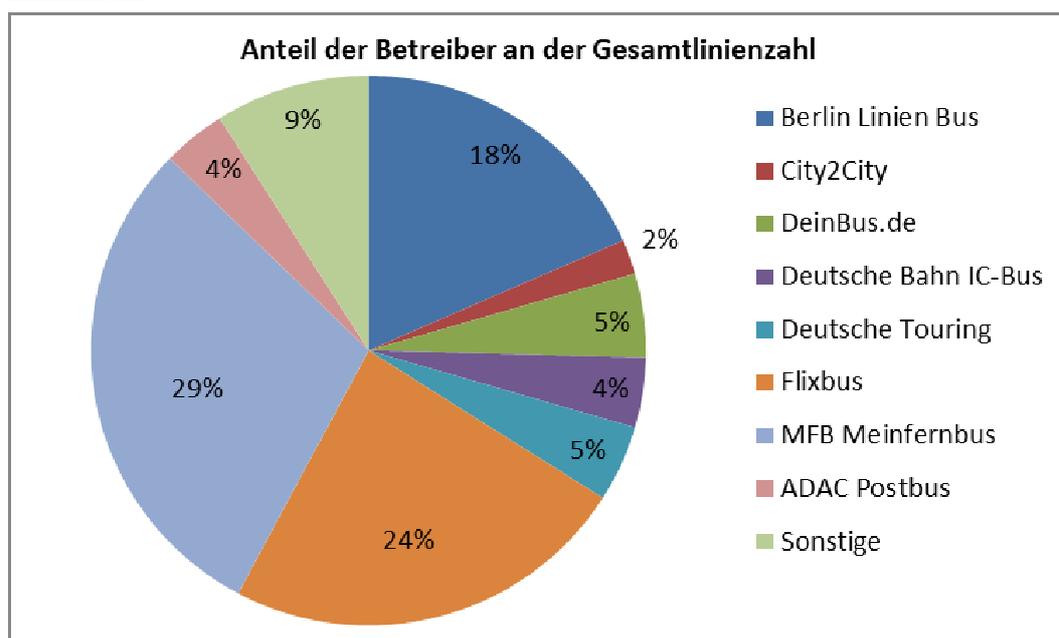
Inhaber der
Genehmigungen

eigene Liniengenehmigung verfügen, betreiben sie entweder eine Fernbuslinie in Eigenregie oder sie haben die Genehmigung mit in die Betreibergesellschaft eingebracht. Als Genehmigungsinhaber ist es den Betreibergesellschaften vergleichsweise leicht möglich, die mit der Durchführung beauftragten Busunternehmen auszutauschen. Die Genehmigungspraxis wird seitens der Busunternehmen daher sehr unterschiedlich bewertet. Einerseits wurde angeführt, dass die Betreiber aufgrund der Vielzahl der zu beantragenden Genehmigungen über einen besseren Zugang zu den Genehmigungsstellen verfügten als die einzelnen Busunternehmen, andererseits wird die Gefahr gesehen, dass die Busunternehmen hierdurch zunehmend austauschbar werden. Gegenüber dem Bundesamt wurde seitens mehrerer Marktteilnehmer über eine in Abhängigkeit der Bundesländer sehr unterschiedliche Vergabep Praxis berichtet. Aus Unternehmenssicht erschwere es die Genehmigungspraxis, dass es bundesweit keine zentrale Stelle für die Ausgabe von Genehmigungen gibt.

Auf die Marktanteile der Betreibergesellschaften (vgl. Abbildungen 1 und 2) wirkten sich die beschriebenen Entwicklungen wie folgt aus: Marktführer mit einem Anteil von 29 % beim Linien- und 37 % beim Fahrtenangebot ist die Betreibergesellschaft MeinFernbus, gefolgt von der Betreibergesellschaft Flixbus mit Marktanteilen von 24 % (Linien) bzw. 20 % (Fahrten) und Berlin Linien Bus mit 18 % (Linien) und 15 % (Fahrten). Mit Ausnahme des IC Bus mit einem Anteil von 8 % an der Gesamtfahrtenzahl verzeichneten die übrigen Betreibergesellschaften sowohl bei der Gesamtlinien- als auch bei der Gesamtfahrtenzahl Anteile in Höhe von maximal 5 %. Vor dem Hintergrund der zu diesem Zeitpunkt zwischen Berlin Linien Bus und City2City bestehenden Kooperation lag der gemeinsame Marktanteil mit 20 % (Linien) bzw. 18 % (Fahrten) an dritter Stelle.

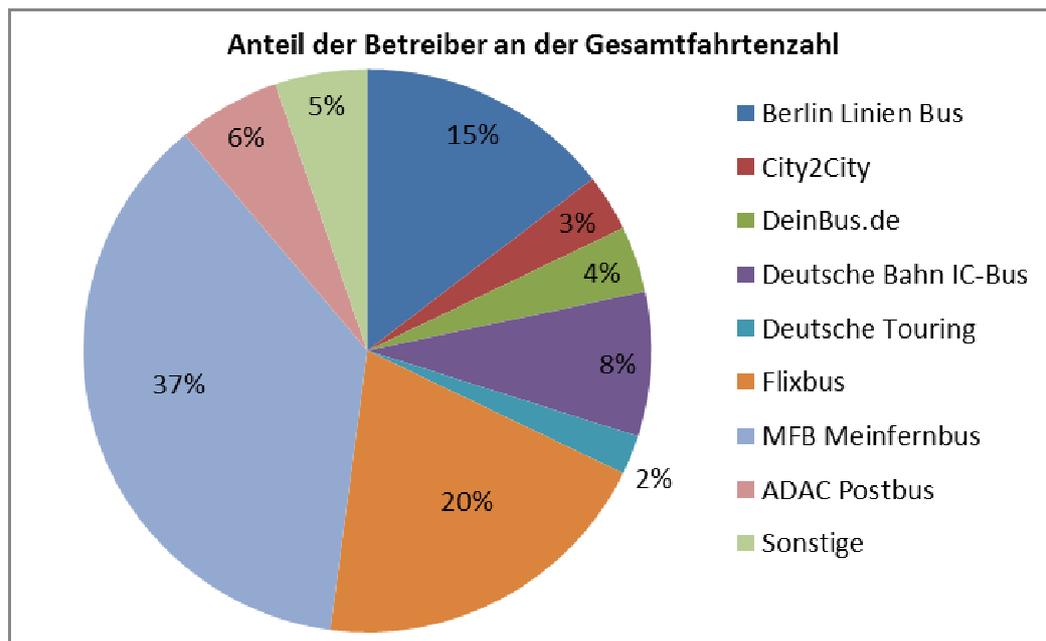
Marktanteile

Abbildung 1: Marktanteile der Betreiber nach Anzahl der Linien (Stand 1. August 2014)



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

Abbildung 2: Marktanteile der Betreiber nach Anzahl der Fahrten (Stand 1. August 2014)



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

3.2 Netzausbau, Linienverläufe und Frequenzen

Vor dem Start neuer Linien wird in der Regel gemeinsam zwischen den Betreibern und den Busunternehmen überlegt, welche Linien als sinnvoll erachtet werden. Nur vereinzelt können Busunternehmen die Linienverläufe, Haltepunkte bzw. Fahrpreise aktiv mit bestimmen. Diese werden in der Regel nach Recherchen und den vorliegenden Erkenntnissen der Betreiber festgelegt. Ob sich die Planungen in der Praxis bewähren, beispielsweise ob das Erreichen eines Haltepunkts wirklich mit dem Fahrplan in Übereinstimmung zu bringen ist, zeigt sich dann häufig erst im Praxisbetrieb. Sollten sich Probleme bezüglich der Fahrplangestaltung zeigen, würden sich die Betreiber aus Sicht der Busunternehmen überwiegend kooperativ zeigen. So sei es durchaus nicht unüblich, dass Haltepunkte, Abfahrtszeiten oder Linienführung nachträglich geändert würden. Als Planungsgrundlage dienen den Betreibergesellschaften die Aufzeichnungen bzw. Erfahrungswerte der GPS-gestützten Fahrzeugdaten (Verkehrsstörungen etc.) sowie aktuelle Buchungszahlen und Kundenbefragungen. Es zeigt sich beispielsweise an bestimmten Haltepunkten, dass die Kunden die Verbindungen aufgrund einer zu geringen Frequenz, einer schlechten Erreichbarkeit (Autobahnhalte etc.) oder eines bereits bestehenden Parallelangebotes nicht annehmen. Bei der Streckenplanung wird laut Betreiber mit entsprechenden Zeitpuffern gearbeitet, so dass Fahrzeiten, Taktung sowie Lenk- und Ruhezeiten in der Regel eingehalten werden können. Bei bestehenden Angeboten werde auch Kundenwünschen Rechnung getragen, beispielsweise bei einer verstärkten Nachfrage nach zusätzlichen bzw. besser gelegenen Abfahrtszeiten durch Wochenendpendler.

Linienwahl

National werden heute überwiegend die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten bedient. Diese verlaufen in der Regel parallel zu bestehenden Bahnstrecken. So wurde in den Gesprächen des Bundesamtes beispielsweise ein bestehendes Überangebot bei der Bedienung der Bundeshauptstadt mit wöchentlich mehr als 3.000 Abfahrten thematisiert. Abbildung 3 zeigt die Häufigkeit der Anbindung nationaler Haltepunkte, wie sie sich bei einer Fahrplanauswertung des Bundesamtes am 1. August 2014 gezeigt hat. Neben Berlin erreichen demnach Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln und München eine vierstellige Anzahl wöchentlicher Abfahrten. Bremen, Dortmund, Dresden, Essen, Freiburg, Hannover, Karlsruhe, Leipzig, Nürnberg, Stuttgart und Würzburg verzeichnen zwischen 501 und 1.000 wöchentliche Abfahrten. Die Verbindungen zwischen den Städten beider Kategorien verzeichnen gleichzeitig das mit Abstand größte Linien- bzw. Fahrtenangebot. Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes lassen sich somit folgende Städteverbindungen als derzeit am stärksten frequentierte (Renn-)Strecken, herausstellen:

Wöchentliche
Abfahrten

- Berlin – Dresden,
- Berlin – Hannover – Ruhrgebiet/Rheinland,
- Berlin – Hamburg,
- Berlin – Leipzig – Nürnberg – München,
- Hamburg – Hannover/Bremen – Ruhrgebiet/Rheinland,
- Ruhrgebiet/Rheinland – Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Stuttgart – München,
- Ruhrgebiet/Rheinland – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – München.

Der hohe Anteil wöchentlicher Abfahrten in der Stadt Freiburg basiert auf einer vergleichsweise hohen Zahl verschiedener Fernbuslinien, die entweder in Freiburg beginnen bzw. enden oder von hier weiter in das benachbarte Ausland führen. Ähnlich wie Würzburg profitieren weitere Städte mit einer vergleichsweise geringen Einwohnerzahl von der Lage an den stark frequentierten Strecken. Abseits dieser Strecken verzeichnen mit Erfurt, Göttingen, Jena, Kassel und Siegen auch ein Teil der entlang der Bundesautobahnen A4, A7 und A45 gelegenen Städte mehr als 250 wöchentliche Abfahrten. Die über die genannten Bundesautobahnen verlaufenden Fernbusverbindungen verzeichnen eine im Vergleich zu den Rennstrecken vergleichsweise geringe Anzahl von Fernbuslinien und -fahrten.

zwischenzeitlich ein deutschlandweites Grundnetz geschaffen wurde, konzentrieren sich die Betreiber derzeit darauf, auf den vorhandenen Linien zusätzliche Verkehre, insbesondere Nacht- und Expressfahrten, anzubieten.

Aktuell zu beobachten ist eine Angebotsausweitung von Verkehren in das benachbarte Ausland. Während nach dem Zeitpunkt der Liberalisierung zunächst nur vereinzelt Auslandsverbindungen angeboten wurden, lässt sich derzeit bei der Mehrzahl der Betreiber eine Ausweitung solcher Verbindungen beobachten. Der Fokus lag anfangs auf einer Ausweitung von Angeboten in grenznahe Städte, beispielsweise nach Salzburg, Straßburg oder Zürich. Zwischenzeitlich kamen weitere Verbindungen bis nach Amsterdam, Mailand oder Wien hinzu.

Angebotsaus-
weitung

Durch die neuen Angebote erhöht sich für die Nutzer die Attraktivität des bestehenden Liniennetzes. So lassen sich mit der Nutzung eines Nachtbusses beispielsweise Übernachtungskosten einsparen. Zudem erhöht sich die Gesamtzahl der angebotenen Verbindungen und trotz einer vergleichsweise langen Fahrtzeit verbleibt bei einer geplanten Städtereise ausreichend Zeit für Aktivitäten am Zielort. Vergleichbar attraktivitätsfördernd stellt sich die Situation beim Angebot von Expresslinien dar, bei denen es zu einer Reduzierung der Fahrtzeitunterschiede gegenüber anderen Verkehrsträgern kommt, beispielsweise gegenüber dem Schienenverkehr.

Attraktivität

Während die Betreibergesellschaften anfangs noch eigene Ansätze verfolgten, beispielsweise Kurz-/Etappenverkehre oder Linienangebote nach Bedarf, hat sich die Ausrichtung der Unternehmen heute immer stärker angeglichen. Nach der Markteinführung neuer Angebote dauert es in der Regel nicht lange, bis die Wettbewerber mit vergleichbaren Angeboten nachziehen. Unterschiede bestehen heute vor allem in der Häufigkeit der Bedienung bzw. bei der räumlichen Schwerpunktsetzung. Im Jahresverlauf 2014 ließ sich zudem eine verstärkte Anpassung der bis dahin bestehenden Linienfahrpläne an den sich zeigenden Bedarf feststellen. Mehrfach haben die Betreiber dabei aufgrund der unterschiedlichen Nachfragesituation die Taktfrequenzen innerhalb der Woche reduziert und die hierdurch freiwerdenden Kapazitäten in der Folge zu einer Angebotsausweitung am Wochenende genutzt. Auf der Strecke Köln – Hamburg zeigt sich beispielsweise, dass sich die Anzahl der Fernbusabfahrten gegenüber dem Vorjahr in der Woche (Mittwoch) leicht rückläufig (14 statt 16 Abfahrten) und am Wochenende (Freitag) deutlich verstärkt (26 statt 17 Abfahrten) hat. Die Anbieterstruktur hat sich auf dieser Strecke ebenfalls gewandelt. Während das Angebot von Berlin Linien Bus sowie Aldi/Univers zwischenzeitlich eingestellt wurde, bieten auf der Strecke heute zusätzlich ADAC Postbus sowie MeinFernbus ihre Leistungen an. Zudem besteht am Freitag ein Angebot von Eurolines/Deutsche Touring (vgl. 3.5. Preisentwicklung)

Häufigkeit der
Bedienung

Ziele wie die Nord- und die westlichen Ostseebäder, die während der innerdeutschen Teilung aus Berlin noch regelmäßig nachgefragt wurden, seien nach Angaben von Marktteilnehmern zwischenzeitlich auf Grund mangelnder Nachfrage aus dem Angebot gestrichen worden. Auch seien beispielsweise Linienfahrten zu deutschen Kurstandorten bzw. Heilbädern, wie sie vor der Liberalisierung bestanden hätten, zwischenzeitlich eingestellt worden, da sich hier die Marktstrukturen grundsätzlich geändert hätten.

Angebots-
anpassung

Bezüglich der Lage der Haltestellen ist festzustellen, dass Haltestellen außerhalb von Stadtzentren vergleichsweise schlecht angenommen werden. In Berlin habe es sich aus Sicht der Fahrgäste und Betreiber als sinnvoll erwiesen, dass aufgrund der Größe der Stadt zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden. Der Haltepunkt am Zentralen Omnibusbahnhof wird zwar gut angenommen, es biete sich aufgrund der unterschiedlichen Zielorte und der Bevölkerungsverteilung jedoch an, zusätzliche Haltepunkte einzurichten, beispielsweise im Ost- und Südteil der Stadt. Teilweise sei an stark frequentierten Haltepunkten die Anzahl der verfügbaren Zeitfenster, insbesondere die zu einer attraktiven Abfahrtszeit, bereits sehr beschränkt. Daher erfolgte beispielsweise in Köln zwischenzeitlich die Ausweisung eines zweiten Haltepunktes, was für Betreiber und Fahrgäste – im Gegensatz zu den zusätzlichen Halten in Berlin – die Attraktivität der Halte aufgrund einer reduzierten Anzahl direkter Umsteigeverbindungen für Betreiber und Fahrgäste teils deutlich reduziert hat. Zusätzliche Halteoptionen durch freie Zeitfenster erhalten die Betreiber hingegen im Rahmen eines Angebots von Nachtlinien.

