



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	1
2 Einleitung	4
3 Angebotsseite	4
3.1 Anbieter von Fernbuslinienverkehren.....	4
3.2 Entwicklung der Genehmigungen sowie des Fahrten- und Linienangebots	9
3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes	13
3.4 Preisentwicklung.....	20
3.5 Fahrzeuginvestitionen	24
4 Nachfrageseite	26
4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung.....	26
4.2 Fahrgaststruktur	29
4.3 Kundenzufriedenheit.....	33
5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr	36
6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen	41
6.1 Struktur der Beschäftigten	41
6.2 Arbeitsmarktsituation	43
6.3 Arbeitsbedingungen.....	44
7 Straßenkontrollen des Bundesamtes	49
Quellenverzeichnis	51

1 Zusammenfassung

Das Bundesamt wurde vom BMVI beauftragt, die Entwicklungen des zum 01.01.2013 liberalisierten innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2017 näher zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst wesentliche Entwicklungen auf der Angebots- und Nachfrageseite im Jahr 2017 zusammen, ergänzt um aktualisierte Zahlen für das Berichtsjahr 2016. Wesentliche Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Untersuchungs-
gegenstand

Nach einer kurzen Einführungsphase ging der innerdeutsche Fernbusmarkt zügig in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen, diverse Marktein- und -austritte und eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität geprägt war. Vor dem Hintergrund der in der zweiten Jahreshälfte 2016 vollzogenen Übernahmen bedeutender Marktteilnehmer wie Postbus bzw. Megabus durch die FlixBus GmbH (FlixBus) sowie im Zuge des Marktaustritts von Berlin Linien Bus veränderte sich die Anzahl sowie die Zusammensetzung der Wettbewerber im Jahr 2017 deutlich. War FlixBus bezogen auf das Fahrtenangebot bereits im Frühjahr 2016 nationaler Marktführer mit einem Marktanteil von rund 64,0 Prozent, verfestigte sich diese Position mit einem Marktanteil von zuletzt 92,6 Prozent. Die übrigen Anteile verteilten sich im Jahr 2017 auf nur noch wenige verbliebene Wettbewerber.

Marktentwicklung

Die im Jahr der Liberalisierung deutlich auf 97 angestiegene Zahl der im Linienfernverkehr mit Omnibussen tätigen Unternehmen ging bis zum Jahr 2016 u.a. infolge von Marktaustritten deutlich auf 65 Unternehmen im Jahr 2016 und damit auf einen geringeren Stand als im Jahr vor der Liberalisierung zurück. Ebenfalls deutlich reduziert zeigte sich die Zahl deutscher Buspartner, die in Zusammenarbeit mit den Betreibern für das nationale Fahrten- bzw. Linienangebot verantwortlich zeichnen.

Omnibusunternehmen
im Linienfernverkehr

Infolge der Liberalisierung kam es im Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 zunächst zu einer deutlichen Ausweitung des Fernbusliniennetzes und der Abfahrtsfrequenzen. Die Anzahl der insgesamt erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre erhöhte sich von 86 am Ende des 4. Quartals 2012 auf 355 am Ende des 2. Quartals 2016. Gegen Ende des Jahres 2016 ging deren Anzahl zunächst deutlich auf 269 zurück und reduzierte sich innerhalb des Jahres 2017 erneut auf zuletzt 214. Vergleichbar stellte sich die Situation bei der angebotenen Fahrtenzahl dar. Im Zuge der Übernahmen und Marktaustritte wurden dabei nicht selten parallel verlaufende Linienangebote zusammengelegt oder Linienverkehre gänzlich eingestellt.

Genehmigungen

Im Vergleich zum deutschland- bzw. europaweiten Liniennetzwerk von FlixBus beschränken sich die nationalen Fernbusverkehre der übrigen verbliebenen Wettbewerber aktuell auf das Angebot einzelner Linien zwischen einwohnerstarken Städten und/oder die Anbindung touristischer Zielgebiete an ebendiese. Nicht selten lassen sich dabei lediglich innerdeutsche Teilabschnitte auf grenzüberschreitenden Linien buchen, die aufgrund der

Linienangebot

Abfahrtszeiten sowie weiterer Rahmenbedingungen für innerdeutsche Kunden jedoch vergleichsweise unattraktiv erscheinen. Seit dem Jahr 2017 lassen sich zunehmend Umsteigerverbindungen in nur einem Buchungsschritt buchen.

Die Anzahl der insgesamt im nationalen Fernbuslinienverkehr bedienten Zielorte reduzierte sich im Jahr 2016 zunächst, erreichte mit 447 im Jahr 2017 jedoch wieder annähernd den Stand aus dem Jahr 2015. Die mit Abstand höchste Zahl wöchentlicher Abfahrten wies erneut Berlin auf, gefolgt von Frankfurt am Main, Hamburg, Köln/Leverkusen sowie München. Allerdings ließen sich 2017 bei der Fahrtenhäufigkeit bei allen betrachteten nationalen Fernbushalten Rückgänge bei der Anzahl wöchentlicher Abfahrten beobachten. Mit prozentualen Rückgängen gegenüber dem Jahr 2016 von über 40 Prozent zeigten sich insbesondere Hannover, München und Nürnberg hiervon betroffen. Bei Betrachtung ausgewählter Verbindungen lässt sich feststellen, dass sich die Anzahl der anbietenden Unternehmen, ebenso wie die der täglichen Abfahrten, seit dem Jahr 2016 in der Regel deutlich reduziert hat.

Zielorte und Anzahl wöchentlicher Abfahrten

Nachdem sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im Vorfeld der Liberalisierung auf einem relativ konstanten Niveau bewegten, verzeichneten beide Größen im Zuge der Angebotsausweitung zunächst hohe Zuwachsraten. Im Jahr 2016 ließ sich erstmals ein vergleichsweise deutlich gedämpftes Wachstum beobachten, bevor es im Jahr 2017 laut vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes erstmals zu einer rückläufigen Entwicklung beider Größen auf rund 22,8 Mio. Fahrgäste bzw. 6,7 Mrd. Personenkilometer kam.

Aufkommensentwicklung

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat dem gesamten Fernverkehrsmarkt Wachstumsimpulse verliehen, die in den Jahren 2016 und 2017 weiter anhielten. Die jährliche prozentuale Wachstumsrate zeigte sich im Jahr 2017 abgeschwächt. Nachdem im Zuge der Liberalisierung bis einschließlich 2015 der Fernbuslinienverkehr für das Gesamtwachstum verantwortlich zeichnete, sorgte in den Jahren 2016 und 2017 im Wesentlichen der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit einem Wachstum von 5,3 bzw. 2,3 Prozent bei den Reisenden sowie 6,8 bzw. 2,6 Prozent bei der Verkehrsleistung für ein anhaltendes Gesamtwachstum. Die Marktanteile verschoben sich damit wieder zugunsten des SPFV.

Fernverkehr mit Bussen und Bahnen, Modal Split

Nach neuen Studien nutzt ein Großteil der Kunden des Fernbuslinienverkehrs alternativ Angebote des SPFV oder den PKW. Bezogen auf die Gruppe der Fernbusnutzer wird in einer dieser Studien bestätigt, dass es sich hierbei vor allem um vergleichsweise junge Reisende handelt, die den Fernbus überwiegend zu privaten Zwecken nutzen. Begründet wurde die Wahl des Fernbusses von den Reisenden dabei in erster Linie mit einem günstigen Fahrpreis. Soweit anhand der vorliegenden Zahlen erkennbar, hat sich die Anzahl der im Zusammenhang mit bestehenden Kundenrechten eingereichten Beschwerden in-

Kundenseite

nerhalb der Jahre 2016 und 2017 weiter erhöht. Weder die Fallzahlen noch die Beschwerdegründe deuten dabei jedoch auf systematische Verletzungen von Kundenrechten hin.

Im Zuge der Liberalisierung war der Fernbusmarkt in erster Linie durch einen intensiven Preiswettbewerb zwischen den Betreibergesellschaften geprägt, der sich in einer deutlichen Reduzierung des Fahrpreisniveaus widerspiegelte. Seit dem ersten Halbjahr 2015 lässt sich jedoch eine stabile bis leicht steigende Entwicklung sowohl bei den Normal- als auch bei den Angebotspreisen beobachten. Aufgrund einer sehr eingeschränkten Datenverfügbarkeit lassen sich aktuell keine zuverlässigen Aussagen zu der hieraus resultierenden wirtschaftlichen Situation der Betreiber bzw. Buspartner treffen. Mit Blick auf die Investitionstätigkeit zeigte sich ein anhaltendes Wachstum bei den Neuzulassungs- und Bestandszahlen von Kraftomnibussen.

Wirtschaftliche Entwicklung
Preise

Mit einem Marktanteil von rund 99,9 Prozent wurde der SPFV im Jahr 2016 erneut von der DB Fernverkehr AG dominiert. Nach weitgehend stagnierenden bzw. leicht rückläufigen Umsatzzahlen in den Jahren 2013 bis 2015, stieg der Umsatz der DB Fernverkehr AG im Jahr 2016 deutlich um 6,9 % an. Als Reaktion auf die geänderten Rahmenbedingungen im Personenfernverkehr und die neuen Wettbewerbsangebote des Fernbuslinienverkehrs wurden seitens der Deutschen Bahn AG in den zurückliegenden Jahren zunehmend Gegenmaßnahmen ergriffen, die in den Jahren 2016 und 2017, gemessen am Fahrgastaufkommen bzw. der Verkehrsleistung, erste Erfolge aufweisen konnten. Nach dem Marktaustritt von zwei privaten EVU aus dem SPFV bietet die Flixbus GmbH bzw. Flixbus gemeinsam mit Partnern auf zwei Linien SPFV-Verbindungen im Wettbewerb zur DB Fernverkehr AG an.

Reaktionen des SPFV

Im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat sich die Nachfrage nach und die Beschäftigung von Fahrpersonal im Jahr 2016 weiter erhöht. Mit Blick auf die Krankenstände der Bus- und Straßenbahnfahrer wird deutlich, dass diese in den zurückliegenden Jahren regelmäßig vergleichsweise deutlich über denen der Branche Verkehr und Transport sowie anderer Berufsgruppen lagen. Die Anzahl der Busunfälle ging im Jahr 2016 leicht zurück, während sich die Anzahl der verunglückten Personen deutlich reduzierte. Die tariflichen Lohnsteigerungen für Omnibusfahrer lagen zuletzt regelmäßig über den Verbraucherpreisanstiegen.

Arbeitsbedingungen

2 Einleitung

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2012 wurde der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr zum 1.1.2013 liberalisiert. In diesem Zusammenhang wurde das Bundesamt für Güterverkehr vom BMVI beauftragt, den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt regelmäßig näher zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst den aktuellen Sachstand zu Beginn des Jahres 2018 zusammen. In Kapitel 3 wird zunächst auf die Angebotsseite eingegangen. Im Anschluss an die Darstellung der zahlenmäßigen Entwicklung der Unternehmen und wesentlicher Marktteilnehmer im Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 3.1) werden die Entwicklung der Genehmigungen und des Fahrten- und Linienangebots (Abschnitt 3.2) sowie des Fernbusliniennetzes (Abschnitt 3.3) beschrieben. Es folgen Ausführungen zur Preisentwicklung (Abschnitt 3.4) sowie zur Entwicklung der Fahrzeuginvestitionen (Abschnitt 3.5). Kapitel 4 beschreibt die Nachfrageseite und geht dabei detailliert auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 4.1) sowie auf die Fahrgaststruktur (Abschnitt 4.2) ein und schließt mit einem Abschnitt zur Kundenzufriedenheit (Abschnitt 4.3). In Kapitel 5 werden die Auswirkungen der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs auf den SPFV thematisiert, bevor am Berichtsende Daten und Erläuterungen zur Arbeitsmarktsituation und zu den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals folgen (Kapitel 6).

Gliederung des Berichts

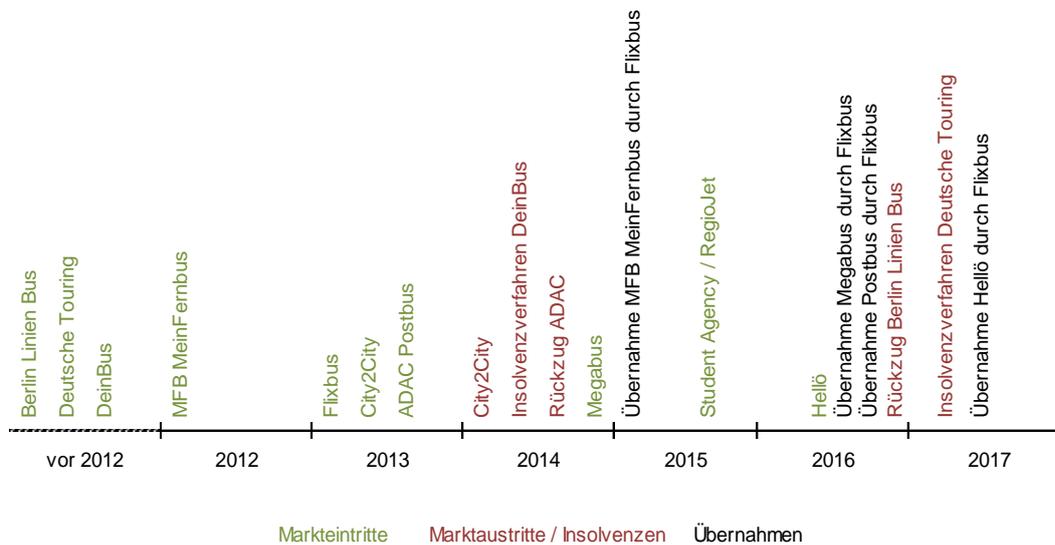
3 Angebotsseite

3.1 Anbieter von Fernbuslinienverkehren

Der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr wurde bis zur Novellierung des PBefG im Jahr 2012 mit Ausnahme einiger weniger Strecken nicht betrieben. Mit der Novellierung des PBefG wurden die bis dahin bestehenden hohen rechtlichen Markteintrittsbarrieren für den Fernbuslinienverkehr in Deutschland beseitigt. Wie für junge Branchen nicht unüblich, zeigte sich die Phase vor und im Anschluss an die Gesetzesnovellierung durch diverse Markteintritte neugegründeter Unternehmen und etablierter Unternehmen sowohl von innerhalb als auch von außerhalb der Branche geprägt. Diese traten neben Unternehmen, die bereits im Vorfeld der Liberalisierung im Fernbussegment tätig waren. Wie die folgenden Abschnitte verdeutlichen, ging die Branche nach einer kurzen Einführungsphase rasch in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen und ein sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld gekennzeichnet war. In der Folge kam es zu ersten Marktaustritten, Insolvenzen und Übernahmen von Wettbewerbern. Abbildung 1 stellt die für den Fernbusmarkt wesentlichen Entwicklungen schematisch im Zeitablauf dar.

Grundlegende Bestimmungen des Fernbuslinienverkehrs

Abbildung 1: Ausgewählte Marktein-/austritte, Insolvenzen und Übernahmen auf dem deutschen Fernbuslinienverkehrsmarkt



Quelle: Eigene Darstellung.

Die Deutsche Bahn AG war bereits vor der Liberalisierung über verschiedene Tochterunternehmen am Markt aktiv, unter anderem über die Berlin Linien Bus GmbH. Gleiches gilt für die Deutsche Touring GmbH, die im Rahmen ihres internationalen Angebots gemeinsam mit Eurolines seit Beginn der Liberalisierung Fernbusverkehre auf nationalen Teilstrecken betreibt. DeinBus.de, das als studentisches Start-Up-Unternehmen gegründet wurde und bis heute Fernbuslinien anbietet, bestand ebenfalls bereits vor der Liberalisierung. In den Jahren 2012 und 2013 traten mit der MFB MeinFernbus GmbH, der FlixBus GmbH sowie City2City, einer Marke von National Express UK, neue Unternehmen in den Fernbusmarkt ein. City2City zog sich bereits im Jahr 2014 wieder aus dem Markt zurück, die MFB MeinFernbus GmbH wurde von der FlixBus GmbH übernommen. Mit dem ADAC Postbus, einem Angebot der Deutsche Post Mobility GmbH, an der zunächst der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC) und die Deutsche Post AG zu gleichen Anteilen beteiligt waren, trat im Jahr 2013 ein Gemeinschaftsunternehmen zweier branchenfremder Unternehmen in den Markt ein. Der ADAC gab bereits im November 2014 seinen Ausstieg bekannt, dessen Anteile wurden von der Deutschen Post AG übernommen, die das Fernbusangebot fortan unter der Marke Postbus weiterführte. Ende 2014 stieg mit der megabus.com GmbH ein weiteres bedeutendes Unternehmen in den nationalen Fernbusmarkt ein. Das Unternehmen gehörte zur britischen Stagecoach-Group, die bereits über langjährige Erfahrungen in ausländischen Fernbusmärkten verfügte. Ende Juni 2016 verkündete die FlixBus GmbH die Übernahme des Megabus-Geschäfts in Deutschland und in weiteren westeuropäischen Staaten zum Juli 2016. Im Folgemonat wurde mit Postbus die nächste Übernahme eines Wettbewerbers durch die FlixBus GmbH bekannt. In Folge dessen wurde der größte Teil der von Postbus betriebenen Fernbuslinien zum 1. November 2016 unter der Marke FlixBus weitergeführt

Marktteilnehmer

bzw. eingestellt. Nachdem vereinzelte Verkehre, insbesondere Zubringerverkehre zu/vom Flughafen München noch bis Februar 2017 aufrechterhalten wurden, verschwanden die von der Deutsche Post Mobility GmbH betriebenen gelben Fernbusse anschließend gänzlich aus dem Straßenbild. Mit dem Fernbusangebot „Hellö“ platzierte im Sommer 2016 die ÖBB-Fernbus GmbH, ein Tochterunternehmen der ÖBB Personenverkehr AG sowie der ÖBB Postbus GmbH, eine neue Marke am internationalen Fernbusmarkt. Diese bediente im Rahmen grenzüberschreitender Verbindungen auch mehrere innerdeutsche Teilstrecken. Die ÖBB Fernbus GmbH wurde im Mai 2017 ebenfalls von der FlixMobility GmbH übernommen. Im September 2016 gab die Deutsche Bahn AG die Einstellung ihres Fernbusangebotes Berlin Linien Bus zum Jahresende 2016 bekannt. Gleichzeitig kündigte die DB AG an, das Liniennetz des IC-Bus sukzessive durch geeignete BLB-Linien zu ergänzen. Im Zuge dieser Veränderungen sollte dem IC-Bus, über den bisher vor allem grenzüberschreitende Verkehre als Ergänzung zu den eigenen Schienenverbindungen angeboten wurden, eine größere Bedeutung zukommen. Während das Angebot von Berlin Linien Bus zwischenzeitlich gänzlich eingestellt wurde, hat sich das Liniennetz des IC Bus, entgegen den Ankündigungen, weiter reduziert. Das Fernbusangebot der Usedomer Bäderbahn, ebenfalls ein Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG, blieb hingegen nahezu unverändert als touristisches Angebot bestehen. Mit dem Angebot von zwischenzeitlich bis zu fünf Linien ist seit dem Jahr 2015 zudem der Anbieter Student Agency auf dem nationalen Fernbusmarkt aktiv. Seit dem Frühjahr 2016 wird das Fernbusangebot von Student Agency unter der Marke RegioJet betrieben.