Haltestellen

Den Anbietern internationaler Fernbuslinien dürfte durch die zunehmende Internationalisierung der nationalen Fernbusangebote ein zusätzlicher Wettbewerb entstehen. Um dem zunehmenden Wettbewerb durch die schwerpunktmäßig im nationalen Fernbuslinienverkehr tätigen Betreibergesellschaften entgegenzuwirken, halten überwiegend international tätige Betreiber künftig Modelle für denkbar, bei denen die nationalen Fernbusverkehre verstärkt mit internationalen verknüpft werden. So könnten beispielsweise zentrale Haltepunkte zu Umsteigepunkten zwischen den Systemen weiterentwickelt werden. Allerdings stehe dieser Entwicklung derzeit die fehlende bzw. bereits überlastete Infrastruktur der Haltestellen entgegen.

Internationaler
Wettbewerb

3.3 Auslastung

Zwar erheben die Betreibergesellschaften regelmäßig die Fahrgastzahlen auf ihren Linien und haben auf diese Weise einen guten Überblick über die Auslastung der Fahrzeuge bzw. über die aktuellen Fahrgastzahlen. Je nach Betreiber können sich die Busunternehmen tagesaktuell oder zeitlich versetzt selbst ein Bild über die aktuelle Auslastung der eigenen Fahrzeuge und Linien machen. Allerdings werden seitens der Busunternehmen unter Berufung auf die bestehende Verschwiegenheitspflicht nur

Einflussfaktoren

allgemeine Aussagen zur aktuellen Auslastung getroffen. Demnach zeigten sich deutliche Auslastungsschwankungen vor allem im Zusammenhang mit Beeinträchtigungen anderer Verkehrsträger, beispielsweise bei einer Sperrung der Schieneninfrastruktur oder im Rahmen von Streikmaßnahmen. Weiterhin lässt sich ein Nachfrageanstieg im Zusammenhang mit national bzw. international bedeutenden Veranstaltungen und Feiertags- bzw. Ferienzeiten feststellen, für die nicht selten ein Angebot im Rahmen sogenannter Verstärkerverkehre geschaffen wird. Weitere Auslastungsschwankungen zeigen sich saisonal sowie nach Wochentagen bzw. Tageszeiten. Insbesondere bei zeitlich und räumlich parallel verkehrenden Linien zeigten sich Auslastungsschwankungen in Abhängigkeit von Angebotsöffensiven der Wettbewerber. Zum Teil begegnen die Betreibergesellschaften der schwankenden Auslastung mit dem Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugtypen und -größen.

Sofern die befragten Busunternehmen gegenüber der Marktbeobachtung über Auslastungszahlen berichten durften, gaben sie für die von ihnen betriebenen Linien sehr unterschiedliche Auslastungswerte an. Demnach bewegt sich die Auslastung der einzelnen Fahrten in einer Spanne von unter 30 % bis über 100 %. Während sich die Linien mit geringen Auslastungswerten in der Regel noch in einer Erprobungsphase befanden, konnten hohe Auslastungswerte vor allem bei Wochenendverkehren zwischen deutschen Großstädten beobachtet werden. Zu einer Auslastung von über 100 % kann es auf Linien mit einer hohen Nachfrage nach Teilstrecken kommen. Sofern es das Buchungssystem der Betreiber zulässt, können hier Sitzplätze auf einer Linie für mehrere Teilstrecken vergeben werden. So gab es Berichte einzelner Busunternehmen, bei denen bei Wochenendfahrten durchgehend alle Sitzplätze belegt waren und an den Unterwegshaltepunkten ein verstärkter Wechsel der Fahrgäste stattgefunden hat. Angesprochen auf die aktuell durchschnittliche Linienauslastung berichteten die Busunternehmen je nach Linie und Betreibergesellschaft von Werten zwischen knapp 40 % und fast 70 %. Seitens des Statistischen Bundesamtes wurde der durchschnittliche Auslastungsgrad der Fahrzeuge mit 55 % angegeben.¹⁰ Mehrfach wurde von den Busunternehmen die Aussage getätigt, dass, bezogen auf einen Bus mit durchschnittlich 50 Sitzplätzen, für einen wirtschaftlichen Betrieb ein Auslastungsgrad von 50 % erreicht werden müsse.

Fahrzeug-
auslastung

3.4 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

Im Fernverkehr mit Omnibussen wird bei der statistischen Erfassung zwischen dem Linienfernverkehr und dem Gelegenheitsfernverkehr unterschieden. Zum Gelegenheitsfernverkehr werden Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre mit einer Reiseweite von mehr als 50 Kilometern gezählt sowie sämtliche Ferienzweckreisen.¹¹ Laut

Marktvolumen

¹⁰ Vgl. hierzu www.destatis.de, Pressemitteilung 351/14 vom 8. Oktober 2014.

¹¹ Unter Mietomnibusverkehren versteht man die Beförderung von Personen mit Omnibussen, die im Ganzen angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten durchführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Als Ausflugsfahrten gelten Fahrten,

Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2012 insgesamt rund 53,8 Mio. Fahrgäste befördert, davon 3,0 Mio. im Linienfernverkehr. Die Beförderungsleistung im Linienfernverkehr lag bei 1,2 Mrd. Personenkilometern. Von den insgesamt 3.541 im Fernverkehr tätigen Omnibusunternehmen führten im Jahr 2012 3.509 Unternehmen Verkehre im Gelegenheitsfernverkehr durch, lediglich 76 Unternehmen engagierten sich im Linienfernverkehr. Die Anzahl der im Linienfernverkehr tätigen Busunternehmen dürfte sich zwischenzeitlich deutlich gesteigert haben und heute bei über 200 Unternehmen liegen.

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2013 von deutschen Unternehmen beim Linienfernverkehr mit Bussen 8,2 Mio. Fahrgäste befördert.¹² Gegenüber dem Jahr 2012 bedeutet dies einen Anstieg des Beförderungsaufkommens um fast 180 %. Die Fahrgäste verteilten sich anteilig zu 82 % bzw. 6,7 Mio. auf den Inlandsverkehr und zu 18 % bzw. 1,5 Mio. auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Beförderungsleistung erhöhte sich auf 2,7 Mrd. Personenkilometer. Aufgrund des starken Wachstums hat sich der Anteil der Fernbusse (nach Fahrgästen) am gesamten Linienfernverkehr von 2,2 % im Jahr 2012 auf 5,9 % im Jahr 2013 erhöht.

Aktuelle
Statistik

Auf Basis der vierteljährlich stattfindenden statistischen Erhebung wird seitens des Statistischen Bundesamtes für die Jahre 2012 (2,5 Mio. Fahrgäste) und 2013 (2,8 Mio. Fahrgäste) ein deutlich geringeres Fahrgastaufkommen ausgewiesen. Die Zunahme des Fahrgastaufkommens im Jahr 2013 belief sich hierbei auf 13,1 % gegenüber dem Vorjahr 2012. Für das erste Halbjahr 2014 wurde auf Basis der vierteljährlichen Statistik ein gegenüber dem 1. Halbjahr 2013 anhaltendes Wachstum in Höhe von 8,1 % (Verkehrsaufkommen) bzw. 19,1 % (Beförderungsleistung) ausgewiesen.

Vierteljährliche
Statistik

Laut Angaben des Statistischen Bundesamtes sind bei der vierteljährlichen Statistik ausschließlich bereits bestehende Unternehmen mit mindestens 250.000 Fahrgästen im Jahr meldepflichtig. Während über die Vierteljahresstatistik bis zum Jahr 2013 somit lediglich das Aufkommen großer etablierter Fernbusunternehmen abgebildet wurde, berücksichtigen die aktuell durch das Statistische Bundesamt veröffentlichten Ergebnisse für das Jahr 2013 erstmals auch das Fahrgastaufkommen neu gegründeter Fernbusunternehmen, was demnach bei etwa 5 Mio. Fahrgästen liegen dürfte.

Berücksichtigung
neugegründeter
Unternehmen

die der Verkehrsunternehmer nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Unter Ferienzielreisen werden Reisen zu Erholungsaufenthalten verstanden, die der Verkehrsunternehmer zu einem Gesamtentgelt für Hin- und Rückfahrt sowie Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Vgl. hierzu und im Folgenden: Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2012. In: Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik, Februar 2014.

¹² Vgl. hierzu und im Folgenden: www.destatis.de, Pressemitteilung 351/14 vom 8. Oktober 2014.

Mit 8,2 Mio. Fahrgästen liegt das Jahresaufkommen 2013 leicht unterhalb der zuvor von verschiedenen Portalbetreibern, Forschungsinstituten und Interessensvertretern veröffentlichten Schätzungen.¹³ Für das Jahr 2014 wurde in einer aktuellen Hochrechnung des Vergleichsportals Fernbusse.de ein Fahrgastaufkommen für die ersten acht Monate des Jahres in Höhe von 14,5 Mio. Fahrgästen errechnet.¹⁴ In einer hierauf aufsetzenden Prognose geht das Online-Portal von einer Anzahl der Fahrgäste für das Gesamtjahr in Höhe von 21 Mio. Fahrgästen aus. Aufkommen 2014

Im Rahmen der im April 2014 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wird langfristig mit einem Anhalten des Wachstums im Fernlinienbusmarkt gerechnet.¹⁵ Demnach wird für das Jahr 2030 ein Beförderungsaufkommen in Höhe von 25 Mio. Personenfahrten prognostiziert. Für die Beförderungsleistung im Jahr 2030 werden 8,8 Mrd. Personenkilometer angenommen. Laut BMVI werden hierdurch die gleichzeitig bis zum Jahr 2030 zu erwartenden Verluste im Bereich des Gelegenheitsfernverkehrs mehr als ausgeglichen. Prognose

Neben dem künftig weiter zunehmenden Bekanntheitsgrad der Angebote sprechen die bisher seitens der Mehrzahl der Kunden gemachten Erfahrungen für ein weiteres Wachstum des Fernbusmarktes. Zumindest lassen laut Marktteilnehmern die zumeist positiven Ergebnisse aus den Kundenbefragungen der Betreiber auf eine grundsätzlich hohe Zufriedenheit der Kunden sowie auf eine entsprechende Bereitschaft schließen, weitere Reisen mit dem Fernbus zu unternehmen. Positive Erfahrungen

3.5 Preisentwicklung

Für den Verkauf der Fahrkarten werden von den Betreibergesellschaften verschiedene Vertriebswege genutzt, auf die Einzelunternehmen nur begrenzt Zugriff haben. Neben Reisebüros und dem Verkauf über Kooperationspartner (Discounter etc.) werden für den Vertrieb das Internet, teils mit firmeneigenen mobilen Applikationen (Apps), eigene Filialen an zentralen Punkten (vor allem ZOB), der Fahrkartenverkauf im Fahrzeug sowie eine Buchungshotline genutzt. Über die unterschiedlichen Vertriebswege versuchen die Betreiber, den sehr unterschiedlichen Bedürfnissen der Kundengruppen gerecht zu werden. Vertriebswege

Das aktuelle Preisniveau der im Fernbusmarkt angebotenen Fahrkarten wird seitens der Marktteilnehmer als nicht auskömmlich oder ruinös beschrieben, so dass das heutige Preisniveau

¹³ Die zuvor veröffentlichten Schätzungen bewegten sich überwiegend in einer Spanne zwischen 8,3 Mio. Fahrgästen (vgl. www.fernbusse.de, Pressemitteilung vom 08.01.2014) und 9 Mio. Fahrgästen (vgl. www.bdo-online.de, Pressemitteilung vom 27.03.2014).

¹⁴ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.fernbusse.de, Pressemitteilung vom 02.08.2014.

¹⁵ Vgl. www.bmvi.de, Verkehrsprognose 2030, Anlage Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht Los 3) vom 11.06.2014.

Angebot für einen großen Teil der Betreibergesellschaften und der eigenwirtschaftlich anbietenden Busunternehmen ein Zuschussgeschäft darstelle. Zum Zeitpunkt der Liberalisierung habe es noch ein vergleichsweise auskömmliches Preisniveau gegeben. Mit dem Markteintritt immer neuer Marktteilnehmer im Verlauf des vergangenen Jahres hat sich nicht nur der Wettbewerb verstärkt, sondern auch das Preisniveau deutlich reduziert. So konnten gezielte Preisaktionen der Anbieter beobachtet werden, bei denen sich die Aktionspreise zunächst auf 8 Euro je Fahrt und stufenweise sogar bis auf 1 Euro reduziert haben. Zusätzlicher Druck auf die Preise ging von Gutscheinkaktionen und Pauschalangeboten aus, bei denen Fahrkartengutscheine zum Festpreis (9,99 Euro/Fahrt für eine deutschlandweite Direktfahrt oder 19,95 Euro für eine Hin- und Rückfahrt unter 300 km) über Discounter bzw. Warenhäuser und Einzelhandelsunternehmen gekauft werden konnten. Auch wenn für die Aktionen teilweise nur eine limitierte Anzahl von Fahrscheinen zur Verfügung stand, reduzierte sich das Preisniveau hierdurch zusätzlich, da sich die Betreibergesellschaften bei der Preisgestaltung nicht selten an den Preisen der Wettbewerber orientierten. Als Gründe hierfür lassen sich die im Fernbussegment sehr hohe Preissensibilität der Kunden in Kombination mit dem hohen Wettbewerb um Marktanteile seitens der Betreiber anführen.

Während einzelne Betreibergesellschaften mit dem Ziel der Qualitätsführerschaft anfangs noch mit vergleichsweise hohen Preisen ihrer Leistungen auf dem Markt angeboten haben, scheint es den Betreibergesellschaften derzeit in erster Linie auf den Gewinn von Marktanteilen anzukommen. Kleine eigenwirtschaftlich anbietende Fernbusangebote können in einem solchen Wettbewerbsumfeld hingegen nicht lange bestehen. Mit einer deutlichen Anhebung bzw. Erholung des Preisniveaus rechnen die Marktteilnehmer erst zum Zeitpunkt des Ausscheidens einzelner Betreibergesellschaften, zumal auch die Eisenbahnanbieter preislich bereits auf die Niedrigpreise reagiert haben (vgl. 5.1 Schienenpersonenfernverkehr). Insbesondere auf den parallel verlaufenden Linien der Betreibergesellschaften bestehen nicht selten Überkapazitäten.

Marktanteile

Laut Marktteilnehmern hat es sich bei solchen Verbindungen bereits gezeigt, dass die Preissensibilität der Fernbuskunden meist stärker ausgeprägt ist als deren Markenbindung. Ausnahmen hiervon zeigen sich lediglich im Zusammenhang mit unterschiedlichen Serviceleistungen. Bisher lässt sich laut Aussage der Marktteilnehmer lediglich auf einzelnen Linien ein Anstieg der Preise beobachten. Dies legt auch eine Erhebung der IGES Institut GmbH nahe, nach der der Normalpreis für eine Fahrt mit dem Fernbus im August 2014 bei durchschnittlich 10 Eurocent je Kilometer lag, und damit durchschnittlich 1 Eurocent unterhalb des Normalpreises bei der Bezugserhebung im Oktober 2012.¹⁶ Im November 2013 lag der Durchschnittspreis zwischenzeitlich bei 9

Preisanstieg

¹⁶ Vgl. hierzu und im Folgenden: IGES Institut GmbH, Kompass Mobilität, Der Fernbus in Deutschland, Ausgewählte Marktdaten Stand 01. August 2014.

Eurocent je Kilometer.¹⁷ Das durchschnittliche Niveau der Normalpreise hätte sich demnach zwischenzeitlich wieder leicht erholt. Der durchschnittliche Angebotspreis lag laut IGES Institut GmbH im Oktober 2012 bei 5 Eurocent je Kilometer und hatte sich bis November 2013 ebenfalls um 1 Eurocent reduziert. Hierzu hat sich mit Stand August 2014 keine Veränderung ergeben. Die Preisspanne innerhalb derer sich die Normal- und Angebotspreise bewegen, zeigte sich gegenüber November 2013 hingegen deutlich vergrößert.

Eine Datenbankauswertung der Fernbus-Suchmaschine CheckMybus.de im April 2014 hat ergeben, dass von den 100 beliebtesten (meistgesuchten) Fernbusstrecken, 80 zu einem durchschnittlichen Fahrpreis von unter 6 Eurocent je Personenkilometer angeboten wurden. Der überwiegende Teil der verbliebenen 20 Strecken lag entweder nur leicht über dieser Marke oder hatte einen Auslandsbezug. Mit Ausnahme einzelner Verbindungen von bzw. nach Berlin, die bereits im Februar 2014 auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau lagen und auf diesem Niveau stagnierten, zeigte sich auf allen aufgeführten Strecken eine deutliche Senkung des durchschnittlichen Kilometerpreises. Dieser Vergleich verdeutlicht das geringe Preisniveau, zu dem heute nationale Betreiber Fernbusverkehre anbieten. Der Einfluss der Busunternehmen auf die Preisgestaltung ist dabei in der Regel abhängig vom zugrundeliegenden Vergütungsmodell. Während die Busunternehmen bei in Eigenregie durchgeführten Verkehren die Preise selbst festlegen können, verfügen die übrigen Busunternehmen maximal über die Möglichkeit einer beratenden Einflussnahme.

Seitens der Unternehmen wird zunehmend ein Ertrags- bzw. Yield-Management mit einem dynamischen Abgleich von Fahrpreis und Sitzplatzkapazitäten angewandt. Nachdem die günstigen Kontingente vergriffen sind, werden demnach die nächst teureren Tickets angeboten. Obwohl sich die angebotenen Aktionspreise somit in der Regel nicht auf die gesamte Anzahl der Sitzplätze in einem Bus beziehen, sondern bereits heute auch Fahrkarten zu höheren Preisen angeboten werden, rechnen die Marktteilnehmer bei künftigen Preisanpassungen mit Problemen bei der Kundenakzeptanz.

Die Tabellen 3 und 4 zeigen das Ergebnis einer stichprobenartigen Auswertung von Verbindungen und Fahrpreisen verschiedener Anbieter am 28.08.2014. Bei der Verbindungssuche wurde nach einer einfachen Fahrt für einen Erwachsenen auf der Strecke Köln – Hamburg bzw. Berlin – Hamburg gesucht. Als Reisetage wurden für die Buchung der folgende Tag (Freitag 29.08.) sowie der 10.09. (Mittwoch) und der 12.09. (Freitag) ausgewählt. Als Ergebnis bieten die Fernbusbetreiber bei dieser Auswertung ihre Fahrkarten deutlich unterhalb des Normalpreises des Schienenfernverkehrs der

¹⁷ Vgl. hierzu und im Folgenden: IGES Institut GmbH, Kompass Mobilität, Der Fernbusmarkt Deutschland November 2013.

Deutschen Bahn an. Dafür kann die Deutsche Bahn einen durchschnittlichen Fahrtzeitvorteil von mehr als 2,5 Stunden bzw. 1,5 Stunden gegenüber dem Fernbus für sich verbuchen. Zwischen Köln und Hamburg liegt das Schienenverkehrsangebot des Anbieters Hamburg-Köln-Express (HKX) bei gleicher Reisezeit wie die ebenfalls umsteigefreien Verbindungen der Deutschen Bahn unter der Woche preislich im Rahmen der Fernbusangebote, an aufkommensstarken Tagen wie dem Freitag liegt es hingegen leicht darüber. Die Mitfahrzentralen, in diesem Fall das Unternehmen BlaBlaCar, bieten wochentagunabhängige Preise an, die im Spektrum der Fernbuspreise liegen; die Fahrdauer ist vergleichbar mit dem Schienenverkehr. Weiterhin fällt auf, dass sich die Preisspanne, zu der die Fernbusanbieter ihre Fahrten auf dieser Strecke anbieten, im Vergleich zum Vorjahr vergrößert hat bzw. bei den Preisen stärker nach Wochentagen und Vorbuchungszeiträumen differenziert wird.

Tabelle 3: Angebotsvergleich am 28.08.2014 für die Strecke Köln – Hamburg nach Anbietern, Art und Anzahl der Verbindungen und Preise

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ³
ADAC Postbus	29.08.14	Ø 8,20	8	23,00 – 57,00	3,87 – 9,58
	10.09.14		3	18,50 – 20,50	3,11 – 3,45
	12.09.14		8	18,50 – 46,50	3,11 – 7,82
City2City	29.08.14	Ø 7,05	5	16,00 – 21,00	2,69 – 3,53
	10.09.14		5	14,00 – 15,50	2,35 – 2,61
	12.09.14		5	14,00 – 18,00	2,35 – 3,03
Deutsche Touring	29.08.14	Ø 8,00	1	23,00	3,87
	10.09.14		-	-	-
	12.09.14		1	33,00	5,55
Flixbus	29.08.14	Ø 6,25	7	16,00 – 25,00	2,69 – 4,20
	10.09.14		4	16,00 – 17,00	2,69 – 2,87
	12.09.14		7	16,00 – 21,00	2,69 – 3,53
MeinFernbus	29.08.14	Ø 6,30	5	17,00 – 29,50	2,87 – 4,96
	10.09.14		5	17,00	2,87
	12.09.14		5	17,00	2,87
Mitfahrzentrale¹	29.08.14	Ø 4,00	42	20,00 – 29,00	-
	10.09.14		1	23,00	-
	12.09.14		9	20,00 – 25,00	-
Deutsche Bahn	29.08.14	Ø 4,10	21	87,00 – 97,00*	-
	10.09.14		19	87,00 – 97,00*	-
	12.09.14		20	87,00 – 97,00*	-
HKX²	29.08.14	Ø 4,10	3	44,00	-
	10.09.14		1	18,00	-
	12.09.14		3	38,00 – 44,00	-

¹ BlaBlaCar

² Hamburg-Köln-Express GmbH

³ Angenommene Strecke: 500 km.

* Sparpreis 2.Klasse ab 29,00 €.

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Unternehmensangaben und www.busliniensuche.de, Stand 28.08.2014.

Die Staffelung der Preise nach Wochentagen lässt sich auch bei einem Angebotsvergleich auf der Strecke Berlin – Hamburg beobachten, auf der es nach Aussagen von Marktteilnehmern aktuell zu einem „extremen“ Wettbewerb zwischen den Fernbusanbietern kommt. Vergleichbar dem HKX auf der Strecke zwischen Köln und Hamburg, bietet die Deutsche Bahn hier neben dem Fernverkehrsangebot eine tägliche Abfahrt mit dem IRE an (vgl. 5.1. Schienenfernverkehr). Während der Normalpreis hierfür zwischen dem der Fernverkehrsangebote von Straße und Schiene liegt, bewegt sich der Sparpreis annähernd auf dem Preisniveau der Fernbusverkehre.

Berlin - Hamburg

Zwar sind die Geschäftsmodelle der Betreiber darauf ausgelegt, Verluste auf schwächeren durch höhere Einnahmen auf stärkeren Linien auszugleichen. Grundsätzlich deutet die in Teilen sehr aggressive Preisgestaltung jedoch darauf hin, dass Unternehmen, die sich Marktanteile auf dem Fernbuslinienmarkt sichern wollen, bereit sind, ihre Leistungen auch zu nicht kostendeckenden Preisen anzubieten.

Ausgleich

Tabelle 4: Angebotsvergleich am 28.08.2014 für die Strecke Berlin – Hamburg nach Anbietern, Art und Anzahl der Verbindungen und Preise

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ³
ADAC Postbus	29.08.14	Ø 3,50	14	15,00 – 26,50	4,20 – 7,42
	10.09.14		9	12,00 - 22,00	3,36 – 6,16
	12.09.14		14	15,00 – 24,00	4,20 – 6,72
Berlin Linien Bus	29.08.14	Ø 3,20	14	15,00 – 25,00	4,20 – 7,00
	10.09.14		12	9,00 – 15,00	2,52 – 4,20
	12.09.14		14	9,00 – 15,00	2,52 – 4,20
Flixbus	29.08.14	Ø 3,10	11	8,00 – 13,00	2,24 – 3,64
	10.09.14		8	11,00 – 13,00	3,08 – 3,64
	12.09.14		11	13,00	3,64
MeinFernbus	29.08.14	Ø 3,20	22	8,00 – 25,00	2,24 – 7,00
	10.09.14		13	8,00 – 17,00	2,24 – 4,76
	12.09.14		23	11,00 – 17,00	3,08 – 4,76
Mitfahrzentrale¹	29.08.14	Ø 2,51	51	11,00 – 30,00	-
	10.09.14		3	15,00 – 20,00	-
	12.09.14		13	11,00 – 20,00	-
Deutsche Bahn	29.08.14	Ø 1,47	25	64,00 – 78,00***	-
	- Fernverkehr -	10.09.14	24	64,00 – 78,00**	-
	12.09.14		25	64,00 – 78,00**	-
Deutsche Bahn	29.08.14	Ø 3,10	1	47,90*	-
	- IRE -	10.09.14	1	47,90*	-
	12.09.14		1	47,90*	-

¹ BlaBlaCar

² Angenommene Strecke: 300 km.

* Sparpreis 2.Klasse ab 19,00 €, ** ab 29,00 €, *** ab 55,00 €.

Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Unternehmensangaben und www.busliniensuche.de, Stand 28.08.2014.

Um eine Fernbuslinie wirtschaftlich betreiben zu können, erachten die Gesprächspartner des Bundesamtes bei einer mittleren Auslastung der Fahrzeuge einen Nettopreis von durchschnittlich 5-6 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 3 und 4 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. Unter den getroffenen Annahmen (Strecke, Wochentag, Entfernung) lag das untere Ende der zu beobachtenden Preisspanne auf beiden Strecken und bei allen Fernbusanbietern unterhalb der Kostendeckungsgrenze. Das obere Ende der Preisspanne lag lediglich bei den Angeboten von ADAC Postbus (auf beiden Strecken) und Deutsche Touring (Köln – Hamburg) sowie bei Berlin Linien Bus und MeinFernbus auf der Verbindung Berlin – Hamburg über der angenommenen Kostendeckungsgrenze. Die beiden letztgenannten überstiegen die Kostendeckungsgrenze jedoch lediglich bei einer Buchung am Vortag.

Preisspanne

3.6 Kostenentwicklung

Bezogen auf die Kilometerfahrleistung werden die Hauptkostenblöcke im Fernbussegment von den Busunternehmen in die Bereiche Fahrzeug, Personal, Treibstoff und sonstige Kosten unterteilt. Unter letztgenannte fallen dabei beispielsweise Kosten für die Unternehmensverwaltung, Toilettenleerung, Versicherungen, Unwägbarkeiten etc. Meist lässt sich die Höhe der sonstigen Kosten von den Busunternehmen nur schwer beziffern, sie dürften sich in Abhängigkeit der Unternehmen, der vom Betreiber übernommenen Leistungen etc. auf etwa 10-15 % belaufen. Die anderen drei Bereiche lassen sich vereinfacht jeweils zu etwa einem Drittel den verbleibenden Kosten zuordnen. Eine deutliche Veränderung bewirkt jedoch ein zusätzlicher Personaleinsatz bei einer Doppelbesatzung. Hierdurch vergrößert sich der Personalkostenanteil zu Lasten der anderen Kostenblöcke auf bis zu 50 %. Die Personalkosten variieren zudem in Abhängigkeit der jeweiligen Tarifgebiete. Die Treibstoffkosten variieren mit der Linienführung, der Tageszeit sowie der Art des eingesetzten Fahrzeugs. Die Kosten für den Fahrzeugeinsatz stehen hingegen in einem engen Zusammenhang mit der Finanzierungsart und der weiteren Verwendung der Fahrzeuge. Aufgrund der neuen Euronorm (Euro-6) seien die Beschaffungskosten für Neufahrzeuge aktuell gestiegen. Die eingesetzten Fahrzeuge sind meist zwischen drei und vier Jahre als Fernbusse im Einsatz und dürfen nach den Vorgaben der Betreiber in der Regel nicht älter als 5 Jahre alt sein, in Einzelfällen werden hier Ausnahmen bei Ersatzfahrzeugen akzeptiert. Weiterhin bestehen zahlreiche Anforderungen der Betreiber an die Ausstattung der Fahrzeuge in Bezug auf die Sicherheit, Serviceeinrichtungen, Gestaltung, Sitzabstand, Kommunikationstechnik etc.

Kostenaufteilung

Die Gesamtkosten sind im Jahr 2013 – bedingt durch den stabilen Dieselpreis – auf einem relativ konstanten Niveau verblieben. Die im Fernlinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge erreichen gegenüber anderen Bussegmenten aufgrund ihres durchgehenden Einsatzes mit jährlich rund 300.000 km eine vergleichsweise hohe Laufleistung. Hierdurch entstehen den Busunternehmen zwar höhere Kosten je Fahrzeug, bezogen auf die Kilometerleistung reduzieren sich die durchschnittlichen Kosten jedoch deutlich. Zudem wird der Fernbusbereich aufgrund des hohen Autobahnanteils und der geringeren Rangiertätigkeit als vergleichsweise ressourcenschonend beschrieben. Die Angabe eines allgemeingültigen Kilometersatzes ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen innerhalb des Fernbusmarktes nicht möglich. Für die Kalkulation eines wirtschaftlichen Verkehrs wird seitens der Busunternehmen ein notwendiger Mindestbetrag je Kilometer von durchschnittlich zwischen 1,10 € und 1,20 € angegeben. Im Falle einer notwendigen Doppelbesetzung erhöht sich nach Unternehmensangaben der Kilometersatz beispielsweise um 0,20 €, weitere Kosten können beispielsweise für die Unterwegsübernachtung anfallen.

Kilometerkosten

Die Kostenstruktur im Fernbuseinsatz weist noch weitere Unterschiede zu anderen Bussegmenten auf. So fallen vergleichsweise hohe Kosten für Unterwegsübernachtungen, Toilettenleerung oder Fahrzeugreinigung an. Zudem hat laut Marktteilnehmern durch den Fernbuseinsatz das Leasing als Finanzierungsart stärker an Bedeutung gewonnen. Sofern die Fahrzeuge in anderen Segmenten bereits über Leasing finanziert wurden, lag die Leasingrate aufgrund der unterschiedlichen Laufleistung hier meist deutlich unterhalb der Leasingraten für einen Fernbus. Der Fernlinienbusbetrieb verursache auch einen höheren Aufwand als die anderen Segmente, da hier nicht selten eine 24 Std. Bereitschaft erforderlich werde. Die Einbindung des eigenen Standortes in die Linienplanung diene den Unternehmen zur Minimierung der anfallenden Kosten, beispielsweise den Toilettenentleerungs- und Reinigungskosten. Weitere Kosten im Fernbussegment entstehen durch die Infrastrukturnutzung (Haltestellen), Vertrieb und Marketing, Versicherungen (z.B. Reisegepäckversicherung), Dienstkleidung, Schulungsprogramme, dem Branding der Fahrzeuge, Fahrplangestaltung etc. und werden zumeist von den Betreibern getragen.

Weitere Kosten

3.7 Aktuelle Entwicklungen

Die Marktteilnehmer rechnen mit einer weiteren Konsolidierung des Marktes innerhalb der kommenden Monate. Nachdem mit der Betreibergesellschaft City2City ein erster großer Anbieter aus dem Markt ausgeschieden ist, gehen die Marktteilnehmer davon aus, dass sich diese Entwicklung fortsetzen wird, bis am Ende zwischen 2 und 4 große Anbieter übrig bleiben. Diese dürften sich künftig insbesondere auf wenige lukrative Strecken konzentrieren, so dass sich das heute zu beobachtende, teils flächendeckende Angebot wieder reduzieren könnte. Im Zuge der Marktkonsolidierung wird weiterhin erwartet, dass sich das angebotene Preisniveau teils deutlich erhöhen wird.

Ausblick

Vorübergehend sei der aktuell herrschende Verdrängungswettbewerb zwar von Vorteil für die Kunden (niedrige Preise), mittel- und langfristig sei aber mit einem Preisanstieg zu rechnen. Die Grundvergütung der Busunternehmen dürfte sich nach den Erwartungen einzelner Marktteilnehmer hingegen gegenteilig entwickeln und zu einem verstärkten Wettbewerb zwischen den Busunternehmen führen. Langfristig seien aus der Sicht der Marktteilnehmer weitere Kooperationen von Betreibergesellschaften vorstellbar, ähnlich dem Modell von Berlin Linien Bus und City2City bzw. den Kooperationen im Luftverkehr (Codesharing). Die Verkehrsnetze der verbleibenden Betreiber dürften sich aus Sicht der Marktteilnehmer künftig stärker ergänzen anstatt parallel zu verlaufen, so dass auch die Schaffung eines gemeinsamen Fahrplan- und Fahrkartenangebotes als zunehmend realistisch erscheint. Generell dürfte es aus Sicht der Marktteilnehmer jedoch noch vergleichsweise lange dauern, bis der Fernbus zu einem Gesamtsystem zusammenwachsen. Derzeit sei das Angebot in der Hauptsache eine Ansammlung parallel verlaufender Punkt-zu-Punkt-Verkehre mit vereinzelt Umsteigeverbindungen. Es fehle jedoch ein einheitliches Fahrplansystem bzw. eine einheitliche Preisstruktur vergleichbar dem Schienenverkehr.

Als Entwicklungshemmnisse bei der Einrichtung neuer Linien bzw. Fahrten werden von den Gesprächspartnern künftig vor allem die zunehmende Problematik bezüglich der Verfügbarkeit von qualifiziertem Fahrpersonal (vgl. IV.1), der Zustand und die Lage der Haltestelleninfrastruktur sowie die gesetzlichen Vorschriften zur Barrierefreiheit angesehen.