Als Folge der von den Marktteilnehmern regelmäßig als angespannt bezeichneten Wettbewerbssituation zeigte sich bereits zu einem frühen Zeitpunkt nach der Liberalisierung, dass einzelne, vor allem kleine Marktteilnehmer dem Wettbewerb wirtschaftlich nicht gewachsen waren und aus dem Fernbusgeschäft ausgestiegen sind. Zudem stellten marktrelevante Unternehmen wie DeinBus.de GmbH und die Deutsche Touring GmbH zwischenzeitlich einen Insolvenzantrag. Der Geschäftsbetrieb beider Unternehmen wird als DeinBus-Betriebs-GmbH bzw. als DTG Deutsche Touring GmbH mit neuen Gesellschaftern aufrechterhalten.

Wirtschaftliches Umfeld

Die derzeitigen Marktteilnehmer lassen sich weiterhin in der Hauptsache nach Betreiber-gesellschaften, die zumeist als Dachorganisationen bzw. -marken fungieren und überwiegend Vertriebs-, Steuerungs- und Organisationsaufgaben übernehmen, sowie vorwiegend kleinen und mittelständischen Omnibusunternehmen unterscheiden. Letztere führen Linienverkehre mit eigenen Fahrzeugen entweder im Auftrag der Betreibergesellschaften oder in eigener Regie durch. Nach Art der Zusammenarbeit und der Vergütungsmechanismen zeigen sich bei den verbliebenen Akteuren unterschiedliche Geschäftsmodelle.¹

Geschäftsmodelle

¹ Siehe hierzu: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016, Bundesamt für Güterverkehr (2016).

In der Regel lässt sich dabei ein einheitlicher Auftritt der Bus- bzw. Partnerunternehmen unter der Marke der jeweiligen Betreibergesellschaft beobachten.

Die aktuell auf dem Markt verbliebenen Betreibergesellschaften unterscheiden sich in Bezug auf ihre Unternehmensgröße, den Umsatz und das geographische Tätigkeitsfeld. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die derzeit größten Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland, deren Anteilseigner, Linienanzahl und -netz.

Anbieterstruktur 2017

Tabelle 1: Ausgewählte Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland nach Anteilseignern, Linienanzahl und -netz im Jahr 2017 (Stand 01.04.2018)

Anbieter (Marke)	Anteilseigner	Linienanzahl*	Linienetz
DeinBus-Betriebs-GmbH - <i>DeinBus</i>	Tillmann Raith	2	einzelne Linien
DTG Deutsche Touring GmbH - <i>Eurolines</i>	Globtour drustvo zaturizam d.o.o. (51,00 %) CROATIA BUS d.o.o (49,00 %)	18	international mit deutschen Teilstrecken
Deutsche Bahn AG - <i>IC Bus</i>		2	einzelne internationale Linien mit Bedienung deutscher Teilstrecken
- <i>Usedomer Bäderbahn</i>		4	einzelne v.a. touristische Linien zwischen Berlin, Hamburg und dem Ostseeraum
FlixBus GmbH - <i>FlixBus</i>	u.a. European Bus Holding B.V. (35,84 %), SEK Ventures GmbH (23,82 %), HV Holtzbrinck Ventures Fund V GmbH & Co. KG (13,58 %), PLANET LUXCO Sarl (10,75 %), Daimler Mobility Services GmbH (5,61 %)	220	deutschlandweites Netz bestehend aus innerdeutschen und internationalen Linien mit Bedienung deutscher Teilstrecken
RegioJet, a.s - <i>RegioJet</i>	Student Agency, K.S.	4	einzelne internationale Linien von/nach Prag mit Bedienung deutscher Teilstrecken

* Stand: April 2018.

Quelle: ORBIS. Eigene Auswertungen.

Ergänzend zu den in Tabelle 1 aufgeführten Unternehmen existierte im Jahr 2018 eine nur noch geringe Anzahl weiterer mittelständischer Unternehmen mit nationalen Fernbusangeboten. Deren Angebote beschränkten sich jedoch zumeist auf einzelne Städteverbindungen oder die Anbindung von Ferienregionen. Nachdem sich die Zahl der im Linienfernverkehr tätigen Omnibusunternehmen von 76 im Jahr 2012 zunächst auf 97 im Jahr 2013 erhöht hatte, reduzierte sie sich in der Folgezeit auf zuletzt 65 im Jahr 2016 (siehe Abbildung 2). Nach Einschätzung des Bundesamtes war der überwiegende Teil dieser Busunternehmer vor der Liberalisierung bereits in anderen Segmenten des

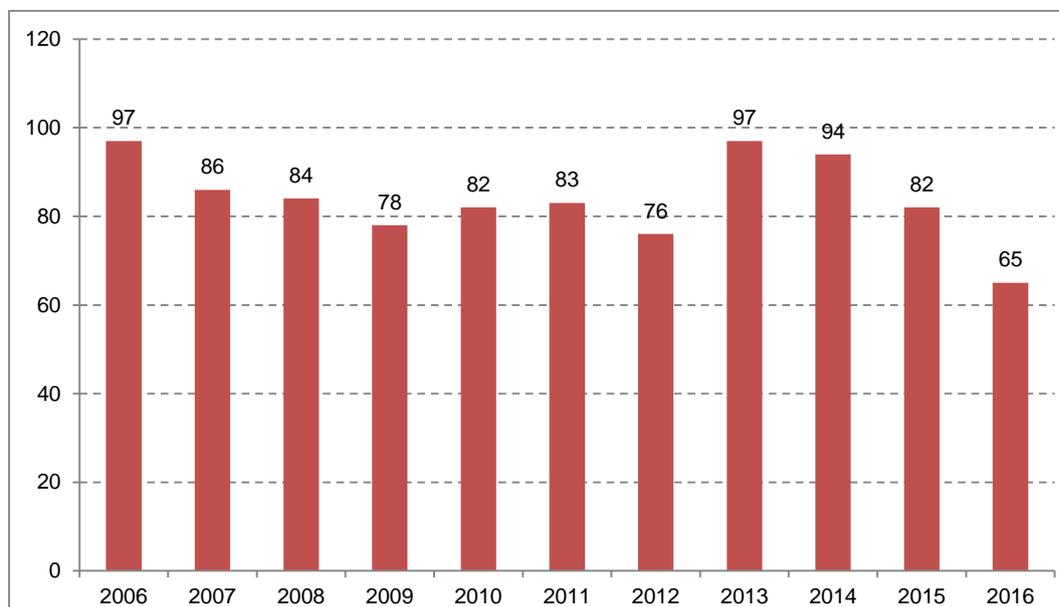
Anzahl der Omnibusunternehmen im Linienfernverkehr

Straßenpersonenverkehrs aktiv. Im Zuge der Liberalisierung wurde dann nicht selten das eigene Geschäftsfeld um den Fernbuslinienverkehr erweitert. Für die Betreibergesellschaften wie Flixbus waren zunächst vor allem Busunternehmen im Einsatz, die sich lediglich mit wenigen Fahrzeugen im Fernbuslinienverkehr engagierten. Die Anzahl der je Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge hat sich nach Informationen des Bundesamtes seither jedoch deutlich erhöht. Teils wurde das Fernbussegment in diesem Zusammenhang aus dem bestehenden Omnibusunternehmen in ein separates Unternehmen ausgegliedert.

Nach den Erkenntnissen des Bundesamtes, kam es in den Jahren 2016 und 2017 gleichzeitig zu einem verstärkten Rückzug mittelständischer deutscher Omnibusunternehmen aus dem Fernbussegment. Als Begründung wurde von diesen zumeist auf die fehlende Wirtschaftlichkeit der Verkehre verwiesen. Die Anzahl der von Flixbus auf der eigenen Internetseite angeführten Partnerunternehmen mit deutschem Unternehmenssitz belief sich mit Stand Mai 2018 auf 40 Unternehmen¹. Zu einem vergleichbaren Zeitpunkt im Jahr 2016 wurden im Fahrplan von Simplex Mobility (Stand April/Mai 2016) für das Unternehmen Flixbus insgesamt noch 138 Partner mit deutschem Unternehmenssitz gelistet. Weitere 14 Buspartner waren demnach im April 2016 für das von Flixbus zwischenzeitlich übernommene Unternehmen Postbus tätig.

Struktur der Buspartner

Abbildung 2: Anzahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

¹ Siehe hierzu www.flixbus.de/unternehmen/partner/buspartner.

3.2 Entwicklung der Genehmigungen sowie des Fahrten- und Linienangebots

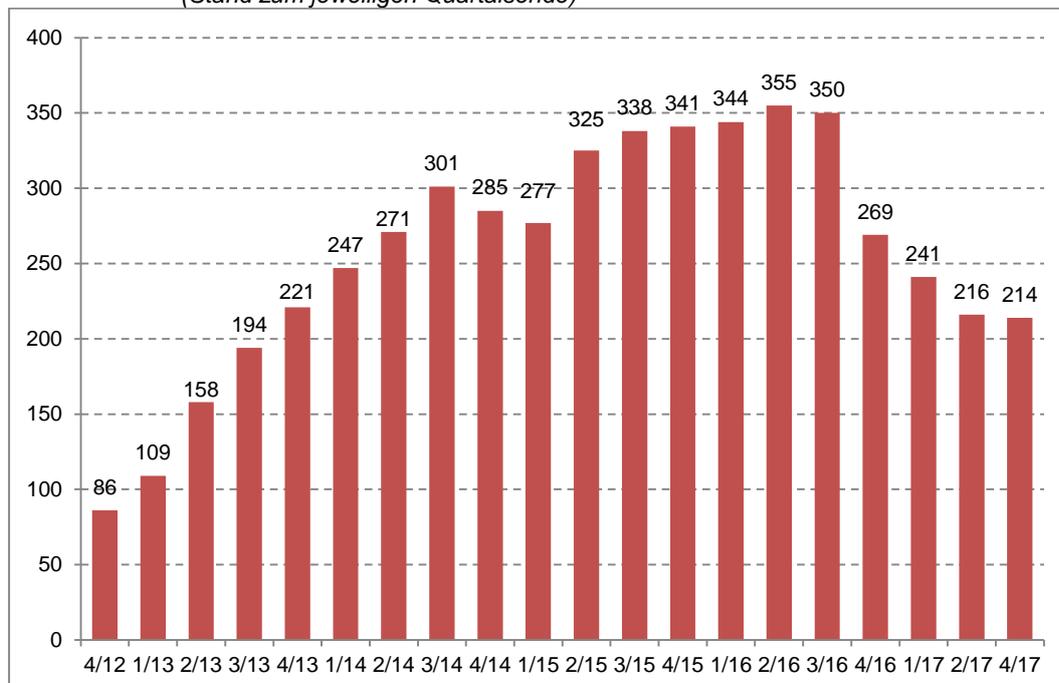
Unternehmen, die mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr Personen befördern möchten, müssen hierfür im Besitz einer entsprechenden Genehmigung sein. Diese Genehmigung wird bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb erteilt. Der überwiegende Teil der Genehmigungen wird heute von den Betreibergesellschaften beantragt bzw. gehalten. Während die Betreibergesellschaften in der Anfangsphase der Liberalisierung bei der Linienplanung noch regelmäßig auf die Erfahrungen der eingebundenen Omnibusunternehmen zurückgegriffen haben, treffen sie ihre Entscheidungen zwischenzeitlich überwiegend autonom. Dies lässt sich insbesondere mit den seither gesammelten Daten und Erfahrungswerten begründen. Hierdurch wurden Omnibusunternehmen zunehmend austauschbar.

Linienplanung

Wie Abbildung 3 veranschaulicht, hat die Anzahl der insgesamt erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre mit dem Zeitpunkt der Liberalisierung bis zum Jahr 2016 zunächst deutlich zugenommen. Zum 30.06.2016 belief sich die Zahl der erteilten Genehmigungen deutschlandweit auf insgesamt 355. Gegenüber dem Stand vor der Liberalisierung (31.12.2012) bedeutete dies mehr als eine Vervielfachung. Ab Mitte 2016 entwickelte sich die Anzahl der bestehenden Genehmigungen zunächst leicht, dann jedoch deutlich rückläufig. Hierfür dürfte nach Erkenntnissen des Bundesamtes vor allem die Zusammenführung von Verkehren auf parallel verlaufenden Linien bzw. die Einstellung der Bedienung ganzer Linien verantwortlich zeichnen.

Genehmigungen

Abbildung 3: Anzahl der erteilten Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre (Stand zum jeweiligen Quartalsende)



Quelle: BMVI nach Angaben von Genehmigungsbehörden. Eigene Darstellung.
Aufgrund einer Umstellung der Erhebungsweise werden die Genehmigungszahlen seit dem 2. Quartal 2017 nur noch halbjährlich erfasst.

Die Tabellen 2 und 3 stellen die Entwicklung der Linien- und Fahrtenanzahl differenziert nach Anbietern seit dem Jahr 2013 dar. Grundlage für die Auswertung bilden sowohl die laut Fahrplan der Anbieter bestehenden nationalen Linien als auch die grenzüberschreitenden Linien, auf denen eine Bedienung deutscher Teilstrecken erfolgt. Die nachfolgend dargelegte Anzahl der Linien und Fahrten stellt – ebenso wie die in anderen Veröffentlichungen genutzte Größe der Fahrplankilometer – lediglich eine jährliche Momentaufnahme der Marktentwicklung dar. Diese wird insbesondere durch die Angaben der jeweils zugrunde liegenden Fahrpläne beeinflusst. Aus unterschiedlichen Gründen kann es dabei zu Abweichungen der dargestellten Linienanzahl von den in den Fahrplänen ausgewiesenen Linien kommen. Die Linienanzahl erreichte im Jahr 2016 mit 305 Linien einen vorläufigen Höhepunkt und reduzierte sich zum September 2017 auf 256 Linien (-16,1 %).

Entwicklung des
Linienangebots

Während das Linienangebot von Flixbus im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um 17 Linien (+8,4 %) erweitert wurde, reduzierte sich das Angebot aufgrund der Einstellung bzw. Übernahme von Linien bei den Anbietern Berlin Linien Bus, Postbus und Megabus um insgesamt 51 Linien. Deutlich rückläufig zeigten sich zudem die Linienangebote von DeinBus und IC Bus. Beide Unternehmen unterhielten demnach im September 2017 noch zwei Linien mit national buchbaren Fernbusverbindungen. Die Anzahl der von der DTG Deutsche Touring GmbH angebotenen Linien stieg hingegen von 14 auf 18 an.

Anzahl der Linien

Die Anzahl der von sonstigen Anbietern angebotenen Linien zeigte sich im Jahr 2017 von 19 auf 14 Linien rückläufig. Unter den sonstigen Anbietern finden sich mit jeweils 4 Linien die Angebote der Usedomer Bäderbahn und RegioJet. Daneben wurden die Linienangebote von Ostfriesland-Express und Stuttgart-Berlin Bus mit jeweils einer Linie, sowie von SemiTimes und Regionalverkehr Dresden – in Kooperation mit Regionalverkehr Erzgebirge – mit jeweils zwei Linien unter die sonstigen Anbieter gefasst. Hierbei handelt es sich teils um Linien, auf denen nur an ausgewählten Kalendertagen, in bestimmten Kalenderwochen, nach dem Vorliegen entsprechender Anmeldungen oder außerhalb vom zugrundeliegenden Monat Fahrten durchgeführt werden.

Weitere Linienangebote

Table 2: Fernbuslinien nach Anbietern und Anzahl in den Jahren 2013, 2014, 2015 (Stand: jeweils August), 2016 (Stand: April) und 2017 (Stand: September)

Anbieter	Anzahl Linien ^{1,5}					Veränd. ggü. Vorjahr (in %)
	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
(ADAC) Postbus ²	6	9	17	18	-	- 100,0
Berlin Linien Bus	38	45	21	28	-	- 100,0
City2City	5	5	-	-	-	-
DeinBus.de	8	12	11	10	2 ⁶	- 80,0
IC Bus ³	3	5	5	8	2	- 75,0
Deutsche Touring ³	11	11	13	14	18	28,6
Flixbus	19	58	204	203	220	8,4
MeinFernbus	28	72	-	-	-	-
Megabus ³	-	-	6	5	-	- 100,0
Sonstige ⁴	13	22	22	19	14	-26,3
Insgesamt ³	131	239	299	305	256	- 16,1

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationaler Linienerkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können. Ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehre) und in Eigenregie betriebene Flughafenzubringerverkehre einzelner Busunternehmen.