Entwicklungs-
hemmnisse

Die wenigsten Städte seien bis heute auf die Bedürfnisse der Fernbusse eingestellt. Von kleineren Investitionen, beispielsweise in Unterstände an Haltepunkten abgesehen, plant die Mehrzahl der Betreibergesellschaften jedoch nicht, Omnibusbahnhöfe selbst zu betreiben oder die Infrastruktur hierfür zu schaffen. Vereinzelt haben Betreiber zumindest zwischenzeitlich über einen Ausbau eigener innerstädtischer Grundstücke bzw. Filialen nachgedacht. Die Bereitschaft zur Infrastrukturschaffung auf Seiten der Kommunen sei unterschiedlich stark vorhanden. Größtenteils berichteten die Betreiber über positive Gespräche mit den Kommunen im Zusammenhang mit der Schaffung von neuen innerstädtischen Haltestellen. Insbesondere bei kleineren Städten bestehe eine gewisse Zurückhaltung bei der Schaffung neuer Infrastrukturen, da den Kommunen niemand ihre Fragen zur weiteren Nachfrage bzw. zur Planungssicherheit und des benötigten Platzbedarfs für neue Infrastrukturen beantworten könnte. Da nicht nur Haltebuchten benötigt würden, sondern auch Unterstellmöglichkeiten, Pauseninfrastruktur, Sitzmöglichkeiten, Verbindungspunkte zum ÖPNV/MIV (Parkmöglichkeiten etc.) und Versorgungsmöglichkeiten (Kioske etc.), sei die Finanzierungsfrage momentan für alle Beteiligten schwer zu beantworten. Gegenüber der Wirtschaftswoche gab die Deutsche Bahn AG an, dass DB Station & Service künftig beabsichtige, Fernbushaltestellen neben den Bahnhöfen zu betreiben, einschließlich der Wartung und Reinigung der

Infrastruktur

Haltestellen.¹⁸ Sofern ein solches Angebot diskriminierungsfrei und zu marktüblichen Bedingungen zur Verfügung stehen würde, sehen die Betreiber hierin einen Mehrwert für alle Marktteilnehmer.

Angesichts der nur sehr geringen Margen im nationalen Fernbusgeschäft wird unternehmensseitig die gesetzlich geregelte Frist zur Schaffung eines barrierefreien Zugangs als eine Herausforderung angesehen, zumal bis zum heutigen Zeitpunkt eine nur sehr zögerliche Nachfrage nach barrierefreien Angeboten zu verzeichnen sei. Den gesetzlichen Vorgaben entsprechend suche man derzeit in gemeinsamen Arbeitskreisen mit Herstellern sowie Vertretern aus Politik und den Interessensvertretern behinderter Menschen nach wirtschaftlich akzeptablen Lösungen für alle Beteiligten.

Barrierefreiheit

4 Nachfragerseite

4.1 Herkunft der Kunden

Die aktuell in der Öffentlichkeit diskutierten Erkenntnisse darüber, mit welchen Verkehrsmitteln die Fernbuskunden vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes ihre Reise durchgeführt haben, beziehen sich überwiegend auf eine Fahrgastbefragung der IGES Institut GmbH (vgl. Abbildung 4).¹⁹ Dem Bundesamt liegen darüber hinaus unveröffentlichte Informationen aus Umfrageergebnissen bzw. Markteinschätzungen von weiteren Marktforschungsunternehmen bzw. -teilnehmern vor. In Abhängigkeit der Erhebungsmethode bzw. der zugrundeliegenden Grundgesamtheit zeigen sich zwischen den Werten der IGES Institut GmbH und den BAG-Erkenntnissen teils größere Abweichungen. Diese dürften sich nach den Erkenntnissen des Bundesamtes beispielsweise dadurch erklären, dass sich die zugrundeliegenden Fahrgastbefragungen bzw. Erkenntnisse auf einzelne Linien beziehen oder, dass eine Mehrfachnennung von Verkehrsmitteln möglich war. Nachfolgend wird jeweils eine Spannbreite zwischen den Werten der IGES Institut GmbH und den jeweils niedrigsten Ergebnissen anderer Informationsquellen dargelegt.

Bisherige Nutzung

Die Marktanteilsschätzungen der Verkehrsträger haben sich im Vergleich zum Vorjahr stark verändert. Während seitens der Mehrzahl der Marktteilnehmer im vergangenen Jahr noch angegeben wurde, dass Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fernbus mit bis zu 90 % die größte Nutzergruppe ausmachen würden, gehen die Marktteilnehmer ein Jahr später davon aus, dass sich der Anteil der MIV-Umsteiger lediglich zwischen 30 % und 41 % (IGES) der Fernbusnutzer bewegt. In Abhängigkeit der Informationsquelle lässt sich die Herkunft der MIV Nutzer noch weiter differenzieren. Der Anteil derjenigen Fahrgäste, die zuvor Mitfahrerzentralen genutzt haben, wird demnach

Motorisierter Individualverkehr

¹⁸ Vgl. www.wiwo.de, Bahn will Haltestellen für Fernbusse betreiben – und kassieren, 31.05.2014.

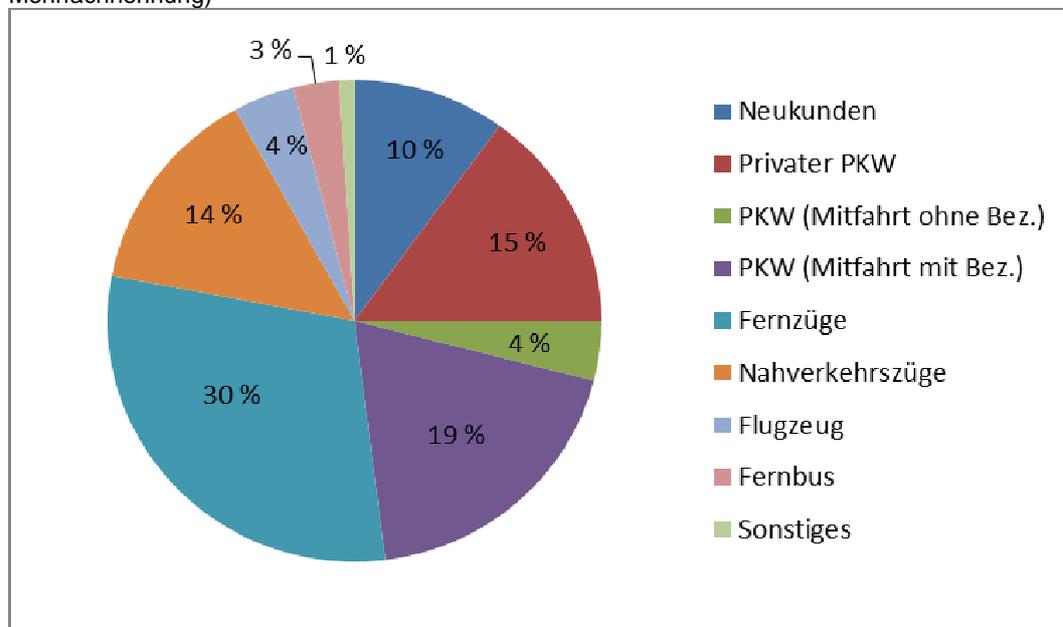
¹⁹ Vgl. hierzu und im Folgenden www.iges.de, Pressemitteilung vom 17.04.2014.

auf 19 % (IGES) bis 28 % geschätzt. Der übrige Anteil hat zuvor, überwiegend als Alleinfahrer, den privaten PKW genutzt.

Fernbuskunden, die zuvor mit der Bahn gefahren sind, werden heute anteilig auf 30 % bis 44 % (IGES) und somit deutlich höher eingeschätzt als bei einer Befragung der Marktteilnehmer durch das Bundesamt noch im Jahr zuvor (2013: 10 - 15 %). Den vorliegenden Erhebungen zur Folge entfallen auf Fahrgäste des Schienenpersonennahverkehrs davon je nach Definition bis zu einem Drittel (IGES 14 %). Seitens des Busgewerbes wurden aufgrund der bisher gesammelten Erfahrungen jedoch Bedenken darüber geäußert, dass die getroffenen Annahmen zum Anteil der Umsteiger vom Schienenverkehr zum Fernbus als zu hoch eingeschätzt werden. Da die Eisenbahn als öffentliches Verkehrsmittel auf der Fernstrecke im Vorfeld der Liberalisierung des Fernbusmarktes nahezu konkurrenzlos war, erscheint es naheliegend, dass ein Großteil der Befragten zuvor neben dem MIV auch schon einmal die Eisenbahn genutzt hat. Der hohe Anteil der Eisenbahn, insbesondere bei Untersuchungen mit einer Möglichkeit zur Mehrfachnennung, dürfte sich hierdurch teilweise relativieren. Die Mehrzahl der Betreiber und Busunternehmen schätzte den Anteil der Umsteiger von der Eisenbahn auf maximal 30 %. Der Anteil habe sich mit einer zunehmenden Anzahl und Angebotsdauer der Fernbusangebote stetig weiter erhöht.

Schiene

Abbildung 4: Verkehrsmittel, mit denen die Fernbuskunden vorher gereist sind (einschließlich Mehrfachnennung)



Quelle: Eigene Darstellung nach IGES Institut GmbH.

Je nach Schätzung bzw. Umfrage entfallen weitere bis zu 10 % der Anteile auf Fahrgäste, die bereits vor der Liberalisierung mit dem Bus gereist sind. Diese stammen überwiegend aus dem Gelegenheitsfernverkehr und nur zu einem geringeren Anteil vom Linienfernverkehr (IGES 3 %). Die Nachfrage nach Leistungen im

Gelegenheitsverkehr

Gelegenheitsfernverkehr verzeichnet statistisch bereits seit längerem eine rückläufige Aufkommensentwicklung.²⁰ Als Gründe hierfür lassen sich anführen, dass sich einerseits die Anzahl potentieller Stammgäste verringert hat und sich andererseits individuelle Reisen vergleichsweise einfach über das Internet zusammenstellen lassen. Profitieren können hiervon neben dem Fernbus auch die Verkehrsmittel Eisenbahn und das Flugzeug. Insgesamt seien die Angebotsüberschneidungen von Gelegenheitsfernverkehren und Linienfernverkehren aus Sicht der Marktteilnehmer jedoch vergleichsweise gering, zumal die im Gelegenheitsverkehr angebotenen Tagesfahrten nicht selten in einer vergleichbaren Preislage anzutreffen seien.

Von 10 % (IGES) bis 30 % der Fahrten wird angenommen, dass diese vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes nicht stattgefunden haben und somit als induzierte Verkehre angesehen werden können. Aussagen zur Höhe möglicher Umsteiger vom Luftverkehr werden derzeit ausschließlich von der IGES Institut GmbH getroffen (4 %).

Induzierte Verkehre

4.2 Merkmale der Kunden

Die Kundengruppe der Fernbusreisenden verbindet insbesondere das Preisbewusstsein. Es handelt sich überwiegend um Privatreisende, darunter v.a. Studenten und Senioren. Als überproportional hoch wird seitens der Marktteilnehmer weiterhin der Anteil der weiblichen Fahrgäste beschrieben. Ebenfalls als charakteristisch für den Fernbusbereich gilt ein hoher Prozentsatz allein reisender Personen. Zunehmend wurden jedoch auch Familien als Kunden wahrgenommen, bei denen ein Elternteil mit einem bzw. mehreren Kindern einen Verwandtenbesuch durchführt.

Kundengruppen

Laut Aussage der Marktteilnehmer habe sich die Omnibusbranche im Vorfeld der Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes im Reisebusverkehr insbesondere um die vorhandene, meist ältere Stammkundschaft bemüht, die sich laut der besuchten Busunternehmen mengenmäßig jedoch weiter reduziert hat. Laut Reiseanalyse 2014²¹ bestehen zwischen Busreise-Interessenten und Fernlinienbus-Interessenten derzeit noch deutliche soziodemografische Unterschiede. Vor allem die Angebote der jungen Fernbusunternehmen hätten zu Beginn auf eine meist deutlich jüngere Nutzergruppe abgezielt. Hierdurch habe der Bus als Verkehrsmittel eine neue Bedeutung erlangt und die Omnibusbranche insgesamt einen Bedeutungszugewinn verzeichnen können. Die als junge Fernbusunternehmen bezeichneten Start-Up Unternehmen würden heute, aufbauend auf der bestehenden Auslastung der Angebote durch eine überwiegend junge Nutzergruppe, gezielt auch in anderen Altersklassen für ihre Angebote werben.

Soziodemografische Unterschiede

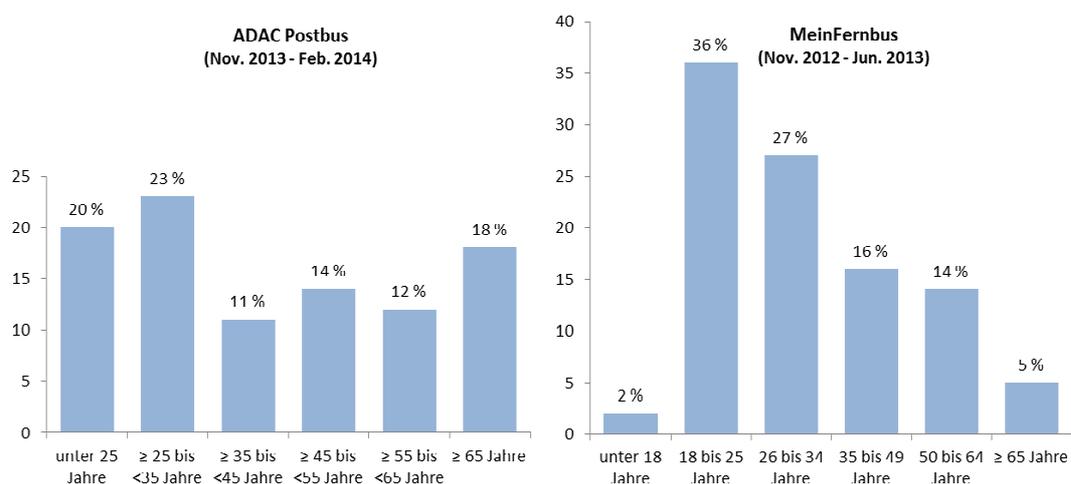
²⁰ Vgl. www.destatis.de, Fachserie 8, Reihe 3.1, 2012.

²¹ Vgl. hierzu und im Folgenden: Urlaubs- und Kurzreisen mit dem Bus und Fernlinienbus – erste exklusive Ergebnisse aus der Reiseanalyse 2014, Präsentation von Rolf Schrader (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR)) beim RDA Workshop 2014 am 31.07.2014 in Köln (www.rdaworkshop.de).

Anders als die für neue Verkehrsangebote empfängliche Nutzergruppe unter 30 Jahren, zeigt sich seitens der älteren Reisenden für gewöhnlich eher ein zögerliches Interesse an neuen Angeboten. Um hieran anzusetzen werden seitens der Betreibergesellschaften beispielsweise Partnerschaften mit Discountern und Handelsketten angestrebt, bei denen mit attraktiven Angeboten zum Festpreis neue Kunden angezogen werden sollen. Durch solche Maßnahmen würde sich der Altersdurchschnitt der Fahrgäste daher zunehmend erhöhen. Senioren würden insbesondere ein Interesse an langen Direktverbindungen zeigen, bei denen sie ihr Ziel ohne Umsteigevorgänge erreichen können. Der Anteil der Nutzer aus den verschiedenen Altersgruppen steht in erster Linie in einer Abhängigkeit der jeweiligen Betreiber und deren Angebotsausrichtung. Eine jeweils im Rahmen von eigenen Kundenbefragungen durch die Unternehmen ADAC Postbus²² und MeinFernbus²³ erhobene Altersstruktur verdeutlicht exemplarisch die Unterschiede, die in Abhängigkeit von der Betreibergesellschaft bestehen können (vgl. Abbildung 5). So verzeichnete ADAC Postbus in den ersten vier Monaten nach dem Angebotsstart bei Fahrgästen unter 25 Jahren einen Anteil von 20 %. MeinFernbus beförderte auf allen Linien hingegen einen durchschnittlichen Anteil dieser Altersgruppe in Höhe von 38 %. Beim Anteil der 25-35-jährigen lagen beide Betreiber auf einem vergleichbaren Niveau (ADAC Postbus 23 %, MeinFernbus 27 %). Bei Kunden der Altersgruppe 35-65 Jahre verzeichnete ADAC Postbus (37 %) einen höheren Anteil gegenüber MeinFernbus (30 %). Bei den Fahrgästen über 65 Jahren fiel der Anteil von ADAC Postbus (18 %) hingegen deutlich größer aus als der von MeinFernbus (5 %).

Alter der Reisenden

Abbildung 5: Altersstruktur der Fernbusfahrgäste nach Betreibergesellschaft



Quelle: KCW GmbH und MFB MeinFernbus

²² Vgl. KCW GmbH: Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis – Chancen für die Kommunen, 2014.

²³ Unternehmensangaben von MeinFernbus Stand 7/2013. Die Angaben beziehen sich auf den Erhebungszeitraum 28.11.2012 bis 27.06.2013.