² Ab dem Angebotsstart aller Linien am 01.11.2013.

³ Ausschließlich grenzüberschreitende Linien, auf denen deutsche Teilstrecken zur Nutzung frei gegeben sind.

⁴ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit Betreibergesellschaften wurden die Linien dem größeren Vertriebspartner zugerechnet. Die Summe von Verkehren in Eigenregie beläuft sich auf maximal 4 Linien pro Unternehmen.

⁵ Die Angaben beziehen sich auf das Linienangebot in den zugrundeliegenden Fahrplänen, nicht auf den jeweiligen Inhaber der Liniengenehmigungen.

⁶ Darunter eine Linie, auf der nur an ausgewählten Kalendertagen Fahrten durchgeführt werden.

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

Bei der Betrachtung des Fahrtenaufkommens zeigt sich mit einem Rückgang der wöchentlichen Gesamtfahrtanzahl um 31,1 Prozent ein noch deutlicherer Rückgang als bei der Entwicklung des Linienaufkommens. Ausschlaggebend hierfür dürfte in erster Linie die Reduzierung der Fahrten im Rahmen von Parallelverkehren sein. Das rückläufige Fahrtenaufkommen zeigte sich durchweg bei allen Anbietern, wenngleich sich die Fahrtanzahl von Flixbus lediglich um 0,3 Prozent reduzierte und sich somit in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegte. Die Anzahl der Fahrten sonstiger Anbieter reduzierte sich um 9,6 Prozent. Von den insgesamt 206 Fahrten der sonstigen Anbieter entfielen mit 130 mehr als die Hälfte auf den Anbieter RegioJet, der insbesondere Verkehre auf der nationalen Teilstrecke zwischen Berlin und Dresden (108 Fahrten) anbietet. Weitere 58 wöchentliche Fahrten entfielen auf die vorwiegend touristischen Verkehre von Usedomer Bäderbahn (46), Ostfriesland-Express (8) sowie Regionalverkehr Dresden/Erzgebirge (4). Die übrigen Fahrten verteilten sich auf die Anbieter SemiTimes (16) sowie Stuttgart-Berlin Bus mit durchschnittlich 2 wöchentlichen Fahrten.

Entwicklung des
Fahrtenaufkommens

Tabelle 3: Wöchentliche Anzahl der Fahrten nach Anbietern in den Jahren 2013, 2014, 2015 (Stand: jeweils August), 2016 (Stand: April) und 2017 (Stand September)

Anbieter	Anzahl Fahrten ^{1, 3, 5}					Veränd. ggü. Vorjahr (in %)
	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
(ADAC) Postbus ²	392	415	671	933	-	- 100,0
Berlin Linien Bus	908	1.032	771	1.234	-	- 100,0
City2City	350	231	-	-	-	-
DeinBus.de	220	270	276	198	28	- 85,6
IC Bus	182	275	164	315	50	- 84,1
Deutsche Touring	143	159	184	188	172	- 8,5
Flixbus	765	1.411	6.582	5.754	5.734	- 0,3
MeinFernbus	1.431	2.610	-	-	-	-
Megabus	-	-	168	140	-	- 100,0
Sonstige ⁵	323	372	202	228	206	- 9,6
Insgesamt ⁴	4.714	6.775	9.018	8.990	6.190	- 31,1

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationaler Linienverkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können. Ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehre) und in Eigenregie betriebene Flughafenzubringerverkehre einzelner Busunternehmen.

² Ab dem Angebotsstart aller Linien am 01.11.2013.

³ Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrtdauer von mindestens einer Stunde.

⁴ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit Betreibergesellschaften wurden die Fahrten dem größeren Vertriebspartner zugerechnet. Die Summe von Verkehren in Eigenregie beläuft sich auf maximal 4 Linien pro Unternehmen.

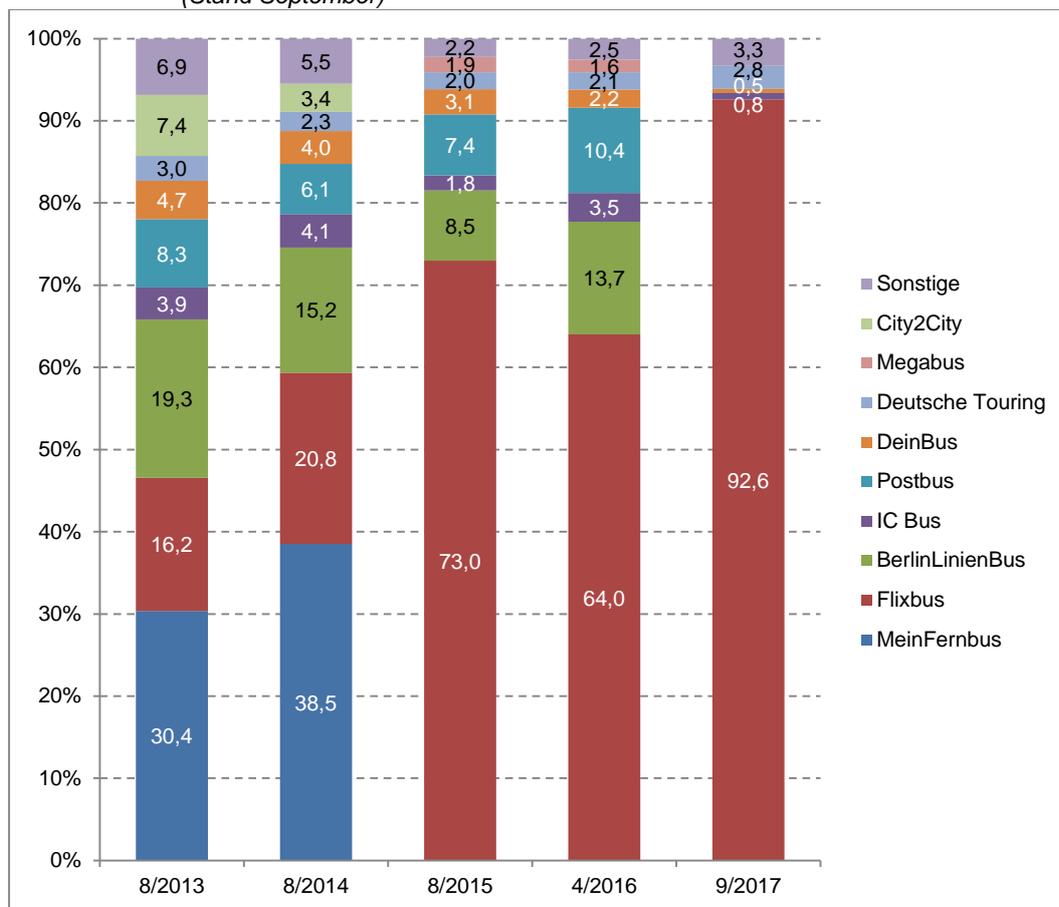
⁵ Die Angaben beziehen sich auf das Linienangebot in den zugrundeliegenden Fahrplänen, nicht auf den jeweiligen Inhaber der Liniengenehmigungen.

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

Aus dem Fahrtenanteil der einzelnen Jahre lässt sich die in Abbildung 4 dargestellte Entwicklung der Marktanteile ableiten. Demnach hat sich der Marktanteil von Flixbus – einschließlich des Fahrtenaufkommens von MeinFernbus – zunächst von 46,5 Prozent im Jahr 2013 auf 73,0 Prozent im Jahr 2015 erhöht. Nach einem zwischenzeitlichen Rückgang auf rund 64,0 Prozent im Jahr 2016, steigerte Flixbus seinen Marktanteil im Rahmen der vollzogenen Übernahmen im Jahr 2017 auf 92,6 Prozent. An zweiter Stelle folgten regelmäßig die Fernbusaktivitäten der Deutsche Bahn AG (Berlin Linien Bus und IC Bus). Nach dem Rückzug von Berlin Linien Bus reduzierte sich deren Anteil jedoch von zuletzt 17,2 Prozent im Jahr 2016 auf gerade einmal 0,8 Prozent im Jahr 2017. Die Anteile von Postbus, als drittstärkster Anbieter im Jahr 2016 mit einem Anteil von 10,4 Prozent, sowie Megabus, mit einem Marktanteil in Höhe von 1,6 Prozent, reduzierten sich aufgrund der Übernahme durch Flixbus auf null Prozent. Die Deutsche Touring konnte ihren Marktanteil von 2,1 auf 2,8 Prozent steigern. Die unter sonstige Anbieter gefassten Angebote kamen zusammen nach zuletzt 2,5 Prozent im Jahr 2016 auf einen kumulierten Marktanteil von 3,3 Prozent im Jahr 2017 (vergleiche Abbildung 4).

Marktanteile

Abbildung 4: Marktanteile ausgewählter Fernbuslinienanbieter nach Anzahl der Fahrten in den Jahren 2013, 2014, 2015 (Stand: jeweils August), 2016 (Stand: April) und 2017 (Stand September)



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

3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes

Nach einer Auswertung des Bundesamtes auf Grundlage des Simplex Mobility Fahrplans (Stand September 2017) wurden im Frühjahr 2016 deutschlandweit insgesamt 428 Zielorte von nationalen Fernbussen bedient.¹ Gegenüber dem bisherigen Höchststand von 455 nationalen Zielorten im August 2015 bedeutete dies einen Rückgang um 5,9 Prozent. Im September 2017 lag deren Anzahl mit 447 Zielorten wieder über dem Wert des Jahres 2016. Hierbei gilt jedoch zu beachten, dass es sich bei der Anzahl der Zielorte um eine Momentaufnahme der jeweils aktuellen Fahrpläne von Simplex Mobility bzw. der Betreibergesellschaften handelt. Zudem werden beispielsweise Linienverkehre mit touristischen Zielorten von den Anbietern nicht das gesamte Jahr über angeboten, so dass hierdurch entsprechende Schwankungen entstehen können. In der Regel verfügen gerade diese Linien über eine vergleichsweise hohe Anzahl von bedarfsabhängigen Zielorten. Nach Informationen des Bundesamtes wurde das Angebotsnetz insgesamt zuletzt in der Hauptsache um touristische Zielorte entlang bestehender Verbindungen erweitert. Dabei

Nationale Zielorte

¹ Bei der Zählung wurde mit Ausnahme der Flughafenhalte bei jeder Stadt bzw. Gemeinde jeweils nur eine Haltestelle berücksichtigt.

hat sich die Zahl der Bedarfshalte deutlich erhöht.¹ Unter den entfallenen bzw. aktuell nicht bedienten Zielorten befinden sich ebenfalls zumeist touristische Ziele, darunter zahlreiche Zielorte des ehemaligen Betreibers Berlin Linien Bus.

In Teilen wurden vom Anbieter Flixbus einwohnerstarke Zielorte neu in die Fahrpläne mit aufgenommen, die seit dem Zeitpunkt der Liberalisierung zwischenzeitlich bereits von anderen Anbietern angefahren wurden und somit nicht als gänzlich neue Zielorte bezeichnet werden können. Hierzu gehören beispielsweise Städte wie Moers, Remscheid oder Rosenheim. Von den insgesamt 80 deutschen Großstädten² verfügten im September 2017 rund 97,5 Prozent über einen Fernbushalt, im Frühjahr 2016 waren es rund 91,3 Prozent. Lediglich Solingen und Offenbach am Main verfügten als einzige deutsche Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern Ende 2017 über keinen eigenen Haltepunkt für nationale Fernbusverkehre. Die Städte Bergisch Gladbach (Stadtteil Refrath), Fürth, Mühlheim an der Ruhr, Moers, Neuss und Remscheid wurden im September 2017 nach zwischenzeitlicher Pause hingegen wieder von mindestens einer auf nationalen Teilstücken verkehrenden Fernbuslinie bedient. Diese Großstädte verfügten somit im Jahr 2017 zwar über eine entsprechende Anbindung an das Fernbusnetz, allerdings blieb die Häufigkeit der Bedienung dabei im Vergleich zu Städten wie Karlsruhe oder Köln deutlich zurück. So wurde die Stadt Moers im September 2017 beispielsweise lediglich von Donnerstag bis Sonntag auf der Linie Amsterdam – Dortmund bzw. Iserlohn einmal täglich in beiden Richtungen bedient. Vergleichbar stellte sich die Situation auf der neuen Verbindung zwischen Neuss und Berlin dar.

Städte über
100.000 Einwohner

Im September 2017 konnten über das nationale Fernbusnetz des Unternehmens Flixbus insgesamt 395 nationale Zielorte erreicht werden. Bezogen auf die insgesamt 447 Zielorte in Deutschland verfügte Flixbus damit über eine Marktabdeckung von rund 88,4 Prozent, im Jahr 2016 lag diese noch bei 71,0 Prozent. Demnach hat der Anbieter Flixbus die Anzahl der Zielorte seit dem Jahr 2016 deutlich erhöht. Mit einem deutlichen Abstand zum Marktführer wies die DTG Deutsche Touring GmbH mit 60 im nationalen Fernbusnetz erreichbaren Haltestellen die zweitgrößte Anzahl auf, gefolgt von der Usedomer Bäderbahn (35) und der Kooperation aus Regionalverkehr Dresden bzw. Erzgebirge (26). Bei allen weiteren Anbietern lag die Anzahl jeweils zwischen 7 und 19 bedienten Haltestellen. Im September 2017 wurden insgesamt 52 Ziele ausschließlich durch Wettbewerber von Flixbus bedient. Hierbei handelte es sich vor allem um touristische Zielorte.

Anzahl der nationalen
Zielorte nach Anbietern

¹ Die Bedienung solcher Bedarfshalte unterscheidet sich in Abhängigkeit von den Anbietern. Beispielsweise wird ein Bedarfshalt von Flixbus dann bedient, wenn bis mindestens 60 Minuten vor Abfahrt ein Ticket ab dieser Haltestelle gebucht wurde oder Fahrgäste aussteigen wollen.

² Einschließlich Cottbus, Hildesheim, Salzgitter und Siegen, die laut Zensus 2011 einen Bevölkerungsrückgang auf knapp unter 100.000 Einwohner zu verzeichnen hatten.

Lediglich das Linienangebot von Flixbus verfügt heute über eine deutschlandweite Netzabdeckung. Hierzu tragen sowohl innerdeutsche Verbindungen als auch innerdeutsch nutzbare Teilstrecken grenzüberschreitender Verkehre bei. Im Rahmen des europäischen Streckennetzes der DTG Deutsche Touring GmbH bzw. Eurolines können zahlreiche innerdeutsche Streckenabschnitte genutzt werden. In Abhängigkeit von den Linien sind dabei bestimmte Streckenabschnitte innerhalb Deutschlands nur in eine Fahrtrichtung oder gar nicht zum Ein- bzw. Ausstieg im Rahmen von grenzüberschreitenden Verkehren buchbar. Während auf der einzigen rein innerdeutsch verlaufenden touristischen Linie „Romantische Straße“ zahlreiche Zielorte mit einer vergleichsweise geringen Einwohnerzahl angefahren werden, stehen auf den grenzüberschreitenden Linien überwiegend Verbindungen zwischen deutschen Großstädten im Angebot. In Teilen kooperiert die DTG Deutsche Touring GmbH bzw. Eurolines beim Vertrieb dabei mit der DeinBus-Betriebs GmbH. Letztere unterhielt Stand September 2017 zwei eigene Linien, darunter eine saisonale Linie in Kooperation mit dem Unternehmen CityBus Express, ausgehend von Amsterdam nach Berlin sowie nach Tübingen, und die zweite Linie mit dem Unternehmen TO EUROPE Bus Service zwischen Berlin und Frankfurt/Main. Beim internationalen Linienangebot des IC Bus der Deutsche Bahn AG war mit Stand September 2017 eine innerdeutsche Nutzung lediglich noch bei zwei Linien möglich. RegioJet hatte im September 2017 hingegen insgesamt vier von Prag ausgehende Linien im Angebot, auf denen innerdeutsche Teilstrecken genutzt werden konnten. Diese führten nach Amsterdam, Berlin, Kopenhagen und Lyon. SemiTimes bietet Stand September 2017 zwei internationale Linien an, davon eine zwischen Deutschland und Slowenien, ausgehend von Dortmund, und eine weitere zwischen Deutschland (München) und der Schweiz. Die Usedomer Bäderbahn bindet laut dem Fahrplan von Simplex Mobility (Stand September 2017) auf vier Linien nahezu ausschließlich touristisch interessante Zielorte entlang der deutschen Ostseeküste an, ausgehend von Hamburg bzw. Berlin. Eine vergleichbare Ausrichtung auf die Ostseeküste haben die gemeinsam von Regionalverkehr Dresden und Regionalverkehr Erzgebirge angebotenen Linien. Einen Schwerpunkt auf ländliche touristische Haltepunkte legt zudem das Angebot von Ostfriesland-Express, während der Stuttgart-Berlin Bus in erster Linie die genannten Städte miteinander verbindet. Bei einem nicht unwesentlichen Teil der von den genannten Anbietern im Rahmen internationaler Verkehre angebotenen Linien liegen die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten in den Nachtstunden. Für Kunden nationaler Teilstrecken sind diese Angebote daher vergleichsweise unattraktiv. Zudem ist in diesen Fällen aufgrund der häufig sehr langen Reisezeiten mit einer vergleichsweise hohen Unpünktlichkeit der Busse zu rechnen.