4.3 Fahrt- bzw. Reisezweck

Nach Einschätzung der Marktteilnehmer nimmt der Großteil der Fernbusnutzer einen Besuch bei Freunden oder Verwandten zum Anlass einer Fernbusreise. Nach Unternehmensangaben von MeinFernbus gaben bei einer Fahrgastbefragung rund 63 % der Befragten als Reisezweck einen Besuch von Familie oder von Bekannten an. Rund 23 % nutzten den Fernbus für touristische Zwecke, beispielsweise für eine mehrtägige Reise in die angebundenen Touristenregionen, eine Städtereise oder Tagesausflüge. Weitere 7 % der Reisen entfielen auf Nutzer, die mittels Fernbus eine Dienstreise unternehmen. Ein gleich hoher Anteil nutzt den Fernbus auf dem Weg zwischen Arbeit und Wohnung, beispielsweise als Wochenendpendler.²⁴

Familien- und
Verwandten-
besuche

Das IGES Institut geht in seiner aktuellen Fernbusstudie ebenfalls von einem Anteil in Höhe von 63 % für Private Besuche aus.²⁵ Daneben wird differenziert nach Freizeit und Tourismus (z.B. Städtereisen und Ausflüge) mit 20 % und sonstiger Freizeit (Konzerte, Einkauf etc.) mit 3 %. Weitere jeweils 6 % entfallen auf Reisen zum Zwecke der Ausbildung (Fahrt zum Studien-/Ausbildungsort) bzw. auf geschäftliche Reisen (Dienstreisen). Lediglich 2 % entfallen danach auf den Fahrtzweck Arbeit (Fahrt/ Pendeln zum Arbeitsort).

IGES Institut

Die Ergebnisse aus der Fahrgastbefragung von MeinFernbus bzw. des IGES Instituts decken sich in etwa mit den Erkenntnissen aus den Marktgesprächen. Darüber hinaus wurde von den Busunternehmen auf einzelnen Linien ein wachsendes Interesse von Berufspendlern festgestellt. Dieses zeige sich beispielsweise in Form gezielter Anfragen von Berufspendlern (z.B. auf der Strecke Hannover-Hamburg), bei denen sich die Interessenten beispielsweise nach zusätzlichen Abfahrtszeiten oder Sonderkonditionen für Pendler erkundigen. Je nach angebotener Linie dürften sich die angegebenen Anteile der Reisezwecke deutlich unterscheiden.

Berufspendler

4.4 Bekanntheitsgrad der Angebote

Laut der besuchten Marktteilnehmer sei in der Bevölkerung das Wissen über das Fernbusangebot, trotz des starken Angebotsausbaus seit der Marktliberalisierung, deutschlandweiter Werbeaktionen und der Präsenz auf den Straßen, heute erst vergleichsweise gering. Hierauf weisen einerseits Umfragen im Auftrag der Betreibergesellschaften hin, andererseits zeigt sich dies in der bisher zu verzeichnenden Zurückhaltung seitens der Stammkundschaft der Busunternehmen.

Fernbuswissen

²⁴ Unternehmensangaben von MeinFernbus Stand 7/2013. Die Angaben beziehen sich auf den Erhebungszeitraum 28.11.2012 bis 27.06.2013.

²⁵ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.iges.de, Pressemitteilung vom 17.04.2014.

Dennoch ist die Markenbekanntheit einiger junger Fernbusanbieter laut Reiseanalyse 2014 bereits sehr hoch.²⁶ Anbieterabhängige Unterschiede in der Markenbekanntheit und in der Buchungsbereitschaft seien dabei vor allem soziodemographischer Art. So liege das Angebot von ADAC Postbus in den höheren Altersgruppen bei Bekanntheit und Buchungsbereitschaft vorne, MeinFernbus und Flixbus seien hingegen bei den unter 30-jährigen am bekanntesten. Bei der Markenbekanntheit dürfte neben den genutzten Vertriebswegen beispielsweise auch die bundesweite Präsenz der Betreiber auf den Straßen bzw. in den Innenstädten eine Rolle gespielt haben. So erreichen die drei Betreiber mit einem bundesweiten Liniennetz mit 44 % (ADAC Postbus), 38 % (MeinFernbus) und 30 % (Flixbus) den höchsten Bekanntheitsgrad der Marke. Mit DeinBus (13 %), City2City (9 %), IC Bus (8 %) und Onebus (3 %) erlangen Betreiber mit einem regional begrenzten Liniennetz bzw. einem auf bestimmte Linien spezialisierten Angebot eine vergleichsweise geringe Bekanntheit. Für Eurolines (23 %) und Berlin Linien Bus (20 %) werden mittlere Bekanntheitswerte angeführt. Während sich der, gemessen am nationalen Angebot, vergleichsweise hohe Wert bei Eurolines (Deutsche Touring) mit den Aktivitäten im grenzüberschreitenden Verkehr erklären dürfte, erscheint die Bekanntheit des etablierten Linienangebotes von Berlin Linien Bus mit 20 % vergleichsweise gering. Hier könnte eine Rolle gespielt haben, dass die Verbundpartner von Berlin Linien Bus erst seit kurzem als einheitliche Marke auftreten.

Markenbekanntheit

Gefördert werde die Bekanntheit der Angebote aus Sicht der Marktteilnehmer auch aufgrund einer Vielzahl neu geschaffener Portale zum Vergleich von Reisealternativen, die teilweise auch eine direkte Buchung zulassen. Hier existieren zahlreiche Portale wie busliniensuche.de, buszentrale.org, checkmybus.de, fahrtenfuchs.de, fernbusse.de, goeuro.de, klickbus.de, tickets4bus.com oder quixxit.de, über die nicht selten auch über die Nutzung alternativer Verkehrsträger informiert wird. Einzelne Marktteilnehmer sprachen bereits davon, dass man heute als Betreiber einem verstärkten Wettbewerb der Suchmaschinen und Vergleichsportale ausgesetzt sei. Dem interessierten Reisenden bietet sich hierüber die Möglichkeit, die Angebote nach Fahrtzeit, Fahrpreis, Verkehrsträger oder Umweltbelastung schnell und übersichtlich miteinander vergleichen zu können. Die Fernbusfahrten werden laut Auskunft der Marktteilnehmer zunehmend online über entsprechende Applikationen der Betreibergesellschaften, der beschriebenen Vergleichsportale oder von Mobilitätsdienstleistern angeboten.

Vergleichsportale

Als Ergänzung zum Fernbus- und Schienenverkehrsangebot finden sich dabei beispielsweise entsprechende Car- und Bike-Sharing-Angebote oder die Anbindungsmöglichkeiten über den ÖPNV. Hierdurch werden insbesondere junge Kunden, meist ohne eigenes Fahrzeug, angesprochen, die je nach Transportbedürfnis

Ergänzende Dienstleistungen

²⁶ Vgl. hierzu und im Folgenden: Urlaubs- und Kurzreisen mit dem Bus und Fernlinienbus – erste exklusive Ergebnisse aus der Reiseanalyse 2014, Präsentation von Rolf Schrader (Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V. (FUR)) beim RDA Workshop 2014 am 31.07.2014 in Köln (www.rdaworkshop.de).

auf den für ihren Zweck bestmöglichen Angebotsmix der verschiedenen Mobilitätsdienstleister zurückgreifen wollen. Eine gemeinsame Fahrplanauskunft aller Fernverkehrsanbieter existiert bisher jedoch noch nicht. Die Möglichkeit des digitalen Marktzugangs erscheint für den Großteil der Kunden vergleichsweise einfach und wird insbesondere bei den jungen Marktteilnehmern begünstigt durch einfache, moderne Zahlungssysteme.

4.5 Kundenzufriedenheit

Aufgrund nur geringer Unterschiede in der Leistungsbreite und in der Qualität der Angebote zeigen die Kunden grundsätzlich eine vergleichsweise stark ausgeprägte Bereitschaft zu einem Wechsel der Betreibergesellschaft. Dies wird gefördert durch eine ebenfalls zu beobachtende hohe Preissensibilität der Kunden und dem aktuell über den Preis geführten Wettbewerb. Während die Kunden derzeit insbesondere über den Preis angeworben werden, zeigen sich die Betreiber jedoch bemüht, den Fahrgast über die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Leistungen für zukünftige Fahrten an das Unternehmen zu binden.

Wechselbereitschaft

Laut der Betreibergesellschaften beziehen sich die eingehenden Beschwerden der Fahrgäste überwiegend auf Verspätungen von Bussen oder eine nicht funktionierende Ausstattung der Fahrzeuge, sprich WLAN, Steckdosen, Toiletten etc., was in erster Linie in den weiteren Verantwortungsbereich der Busunternehmen fällt. Bezüglich der Verspätungen würden sich Mitreisende im Bus weniger beschweren als die wartenden Fahrgäste, was damit zusammenhängen dürfte, dass den Mitreisenden die Gründe für die Verspätungen (Stau etc.) meist bekannt sind. Auch beschweren sich Kunden beispielsweise darüber, dass ihnen beim Gepäck nicht in einem ausreichenden Maße geholfen werde oder das Radio des Fahrers zu laut sei. Seltener wurde darüber berichtet, dass Beschwerden von Fahrgästen auf das Fehlverhalten der einzelnen Betreiber zurückzuführen waren, beispielsweise wenn es bei der Einrichtung einer neuen Linie zu Fahrplanunstimmigkeiten oder im Rahmen der Einführung eines neuen Buchungssystems zu einer Überbuchung der Busse gekommen sei. In der Regel würde es sich laut Aussage der Betreiber dabei um Ausnahmefälle handeln, bei denen man im Anschluss im Dialog mit den Kunden nach einer einvernehmlichen Lösung suche, beispielsweise im Sinne einer Entschädigung. Fehler im Tagesgeschäft kämen aus Betreibersicht erfahrungsgemäß vor allem bei der Einführung neuer Linien, Systeme oder Techniken immer wieder vor. Die Betreiber seien in diesem Zusammenhang bemüht, für die Kunden einen angemessenen Ausgleich entsprechend der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Betreiber zu schaffen. Die Betreiber überprüfen die Qualität der angebotenen Leistungen und die Zufriedenheit der Kunden aus Eigeninteresse regelmäßig mithilfe von Testfahrten, Kundenbefragungen oder über Einträge bei den sozialen Medien. Zudem ist das eingesetzte Fahrpersonal daran gehalten, Probleme mit

Beschwerden

Fahrgästen und Beschwerden der Fahrgäste unverzüglich nach Fahrtende direkt oder über das eingesetzte Unternehmen an die Betreiber zu melden.

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. Beim EBA sind bis Mitte 2014 insgesamt 58 Beschwerden eingegangen. Mit 36 Beschwerden bezog sich die Mehrzahl hiervon auf die Rechte der Fahrgäste im Zusammenhang mit einer Annullierung bzw. Verspätung von Verkehren. Weitere 7 Beschwerden bezogen sich entweder auf das Recht der Reiseinformation oder auf die gesetzlichen Fristen bei einer Beschwerdeführung. Die verbleibende Zahl der eingegangenen Beschwerden bezog sich auf jeweils mehrere Artikel der Verordnung, so dass eine genauere Zuordnung nicht möglich erscheint.²⁷

Beschwerdestelle

Laut Auskunft der Betreiber versuche derzeit eine zunehmende Anzahl von Kunden, aus den Fehlern des Betreibers bzw. der Busunternehmen Kapital zu schlagen. Die Schaffung einer zentralen und neutralen Beschwerdestelle beim Eisenbahn-Bundesamt wird seitens der Marktteilnehmer daher begrüßt. 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. Der Möglichkeit, sich der SÖP anzuschließen, sind bisher jedoch nicht alle Fernbusbetreiber nachgekommen. Daneben ist die Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. (SNV) als Schlichtungsstelle anerkannt worden.

Schlichtung

5 Wettbewerb zum Schienenverkehr

Gegenüber dem Schienenverkehr profitiere der Fernbus laut Aussage der Schienenverkehrsunternehmen insbesondere von den vergleichsweise geringen Infrastrukturkosten. Gleichzeitig biete sich dem Fernbus aufgrund des gut ausgebauten und gegenüber dem Schienennetz sehr dichten Straßennetzes eine höhere Flexibilität bei der Streckenplanung. Weiterhin wird seitens der Schienenverkehrsanbieter beklagt, dass die Fahrgäste bei der Eisenbahn mit umfangreichen Rechten ausgestattet würden, beim Fernbusverkehr diesbezüglich jedoch noch ein großer Nachholbedarf bestehe,

Infrastruktur

²⁷ Vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Thema Liberalisierung des Fernbusmarktes – Durchsetzung der Fahrgastrechte. Deutscher Bundestag, Drucksache 18/2326 vom 11.08.2014.

wodurch kosten- und leistungsseitig eine zusätzliche Schiefelage im Vergleich der Verkehrsträger entstehe.

Marktchancen werden seitens der Schienenverkehrsunternehmen für den Fernbus künftig vor allem dort gesehen, wo seitens der Schienenverkehrsanbieter internationale Verbindungen, Nachtzugverbindungen oder regional bedeutsame Verkehre – zumeist aus wirtschaftlichen Gründen – gestrichen wurden bzw. werden oder nur durch Umsteigeverbindungen aufrecht erhalten werden können. Als Beispiele wurden die geplante Einstellung des grenzüberschreitenden Fernverkehrsangebots zwischen Deutschland und Luxemburg oder die Einstellung verschiedener Nachtzugverbindungen angeführt.

Fernbus versus
Schiene

Die Deutsche Bahn AG biete mit ihrem Fernbusangebot IC Bus laut eigener Aussage Ergänzungen zu eigenen bestehenden Schienenverkehren an, die seitens der Deutsche Bahn AG mit dem Zug nicht konkurrenzfähig bedient werden können.²⁸ So wurde auf der Strecke zwischen Frankfurt und Luxemburg beispielsweise ein neues Fernbusangebot geschaffen. Für Dezember 2014 wurde ebenfalls die Einstellung der einzigen IC-Direktverbindung zwischen Deutschland und Luxemburg angekündigt. Als weiteres Problem im grenzüberschreitenden Wettbewerb wurde der bei europäischen Bahnen festzustellende Einsatz von speziell auf die jeweiligen nationalen Bedürfnisse ausgerichteten Fahrzeugen genannt. Während die Fernbusbetreiber auf die zunehmende internationale Verflechtung mit einer Ausweitung ihrer Angebote reagieren, würden laut Schienenverkehrsunternehmen hierdurch im internationalen Schienenverkehr neue Barrieren errichtet.

Die überwiegende Zahl der Marktteilnehmer – Fernbusbetreiber ebenso wie Schienenverkehrsunternehmen – geht heute davon aus, dass sich ein nahezu gleichbleibendes Fahrgastaufkommen im Fernverkehr künftig dauerhaft auf eine erweiterte Zahl von Angeboten verteilen wird. Als Folge rechnen die Schienenverkehrsunternehmen mit einer reduzierten Anzahl der Fahrgäste je Angebot und Verkehrsmittel, so dass die heutige Angebotsvielfalt bzw. das auf zahlreichen Strecken zu beobachtende parallele Verkehrsangebot langfristig nicht wirtschaftlich bestehen bleiben könne. Als Folge rechnen die Schienenverkehrsunternehmen damit, dass dem System Schiene hierdurch dauerhaft Substanz entzogen werde. Legt man zu Grunde, dass im Jahr 2013 mindestens 30 % der Fernbuskunden vom Schienenverkehr auf den Fernbus umgestiegen sind (vgl. 3.4 Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung), würde sich hieraus für das System Schiene ein Kundenverlust in Höhe von 2,5 Mio. Kunden pro Jahr ergeben.

System Schiene

²⁸ Vgl. hierzu www.deutschebahn.com, Zwischenbericht Januar – Juni 2014, Berlin 2014.

Laut Marktteilnehmern aus dem Bereich Schienenverkehr habe man die Geschwindigkeit unterschätzt, mit der die Fahrgäste das Angebot der Fernbusse entdecken. Als Konsequenz hieraus wolle man sich künftig stärker den Wünschen der Kunden anpassen, so wie es insbesondere den jungen Fernbusbetreibern gelungen sei. Die aktuelle Entwicklung im Fernbusbereich sei, beispielsweise was die Nutzung sozialer Medien oder des mobilen Internets angehe, in dieser Intensität zwar nicht vorhersehbar gewesen. Jedoch sei allein die zusätzliche technische Ausstattung der Fahrzeuge (WLAN, Steckdosen, Entertainment etc.) notwendig, um dem sich zwischenzeitlich veränderten Kommunikationsverhalten der Fahrgäste gerecht werden und die jüngere Generation als Kunden von morgen frühzeitig auf das Angebot im Schienenverkehr aufmerksam machen zu können. Die Deutsche Bahn AG hat hierauf zwischenzeitlich reagiert und einen Ausbau der WLAN-Verfügbarkeit in den Fernverkehrszügen und Bahnhöfen angekündigt.²⁹ Aufgrund der heutigen Vergleichbarkeit der Angebote bei den Such- und Vergleichsportalen müssen die Schienenverkehrsangebote zudem nicht mehr nur bei der Reisegeschwindigkeit, sondern auch preislich mithalten können. Es zeige sich bei der aktuellen Wettbewerbssituation beispielsweise die Tendenz, dass die jungen, preissensiblen Kunden heute immer kurzfristiger ihre Reisen buchen bzw. sich für ein Verkehrsmittel oder einen Anbieter entscheiden.