Netzabdeckung

Das Engagement von Schienenverkehrsunternehmen im Fernbusmarkt hat sich mit dem Ausstieg von Berlin Linien Bus sowie der ÖBB Fernbus GmbH deutlich rückläufig entwickelt. Im Gegensatz hierzu mehren sich die Aktivitäten der Fernbusanbieter im Bereich des SPFV. Nachdem diese zunächst lediglich ein mögliches Interesse an der Durchführung von Schienenverkehrsverbindungen geäußert haben, zeigten sich in Tschechien

Fernbusanbieter mit Schienenangeboten

und Österreich erste gemeinsame Verkehre von Flixbus und Eisenbahnverkehrsunternehmen. So hat der tschechische Anbieter LEO-Express bereits im Jahr 2016 zum grenzüberschreitenden Fernbusverkehr ergänzende Schienenverkehre innerhalb Tschechiens angeboten. Zudem wird mit der Westbahn in Österreich bereits seit mehreren Jahren ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit in das Fernbusnetz eingebunden. Im August 2017 hat die Flixmobility GmbH für das neugegründete Tochterunternehmen Flixtrain eine Lizenz zur Durchführung von Schienenverkehren in Deutschland erhalten und beabsichtigt laut eigener Aussage künftig verstärkt neben dem Fernbus auch Schienenverkehrsleistungen anzubieten.¹

Tabelle 4 listet auf Grundlage wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbuslinienverkehr die 20 am stärksten frequentierten Halteorte in Deutschland auf. Mit 2.408 wöchentlichen Abfahrten wies Berlin im April 2016 dabei die höchste Frequenz auf, gefolgt von München (1.602), Frankfurt/Main (1.402), Hamburg (1.178) und Köln/Leverkusen (1.028). Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Veränderungen am Fernbusmarkt hat sich nicht nur die dargestellte Rangfolge der Städte innerhalb des Rankings verändert, sondern auch die Anzahl der Abfahrten deutlich reduziert. Die bezogen auf das Vorjahr prozentual stärksten Rückgänge verzeichneten im Jahr 2017 die Städte Hannover (44,2 %) München (49,9 %) und Nürnberg (44,4 %). Sowohl München als auch Nürnberg verloren einen wesentlichen Anteil ihrer Verkehr im Rahmen der Einstellung des Angebotes von Postbus zwischen Bamberg und Salzburg.

Abfahrten nach
Städten („Top 20“)

¹ Siehe hierzu Wirtschaftswoche (2018).

Table 4: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 20 am stärksten frequentierten Halteorten (Stand 2017) in den Jahren 2013 – 2017

Abfahrtsort	Jahre					Veränderung ggü. Vorjahr (in %)	Betreiber
	8/2013	8/2014	8/2015	4/2016	9/2017	17/16	
Berlin	1.062	1.769	2.428	2.408	1.672	-30,6	DTO, FLX, DBS, ICB, RJ, UBB
Frankfurt/M	636	1.005	1.405	1.402	1.007	-28,2	DTO, DBS, FLX, RJ, ST
Hamburg	414	893	1.139	1.178	884	-25,0	FLX, ICB, RJ, UBB
Köln / Leverkusen ¹	457	736	1.093	1.028	853	-17,0	DTO, FLX, RJ, ST
München	571	892	1.219	1.602	803	-49,9	DTO, FLX, ICB, ST
Karlsruhe	300	625	779	755	732	-3,0	DTO, FLX, RJ, ST
Stuttgart	466	631	821	856	702	-18,0	DTO, FLX, ST, RJ
Düsseldorf	281	548	668	744	590	-20,7	DTO, FLX, ICB, RJ
Nürnberg	529	778	785	1.021	568	-44,4	DTO, FLX, ICB, RJ
Dortmund	322	552	708	694	548	-21,0	DTO, FLX, RJ, ST
Hannover	237	651	868	946	528	-44,2	DTO, FLX, ICB, RJ
Leipzig	362	614	682	681	504	-26,0	DBS, FLX, ICB
Heidelberg	187	359	445	515	485	-5,8	DTO, FLX, ICB
Mannheim	249	467	552	582	484	-16,8	DTO, FLX, ICB, RJ, ST
Dresden	327	494	725	763	467	-38,8	DTO, FLX, RJ
Bremen	322	553	524	590	421	-28,6	FLX, ICB, RJ
Essen	239	397	444	486	446	-8,2	DR, FLX, ICB, ST
Freiburg	275	376	534	576	357	-38,0	DTO, FLX, RJ
Würzburg	167	382	498	546	364	-33,3	DTO, FLX, RJ
Bonn	86	109	285	275	259	-3,5	FLX, RJ

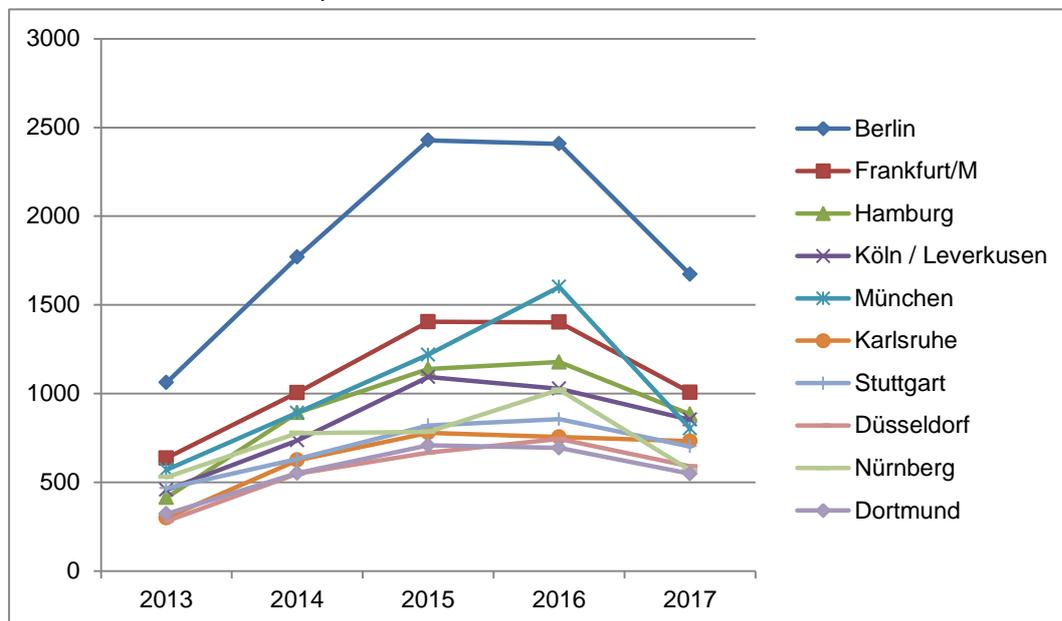
¹ Die Haltestellen Köln und Leverkusen werden aufgrund der Haltestellensituation zusammen betrachtet.
Anmerkungen: DBS = Deinbus, DTO = Deutsche Touring, FLX = Flixbus, ICB = IC Bus, ST = SemiTimes, RJ = RailJet, UBB = Usedomer Bäderbahn.
Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrtdauer von mindestens einer Stunde.
Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility.

Unter den 20 am stärksten frequentierten Städten befanden sich mit Freiburg, Würzburg und Heidelberg lediglich drei Städte mit einer Einwohnerzahl unter 250.000 Einwohnern. Alle in Tabelle 4 berücksichtigten Städte verzeichneten im Jahr 2017 einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr 2016. Mit Ausnahme der Städte Bonn (-3,5 %), Essen (-8,2 %), Heidelberg (-5,8 %) und Karlsruhe (-3,0 %) bewegten sich die Rückgänge bei den Abfahrten in einem zweistelligen Prozentbereich. Im Jahr 2016 zeigten lediglich sieben der zwanzig Städte eine (leicht) rückläufige Entwicklung, weitere acht verbuchten eine Zunahme im einstelligen Prozentbereich und fünf Städte verzeichneten ein zweistelliges Wachstum, darunter Nürnberg und München. Abbildung 5 fasst die Entwicklung der wöchentlichen Abfahrten für die zehn im Jahr 2017 am stärksten frequentierten Haltestellen graphisch zusammen und verdeutlicht die, trotz der höchsten absoluten Verluste (-736 Abfahrten bzw. -30,6 %), weiterhin herausragende Stellung Berlins für den nationalen Fernbuslinienverkehr. Mit Blick auf die Verkehre von bzw. nach Berlin gilt es zu berück-

Rückläufige
Entwicklung

sichtigen, dass bei der Anzahl der Abfahrten jeweils nur eine Haltestelle im Stadtgebiet zuzüglich eines Flughafenhalts in die Zählung mit eingegangen ist.

Abbildung 5: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 10 am stärksten frequentierten Halteorten in den Jahren 2013 – 2017¹



¹ 8/2013, 8/2014, 8/2015, 4/2016, 9/2017.

Anmerkung: Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrdauer von mindestens einer Stunde.

Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility.

Vergleichbar den dargestellten Haltestellen hat sich bei der Mehrzahl der Haltestellen aufgrund einer rückläufigen Anbieter- und Verbindungsanzahl innerhalb des Jahres 2017 ein Bedeutungsrückgang gezeigt. Über die notwendige Anbindung, den Ausbau, die Ausstattung ebenso wie über die notwendigen Kosten für neu zu errichtende Haltestellen wurde seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, insbesondere innerhalb von Städten und Gemeinden, teils kontrovers diskutiert. Vor dem Hintergrund rückläufiger Zahlen von Fernbusbetreibern, beim Linien- und Fahrtenangebot sowie bei der Anzahl von Abfahrten je Halteort dürften diese Diskussionen eine neue Grundlage erhalten. Von den Rückgängen zeigen sich sowohl stark frequentierte, als auch die weniger stark frequentierten Haltestellen betroffen. Erstgenannte halten in der Regel zahlreiche zusätzliche Serviceleistungen für die Fahrgäste sowie Verkaufs- und Büroräume für die Busbetreiber bereit. Inwieweit die zu beobachtenden Entwicklungen Einfluss auf das Haltestellenangebot bzw. deren Servicedienstleistungen oder auf die wirtschaftliche Situation der Haltestellenbetreiber nimmt, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehen.

Haltestellen

National wurden und werden heute neben touristischen Zielen überwiegend die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten bedient. Tabelle 5 verdeutlicht anhand ausgewählter Verbindungen die Veränderungen bei der Fahrtenfrequenz und der Zahl der Anbieter zwischen Juni 2013 und Februar 2018. Entsprechend des hohen Marktanteils des Anbieters Flixbus lässt sich mit Blick auf die Anbieterzahl auf zahl-

Ausgewählte Verbindungen

reichen Verbindungen ein deutlicher Rückgang zugunsten von Flixbus feststellen. Die dargestellten Verbindungen wurden zuletzt alle von Flixbus bedient, darunter 10 durch einen weiteren Anbieter, insbesondere von der DTG Deutsche Touring GmbH, und lediglich zwei von insgesamt drei Anbietern. Gegenüber Juni 2013 hat sich die Zahl der Anbieter in einem Fall von sechs auf lediglich zwei reduziert.

Tabelle 5: Anzahl täglicher Fahrten auf ausgewählten Verbindungen in den Jahren 2013, 2016 (jeweils Juni) und 2018 (Februar)

Städte- verbindung	Juni 2013		Juni 2016		Februar 2018	
	hin / zurück	Anbieter	hin / zurück	Anbieter	hin / zurück	Anbieter
Berlin- Hamburg	31 / 31	BLB, FLX, UVR	70 / 64	BLB, FLX, IC Bus, POB	55 / 47	FLX (54/ 46) IC Bus (1/1)
Berlin - Dresden	19 / 20	BLB, DTO, UVR	69 / 81	BLB, DTO, FLX	50 / 49	FLX (38/37) RegioJet (8/8) DTO (3/3)
München – Stuttgart	18 / 22	BLB, CTC, DBS, FLX, MFB, UVR	39 / 40	FLX, DBS, DTO, MGB, PBO	33 / 34	FLX (32/30) DTO (1/3)
München - Nürnberg	12 / 12	BLB, FLX, MFB, UVR	58 / 71	BLB, FLX, DTO, MGB, PBO	22 / 22	FLX (22/19) DTO (0/3)
Stuttgart - Karlsruhe	15 / 09	BLB, DTO, FLX, MFB, UVR	36 / 36	BLB, DTO, FLX, POB	33 / 35	FLX (33/32) DTO (0/3)
Köln - Frankfurt/M	18 / 19	BLB, DTO, FLX, UVR	33 / 23	DBS, FLX, DTO, MGB, POB	31 / 28	FLX (27/26) DTO (3/1) RegioJet (1/1)
Frankfurt/M – Stuttgart	14 / 12	BLB, DBS, DTO, FLX, UVR	28 / 29	DBS, FLX, DTO, MGB, POB	23 / 21	FLX (20 /19) DTO (2/2)
Berlin – Leipzig	11 / 14	BLB, MFB, UVR	50 / 47	BLB, FLX, MGB, POB	38 / 37	FLX (36/35) DTO (2/2)
Köln - Essen	13 / 14	BLB, DTO, MFB, UVR	15 / 20	DTO, FLX, POB	16 / 15	FLX (15/14) DTO (1/1)
Köln - Dortmund	11 / 06	BLB, DTO, MFB, UVR	24 / 25	FLX, MGB, ONB, POB	13 / 15	FLX (12/14) DTO (1/1)
Hannover – Kassel	02 / 03	FLX	12 / 12	BLB, DTO, FLX, MGB, POB	06 / 04	FLX (4/4) DTO (2/0)
Hannover - Düsseldorf	02 / 01	BLB, UVR	13 / 12	BLB, DTO, FLX,POB	05 / 04	FLX (4/4) DTO (1/0)
Hannover - Bremen	01 / 01	BLB	06 / 07	BLB, FLX	05 / 06	FLX (5/6)
Düsseldorf - Heidelberg	03 / 03	MFB	07 / 07	FLX	05 / 06	FLX (5/6)
Freiburg - Düsseldorf	04 / 04	MFB	05 / 05	FLX	04 / 05	FLX (4/5)
Kassel - Heidelberg	01 / 00	DTO	01 / 02	FLX	02 / 01	FLX (2/1)

Anmerkungen: BLB = Berlin Linien Bus, CTC = City2City, DBS = Deinbus, DTO = Deutsche Touring, FLX = Flixbus, MFB = MeinFernbus, MGB = Megabus, ONE = Onebus, POB = (ADAC) Postbus, UVR = Univers Reisen.

Aufgrund des abweichenden Zeitraums sowie der Erhebungsmethode können sich ggf. Abweichungen zu den angeführten Fahrplanauswertungen ergeben.

Quelle: Eigene Darstellung nach www.busliniensuche.de.

Bei den angeführten Fahrten handelt es sich ausschließlich um umsteigefreie Verbindungen. Neben diesen werden seitens der Anbieter jedoch zunehmend mehr Umsteigeverbindungen angeboten. Bei einer Buchung über die Internetseite von Flixbus lassen sich bei der Verbindungssuche heute beispielsweise entsprechende Filter wählen, mit deren Hilfe man sich entweder Direktverbindungen oder/und Umsteigemöglichkeiten anzeigen lassen kann. Diese beschränken sich in der Regel auf einen Umsteigevorgang, lassen sich dafür jedoch überwiegend in einem Schritt buchen. Sofern bei den gebuchten Verbindungen ein Umstieg vorgesehen ist, garantiert der Anbieter hierüber die Weiterbeförderung bis zum gebuchten Zielort. Bei der Suche über Portale wie BusLinienSuche.de werden hingegen auch Verbindungen mit Umsteigemöglichkeiten angezeigt, bei denen es sich um eine Kombination zweier oder mehrerer Angebote unterschiedlicher Anbieter handelt. In diesen Fällen gewährt der Anbieter jedoch keine Anschlussgarantie. Gleiches gilt bei einer direkten Buchung zweier bzw. mehrerer Fahrten, die als Einzelfahrten gebucht werden.

Umsteigeverbindungen

3.4 Preisentwicklung

Kennzeichnend für die ersten Jahre nach der Liberalisierung war ein intensiver, von Marktteilnehmern zum Teil als nicht auskömmlich bzw. ruinös bezeichneter Preiswettbewerb, der sich sowohl intra- wie auch intermodal zeigte. Dies spiegelte sich zunächst in einem stetigen leichten Rückgang der durchschnittlichen Umsatzerlöse je Personenkilometer wider. Seit dem ersten Halbjahr 2015 lässt sich jedoch tendenziell eine stabile bis leicht steigende Entwicklung sowohl bei den Normal- als auch bei den Angebotspreisen beobachten.¹ Entsprechend lagen diese mit durchschnittlich rund 0,099 € (Normalpreis) bzw. 0,038 € (Angebotspreis) je Personenkilometer im Jahr 2017 leicht über den Umsatzerlösen des Jahres 2016. Diese Tendenz setzte sich in den ersten Monaten des Jahres 2018 weiter fort.

Preisentwicklung seit der Liberalisierung

Beginnend mit dem Zeitpunkt der Liberalisierung wurde der Wettbewerb um Kunden von zahlreichen Preisaktionen der Anbieter begleitet. Aktionspreise sind aufgrund der intramodal nachlassenden Wettbewerbsintensität zwar weniger geworden, dafür zeigen sich heute vermehrt große Aktionen, die u.a. im europäischen Kontext zu sehen sind. Aufgrund der hohen Marktanteile von Flixbus im nationalen Fernbusverkehr dürfte jedoch vor allem der Wettbewerb zum Schienenverkehr der Deutsche Bahn AG ausschlaggebend für die weiterhin zu beobachtenden Preisaktionen des Anbieters sein. Spezielle Angebote richten sich dabei einerseits an die bei Flixbus registrierten Kunden und können in diesen Fällen ausschließlich über die Kunden-App des Unternehmens gebucht werden. Mit anderen Angeboten werden hingegen sämtliche Kunden und/oder potentielle Neukunden angesprochen, beispielsweise mit Jubiläums-, Kennenlern-, oder Mitfahrerangeboten. Ein zunehmender Anteil ausscheidender Buspartnerunternehmen berichtete in den Jahren 2016 und 2017 gegenüber dem Bundesamt bzw. verschiedenen Medien dar-

Aktionspreise

¹ Siehe hierzu und im Folgenden IGES Institut GmbH (2018a).