Kundenwünsche

5.1 Schienenpersonenfernverkehr

Neben der Deutsche Bahn AG bietet im nationalen Schienenpersonenfernverkehr derzeit mit der Hamburg-Köln-Express (HKX) GmbH auch ein privater Anbieter seine Leistungen an. Der Hamburg-Köln-Express verkehrt bis zu drei Mal täglich in beiden Richtungen zwischen Hamburg und Köln, mit Unterwegshalten in Osnabrück, Münster, Gelsenkirchen, Essen, Duisburg und Düsseldorf. Bis zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 verkehrte der InterConnex, ein Angebot der Veolia Verkehr GmbH einmal täglich in beiden Richtungen zwischen Leipzig, Berlin und Rostock, mit Unterwegshalten in Neustrelitz, Waren und Güstrow, sowie zusätzlich einmal täglich in beiden Richtungen auf dem Abschnitt zwischen Leipzig und Berlin. Auf beiden Strecken stehen bzw. standen die Schienenverkehrsangebote in einem direkten Wettbewerb zu den Fernbusangeboten. Aufgrund der Angebots- und Preisstruktur haben bzw. hatten beide Schienenverkehrsangebote weitgehend dieselbe preissensible Zielgruppe wie der Fernbus. Insbesondere aufgrund der zum Fernverkehr der Deutsche Bahn AG bestehenden Unterschiede bezüglich der Zielgruppe und der Angebotsstruktur wurde die Wettbewerbsintensität zwischen den privaten Anbietern und der Deutsche Bahn AG bis zur Liberalisierung des Fernbusmarktes als vergleichsweise gering beschrieben. Mit dem zusätzlichen Angebot der Fernbusse erwachse den privaten Schienenverkehrsanbietern jedoch ein intensiver Wettbewerb durch den Fernbus und indirekt auch durch die

Private Anbieter

²⁹ Vgl. www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 27.05.2014.

Deutsche Bahn AG, die ihrerseits auf den zusätzlichen Wettbewerb durch die Fernbusse reagiert.³⁰

Problematisch für die Schienenverkehrsanbieter sei neben der unterschiedlichen Höhe der Infrastrukturkosten, dass sich der Fernbusmarkt seit der Liberalisierung verstärkt auf die hochattraktiven Strecken des Schienenfernverkehrs ausgerichtet hätte. Als problematisch werden seitens der Schienenverkehrsanbieter insbesondere die Parallelverkehre mit Expresslinien angesehen, da hierdurch der Fahrzeuvorteil der Schiene geschmälert wird. So bieten auf der Strecke zwischen Köln und Hamburg neben der Deutsche Bahn AG und dem HKX insgesamt 5 Fernbusanbieter sowie verschiedene Mitfahrerzentralen ihre Dienste an. Der aktuell zu beobachtende Verdrängungswettbewerb im Fernbussegment, mit niedrigen Angebotspreisen und finanziellem Rückhalt durch die zahlungskräftigen Investoren, erfolge dabei auch auf Kosten der Schienenverkehrsanbieter. So heißt es beispielsweise im Wettbewerbsbericht der Deutsche Bahn AG³¹, dass es sehr deutliche Anzeichen dafür gäbe, dass der Fernbus in erheblicher Anzahl potenzielle Fahrgäste des Schienenfern- und Nahverkehrs übernehme. Demnach stamme nach derzeitigen Erkenntnissen der Deutsche Bahn AG etwa ein Drittel der Fernbuskunden aus dem Schienenpersonenfernverkehr. Seitens der privaten Schienenverkehrsanbieter berichtete InterConnex über einen Fahrgastrückgang im eigenen Unternehmen in Höhe von 16 % auf 335.000 im Jahr 2013.³² Aufgrund des stetigen Rückgangs der Fahrgastzahlen hat die Veolia Verkehr GmbH das Fernverkehrsangebot InterConnex zum Fahrplanwechsel am 13.12.2014 eingestellt.

Parallelangebot

Im Gegensatz zu den Fernbusbetreibern sei man als Schienenverkehrsunternehmen bei der Preisgestaltung größtenteils von der Entwicklung jener Kosten abhängig, die man selber nicht beeinflussen könne. Hierunter würden vor allem die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur (Trasse sowie Station und Service) sowie für die benötigte Energie zählen. Laut InterConnex kostete das Unternehmen allein die Trassennutzung auf der Verbindung Leipzig über Berlin nach Rostock pro Fahrt und Richtung 1.300 € zzgl. Stationsgebühren. Heruntergebrochen auf den einzelnen Fahrgast bedeutete dies nach Unternehmensangaben 11 € allein für die Nutzung der Infrastruktur.³³ Zudem werden die Nutzungsgebühren in diesen Bereichen als permanent steigend beschrieben. Die jährlichen Steigerungen würden bei den privaten Anbietern durchschnittlich in einem mittleren einstelligen Prozentbereich liegen. Einsparungen ließen sich somit lediglich in gewissem Maße im Bereich der Fahrzeug- und Personalkosten erzielen. Vergleichbare preisliche Angebote wie die derzeit zu beobachtenden Angebote der Fernbusbetreiber könnten im Schienenpersonenfernverkehr aufgrund der beschriebenen Kostensituation

Infrastruktur

³⁰ Vgl. www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 29.09.2014.

³¹ Vgl. www.deutschebahn.com, Wettbewerbsbericht 2014, Berlin 2014.

³² Vgl. www.wiwo.de: Ostdeutsche Zugverbindung vor dem Aus, 24.08.2014.

³³ Vgl. www.interconnex.com, Pressemitteilung vom 25.08.2014.

nicht unterbreitet werden. Das Angebot von Sparpreisen bzw. Preissenkungen könnte lediglich im Rahmen von Tagesangeboten erfolgen, jedoch nicht dauerhaft.

Als Folge des zusätzlichen Wettbewerbs gab die Deutsche Bahn AG bei der Vorstellung der ab Dezember 2014 geltenden Preise bekannt, dass man „gerade in Zeiten harter Konkurrenz durch andere Verkehrsträger“ den eigenen Kunden entgegenkommen werde, um sie an das Unternehmen zu binden.³⁴ So blieben beispielsweise Fahrten innerhalb Deutschlands in der 2. Klasse zum Normal- und Sparpreis preisstabil. Gleiches gelte für die Anschaffungskosten der BahnCards. Zudem entfalle künftig eine Servicegebühr bei der Buchung von Sparpreisen im Reisezentrum. Bereits im Jahresverlauf ist die Verfügbarkeit von Sparpreisen der Deutsche Bahn AG dahingehend verändert worden, dass diese noch bis zu einem Tag vor Reiseantritt gebucht werden können.³⁵ Zuvor habe die Frist bereits 3 Tage vor Reiseantritt geendet. Aus Sicht der privaten Schienenverkehrsunternehmen reagiere die Deutsche Bahn AG hiermit auf den Wettbewerb durch den Fernbus und trete zusätzlich mit den privaten Schienenverkehrsanbietern in einen Wettbewerb um die bereits beschriebene Zielgruppe.

Sparpreise

Ebenfalls als Folge des Wettbewerbs würden die Anbieter der Schienenpersonenfernverkehre derzeit mögliche Angebotsalternativen erarbeiten. Dabei scheint insbesondere eine Ausweitung des regionalen Verkehrsangebots im Mittelpunkt der Betrachtung zu stehen. So werde seitens HKX beispielsweise geprüft, ob das heute bestehende Fernverkehrsangebot künftig in den deutschlandweiten Tarif des Regionalverkehrs eingebunden werden kann.³⁶ Auf diese Weise könnte HKX anstelle des heutigen Schienenfernverkehrsangebotes künftig ein eigenwirtschaftliches Nahverkehrsangebot anbieten, was beispielsweise zur Folge hätte, dass HKX künftig durchgehende Tickets mit kooperierenden Nahverkehrsunternehmen anbieten könnte. Die Deutsche Bahn AG hat hierzu mit dem täglichen Angebot eines zwischen Hamburg und Berlin verkehrenden Interregio-Express-Zuges (IRE) derzeit ein Pilotprojekt geschaffen, bei dem der Nahverkehrstarif der Deutsche Bahn AG gilt. Auf diese Weise werde es den Kunden beispielsweise ermöglicht, an Wochenenden zwischen Hamburg und Berlin das Schöne-Wochenende-Ticket zu nutzen. Darüber hinaus gibt es für den IRE ein Angebot zum Festpreis von 19,90 Euro für eine einfache Fahrt und 29,90 Euro für eine Hin- und Rückfahrt. Hierdurch könnte künftig eine preisliche Alternative zum Fernbusangebot entstehen (vgl. 3.5 Preisentwicklung). Zudem erhoffen sich die Anbieter der Schienenpersonenfernverkehre, dass die verlorenen Kunden zumindest zum Teil wieder zurückkehren werden, sobald das Preisniveau im Fernbusmarkt wieder ansteige.

Regionalverkehr
als Alternative

³⁴ Vgl. www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 29.09.2014.

³⁵ Vgl. www.deutschebahn.com, Pressemitteilung vom 20.03.2014.

³⁶ Vgl. www.hkx.de, Pressemitteilung vom 23.07.2014.

5.2 Schienenpersonennahverkehr

Im Vorfeld der Liberalisierung des Fernbusmarktes wurde für die Durchführung von Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen im Personenfernverkehr in § 42a Satz 2 PBefG zum Schutz des SPNV festgelegt, dass die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen unzulässig ist, wenn der Abstand zwischen den Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn 1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder 2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

Schutz des
SPNV

Die Gesamtzahl der im SPNV in Deutschland beförderten Fahrgäste lag im Jahr 2012 bei etwa 2,4 Mrd. Personen, die erbrachte Personenverkehrsleistung bei 53 Mrd. Pkm. Durchschnittlich legte somit jeder Fahrgast im Schienenpersonennahverkehr rund 22,1 km zurück. Der überwiegende Teil der im SPNV nachgefragten Leistungen dürfte sich auf vergleichsweise kurze Distanzen unter 50 Kilometer konzentrieren, und somit dem Wettbewerbsschutz im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes unterliegen.

Aufkommen

Legt man für Fernbuskunden, die zuvor den SPNV genutzt haben, einen Anteil von 14 % am gesamten Fernbusaufkommen zu Grunde, so wie dieser in einer Studie der IGES Institut GmbH³⁷ angeführt wird, so erhält man bei Berücksichtigung der Prognosen für das Jahr 2013 (8,2 Mio. Fahrgäste) eine jährliche Zahl an Umsteigern in Höhe von rund 1,1 Mio. Fahrgästen. Die Anzahl der Umsteiger verteilt sich im zeitlichen Rahmen eines Jahres auf das bundesweit bestehende SPNV-Angebot. Ein statistischer Nachweis über die Anzahl möglicher Umsteiger zum Fernbus erscheint den Marktteilnehmern aufgrund des vergleichsweise geringen Aufkommens nicht möglich. Zudem zeige sich die Fahrgastzahl im SPNV regelmäßig durch weitere Faktoren wie Großbaustellen, Witterungsbedingungen etc. beeinflusst, so dass statistische Aufkommensschwankungen in der genannten Größenordnung in der Regel nicht einem einzelnen Grund zugeordnet werden könnten. Ebenfalls entfällt laut Marktteilnehmern die Möglichkeit über Fahrgastzählungen bzw. Fahrgastbefragungen ein gesamtheitliches Bild über das Umsteigeverhalten der Fahrgäste zu erhalten, da sich entsprechende Erhebungen in der Regel auf einzelne Linien oder auf Verkehrsverbünde beschränken. Belastbares statistisches Datenmaterial zum Umsteigeverhalten vom Schienenpersonennahverkehr zum Fernbus könne aus Sicht der Marktteilnehmer daher lediglich über eine direkte Befragung von Fernbusnutzern gewonnen werden.

Fehlende
Erkenntnisse

Nach Einschätzung der Marktteilnehmer sei ein alternativ bestehendes Fernbusangebot insbesondere für solche SPNV-Nutzer interessant, die das Nahverkehrsangebot über die Grenzen von Verkehrsverbänden hinaus nutzen. In wie weit der Fernbus hier eine

Regionaler
Nahverkehr

³⁷ Vgl. hierzu und im Folgenden www.iges.de, Pressemitteilung vom 17.04.2014.

Alternative zu den SPNV-Angeboten darstellt, stehe in einer Abhängigkeit zum jeweiligen Fahrtzweck, zur Anzahl der Reisetilnehmer und zum jeweiligen Start- bzw. Zielort der Reise. Laut Aussage der Marktteilnehmer würden Fernbusangebote beispielsweise auf längeren Strecken zwischen 50 und 150 km eine Alternative für die Reisenden darstellen, auf denen keine umsteigefreien Schienennahverkehrsverbindungen angeboten werden. Hier könnte der Fernbus gegenüber einer SPNV-Nutzung sowohl preisliche Vorteile bieten, insbesondere bei Alleinreisenden, als auch zeitliche.

Vor dem Hintergrund der im Vergleich zum Gesamtaufkommen als gering anzunehmenden Zahl der Umsteiger sowie der zugrundeliegenden Gesetzeslage betrachtet die Mehrzahl der befragten Marktteilnehmer das neue Fernbusangebot eher als eine Ergänzung des SPNV-Angebotes und weniger als einen neuen Wettbewerber. So war seitens mehrerer Fernbusbetreiber zu erfahren, dass diese aktuell in Gesprächen mit Anbietern des öffentlichen Nahverkehrs stehen, um den Fernbusnutzern künftig einen Kombitarif zur An- und Abreise zu bzw. von den Fernbushaltestellen anbieten zu können. Laut einer von MeinFernbus durchgeführten Fahrgastbefragung erfolgt die An- und Abreise der Fahrgäste zur Fernbushaltestelle heute mehrheitlich (72 %) zumindest in Teilen mit dem ÖPNV bzw. dem Regionalzug³⁸.

Gegenseitige
Ergänzung

In einem geringen Maße lassen sich heute Fernbusverbindungen zwischen Haltepunkten beobachten, die einen geringeren Abstand als die vom Gesetzgeber festgelegten 50 km aufweisen. Dies ist dann der Fall, wenn sich den Fernbusbetreibern durch die Einbindung solcher Haltepunkte zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließen, beispielsweise in dicht besiedelten Regionen. Als Beispiele können hier die räumlich nah zusammenliegenden Haltepunkte Köln und Bonn gelten. Laut BDO dürfen Haltestellen, die weniger als 50 km Abstand voneinander haben, dann eingebunden werden, wenn seitens der Fernbusbetreiber keine Beförderungen für diese Streckenabschnitte angeboten werden. Dies ist seitens der Anbieter durch die Tariffestlegung sicherzustellen, d. h. er darf keinen Tarif anbieten, der auf eine Nahverkehrsstrecke bezogen ist.³⁹ Er kann jedoch zusätzliche Halte nutzen, um hier weitere Fahrgäste für längere Streckenabschnitte aufzunehmen.

Zusätzliche Halte

³⁸ Vgl. KCW GmbH: Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis – Chancen für die Kommunen, 2014.

³⁹ Vgl. www.bdo-online.de, Das ABC des PBefG, Berlin 2013.

IV Arbeitsbedingungen

1 Anzahl, Herkunft, Zugehörigkeit und Verfügbarkeit des Fahrpersonals

Um den Bedarf an Fahrern für die Durchführung der Fernbusverkehre decken zu können, waren seitens der Busunternehmen in der Regel zahlreiche Neueinstellungen notwendig. Laut Angaben der Busunternehmen errechnet sich je eingesetztem Fahrzeug ein Personalbedarf von etwa 3-4 Fahrern. Die genaue Anzahl zeige sich dabei abhängig von der Dauer des Fahrzeugeinsatzes, der Einzel- oder Doppelbesetzung etc. Die Besetzung der Busse stelle für die Busunternehmen aufgrund der vergleichsweise kurzen Vorlaufzeiten nicht selten eine besondere Herausforderung dar.

Bedarf an Fahrern

Der überwiegende Teil der für den Fernbuseinsatz neu eingestellten Fahrer sei im Rahmen eines befristeten Arbeitsverhältnisses beschäftigt, was seitens der Unternehmen u.a. mit der Ungewissheit darüber begründet wurde, wie sich der Fernbusmarkt bzw. das Engagement der einzelnen Busunternehmen in diesem Markt künftig weiter entwickeln werde. Teilweise würde die Befristung an die Vertragsdauer zwischen Busunternehmen und Betreiber angepasst. In den Fällen, in denen seitens der Busunternehmen bereits ein Rückzug aus dem Fernbusbereich stattgefunden habe, sei allen Fahrern betriebsbedingt gekündigt worden.