über, aufgrund des vergleichsweise niedrigen Preisniveaus auf den von ihnen betriebenen Linien keine zur Aufrechterhaltung des Betriebs auskömmlichen Einnahmen zu verzeichnen.

Auf den im Zuge der dynamischen Entwicklung des Fernbusmarktes entstandenen Vergleichsportalen für Fernbusreisen finden sich heute aufgrund der rückläufigen Zahl der Fernbusangebote vornehmlich verkehrsträgerübergreifende Angebote. Die Zusammensetzung der Suchergebnisse lässt dabei erkennen, dass der Personenfernverkehr heute vor allem von einzelnen großen Fernverkehrsunternehmen wie Flixbus, der Deutschen Bahn AG oder der Mitfahrrzentrale BlaBlaCar geprägt ist, die bei den einzelnen Verkehrsträgern jeweils einen Marktanteil von über 90 Prozent aufweisen. In Abhängigkeit von den Portalbetreibern sowie den angebotenen Strecken werden seit kurzem zudem verstärkt Flugverbindungen als Reisealternative beworben bzw. dargestellt. Vereinzelt lassen sich darüber hinaus Portale finden, bei denen die angefragten Verbindungen aus Angeboten der genannten Anbieter kombiniert werden.

Intermodaler Vergleich

Im Folgenden wird anhand eines stichtagsbezogenen Vergleichs die Angebotsentwicklung auf den beiden Verbindungen Köln-Hamburg und Berlin-Hamburg beispielhaft dargestellt. Tabelle 6 zeigt zunächst für die Strecke Köln-Hamburg für diverse Reisetage im Februar 2018 die Zahl der Verbindungen sowie die Preise für eine einfache, umsteigefreie Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Anbietern.

Beispielhafte Angebotsvergleiche:
- Köln-Hamburg

Tabelle 6: Angebotsvergleich für die Strecke Köln-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im Februar 2018 (Auswertungstichtag: 08.02.2018)

Anbieter	Reisetag ⁶	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrtpreise in Euro ¹	Nettopreis in Euro-cent pro km ⁴
Flixbus	09.02.18	Ø 7,39 ²	8 ³	15,90 – 23,00	2,67 – 3,87
	21.02.18		3	15,90	2,67
	23.02.18		8 ³	15,90 – 19,90	2,67 – 3,34
Mitfahrrzentrale ⁵ (BlaBlaCar)	09.02.18	Ø 5,01	22 ³	21,00 – 28,00	-
	21.02.18		2	24,00 – 28,00	-
	23.02.18		6	23,00 – 28,00	-
Deutsche Bahn	09.02.18	Ø 4,04	19 ³	47,90 – 91,00	-
	21.02.18		17 ³	24,90 – 87,90	-
	23.02.18		22 ³	24,90 – 93,50	-

¹ Preise inkl. MwSt., zwischenzeitliche Änderungen möglich, zusätzliche Buchungsgebühren können anfallen.

² Die Dauer variiert insbesondere in Abhängigkeit der zugrunde gelegten Haltepunkte (Leverkusen bzw. Köln/Bonn).

³ Darunter 1 Nachtverbindung (Beginn vor 5:00 Uhr oder Ende nach 2:00 Uhr des Folgetages)

⁴ Angenommene Strecke: 500 km.

⁵ Ergänzend hierzu gab es weitere Angebote mit Start-/Zielort im jeweiligen Umland der Städte.

⁶ Die Reisetage entfielen entweder auf einen Mittwoch (21.02.2018) oder auf einen Freitag (09.02.2018 bzw. 23.02.2018).

Aufgrund des abweichenden Zeitraums sowie der Erhebungsmethode können sich ggf. Abweichungen zu den angeführten Fahrplanauswertungen ergeben.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach www.busliniensuche.de.

Im Einklang mit der zuvor beschriebenen allgemeinen Preisentwicklung zeigt sich das Fahrpreisniveau im Vergleich zum Vorjahr weitgehend stabil. Dies dürfte darin begründet

liegen, dass zum Zeitpunkt der Erhebung außer von Flixbus keine weiteren Fahrten auf dieser Strecke angeboten wurden. Der von Flixbus angebotene Nettopreis pro Personenkilometer lag an den ausgewählten Reisetagen vergleichbar zum Vorjahr zwischen 2,67 Eurocent und 3,87 Eurocent. Ein erhöhter Nettopreis für die Nutzung von Nachtverbindungen, wie er sich im Jahr 2016 noch darstellte, konnte bei der aktuellen Auswertung hingegen nicht mehr beobachtet werden. Der erhöhte Beförderungspreis wurde bei der zurückliegenden Marktanalyse insbesondere mit der für den nächtlichen Betrieb notwendigen Doppelbesetzung begründet. Durch die Übernahme von Megabus durch Flixbus sind die im Jahr 2016 zu beobachtenden Niedrigpreisangebote entfallen. Das durchschnittliche Preisniveau zeigte sich hierdurch stabil bis leicht gestiegen. Nach einer im Jahr 2016 zu beobachtenden Angebotsausweitung hat sich das Angebot auf der Strecke Köln-Hamburg im Jahr 2018 sowohl mit Blick auf die Zahl der Anbieter als auch der Fahrtenhäufigkeit deutlich reduziert.

Auf der Strecke Berlin-Hamburg zeigte sich das Angebot von Flixbus ebenfalls stabil in Bezug auf die in den Jahren 2016 und 2018 angebotene Preisspanne. Als einziger verbliebener Wettbewerber auf dieser Strecke findet sich die Deutsche Bahn AG mit dem Fernbusangebot von IC Bus. Hier hat sich der Fahrpreis im Vergleich zum Vorjahr zwar deutlich reduziert, aufgrund einer einzelnen verbliebenen Fahrt ist diese Aussage jedoch zu relativieren. Tabelle 7 stellt für diverse Reisetage im Februar 2018 die Zahl der Verbindungen und der Preise für eine einfache Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Anbietern dar. Im Vergleich zum Jahr 2016 sind dabei zusammengenommen rund 20 tägliche Verbindungen der Anbieter Berlin Linien Bus und Postbus entfallen.

- Berlin-Hamburg

Tabelle 7: Angebotsvergleich für die Strecke Berlin-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im Februar 2018 (Auswertungstichtag: 08.02.2018)

Anbieter	Reisetag ³	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ²
Flixbus	09.02.18	Ø 3,29	52	7,90 – 21,90	2,21 – 6,13
	21.02.18		23	7,90 – 14,90	2,21 – 4,17
	23.02.18		51	7,90 – 19,90 (29,90)	2,21 – 5,57 (8,38)
IC Bus	09.02.18	Ø 3,10	1	9,90	2,77
	21.02.18		-	-	-
	23.02.18		1	9,90	2,77
Mitfahrzentrale (BlaBlaCar)	09.02.18	Ø 3,16	44	14,00 – 21,00	-
	21.02.18		0	-	-
	23.02.18		5	13,00 – 16,00	-
Deutsche Bahn - Fernverkehr -	09.02.18	Ø 1,50	24	19,90 – 81,00	-
	21.02.18		24	19,90 – 24,90	-
	23.02.18		24	19,90 – 83,50	-
Deutsche Bahn ¹ - IRE -	09.02.18	Ø 3,02	2	ab 14,90	-
	21.02.18		1	ab 14,90	-
	23.02.18		2	ab 14,90	-

¹ Möglichkeit zur Nutzung des Nahverkehrstarifs der DB AG („Schönes- Wochenende-Ticket“ etc.).

² Angenommene Strecke: 300 km.

³ Die Reisetage entfielen entweder auf einen Mittwoch (21.02.2018) oder auf einen Freitag (09.02.2018 bzw. 23.02.2018).

Aufgrund des abweichenden Zeitraums sowie der Erhebungsmethode können sich ggf. Abweichungen zu den angeführten Fahrplanauswertungen ergeben.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach www.busliniensuche.de.

Gemessen am Preisniveau, das die Gesprächspartner des Bundesamtes im Rahmen zurückliegender Marktanalysen bei einer mittleren Auslastung ihrer Fahrzeuge als wirtschaftlich ansehen, stellt sich die Situation für die Buspartner weitgehend unverändert dar.¹ Eine Verbesserung der durchschnittlichen Nettopreise je Kilometer ergibt sich lediglich aufgrund des Ausscheidens bzw. der Übernahme des Anbieters Megabus, bei dessen Verkehren jedoch ausschließlich unternehmenseigene Fahrzeuge und Fahrer anstelle der bei anderen Anbietern üblichen Subunternehmer bzw. Buspartner zum Einsatz gekommen sind. Unter den getroffenen Annahmen (Strecke, Wochentag, Entfernung) dürfte die Mehrzahl der dargestellten Verkehrsangebote bei einer anzunehmenden Steigerung der durchschnittlichen Auslastung dennoch oberhalb der Kostendeckungsgrenze liegen. Da die Wirtschaftlichkeit in Abhängigkeit von Faktoren wie dem Kraftstoffverbrauch, der Sitzplatzanzahl der Fahrzeuge oder der Anzahl des eingesetzten Fahrpersonals steht, lassen sich an dieser Stelle keine allgemeingültigen Aussagen treffen. Es gilt jedoch zu beachten, dass es sich bei den dargestellten Streckenbeispielen um stark nachgefragte Verbindungen zwischen besonders einwohnerstarken Städten handelt und hier innerhalb des Betrachtungszeitraums zuletzt zahlreiche Verbindungen eingestellt wurden.

- Wirtschaftlichkeit

Im Ergebnis der stichtagsbezogenen Auswertung haben die Fernbusbetreiber im intermodalen Vergleich ihre Fahrkarten weiterhin deutlich unterhalb des Normalpreises des SPFV der Deutschen Bahn AG angeboten. Einzelne Sparpreise im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG waren mit 19,90 Euro bzw. 24,90 Euro zwar an der oberen Preisspanne des Fernbusses angesiedelt, in der Regel lag der Normalpreis im SPFV jedoch deutlich hier drüber. Mit Blick auf durchschnittliche Fahrtzeiten lässt sich bei der Nutzung des Schienenfernverkehrs ein deutlicher Fahrtzeitgewinn gegenüber dem Fernbus erzielen. Auf vergleichbare Fahrtzeiten wie der Fernbus kommt auf der Strecke Berlin-Hamburg hingegen das als Nahverkehr einzustufende Angebot Inter-Regio-Express der DB AG. Preislich startet dieses Produkt mit einem Fahrpreis von 14,90 Euro. Dies entspricht in etwa dem Niveau der Fernbusse. Das auf der Strecke Köln-Hamburg noch im Jahr 2016 verfügbare Angebot von HKX stand zum Zeitpunkt des Preisvergleichs nicht zur Verfügung. Nach der Übernahme der HKX-Aktivitäten durch Flixtrain lassen sich (Stand April 2018) aktuell jedoch wieder entsprechende Verbindungen zu Fahrpreisen zwischen 14,99 € (Donnerstag) und 65,00 € (Sonntag) buchen. Das Angebot auf der Strecke zwischen Köln und Hamburg ist damit – vergleichbar zum Inter-Regio-Express zwischen Hamburg und Berlin – zwischen den Fahrpreisen der Deutsche Bahn AG und jenen der Fernbusse angesiedelt. Bei den Mitfahrzentralen, in diesem Fall ausschließlich das Unternehmen BlaBlaCar, werden wochentagunabhängige Preise angeboten, die im Spektrum der Fernbuspreise liegen.

- Intermodaler
Preisvergleich

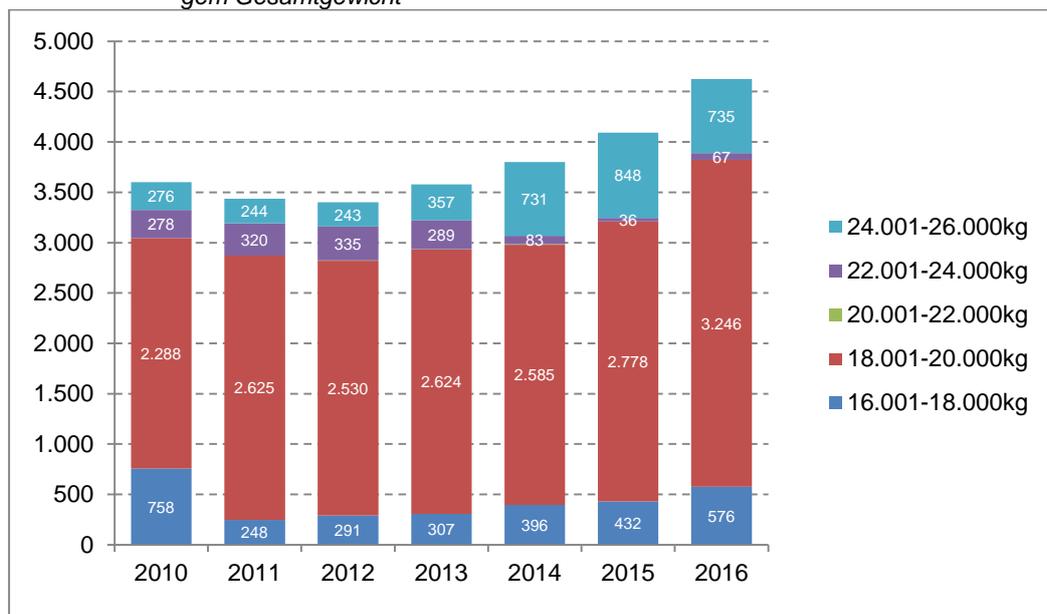
¹ Im Rahmen zurückliegender Marktanalysen des Bundesamtes gaben die Gesprächspartner regelmäßig an, bei einer mittleren Auslastung der Fahrzeuge einen Nettopreis von durchschnittlich 5-6 Eurocent pro Personenkilometer zu benötigen, um eine Fernbuslinie wirtschaftlich betreiben zu können.

3.5 Fahrzeuginvestitionen

Vor dem Hintergrund des schnellen Wachstums des Fernbusmarktes kam es in den letzten Jahren zu einer Belebung der Fahrzeuginvestitionen. Die Zahl der Neuzulassungen von Kraftomnibussen in Deutschland nahm im Zeitraum von 2013 bis 2016, nach Rückgängen in den Jahren vor der Liberalisierung, erkennbar zu (siehe Abbildung 6). Aufgrund ihrer Bauart fallen im Fernbuslinienverkehr eingesetzte Kraftomnibusse typischerweise in die höheren Gewichtsklassen zwischen 16 und 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.¹

Neuzulassungen

Abbildung 6: Neuzulassungen von Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2016 nach zulässigem Gesamtgewicht



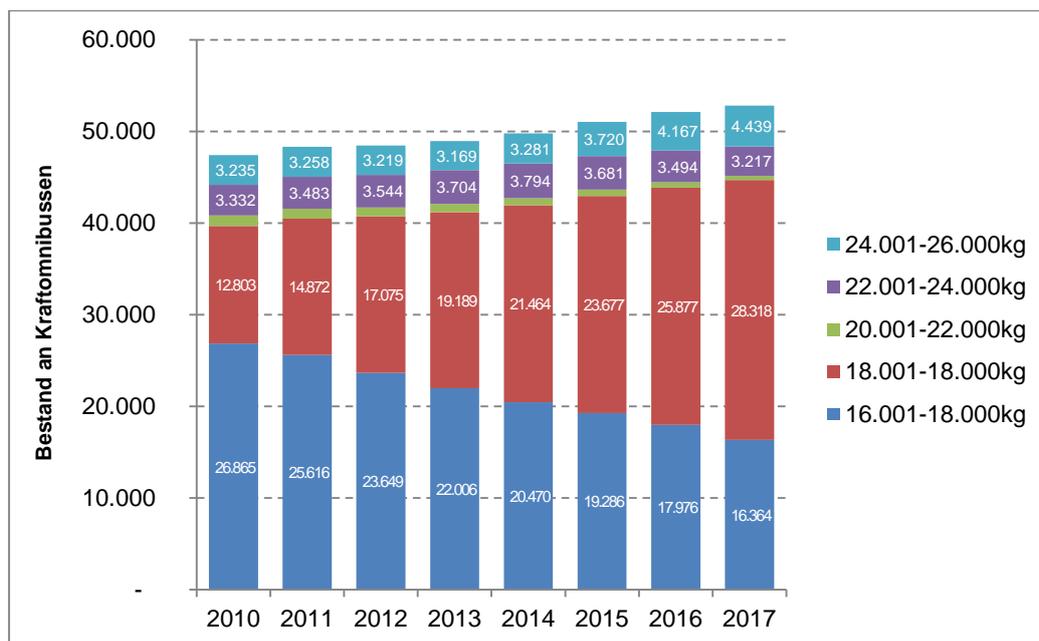
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

Die Zuwachsrate der insgesamt neu zugelassenen Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 Tonnen lag im Jahr 2017 bei rund 13,0 Prozent. Damit zeigte sich nach den Jahren 2013 (+5,2 %), 2014 (+6,2 %) und 2015 (+7,7 %) im Jahr 2016 das mit Abstand deutlichste Wachstum. Gleichzeitig standen nach den Erkenntnissen des Bundesamtes bei zahlreichen Marktteilnehmern im Jahr 2016 erstmals Ersatzinvestitionen an. Die stärksten absoluten Zuwächse zeigten sich bei den Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 18 und 20 t. Diese erhöhten sich um 468 Fahrzeuge auf insgesamt 3.246 Einheiten.