Befristung

Unternehmen, die mehrere Linien betreiben, haben nicht selten zusätzliches Personal eingestellt, das entlang der Strecken bzw. am Zielort ansässig ist. Hierdurch hätten sich anfangs jedoch auch Probleme gezeigt, beispielsweise aufgrund einer unterschiedlichen Mentalität oder den unterschiedlichen Landestarifen. Neben festen Fahrern wurden bzw. werden zusätzlich nicht selten auch Aushilfsfahrer und Rentner eingestellt. Ein zusätzlicher Bedarf an Fahrpersonal hatte sich laut eines durch das BMVI in Auftrag gegebenen Forschungsberichts beispielsweise auch schon im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten im Jahr 2007 gezeigt.⁴⁰ Im Rahmen dieser Untersuchung wurde aufgrund eines erhöhten Personalbedarfs ein zusätzlicher Bedarf an Aushilfskräften aufgezeigt, die vor allem von kleineren Busunternehmen aufgrund von verspürten Flexibilitätsverlusten für Kurzeinsätze nachgefragt wurden. Aufgrund der damaligen Erkenntnisse gingen die Verfasser des Gutachtens davon aus, dass unter „Aushilfen“ meist „geringfügig entlohnte“ Arbeitskräfte (sogenannte Minijobs) oder gewerbliche/selbständige Fahrer verstanden werden, die auf Honorarbasis beauftragt werden. Auf den zusätzlichen Bedarf an Arbeitskräften im Zuge der Liberalisierung des Fernbussegments haben die Busunternehmen nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung zumindest teilweise in einer ähnlichen Weise reagiert. Die Aushilfsfahrer werden dabei als Ergänzung zu den hauptberuflich tätigen Fahrern beispielsweise zum Vorfahren der Touren (Einsammeln der Fahrgäste) oder im Falle von

Aushilfsfahrer
und Rentner

⁴⁰ Vgl. hierzu und im Folgenden: DWIF-Consulting GmbH, Untersuchung zu den Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten auf das deutsche Omnibusgewerbe, 2009.

längerfristig bestehenden, zeitintensiven Umfahrungen von Baustellen, Stauschwerpunkten etc. eingesetzt. Anforderungen hinsichtlich des Alters der Fahrer bestehen seitens der Betreiber keine. Aufgrund der bisher gesammelten Erfahrungen gebe es geeignete Fernbusfahrer in allen Altersklassen. Früher habe es noch Bundeswehrsoldaten oder auch Studenten mit einer Fahrerlaubnis für Omnibusse gegeben, diese Quellen für Fahrpersonal stünden aber nicht mehr zur Verfügung.

Laut Aussagen der Marktteilnehmer würden die Busfahrer nicht selten aus anderen Bussegmenten stammen, vereinzelt auch aus dem Bereich Straßengüterverkehr. Es gäbe aber auch eine ganze Reihe neuer Fahrer, zumeist seien diese Umsteiger aus anderen Berufen, beispielsweise Beschäftigte aus ganz anderen Tätigkeitsbereichen, z.B. mit einer kaufmännischen Ausbildung. Diese seien laut Betreibern jedoch mit Engagement und Leidenschaft dabei. Eine Vermittlung von Fahrern durch Zeitarbeitsfirmen scheint in der Busbranche aus unterschiedlichen Gründen nicht üblich zu sein. Neben versicherungstechnischen Gründen wurde hier die Rolle des Fahrers als Aushängeschild des Unternehmens angeführt.

Sonstige
Herkunft

Generell ließen sich bei der zugrundeliegenden Marktuntersuchung mehrere Hinweise auf den Einsatz von ausländischen Busfahrern in Deutschland bzw. bei grenzüberschreitenden Verkehren finden. Das Fahrpersonal stammte dabei aus Spanien, Kroatien, Polen oder Tschechien, der Kontakt wurde überwiegend über Personalvermittlungsagenturen hergestellt. Die Fahrer wurden laut Aussage der Unternehmen bisher jedoch nicht bzw. nur selten im nationalen Fernbusverkehr eingesetzt, was insbesondere mit den vergleichsweise geringen Deutschkenntnissen begründet wurde. In der Vergangenheit zeigte sich beim Einsatz von ausländischem Personal in anderen Bussegmenten, dass die Fahrer nur an einer zeitlich befristeten Tätigkeit in Deutschland Interesse hatten. Im Rahmen der zunehmend international angebotenen Fernbusverbindungen, dürfte der Anteil der ausländischen Busfahrer künftig zunehmen.

Ausländische
Busfahrer

Fahrer aus anderen Segmenten der Busbranche erscheinen den Busunternehmen nicht immer als geeignet für den Einsatz im Fernbussegment, was in erster Linie auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen zurückzuführen sein dürfte. So sind die Fahrer von Fernbussen meist der einzige direkte Kontakt zu den Kunden, quasi das Gesicht der Betreiber. Sie sollen gegenüber den Kunden das jeweilige Unternehmensimage der Betreiber vertreten, was sich einerseits in ihrem Auftreten, andererseits auch in ihrer Kleidung widerspiegeln soll. In erster Linie sollten die Busfahrer dabei „die Sprache ihrer Kunden sprechen“, im Falle der jungen Betreibergesellschaften also möglichst Teil der jungen, modernen Fernbuskundschaft sein, oder sich auf deren Verhaltens- und Ausdrucksweise einstellen können. Die Fernbuskundschaft unterscheide

Andere
Bussegmente

sich in ihren Ansprüchen und Erwartungen dabei grundlegend von anderen Segmenten im Gelegenheitsfernverkehr oder dem Liniennahverkehr bzw. Schülerverkehr. Zudem gelte es im Fernbussegment, die Kunden für das neue Verkehrsmittel und die Betreibergesellschaft zu begeistern und diese als Stammkundschaft zu gewinnen. Der Dienstleistungsgedanke sollte daher stets im Vordergrund des Handelns stehen. Dies gelte zwar grundsätzlich auch für andere Segmente, allerdings seien die Kunden bzw. deren Ansprüche hier meist andere. So erfahre ein Fahrer im Tourismussegment als mehrtägiger Reisebegleiter beispielsweise eine deutlich höhere Wertschätzung durch den Kunden als der Fahrer eines Fernbusses auf der Teilstrecke einer mehrstündigen Städteverbindung. Das Tätigkeits- und Anforderungsprofil der Fernbuslinienfahrer sei eher eine Mischung aus den Bereichen Tourismus und ÖPNV. Im Vergleich zum Tourismussegment werde die Tätigkeit im Fernbus von zahlreichen Fahrern als eintönig und gläsern beschrieben. Nach Auffassung der Busunternehmen sei es jedoch meist eine Charakterfrage was den Fahrern besser liege. Zudem hänge die Attraktivität des Einsatzbereiches nicht selten von den familiären Lebensumständen der Fahrer ab. Ein Wechsel zwischen den Segmenten wird seitens der Busunternehmer teils als zweischneidig beschrieben. Einerseits bedeute der Einsatz der Fahrer in mehreren Segmenten eine größere Flexibilität der Unternehmen bei der Personalplanung sowie eine größere Abwechslung für den Fahrer. Andererseits werde die Gefahr gesehen, dass insbesondere die für den Einsatz im Fernbussegment vorgesehenen bzw. geschulten Fahrer die Vorzüge anderer Segmente kennen lernen und künftig ebenfalls verstärkt in diesem Segment eingesetzt werden möchten.

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

Aus Sicht der Busunternehmen und der Betreibergesellschaften sollten Fernbusfahrer freundlich, kunden- und dienstleistungsorientiert sein sowie über gute Umgangsformen und ein gepflegtes Äußeres verfügen. Neben dem Beherrschen der deutschen Sprache als Grundvoraussetzung für den Einsatz im nationalen Fernbusverkehr sollten Fernbusfahrer zudem über Englischkenntnisse verfügen und Konflikte lösen können. Auch sei die Fähigkeit zu einem selbständigen Arbeiten zu begrüßen. In Abhängigkeit der Betreibergesellschaft werden zusätzlich zu den gesetzlich geforderten Nachweisen bei der Durchführung der Verkehre ein polizeiliches Führungszeugnis, Fahrsicherheits- und Deeskalationstrainings (werden meist vom Betreiber angeboten), eine zweijährige Berufserfahrung sowie die Teilnahme an einem 1. Hilfe-Kurs gefordert.

Anforderungen

Das Geschäftsmodell der Fernbusbetreiber basiert auf einem kundenorientierten Auftreten der Fahrer. Alle Probleme, die durch ein mögliches Fehlverhalten der Fahrer entstehen können, fallen auf das Betreiberunternehmen zurück und nicht auf den Fahrer bzw. das Busunternehmen. Eine negative Presseberichterstattung aufgrund eines schweren Unfalls, hervorgerufen etwa durch die Überlastung eines Fahrers, hätte zur Folge, dass das Image der einzelnen Betreiber, den dahinterstehenden Investoren sowie

Verhaltensregeln

der gesamten Branche hierunter leiden würde. Die Fahrer werden daher seitens der Betreiber zu Beginn ihrer Tätigkeit sowie darauffolgend in einem regelmäßigen Abstand u.a. in Bezug auf die Abwicklung der Verkehre, kundenorientiertes Verhalten, Verfahrensablauf der Kundenbuchung, Vorgaben zur Qualität sowie Information und Betreuung der Fahrgäste während der Fahrt geschult. Im Zusammenhang mit den Schulungen zeigte sich in einzelnen Unternehmen, dass Fahrer aus anderen Segmenten teils nicht willens waren, hieran teilzunehmen. Um die Qualität der Fahrer zu halten bzw. zu verbessern, werde den Kunden seitens der Betreiber zudem die Gelegenheit gegeben, die Fahrer im Anschluss an eine Fahrt zu bewerten.

Die Betreibergesellschaften stellen den Fahrern Dienstbekleidung zur Verfügung, wodurch ein einheitliches Erscheinungsbild sowie eine stärkere Identifikation mit der Betreibergesellschaft angestrebt werden. Das eingesetzte Fahrpersonal sei dran gehalten, unvorhergesehene Störungen des Fahrtverlaufs, Probleme an Haltestellen oder Probleme mit Fahrgästen an den Betreiber oder das Busunternehmen zu melden. Auch in Problemsituationen muss der Fahrer schnell und professionell nach einer Lösung des Problems suchen. Hierbei helfen sollen beispielsweise durch den Betreiber angebotene Deeskalationstrainings. Erwartungen

Von Seiten der Busunternehmer wird die Arbeitsbelastung sehr unterschiedlich eingeschätzt. Während ein Teil der Unternehmen die physische und psychische Arbeitsbelastung gegenüber den herkömmlichen Busverkehren im Fernbusverkehr als wesentlich höher ansieht, sehen andere keinen bedeutenden Unterschied für das Fahrpersonal. Arbeitsbelastung

Physisch belastend würden sich – insbesondere bei einer Einzelbesatzung – die Ladevorgänge an den Haltestellen auswirken, die in dieser Form in anderen Bussegmenten nicht notwendig würden. Nur in Einzelfällen würden die Busfahrer bei der Abwicklung der Verkehre an den großen Haltestellen durch zusätzliches Personal der Betreiber unterstützt. Die Angaben der Busunternehmen über die genaue Funktion der Fahrer bei den Ladevorgängen variierten in Abhängigkeit der Betreibergesellschaft. Teilweise dürften die Fahrer – zumindest offiziell – lediglich die Kofferraumklappen der Fahrzeuge öffnen, teilweise werde ein Gepäckservice angeboten, bei dem neben der Verladung auch Gepäckmarken ausgegeben werden. Im Falle größerer Gepäckstücke bzw. Fahrräder etc. sei der Fahrer jedoch auch für eine entsprechende Ladungssicherung zuständig. Ladevorgänge

Psychisch belastend würde sich hingegen auswirken, dass sich das Fahrpersonal in einem ständigen Spannungsfeld zwischen den gesetzlichen Vorgaben und den Anforderungen von Busunternehmen, Betreibergesellschaft und Kunden befände. So müsse das Fahrpersonal ständig die Lenk- und Ruhezeiten im Blick haben, die Vorgaben Spannungsfeld

von Seiten des Linienbetreibers einhalten und die Unternehmensinteressen vertreten. Als Aushängeschild der Betreiber müsse das Personal zudem stets freundlich und zuvorkommend agieren. Insbesondere durch die Änderungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die Einführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes und der digitalen Tachographen sei es in den zurückliegenden Jahren zu einer starken Erhöhung der gesetzlichen Anforderungen an die Fahrer gekommen.

Zu den täglichen Aufgaben der Fahrer gehören neben der Fahrtätigkeit bei der Mehrzahl der Unternehmen auch die folgenden Tätigkeiten: Tätigkeiten

- Begrüßung der Fahrgäste und Einweisung in die Sicherheitsvorschriften,
- die Innenreinigung der Fahrzeuge. Hierzu wird bei den meisten Unternehmen das Auskehren bzw. Staubsaugen der Busse, das Ausleeren der Abfallbehälter sowie bei Bedarf die Innenreinigung der Fenster gezählt. Eine große Reinigung wird in der Regel am Unternehmensstandort von hierfür eingestellten Fachkräften durchgeführt,
- die Ticketkontrolle sowie der Ticketverkauf beim Einstieg in den Bus,
- die Unterstützung bei der bzw. die aktive, eigenständige Gepäckverladung,
- die Betankung der Fahrzeuge, insbesondere vor dem Abstellen der Fahrzeuge bzw. der Fahrzeugübergabe,
- die Toilettenentleerung bei Bedarf (unterwegs). Aus Kostengründen wird die Entleerung der Toiletten bevorzugt am Unternehmensstandort durchgeführt, sowie
- sofern angeboten: der Verkauf von Speisen und Getränken. Ein aktiver Verkauf durch den Fahrer findet lediglich bei einer Doppelbesetzung statt. Bei einer Einzelbesetzung erfolgt der Verkauf bzw. die Abrechnung über eine Vertrauenskasse, die im Anschluss vom Fahrer abgerechnet wird.

In der Literatur lassen sich derzeit nur wenige Hinweise bzw. Veröffentlichungen dazu finden, welchen individuellen Belastungen bzw. Gesundheitsgefahren Fernbusfahrer bei ihrer Tätigkeit ausgesetzt sind. Entsprechend den Veröffentlichungen der Berufsgenossenschaft BG Verkehr sind Busfahrer in ihrem Arbeitsalltag allgemein einer Vielzahl von Einflüssen ausgesetzt, von denen individuelle Belastungen bzw. Gesundheitsgefahren ausgehen können.⁴¹ Gesundheit

⁴¹ Vgl. hierzu und im Folgenden: www.bg-verkehr.de, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Brancheninformationen.

Demnach komme es beispielsweise beim Entladen und Verstauen des Gepäcks der Fahrgäste regelmäßig zum Heben und Tragen von Gepäckstücken durch den Fahrer. Durch die Art der Gepäckstücke und die Lage der Laderäume würde dabei zum Teil eine sehr ungünstige Körperhaltung bedingt. Die Gestaltung der Laderäume, die häufig niedrig und sehr tief liegen, erschwere das Beladen zusätzlich. Auch könnten beim Transport von Personen mit Behinderung anstrengende Hebe- und Tragetätigkeiten notwendig werden.

Hebe- und
Tragetätigkeit

Auch würden Busfahrer an ihrem Arbeitsplatz nicht selten einem Stress ausgesetzt, der die Arbeitsqualität beeinträchtigen und ein hierdurch beeinflusstes Fehlverhalten der Fahrer hervorrufen könne. Auf Dauer könnten Stress-Belastungen dabei Krankheiten begünstigen, so dass seitens der BG Verkehr beispielsweise verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen werden, um stressbedingten Ausfallerscheinungen vorzubeugen. Sollte der Fahrer dennoch entsprechende Warnzeichen wahrnehmen, wird geraten, dass er sofort entsprechende Gegenmaßnahmen einleitet. So wird kurzfristig beispielsweise zur Bewegung oder zu Entspannungsübungen geraten. Langfristig sollte der Busfahrer versuchen, seine individuelle Belastbarkeit zu erhöhen, beispielsweise mithilfe einer gesunden Lebensweise. In der Praxis zeigt sich laut BG Verkehr in der Regel hingegen ein gegenteiliges Verhalten der Betroffenen, indem der Körper in Stress-Situationen durch eine ungesunde Lebensweise zusätzlich geschwächt wird.

Warnsignale

Die seitens der BG Verkehr herausgestellten Gefahren bzw. Risiken werden auch von den Marktteilnehmern gesehen. Nach den Erkenntnissen der Marktbeobachtung dürften sich die genannten Risiken bei einer Tätigkeit als Fernbusfahrer in einem verstärkten Maße zeigen. Einerseits werden hier in Abhängigkeit der Betreibergesellschaften und der Gepäckstücke regelmäßig Ladevorgänge notwendig, andererseits würden die Busfahrer laut Marktteilnehmern einer erhöhten Stressbelastung ausgesetzt. Letztere resultiere insbesondere aufgrund der vorgegebenen Fahrpläne, schwierigen Fahrgästen und Verkehrsverhältnisse, den gesetzlichen Vorgaben und den Anforderungen seitens der Betreiber bzw. Busunternehmen.

Stressbelastung

Belastungen würden sich aus Sicht der Busunternehmen zusätzlich im Zusammenhang mit der zu beobachtenden Schichtarbeit, den als eintönig beschriebenen Wegstrecken sowie den hohen Anforderungen an die Fahrer bestehen. Bei Auffälligkeiten würden die Busunternehmen laut eigener Aussage daher frühzeitig versuchen, diesen Entwicklungen entgegen zu steuern, beispielsweise durch den Einsatz der Fahrer auf wechselnden Linien, teilweise auch in verschiedenen Bussegmenten.

Ermüdungs-
erscheinungen

Der letztgenannte Punkt erscheint von daher erwähnenswert, da hierdurch den Busfahrern einerseits ein Teil des Drucks genommen und ihnen andererseits eine verbesserte Rückzugsmöglichkeit geboten werden kann. Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes hat es sich gezeigt, dass die hierfür notwendigen

Rückzugs-
möglichkeiten

Rückzugsmöglichkeiten in Form von Sozialräumen nur in Ausnahmefällen zur Verfügung stehen. Es wurde darüber berichtet, dass sich entsprechende Einrichtungen derzeit lediglich an den größeren zentralen Omnibusbahnhöfen befinden. Da die Fernbusfahrer aufgrund ihrer Dienstkleidung leicht als Ansprechpartner der Betreibergesellschaften zu identifizieren sind, würden sich die Fahrgäste nicht selten auch während der Pausen mit Fragen bzw. Wünschen an das Fahrpersonal wenden. Dies werde durch das Fehlen geeigneter Pausenräume zusätzlich verstärkt und führe dazu, dass das Fahrpersonal die Pausenzeiten nur selten zur Erholung nutzen könne. Je nach Betreibergesellschaft erfolge durch Begleit- oder Vorort-Personal teilweise eine Entlastung der Busfahrer. Um dem Problem der fehlenden Pausenräume entgegen zu treten, sei der Fahrplan so ausgelegt, dass die Fahrer zumeist eine Pause einlegen oder ihren Feierabend direkt auf dem Betriebshof beginnen könnten. In anderen Ländern seien die Städte bzw. Betreiber der Haltestellen deutlich weiter als in Deutschland. Dort gebe es an größeren Haltestellen regelmäßig Übernachtungsmöglichkeiten, Möglichkeiten die Toiletten zu entleeren, Sanitäranlagen etc.

Um das vorhandene Personal stärker an das Unternehmen zu binden und eine stärkere Identifikation mit dem Unternehmen des Betreibers bzw. dem Busunternehmen zu schaffen, würden von Arbeitgeberseite verschiedene Wege gewählt. So werde beispielsweise durch einen Betreiber regelmäßig eine Busfahrerzeitung veröffentlicht, um hierdurch das Zusammengehörigkeitsgefühl der bei den Partnerunternehmen beschäftigten Fahrer zu stärken. Zudem versuche man, gezielt Wünsche der Fahrer in Bezug auf die Einsatzzeiten und Linien zu berücksichtigen. Gemeinschaftliche Veranstaltungen zur Förderung eines guten Miteinanders von Disponenten und Fahrern und Prämienzahlungen würden die Bemühungen abrunden.

Unternehmens-
bindung

3 Vergütung

Laut den Angaben der Busunternehmen liegen die seitens der befragten Marktteilnehmer durchschnittlich gezahlten Bruttolöhne für Fernbusfahrer zwischen 2.000 und 2.200 Euro monatlich, zuzüglich Zuschlägen für Nacht- und Wochenendarbeit sowie Spesen und möglichen Prämien. Das jeweilige Lohnniveau sei dabei auch abhängig von den regionalen Konditionen, der Betriebszugehörigkeit und dem Bildungshintergrund des Fahrpersonals. Sofern die Busunternehmen tariflich gebunden sind, unterliegen sie entweder den Tarifverträgen der Landesverbände oder zwischen einzelnen Unternehmen und den Gewerkschaften ausgehandelten Tarifverträgen.

Verdienst-
möglichkeiten

Durch die Vielfalt der bestehenden Tarifverträge bestehen bundesweit teils deutliche Unterschiede bei der Vergütung der Fernbusfahrer. So lassen sich je nach Tarifvertrag beispielsweise teils deutliche Unterschiede beim Stundenlohn feststellen, aufgrund derer sich bundesweit Gehaltsunterschiede von monatlich mehreren hundert Euro je Fahrer

Tarife

ergeben können. Laut Tarifregister NRW⁴² erhalten im privaten Omnibusgewerbe (Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e.V. - NWO) beschäftigte Berufskraftfahrer/-innen mit bestandener Prüfung – Fachrichtung Omnibusverkehr – und 2-jähriger Tätigkeit derzeit einen Tariflohn von stündlich 11,88 €. Ab dem 01.11.2014 erhöht sich der Tarif auf 12,21 €. Entsprechend der tarifvertraglichen Regelungen für das private Omnibusgewerbe in Rheinland-Pfalz⁴³ erhalten Omnibusfahrer der Lohngruppe 3 (Omnibusfahrer im Linienverkehr/Einmannverkehr) einen Grundlohn von stündlich 11,11 €. Bei 170 Monatsstunden ergibt sich hieraus ein Regel-Monatslohn von 1.888,70 €. Ab dem zehnten Jahr der Betriebszugehörigkeit erhöht sich dieser auf 11,75 € (1.997,50 €). Aufgrund der Erfahrungen aus den Marktgesprächen dürften die für Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz vereinbarten Tariflöhne sich im bundesweiten Vergleich auf einem mittleren Niveau bewegen. Laut den befragten Unternehmen würden sie unterhalb des Tariflohns keine geeigneten Fahrer mehr finden und Fernbusfahrer nicht selten übertariflich vergüten.

Die Busfahrer im Fernbuslinieneinsatz erreichten tendenziell einen höheren Spesensatz bzw. höhere Nacht- und Wochenendzuschläge als Fahrer in anderen Marktsegmenten. Teils wurde darüber berichtet, dass das marktübliche Lohnniveau durch die Liberalisierung im Fernbusmarkt und der damit einhergehenden Nachfrage nach Fahrern insgesamt angestiegen sei. Zudem gaben einzelne Unternehmer an, dass die Einstellung neuer Fernbusfahrer nur durch eine Erhöhung der Löhne gegenüber dem sonst im Unternehmen bezahlten Niveau möglich gewesen sei. Auch habe man vereinzelt Anreizsysteme eingeführt, aufgrund derer es den Busfahrern möglich werde, zusätzliche Einnahmen von bis zu 10 % des Grundlohns zu erzielen. Die privaten Omnibusunternehmen sind aufgrund ihrer Tätigkeiten, die sie im Auftrag meist kommunaler Aufgabenträger übernehmen, bereits überwiegend tarifgebunden. Zusätzlich bestehen laut einzelnen Betreibergesellschaften vertragliche Vereinbarungen bzw. Absichtserklärungen dahingehend, dass die Busunternehmen ihre Fahrer auf den Linien des Betreibers nach dem regional gültigen Tariflohn bezahlen sollen.

Zusätzliche
Einnahmen

Insbesondere in den Grenzgebieten zu Dänemark und der Schweiz lägen die Tariflöhne – aufgrund einer verstärkten Nachfrage sowie besserer Konditionen in den Nachbarstaaten – laut Marktteilnehmern deutlich über dem jeweils geltenden Tariflohn. Die Kosten für Übernachtungen bei Aufenthalten außerhalb des Wohnortes werden in der

Weitere
Einflussfaktoren

⁴² Der Tarif wurde zwischen dem Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen e.V. (NWO) und der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst und Dienstleistungen (GÖD) ausgehandelt. Laufzeit des Manteltarifvertrages: 01.01.2012-31.12.2014.

Vgl. hierzu und im Folgenden: www.tarifregister.nrw.de.

⁴³ Tarifvertragliche Regelungen für das private Omnibusgewerbe. Ausgehandelt zwischen der Vereinigung der Arbeitgeberverbände Verkehrsgewerbe Rheinland-Pfalz e.V. und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, Vergütungstarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer des privaten Omnibusgewerbes Rheinland-Pfalz, Laufzeit des Manteltarifvertrages: 01.04.2011-31.03.2012. Vgl. hierzu und im Folgenden: www.lsjv.rlp.de.

Regel vom Busunternehmen getragen, teilweise einschließlich der Verpflegung. Konkrete Aussagen dazu, inwieweit bei den Arbeitszeiten bzw. bei der angegebenen Vergütung anfallende Standzeiten, Pausenzeiten, Reinigungsarbeiten o.ä. seitens der Unternehmen mit vergütet werden, lassen sich seitens des Bundesamtes nicht treffen. Auch lassen sich einzelne Aussagen, nach denen Busunternehmer ihre Fahrer je nach Tätigkeit mit unterschiedlichen Stundensätzen vergüten, nicht verallgemeinern.

Laut Betreibergesellschaften erfolge die Vergütung der Busunternehmen unabhängig von der Preispolitik der Betreibergesellschaften. Rabatt-/Gutscheinaktionen bzw. Angebotsöffensiven der Betreibergesellschaften dürften sich somit nicht in den Fahrerlöhnen widerspiegeln. Der Großteil der vom Bundesamt besuchten Busunternehmen hat in den Gesprächen bestätigt, dass der vertraglich vereinbarte Kilometerpreis ausreichend sei, um die Touren entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zu den Lenk- und Ruhezeiten durchführen zu können. Die Entscheidung zur Höhe der Fahrerlöhne treffe letztendlich der Busunternehmer, dessen Unternehmen zum überwiegenden Teil tariflich an entsprechende Vorgaben gebunden sei. Gefahren für die Fahrer und Fahrgäste seien aufgrund der aggressiven Preispolitik der Betreibergesellschaften somit nicht zu erwarten. Schwarze Schafe dürfte es – wie in jeder anderen Branche – jedoch auch im Fernbusgewerbe geben. So komme es beispielsweise nach Gewerkschaftsangaben vor, dass Busunternehmen bei der Suche nach neuem Fahrpersonal für den Fernbusbereich lediglich mit der Bruttovergütung und den hierfür zu leistenden Fahrtzeiten werben. Erst im Nachhinein würden die Fahrer dann gewahr, dass beispielsweise zusätzlich anfallende Reinigungsarbeiten oder Standzeiten nicht mit vergütet werden.

Auswirkungen
der Preispolitik

4 Arbeitszeiten

Die Arbeitszeiten des Fahrpersonals richten sich insbesondere nach den in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 geregelten Bestimmungen zu den zulässigen Lenk- und Ruhezeiten sowie nach dem Arbeitszeitgesetz (ArbZG). Der Einsatz der Fahrer und die hieraus resultierenden Arbeitszeiten variieren je nach Linienbeschaffenheit und Philosophie der Betreiber bzw. Busunternehmen. Gleiches gilt für die Entscheidung zum Einsatz einer Einzel- oder Doppelbesetzung. So werde auf einer Strecke von 600 km Länge von einem Busunternehmen beispielsweise die Variante einer Doppelbesetzung mit einer Übernachtung am Zielort gewählt. Ein anderes Unternehmen scheue auf der gleichen Strecke hingegen die mit einer Übernachtung zusammenhängenden Kosten und lasse die Linie von Fahrern im Staffeteinsatz oder im Begegnungsverkehr fahren. Ähnlich unterschiedlich zeigten sich auch die zugrundeliegenden Wochenschichten sowie die Anzahl der Unterwegsübernachtungen. Meist würden sich die Arbeitszeiten auf einen Zwei-Schicht Betrieb verteilen, sofern auch eine Nachtlinie betrieben werde, erhöhe sich die Anzahl der Schichten. Bietet das Busunternehmen auch Verkehre in anderen Marktsegmenten an, könnten die Einsatzzeiten der Fahrer, sofern ein Mischbetrieb

Fahrereinsatz

durchgeführt wird, noch flexibler auf die verschiedenen Verkehre verteilt werden. So könnte es beispielsweise vorkommen, dass ein Fahrer morgens eine Fahrt mit dem Schulbus, danach einen Abschnitt der Fernbuslinie und am Ende seiner Dienstzeit die Sammelfahrt für eine Busreise übernimmt. Teilweise hätten sich die Anforderungen seitens der Betreiber oder auch die Organisation der Fahrten seitens der Busunternehmen zwischenzeitlich aufgrund neuer Rahmenbedingungen (z.B. zusätzliche Haltepunkte) oder der gemachten Erfahrungen angepasst.

Laut Marktteilnehmern seien die Linienverkehre inkl. Haltestellen und Pausenzeiten von der Fahrzeit her so ausgelegt, dass die Sozialvorschriften bei normaler Verkehrssituation vom Fahrer eingehalten werden könnten. Meist würden entsprechende zeitliche Puffer für den Fall von Verkehrsbeeinträchtigungen eingebaut. Zudem werde von Seiten der Busunternehmen nicht selten ein zusätzlicher zeitlicher Puffer für den Fahrer dahingehend eingebaut, dass der Hauptfahrer nicht am Startpunkt der Linie seinen Dienst beginnen müsse, sondern erst nach einem ersten Teilstück. Bis zur Übergabe werde die erste Teilstrecke dann von einem Aushilfsfahrer übernommen. Hierdurch erhalte der Hauptfahrer ausreichende Fahr- und Arbeitszeitreserven bei unvorhergesehenen Verzögerungen. Neben dem Vorfahren von Linien würden von Aushilfsfahrern nicht selten auch die Springertätigkeiten während der Urlaubs- und Krankheitszeiten bzw. bei einem verspätungsbedingten Ablösebedarf übernommen. Zum Einsatz könnten dabei jedoch lediglich Fahrer kommen, die bereits nach den Vorgaben des Betreibers bzw. durch den Betreiber geschult wurden. Nachtlinien würden in der Regel in einer Doppelbesetzung durchgeführt.

Zeitliche Puffer

Bei der Mehrzahl der befragten Unternehmen erfolge die Einsatzplanung der Fahrer zwischen 1 und 4 Wochen im Voraus. Durch den Einstieg in den Fernbusverkehr habe sich die Planbarkeit des Personaleinsatzes verbessert, so dass freie Tage bereits früher gegenüber den Fahrern kommuniziert werden könnten. Dies führe laut Marktteilnehmern zu einer wesentlichen Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit.

Einsatzplanung

5 Straßenkontrollen des Bundesamtes

Neben der Polizei und den Arbeitsschutzbehörden ist das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für die Überwachung der Fahrpersonalvorschriften zuständig, soweit diese im Rahmen von Straßenkontrollen durchgeführt werden. Für das Bundesamt ergibt sich die Aufgabe aus § 11 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG). Nachdem in diesem Jahr zuletzt mit Bayern eine entsprechende Vereinbarung getroffen wurde, ist das Bundesamt im gesamten Bundesgebiet berechtigt, Kraftomnibusse anzuhalten. Die Überwachung im Rahmen von Betriebskontrollen obliegt hingegen den örtlich zuständigen Länderbehörden.

Fahrpersonalvorschriften

Seitens des Bundesamtes wurden bei Straßenkontrollen im ersten Halbjahr 2014 insgesamt 1.194 Fahrzeuge im Personenverkehr kontrolliert, darunter 91 Fahrzeuge aus dem Fernbussegment (nationale und internationale Linien). Die Kontrollen verteilten sich auf Fahrzeuge mit deutscher Herkunft (79) sowie auf Fahrzeuge aus EU bzw. EWR Staaten (10) und aus Drittländern (2). Die Beanstandungsquote zeigte sich dabei mit insgesamt 8,79 % bzw. 8 beanstandeten Fahrzeugen geringer als beim gesamten Personenverkehr (11,47 % bzw. 137 Fahrzeuge). Betrachtet nach der Herkunft der Fahrzeuge wurden im Fernbussegment 6 deutsche Fahrzeuge (7,59 %) und 2 Fahrzeuge aus EU / EWR Staaten (20,00 %) beanstandet.

Beanstandungsquote

Bei den im Fernbussegment beanstandeten Fahrzeugen zeigten sich insgesamt 15 Verstöße gegen die Vorschriften über Lenkzeiten (2), Ruhezeiten (12) und Unterbrechungen (1). Die Verstöße gegen die Ruhezeiten bezogen sich dabei auf die Einhaltung der täglichen Ruhezeit und verteilten sich jeweils zur Hälfte auf deutsche und EU/EWR-Fahrzeuge. Weitere 15 Verstöße zeigten sich gegen die Vorschriften über die Arbeitszeitnachweise. Hiervon entfielen 2 Verstöße auf das nicht ordnungsgemäße Betreiben des Kontrollgerätes bei ausländischen Fahrzeugen. Weitere 13 Verstöße bezogen sich entweder auf die nicht ordnungsgemäße bzw. die Nichtverwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten (9) oder auf das Fehlen der Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage (4) bei deutschen Fahrzeugen.

Art der Verstöße



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 Dezember 2014

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