¹ In Einzelfällen können Kraftomnibusse, die im Fernverkehr eingesetzt werden, zwar auch in die Gewichtsklasse von mehr als 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht fallen. In der Regel fallen unter diese Gewichtsklasse jedoch Gelenkbusse, die im öffentlichen Liniennahverkehr eingesetzt werden. Die Gewichtsklasse von mehr als 26 t zGG bleibt daher im Folgenden außerhalb der Betrachtung.

Die Zunahme der Neuzulassungen spiegelte sich zudem in einem Anstieg des Bestands an Kraftomnibussen in Deutschland mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 16 t bis einschließlich 26 t wider (siehe Abbildung 7). Dieser hat sich von 48.477 Fahrzeugen zu Beginn des Jahres 2012 kontinuierlich bis auf 52.809 Fahrzeuge zu Beginn des Jahres 2017 erhöht. Dies entspricht einer Gesamtzunahme um rund 8,9 Prozent. Eindeutige Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse sind auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes allerdings nicht möglich.

Abbildung 7: Bestand an Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2017 nach zulässigem Gesamtgewicht (Stand: jeweils 01.01.)

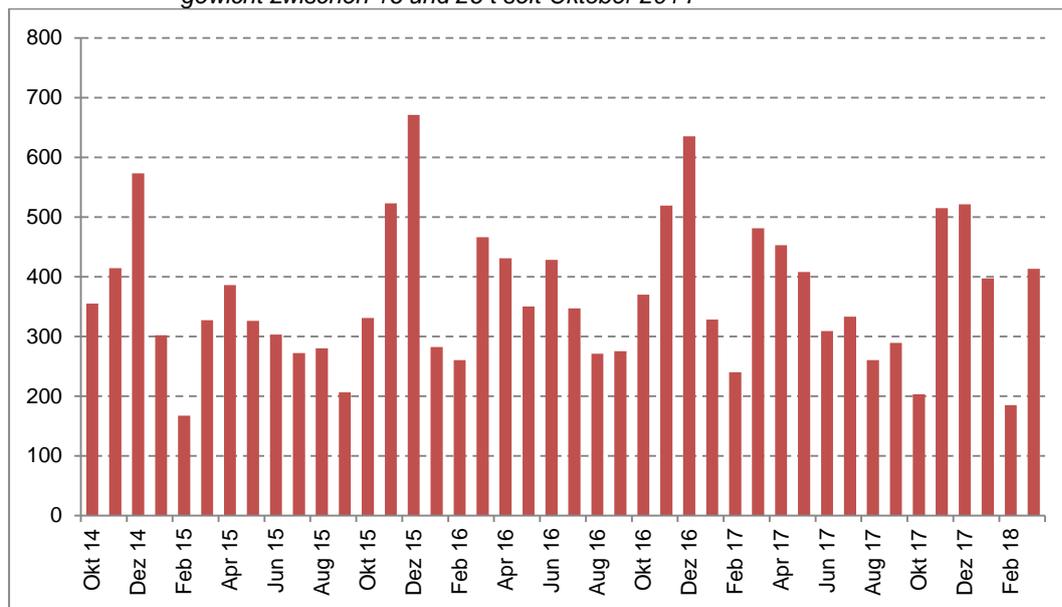


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 25). Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 8 zu entnehmen ist, steigt die Zahl der Neuzulassungen von Kraftomnibussen regelmäßig zum Ende eines Jahres vergleichsweise stark an und geht in den Folgemonaten wieder deutlich zurück. Eine außergewöhnliche Entwicklung der Investitionstätigkeit, die beispielsweise auf vorgezogene Investitionen im Zusammenhang mit den ab dem Jahr 2016 geltenden Bestimmungen zur Barrierefreiheit hinweisen könnte, lässt sich hingegen nicht erkennen. Im Vergleich zu den übrigen Jahren ließ sich gegen Ende des Jahres 2015 lediglich ein leicht erhöhtes Maß an Investitionen feststellen (siehe Abbildung 8). Diese Entwicklung deckt sich mit den Erkenntnissen des Bundesamtes, nach denen die Busunternehmen nur in solchen Fällen Investitionen in den Fuhrpark vorgezogen haben, bei denen spätestens im ersten Quartal 2016 ohnehin Ersatzinvestitionen angestanden hätten.

Investitionszyklen

Abbildung 8: Monatliche Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 t seit Oktober 2014



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

4 Nachfrageseite

4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung

Im Vorfeld der Liberalisierung bewegten sich sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Verkehrsleistung auf einem relativ konstanten Niveau. Beide Größen verzeichneten im Zuge der sich ab dem Jahr 2013 zeigenden Angebotsausweitung hohe Zuwachsraten. In Tabelle 8 wird die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen ausgewiesen und den Gesamtwerten für den Linienfernverkehr (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) gegenüber gestellt. Demnach erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr von rund 2,1 Mio. im Jahr 2012 auf rund 18,4 Mio. im Jahr 2016, die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum von rund 0,4 Mrd. pkm auf knapp 5,1 Mrd. pkm. Im Vergleich zum Jahr 2015 ergab sich im Jahr 2016 ein Anstieg um 15,2 Prozent (Aufkommen) bzw. 14,4 Prozent (Leistung). Im Gegensatz zu den Vorjahren zeigte sich das jährliche Wachstum damit deutlich abgeschwächt. Im Jahr 2016 entfielen rund 77,3 Prozent aller Fahrgäste und rund 69,8 Prozent der Gesamtbeförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf den innerdeutschen Verkehr. Daten für das Jahr 2017 liegen in dieser Differenzierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor. Im April 2018 wurden seitens des Statistischen Bundesamts die vorläufigen Ergebnisse für den Personenverkehr mit Bussen und Bahnen im Jahr 2017 veröffentlicht. Demnach ist die Fahrgastzahl beim gesamten Fernbuslinienverkehr (innerdeutscher und grenzüberschreitender Verkehr) bereits im Jahr 2017 um 0,8 Prozent auf 22,8 Mio. zurückgegangen, die Beförderungsleistung reduzierte sich um 3,1 Prozent auf 6,7 Mrd. pkm.

Inlandsverkehr

Tabelle 8: Fahrgäste und Beförderungsleistungen im Linienfernverkehr mit Omnibussen

Jahr	Fahrgäste (in Mio.)			Beförderungsleistung (in Mio. pkm)		
	Insgesamt	davon: im Inlandsverkehr		Insgesamt	davon: im Inlandsverkehr	
		Anzahl	Anteil in %		absolut	Anteil in %
2010	2,8	1,9	67,9	1.207,8	407,5	33,7
2011	2,8	1,8	65,1	1.201,9	389,0	32,4
2012	3,0	2,1	70,0	1.225,5	431,4	35,2
2013	8,2	6,6	80,5	2.728,5	1.735,8	63,6
2014	15,9	11,8	74,2	5.347,2	3.481,8	65,1
2015	23,2	16,0	69,0	7.281,4	4.484,8	61,6
2016	23,8	18,4	77,3	7.347,8	5.129,5	69,8
2017*	22,8	k.A.	k.A.	6.656,0	k.A.	k.A.

* Vorläufige Ergebnisse.

Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.

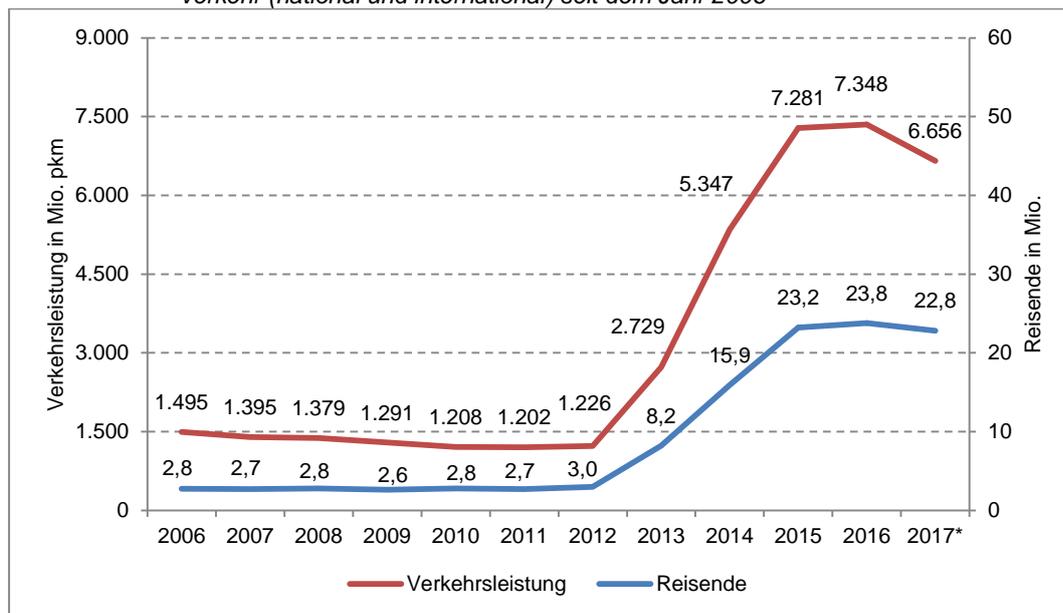
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Berechnungen.

Abbildung 9 stellt für den gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung seit dem Jahr 2006 dar. Beide Größen verzeichneten im Jahr 2013 zunächst ein dreistelliges prozentuales Wachstum. Im Jahr 2014 kam es nochmals annähernd zu einer Verdoppelung von Beförderungsleistung und Anzahl der Reisenden. Im Jahr 2015 schwächte sich das Wachstum erstmals ab, mit rund 7,3 Mrd. pkm bzw. 23,2 Mio. Reisenden wurden die Vorjahreswerte mit 46,5 bzw. 36,2 Prozent jedoch erneut deutlich übertroffen. Im Jahr 2016 kam es erneut zu einer Abschwächung der Wachstumsraten auf lediglich noch 2,3 bzw. 0,9 Prozent. Für das Jahr 2017 rechneten die Verfasser der vom BMVI in Auftrag gegebenen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr mit Stand Februar 2018 aufgrund der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden statistischen Daten und Rahmenbedingungen erstmals mit einer rückläufigen Entwicklung bei der Beförderungsleistung, für das Aufkommen wurde hingegen noch ein leichtes Wachstum erwartet.¹ Mittelfristig wird in der Prognose bis zum Jahr 2021 von einer Fahrgastzahl in Höhe von 23,0 Mio. Personen und einer Beförderungsleistung von 6,7 Mrd. pkm ausgegangen (vgl. Tabelle 9).

Gesamtverkehr

¹ Siehe hierzu und im Folgenden: SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bundesamt für Güterverkehr (2018).

Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Reisenden im gesamten Fernbuslinienverkehr (national und international) seit dem Jahr 2006



* Prognostizierte Werte.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 9 verdeutlicht, wies der Fernbuslinienverkehr im Jahr 2015, vergleichbar zu den beiden vorausgehenden Jahren, von allen Verkehrsträgern die höchsten Zuwachsraten im Personenverkehr in Deutschland auf. Aufgrund des deutlich abgeschwächten Wachstums der Fernbusverkehre und der gleichzeitig ansteigenden Nachfrage im Eisenbahn- sowie im Luftverkehr lagen die prozentualen Wachstumsraten von Verkehrsaufkommen bzw. Beförderungsleistung im Eisenbahnverkehr (3,2 % bzw. 2,7 %), und hier vor allem beim Fernverkehr (5,3 % bzw. 6,8 %), ebenso wie im Luftverkehr (3,5 % bzw. 3,9 %) im Jahr 2016 erstmals seit der Fernbusliberalisierung wieder über den Wachstumsraten der Fernbusse. Diese Situation zeigte sich im Jahr 2017 vergleichbar, wobei der Fernbuslinienverkehr erstmals eine rückläufige Entwicklung aufwies. Im Jahr 2017 reduzierte sich das Fahrgastaufkommen um 0,8 Prozent auf 22,8 Mio. Reisende. Die Verkehrsleistung ging entsprechend der vorläufigen Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes ebenfalls zurück (-3,1 %). Bei Zugrundelegung der in Tabelle 9 dargestellten Werte erreichte der Fernbuslinienverkehr gemessen am gesamten öffentlichen Straßenverkehr im Jahr 2016 einen Anteil von rund 9,0 Prozent an der Verkehrsleistung, bezogen auf die Zahl der Reisenden lag der Anteil bei rund 0,3 Prozent.

Anteile am Personenverkehr

Tabelle 9: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen					Verkehrsleistung ¹				
	in Mio. Personen			Veränd. in %		in Mrd. pkm			Veränd. in %	
	2015	2016	2017	16/15	17/16	2015	2016	2017	16/15	17/16
MIV ²	58.407	59.294	n.v.	1,2	-	948,3	962,8	n.v.	1,5	-
Öffent. Straßenverkehr ³	9.461	9.572	-	1,2	-	81,7	81,1	-	-0,7	-
- Liniennahverkehr	9.356	9.467	n.v.	1,2	-	54,8	55,1	n.v.	0,6	-
- Fernbuslinienverkehr	23	24	23	3,0	-0,8	7,3	7,3	6,7	0,7	-3,1
- Gelegenheitsverkehr	82	81	n.v.	-1,2	-	19,6	18,6	n.v.	-5,1	-
Eisenbahnverkehr	2.707	2.794	-	3,2	-	91,7	94,2	-	2,7	-
- Nahverkehr (SPNV)	2.576	2.655	n.v.	3,1	-	54,8	54,8	n.v.	0,0	-
- Fernverkehr (SPFV)	131	139	142	5,3	2,3	36,9	39,4	40,4	6,8	2,6
Luftverkehr ⁴	194	201	213	3,5	5,8	61,5	63,9	67,5	3,9	5,5
Summe	70.769	71.861	-	1,5	-	1.183,2	1.202,0	1.220,2	1,6	-

Teilweise vorläufige Ergebnisse. Daten für 2017 liegen nur eingeschränkt vor.

n.v. – nicht verfügbar.

¹ Verkehrsleistung in Deutschland.

² Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr.

³ Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne Verkehr ausländischer Unternehmen.

⁴ Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger.

Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihen 1.1 und 3.1), BMVI (2017). Eigene Berechnungen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag der durchschnittliche Auslastungsgrad der Fahrzeuge im Jahr 2015 bei rund 59 Prozent.¹ Diese wird gemessen an der Relation der Beförderungsleistung zum Beförderungsangebot in Sitzplatzkilometern. In den Jahren 2013 und 2014 lag die Auslastung bei 55 bzw. 51 Prozent, bevor sie 2015 deutlich angestiegen ist. Zur weiteren Entwicklung in den Jahren 2016 und 2017 wurden seitens des Statistischen Bundesamtes bisher keine Zahlen veröffentlicht. Nach Informationen des Bundesamtes unterliegen die Auslastungsgrade u.a. in Abhängigkeit von Fahrzeiten, Fahrtzielen und der aktuellen Wettbewerbssituation deutlichen Schwankungen. Nachdem die Anbieter von Fernbusverkehren ihre Angebote zwischenzeitlich an die wochentäglich sehr unterschiedliche Nachfrage angepasst haben und zuletzt im Rahmen von Übernahmeaktivitäten nicht selten parallel verlaufende Linien zusammengefasst wurden, gehen Gesprächspartner in Marktgesprächen von einer insgesamt weiter gestiegenen Auslastung der Fahrzeuge aus. Diese zeige sich jedoch weiterhin von teils größeren saisonalen, tageszeitlichen und wettbewerbsinduzierten Nachfrageschwankungen beeinflusst.

Fahrzeugauslastung

4.2 Fahrgaststruktur

Allgemein verfügbare Informationen zur Herkunft sowie zur Struktur der Fernbusreisenden, insbesondere zu Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsmitteln (Modal Shift), liegen weiterhin nur sehr eingeschränkt vor. Ergänzend zu den in früheren Marktanalysen bereits dargelegten bzw. diskutierten Umfrageergebnissen des ifes Instituts für Empirie

Erhebungen zur Fahrgaststruktur

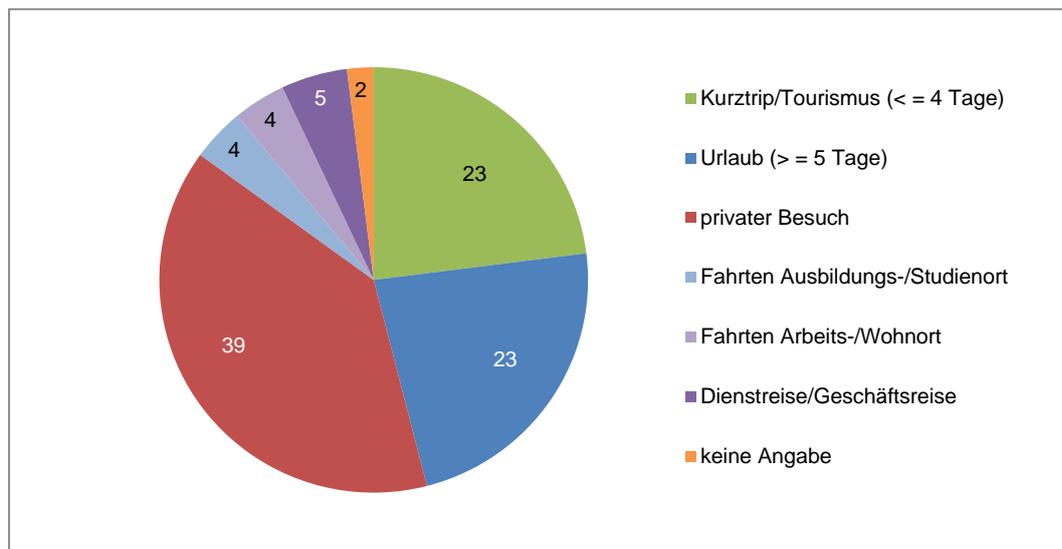
¹ Siehe hierzu und im Folgenden: Statistisches Bundesamt (2014, 2015).

und Statistik (2014), der IGES Institut GmbH (2014), von Laage et al. (2014), von den Verbraucherzentralen Dresden und Brandenburg (2015) sowie vom Verkehrsclub-Deutschland e.V. (2014) sind zur Jahreswende 2017/2018 zwei neue Studien von der IGES Institut GmbH sowie der exeo Strategic Consulting AG und der Rogator AG veröffentlicht worden.

Die IGES-Umfrage wurde gemeinsam vom Bundesverband deutscher Omnibusunternehmen e.V. (BDO) und Flixbus in Auftrag gegeben.¹ Dabei wurden im Rahmen von Telefoninterviews 3.577 Personen zu ihrer Nutzungshäufigkeit von Fernverkehrsmitteln, ihrem Verhaltensmuster beim Planen von Fernverkehrsreisen sowie zu soziodemographischen Merkmalen befragt. Von den insgesamt befragten Personen ab 16 Jahren haben 1.006 Personen in den vergangenen 12 Monaten mindestens einmal den Fernbus genutzt. Als Ergebnis zeigte sich, dass die Hälfte der befragten Fernbuskunden jünger als 35 Jahre alt war, weitere 17 Prozent waren älter als 50 Jahre. Hervorzuheben ist dabei vor allem die Gruppe der 25 bis 29-jährigen, die rund 20 Prozent der befragten Fernbuskunden stellte und für 22 Prozent der Fahrten verantwortlich zeichnete. Verteilt auf die Geschlechter überwog mit 51,5 Prozent der Anteil weiblicher Fernbuskunden nur leicht. Laut Umfrageergebnis verfügten 27 Prozent der Fernbuskunden als höchsten Bildungsabschluss über einen Hochschulabschluss, weitere 54 Prozent konnten bereits auf eine abgeschlossene Berufsausbildung zurück blicken und 17 Prozent befanden sich aktuell in der Ausbildung.

Der Fernbus wurde von den befragten Fernbuskunden in 94 Prozent der Fälle für die Hin- und die Rückfahrt genutzt. Zusätzlich wurden der PKW (1 %) oder die Bahn (3 %) als genutzte Verkehrsmittel für Hin- oder Rückfahrten angegeben bzw. keine weiteren Angaben gemacht (2 %). Beim Reisezweck überwog mit 39 Prozent der private Besuch von Verwandten bzw. Bekannten. Auf jeweils weitere 23 Prozent belief sich der prozentuale Anteil von Fernbuskunden, die als Reisezweck entweder einen Kurztrip oder einen längeren Urlaubsaufenthalt angegeben haben (vgl. Abbildung 10). Bei der Befragung wurde die zuletzt durchgeführte Fernbusreise der Befragten zugrunde gelegt. Aufgrund des Befragungszeitpunktes ist laut IGES Institut GmbH eine saisonale Beeinflussung der Ergebnisse zu erwarten.

¹ Siehe hierzu IGES Institut GmbH (2018b).

Abbildung 10: Reisezweck von Fernbusreisenden in Prozent

Zugrundeliegende Fragestellung:

„Was war der hauptsächliche Zweck der Reise?“

Anmerkung: n = 1006. Aussage bezieht sich auf die jeweils letzte Fernbusreise der Befragten.

Quelle: IGES Institut GmbH (2018b). Eigene Darstellung.

Nach den Gründen gefragt, die für die Wahl des Fernbusses als Verkehrsmittel ausschlaggebend waren, gaben 83 Prozent der befragten Nutzer den günstigen Fahrpreis an. Trotz der Möglichkeit zur Mehrfachnennung blieben die weiteren genannten Gründe wie „hoher Komfort“ (39 %), WLAN-Verfügbarkeit (33 %) oder „kein Umstieg“ (30 %) deutlich hinter dem günstigen Fahrpreis zurück. Die Frage, ob der Fernbus im Vorfeld der Reise preislich mit anderen Verkehrsmitteln verglichen wurde, bejahten lediglich 46 Prozent der Befragten. Insgesamt gaben 35 Prozent der Reisenden an, die Bahn als mögliche Alternative für ihre Reise in Betracht gezogen zu haben. Weiterhin haben die Befragten im Vorfeld die Nutzung eines privaten PKW (24 %), einer Mitfahrgelegenheit (14 %), eines Flugzeugs (7 %) oder eines angemieteten Fahrzeugs (6 %) erwogen. Befragt zur PKW-Verfügbarkeit gaben die befragten Fernbuskunden zu jeweils 34 Prozent an, entweder gelegentlich oder regelmäßig/generell über einen PKW zur Durchführung von Fernreisen verfügen zu können, während 31 Prozent kein PKW für Fernreisen zur Verfügung steht.

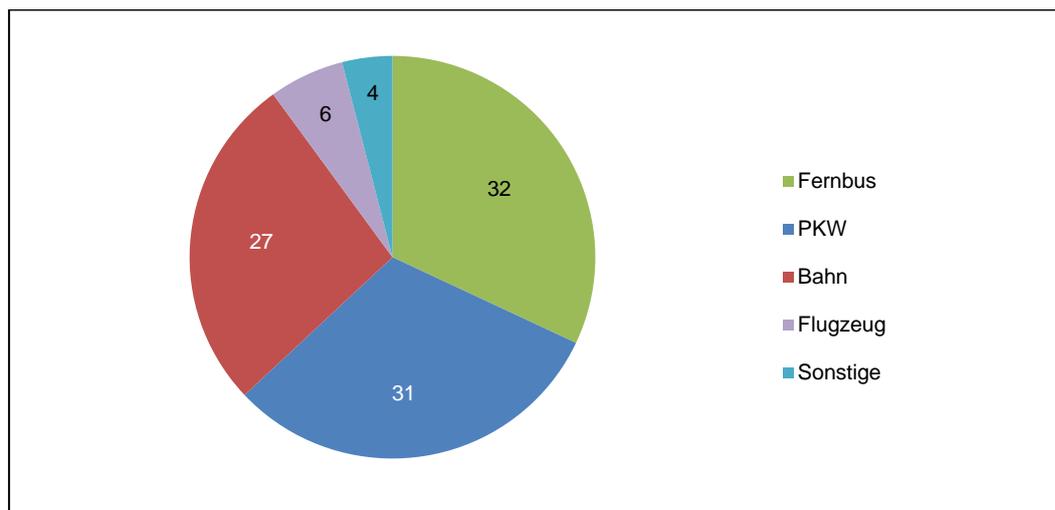
Gründe für die Nutzung

Losgelöst von der durchgeführten Fernbusreise wurden die Fernbusnutzer zudem danach gefragt, wie viele Fernreisen sie in den zurückliegenden 12 Monaten mit anderen Verkehrsmitteln unternommen bzw. wie häufig sie Fernbusse genutzt haben. Dabei zeigte sich, dass ein hoher Prozentsatz der Fernbusnutzer weitere Fernreisen mit der Bahn (89 %), mit dem PKW (81 %), dem Flugzeug (61 %) oder sonstigen Verkehrsmitteln (33%) unternommen hat. Unter sonstige Verkehrsmittel summieren sich beispielsweise Schiffsreisen, Fahrradtouren etc.

Reisealternativen

Laut der von der IGES Institut GmbH durchgeführten Studie gaben insgesamt 28 Prozent (1.006) von insgesamt 3.577 befragten Personen an, dass sie in den vergangenen 12 Monaten mindestens einmal den Fernbus genutzt haben. Aus der Häufigkeit der Fernbusnutzung auf der einen, sowie der Frage danach, wie viele Fernreisen die befragten 1.006 Fernbusnutzer in den vergangenen 12 Monaten mit anderen Verkehrsmitteln unternommen haben auf der anderen Seite, ergeben sich laut Studie die in Abbildung 11 dargestellten Anteile der Verkehrsmittelnutzung bei Fernreisen.

Abbildung 11: Anteile der Verkehrsmittelnutzung bei Fernreisen in Prozent



Es wurde nach der Häufigkeit der Fernbusnutzung bzw. der Nutzung anderer Verkehrsmittel, wie PKW, Bahn und Flugzeug für Fernreisen innerhalb der vergangenen 12 Monate gefragt.

Anmerkung: Hochrechnung aller Fahrten der 1.006 befragten Fernbusreisenden.

Quelle: IGES Institut GmbH (2018b). Eigene Darstellung.

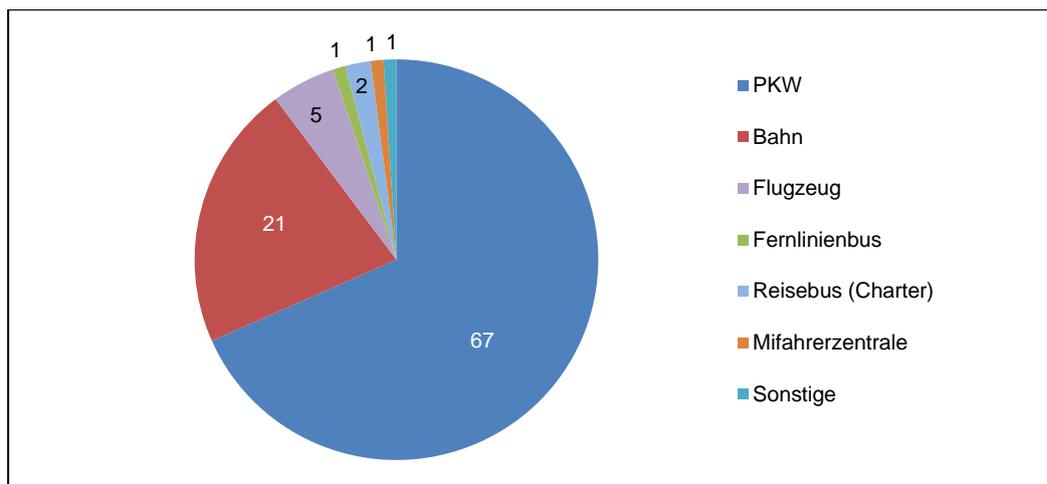
In der Studie „Pricing Lab 2017“, die gemeinsam durch die Rogator AG und die exeo Strategic Consulting AG erstellt wurde, standen Fragen nach den Nutzungspotenzialen von Bahn und Fernlinienbussen sowie einer sich hierbei zeigenden Schnittmenge von Nutzern im Fokus.¹ Der Studie liegen Ergebnisse aus aktuellen, regelmäßig durchgeführten Befragungen von ca. 1.000 Personen ab 18 Jahren zugrunde. Entsprechend der Studie beträgt der mittlere Nutzeranteil des Fernbuslinienverkehrs 13 Prozent. Er liegt somit deutlich unterhalb des im Rahmen der IGES-Studie festgestellten Nutzeranteils von 28 Prozent. Im Rahmen der Studie von exeo Strategic Consulting AG und Rogator AG wird gleichwohl darauf hingewiesen, dass der Anteil in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen teils deutlich variieren kann. Demnach lassen sich beispielsweise bei der Befragung von Personen unter 30 Jahren (20 %), Personen aus größeren Städten mit mindestens 500.000 Einwohnern (22 %), in der Ausbildung befindlichen Personen (28 %) sowie Bahnnutzern (33 %) deutlich höhere Nutzeranteile feststellen. Den Teilnehmern der Studie wurde zudem die Frage gestellt, wie viele Reisen über 50 km Entfernung (einfache Strecke) sie in den letzten 12 Monaten in Deutschland unternommen und wie sich diese auf die Verkehrsmittel verteilt haben. Bezogen auf die Anzahl der insgesamt durchgeführ-

- Exeo Strategic Consulting AG
und Rogator AG

¹ Siehe hierzu und im Folgenden exeo Strategic Consulting AG und Rogator AG (2017).

ten Fahrten zeigt sich dabei das in Abbildung 11 dargestellte Ergebnis. Demnach unternahmen die Befragten einen Anteil von lediglich 2 Prozent der Fahrten mit dem Fernbus. Das dominierende Verkehrsmittel war der PKW, der unter Einbeziehung der Mitfahrzentralen (1 %) auf rund 68 Prozent kommt. Der zweitgrößte Anteil entfällt mit 21 Prozent auf die Bahn, während Flugzeug (5 %) und Fernbus (2 %) auf lediglich einstellige Prozentanteile kommen.

Abbildung 12: Anteile der Verkehrsmittelnutzung bei Fernreisen (ab 50 km) in Deutschland in Prozent bezogen auf die insgesamt getätigten Reisen



Zugrundeliegende Fragestellung:

„Wie viele Reisen über 50 km Entfernung (einfache Strecke) haben Sie in den letzten 12 Monaten in Deutschland unternommen und wie verteilen sich diese Reisen auf die folgenden Verkehrsmittel.“

Anmerkung: n = 1.045, über die zugrunde liegende Fahrtenanzahl liegen dem Bundesamt keine Erkenntnisse vor.

Quelle: exeo Strategic Consulting AG und Rogator AG (2017). Eigene Darstellung.

Vergleichbar der IGES Studie zeigte sich im Rahmen der Studie „Pricing Lab 2017“ eine hohe Überlappung von Bahn- und Fernbusnutzern. Demnach sind drei Viertel der Fernbuskunden gleichzeitig Bahnnutzer. Das Verkehrsmittel Fernbus nutzt hingegen rund ein Drittel der Bahnfahrer. Bei den befragten Personen, die für die Durchführung ihrer Reisen nicht die Bahn bzw. den Fernbus wählt haben, konnte bei insgesamt rund 78 bzw. 56 Prozent dennoch eine grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung von Bahn bzw. Fernbus festgestellt werden. Etwa 21 bzw. 11 Prozent haben in den vergangenen 12 Monaten bereits die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels in Erwägung gezogen, dieses letztendlich jedoch nicht genutzt. Rund 23 bzw. 44 Prozent der Befragten gaben hingegen an, dass für sie eine Nutzung der Bahn bzw. des Fernbuslinienverkehrs grundsätzlich nicht in Frage kommen würde.

Überschneidung von
Bahn- und Fernbusnutzern

4.3 Kundenzufriedenheit

Im Zuge wachsender Verkehrs- und Fahrgastzahlen ließ sich in den zurückliegenden Jahren eine steigende Zahl an Beschwerden beobachten. Seit dem 27. Juli 2013 haben Busreisende die Möglichkeit, sich mit Beschwerden über einen Beförderer offiziell an das

Beschwerdestelle
Eisenbahn-Bundesamt

Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu wenden. Dies gilt für solche Beschwerden, bei denen Fahrgäste das Gefühl haben, dass den ihnen per Gesetz garantierten Fahrgastrechten von Seiten der Beförderer entweder keine Beachtung geschenkt wurde oder eine Beschwerde beim Beförderer erfolglos verlief. Laut EBA wurde der Beschwerdebegriff im Juli 2016 seitens des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) neu definiert. Auf einen Vergleich mit der Anzahl der in den Jahren 2013 und 2014 eingegangenen Beschwerden wird an dieser Stelle daher verzichtet. Im Sinne der jeweiligen EU-Fahrgastrechteverordnung gelten als Beschwerde schriftlich erfolgte Eingaben, die eine Verletzung der jeweiligen Verordnung rügen und in denen das EBA als nationale Durchsetzungsstelle in der Sache zu entscheiden hat.

Im Jahr 2015 gingen insgesamt 836 schriftliche und 387 mündliche Eingaben im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr bei der Durchsetzungsstelle des EBA ein. Im Jahr 2016 waren es insgesamt 1269 schriftliche und 458 mündliche Eingaben. Bei der Mehrzahl handelte es sich um Eingaben ohne fahrgastrechtlichen Bezug, beispielsweise um Umbuchungswünsche oder Regelungen zur Gepäckmitnahme. In diesen Fällen wurden die Beschwerdeführer unmittelbar an den Beförderer verwiesen, der gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zunächst der erste Ansprechpartner für diese Art der Beschwerden ist. Weitere 29 Fälle (2015) bzw. 35 Fälle (2016) wurden an die Schlichtungsstellen verwiesen. Zudem wurden vereinzelt Beschwerden an andere nationale Durchsetzungsstellen abgegeben. Insgesamt 120 Eingaben (2015) bzw. 137 Eingaben (2016) entsprachen der verkehrsträgerübergreifend gefassten Definition der Beschwerde.

Beschwerden nach ihrer Anzahl ...

Die Beschwerden bezogen sich inhaltlich schwerpunktmäßig auf Artikel 19 VO (EU) Nr. 181/2011, wonach unter anderem der Beförderer bei einer Annullierung, Überbuchung oder Verspätung der Abfahrt von mehr als 120 Minuten an einem Busbahnhof dem Fahrgast die Fortsetzung der Fahrt ohne Aufpreis unter vergleichbaren Bedingungen oder die Erstattung des Fahrpreises zur Auswahl anbieten muss. Die zweithäufigste Anzahl von Beschwerden ging in den Jahren 2015 und 2016 zur Nichteinhaltung von Antwortfristen (Artikel 27) ein. An dritter Stelle folgten Beschwerden über mangelhafte oder fehlende Informationen zur Lage sowie zur voraussichtlichen Abfahrtszeit entsprechend Artikel 20 Abs. 1 und 4. Weiterhin waren Beschwerden zum Recht auf angemessene Reiseinformation während der Fahrt (Artikel 24) zu verzeichnen. Bezogen auf alle Beschwerden ließen sich im Jahr 2015 dabei insgesamt 52 Gesetzesverstöße feststellen, im Jahr 2016 waren es 56. Zum Stichtag 26.01.2017 waren 41 Verwaltungsverfahren noch nicht beendet, so dass davon auszugehen ist, dass sich die tatsächliche Anzahl an Rechtsverstößen für das Jahr 2016 noch erhöht haben dürfte. Die festgestellten Rechtsverstöße konnten in der Regel bereits im Verlauf der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden.

...und ihrer Art

Der im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnende Anstieg der Eingaben dürfte vor allem im Zusammenhang mit den Angebotsausweitungen im Fernbuslinienverkehr stehen. In den Jahren 2015 und 2016 hat das EBA als nationale Durchsetzungsstelle gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 und § 4 EUFahrgRBusG proaktiv Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 eingehalten wird. Der Schwerpunkt lag dabei auf einer Überprüfung der Einhaltung von Informationspflichten im Fernbuslinienverkehr. Insgesamt wurden zur Einhaltung von Fahrgastrechten im Jahr 2015 330 Überprüfungen durchgeführt, im Jahr 2016 waren es 219. Neben Mitfahrten auf hochfrequentierten Fernbusverbindungen wurden zudem Überprüfungen bei Beförderern, Betreibern von Busbahnhöfen, Reisevermittlern und -veranstaltern bzw. Verkaufsstellen für Fernbusfahrkarten durchgeführt. In Fällen von festgestellten Rechtsverstößen wurden die Verpflichteten im Rahmen von Verwaltungsverfahren zu einem rechtskonformen Verhalten angehalten. Weitere Sanktionen waren laut EBA hingegen nicht erforderlich.¹ Im Rahmen der Prüfungen wurden seitens des EBA Optimierungspotentiale hinsichtlich der Realisierung des barrierefreien Reisens für Menschen mit Behinderungen und mobilitätseingeschränkte Personen gemäß Artikel 12 VO (EU) Nr. 181/2011 identifiziert. Im Jahr 2015 galt dies insbesondere mit Blick auf die Zusammenarbeit von Beförderern und Busbahnhofbetreibern sowie auf die Qualifikation von Mitarbeitern der Servicehotlines.

Proaktive Maßnahmen

Entsprechend § 6 EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) besteht für Fahrgäste von Fernbussen die Möglichkeit, sich für eine niedrigschwellige und kostengünstige Klärung und Durchsetzung von Ansprüchen an eine Schlichtungsstelle wie die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp) zu wenden. Die Anzahl der Schlichtungsverfahren bei der söp hat sich in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich erhöht. Dies lässt sich sowohl mit der gestiegenen Nachfrage nach Fernbusleistungen als auch mit dem zunehmenden Bekanntheitsgrad der Schlichtungsstelle begründen. Die Zahl der Schlichtungsverfahren ist von 22 im Jahr 2013 auf 534 im Jahr 2017 angestiegen.² Als Schlichtung wird ein Verfahren zur außergerichtlichen Streitbeilegung zwischen Betroffenen bzw. Beschwerdeführer und dem Verkehrsunternehmen bezeichnet. Das über das EBA abzuwickelnde Beschwerdeverfahren erwirkt hingegen die Durchsetzung von Kundenrechten gemäß entsprechender Verordnungen bzw. Gesetze. Im Vergleich zum Jahr 2016 verzeichnete die Anzahl der im Jahr 2017 eingegangenen Schlichtungsanträge einen relativen Anstieg von rund 48 Prozent auf insgesamt 534. Im Jahr 2016 gab dabei mit 56 Prozent vor allem der Verlust bzw. die Beschädigung von Gepäckstücken Anlass für eine Beschwerde der Reisenden. Im Jahr 2017 ist dieser Beschwerdegrund jedoch um 26 Prozentpunkte auf nunmehr 30 Prozent zurückgegangen. Mit 32 Prozent der eingegangenen Schlichtungsanträge stellten im Jahr 2017 Verspätungen den häufigsten Grund für eine Beschwerde dar. Gegenüber dem Jahr 2016 (16 %)

Schlichtungsstelle söp

¹ Siehe hierzu Eisenbahn-Bundesamt (2017).

² Siehe hierzu Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (2018)

hat sich der Anteil der aufgrund von Verspätungen eingereichten Beschwerden damit deutlich erhöht. Weitere 22 Prozent (2016: 16 %) der Schlichtungsanträge bezogen sich auf die Nichtbeförderung von Fahrgästen, beispielsweise aufgrund eines ausgefallenen Busses. Sie standen häufig im Zusammenhang mit einer angebotenen/nicht angebotenen Alternativbeförderung oder dem vom Reisenden geforderten Ausgleich ihm entstandener Folgekosten. Weitere Beschwerden bezogen sich auf die Stornierung von Reisen, die Beförderung von sperrigem Gepäck oder den Service.

Die Schlichtungsquote lag laut Angaben der söp im Bereich der Fernbuslinienverkehre mit rund 84 Prozent im Jahr 2016 sowie mit rund 90 Prozent im Jahr 2017 sehr hoch. Dies gilt sowohl im Vergleich zu früheren Jahren als auch zu anderen Verkehrsmitteln. Im Jahr 2017 wurden seitens der Beschwerdeführer rund 7 Prozent der Empfehlungen abgelehnt, auf Seiten der Beschwerdegegner waren es rund 3 Prozent.

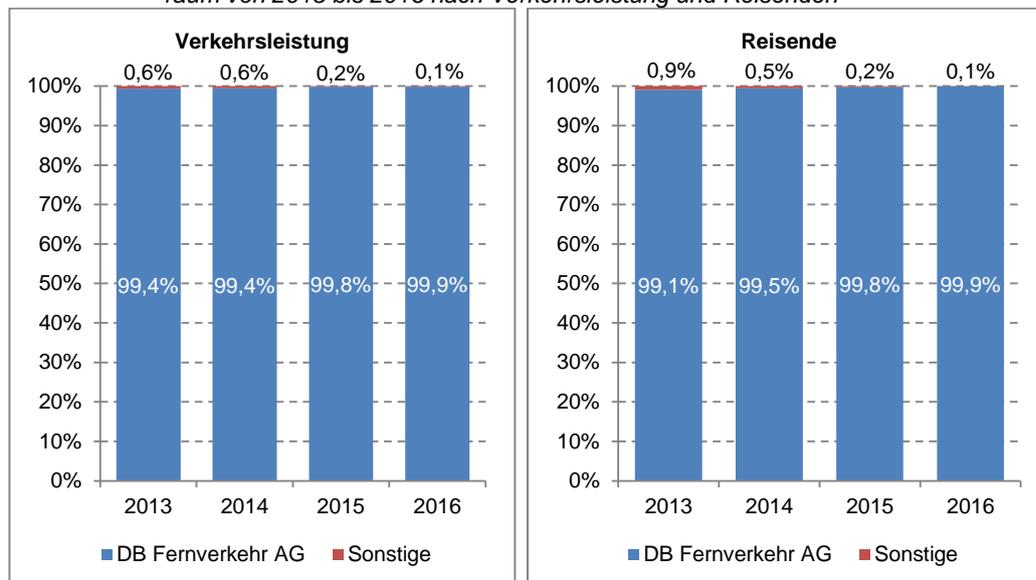
Schlichtungsquoten

5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr

Der SPFV in Deutschland wird von der Deutschen Bahn AG dominiert. Unter Zugrundelegung der Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes errechnet sich für die DB Fernverkehr AG im Jahr 2016 erneut ein Marktanteil bezogen auf die Verkehrsleistung und die Reisenden im SPFV von über 99 Prozent (vgl. Abbildung 13).

Wettbewerb

Abbildung 13: Marktanteile der DB Fernverkehr AG am Schienenpersonenfernverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2016 nach Verkehrsleistung und Reisenden



Quellen: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1), DB Fernverkehr AG (2016 und 2017). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

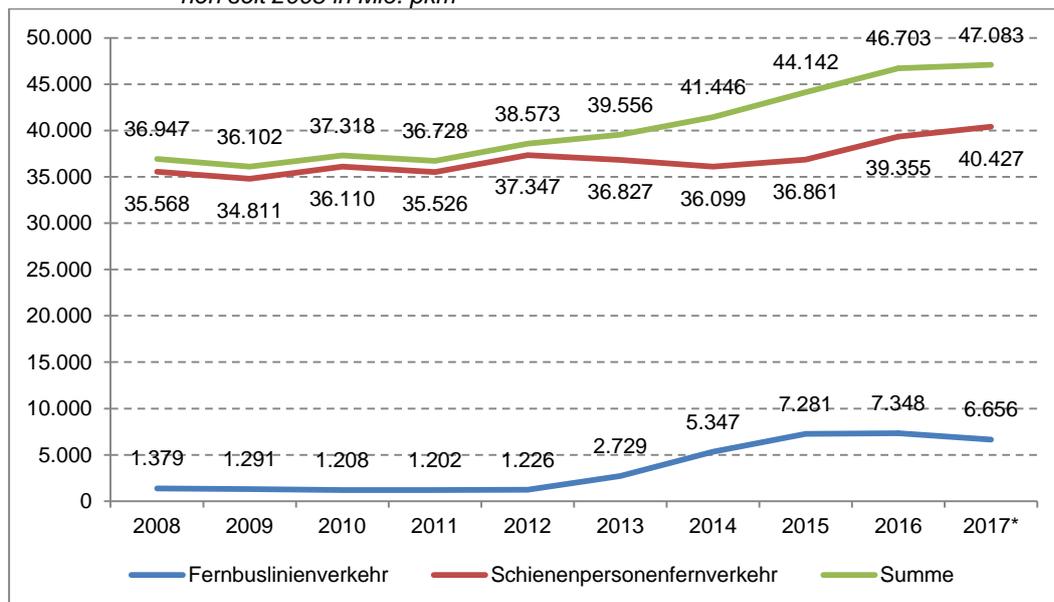
Mit den Angeboten der Veolia Verkehr GmbH (InterConnex) und des Hamburg-Köln-Express (HKX) standen seit dem Jahr 2013 zunächst zwei weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit regelmäßigen Linienverkehren im Wettbewerb zur DB Fernverkehr AG. Aufgrund ihrer Angebots- und Preisstruktur sprachen diese weitgehend dieselbe preisensible Zielgruppe an wie die Fernbusse. Das Angebot der Veolia Verkehr GmbH wurde zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 eingestellt. Mit der Locomore GmbH und Co. KG ist zum Fahrplanwechsel am 16.12.2016 ein weiterer Wettbewerber mit einem Linienangebot im nationalen SPFV gestartet, musste aber bereits im Mai 2017 Insolvenz anmelden. Wenig später stellte der HKX, zunächst vorläufig, den Betrieb des zwischenzeitlich reduzierten Fahrtenangebotes ein. Neben den beschriebenen regelmäßig verkehrenden Angeboten ließen sich im SPFV seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs vornehmlich Angebote im Autoreise- bzw. Nachtzugsegment oder im Rahmen von Gelegenheits- bzw. Saisonverkehren beobachten, die aus verschiedenen Gründen jedoch nicht als direkter Wettbewerb zu den planmäßig verkehrenden Linien im nationalen SPFV angesehen werden können.

Im August 2017 hat das tschechische Unternehmen LEO Express mit seiner deutschen Tochter Leo Express GmbH Teile des Eisenbahnverkehrsunternehmens Locomore übernommen. Während LEO Express seither den Zugbetrieb übernimmt, erfolgt der Fahrkartenvertrieb über Flixbus bzw. Flixtrain. Zum Jahreswechsel 2017/18 wurden von Flixtrain zudem, zunächst befristet, Schienenverkehrsleistungen auf der zuvor vom HKX betriebenen Schienenverbindung zwischen Köln und Hamburg angeboten. Seit März 2018 wird diese Verbindung regelmäßig angeboten. Den Betrieb übernimmt hier das deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen BTE BahnTouristikExpress GmbH. Die Flixmobility GmbH hat im August 2017 für das neugegründete Tochterunternehmen Flixtrain eine Lizenz zur Durchführung von Schienenverkehren in Deutschland erhalten. Das Unternehmen beabsichtigt, künftig verstärkt neben dem Fernbus auch Schienenverkehrsleistungen anzubieten und mittelfristig auf der Schiene in Deutschland eine ernsthafte Alternative zum Fernverkehr der Deutschen Bahn aufzubauen.¹

Das Beförderungsangebot im Personenfernverkehr hat sich in der Folge der Liberalisierung insgesamt deutlich erhöht. Durch den hierdurch entstandenen Wettbewerb zeigte sich die Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen fortan stimuliert. Abbildung 14 veranschaulicht die Nachfrageentwicklung im SPFV und im Fernbuslinienverkehr für den Zeitraum von 2008 bis 2017.

¹ Siehe hierzu Wirtschaftswoche vom 20.04.2018

Abbildung 14: Entwicklung der Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen seit 2008 in Mio. pkm



* Im Jahr 2017 handelt es sich um vorläufige Ergebnisse.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Während sich das durchschnittliche jährliche Wachstum im Vorfeld der Liberalisierung als vergleichsweise moderat beschreiben lässt, zeigte sich bereits ab dem Jahr 2012 eine deutliche Beschleunigung des Verkehrsleistungswachstums im Personenfernverkehr. Diese war in den Jahren 2013 und 2014 ausschließlich dem überdurchschnittlichen Wachstum der Fernbuslinienverkehre geschuldet. Der SPFV verzeichnete in beiden Jahren hingegen Leistungsrückgänge in Höhe von 1,4 bzw. 2,0 Prozent. Im Jahr 2015 fand der SPFV wieder auf den Wachstumspfad (+2,2 %) zurück, die Verkehrsleistung reichte jedoch noch nicht wieder an das Ergebnis aus dem Jahr 2012 heran. Ein wesentlicher Grund für die erneute Zunahme des SPFV im Jahr 2015 war aus Sicht der Marktteilnehmer die zwischenzeitlich seitens der Deutschen Bahn AG begonnene Angebotsoffensive. Vor diesem Hintergrund lassen sich zudem die deutlichen Wachstumsraten in den Jahren 2016 (6,8 %) und 2017 (2,6 %, vorläufiges Ergebnis) erklären. Laut den Ergebnissen der gleitenden Mittelfristprognose ist in den Folgejahren mit einem anhaltenden Wachstum des SPFV zu rechnen. Hierbei wird vor allem für das Jahr 2018 (+4,7 %) aber auch für den Zeitraum bis 2021 (+2,9 %) von vergleichsweise hohen jährlichen Wachstumsraten ausgegangen.¹

Verkehrsnachfrage
- pkm

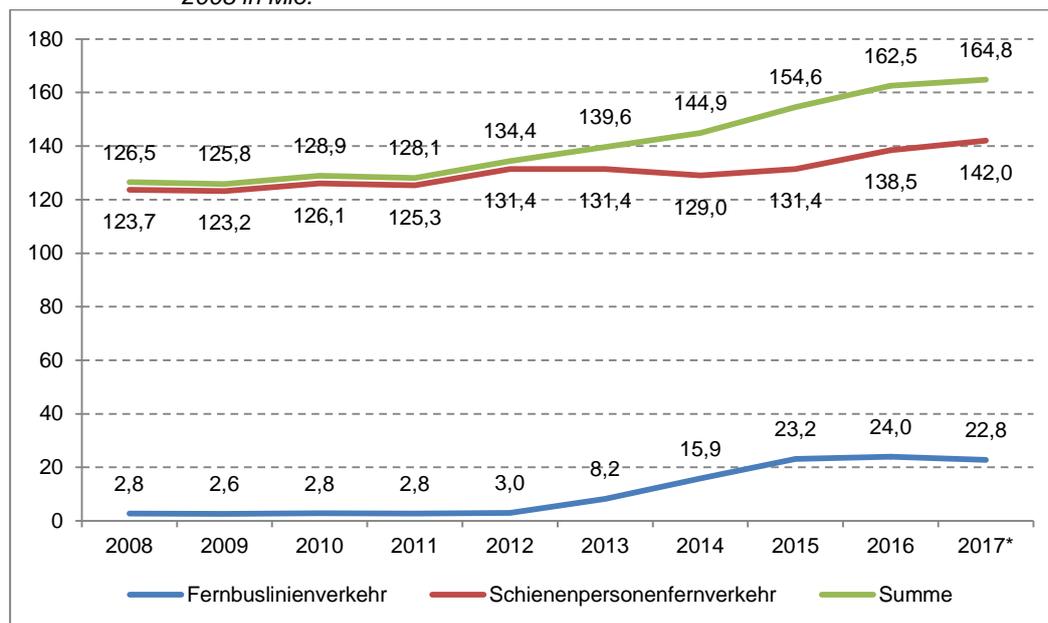
Die Entwicklung der Reisenden im SPFV und im Fernbuslinienverkehr lässt sich Abbildung 15 entnehmen. Die Entwicklungsverläufe ähneln jenen in Abbildung 14. Die Zahl der Reisenden im Personenfernverkehr weist ab dem Jahr 2012 insgesamt eine überdurchschnittliche Zunahme auf. Bis zum Jahr 2016 erhöhte sich die Zahl der Reisenden auf 160,5 Mio. Während der Fernbuslinienverkehr zwischen 2013 und 2016 jährlich Zu-

- Reisende

¹ Siehe hierzu und im Folgenden SSP Consult GmbH und Bundesamt für Güterverkehr (2018).

wächse verbuchte, stagnierte die Zahl der Reisenden im SPFV in den Jahren 2012 und 2013 bei rund 131,4 Mio. Nach einem temporären Rückgang auf rund 129,0 Mio. im Jahr 2014 stieg die Zahl der Reisenden im Jahr 2015 erneut auf 131,4 Mio. an. Im Jahr 2016 folgte ein ungleich stärkeres Wachstum um 6,8 % auf 138,5 Mio. Reisende. Gemäß den vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten vorläufigen Ergebnissen ließ sich im Jahr 2017 ein erneutes Wachstum (2,3 %) auf rund 142 Mio. Reisende feststellen. Die aktuelle gleitende Mittelfristprognose geht zudem für das laufende Jahr 2018, ebenso wie mittelfristig bis 2021, von einem anhaltenden Wachstum der Fahrgastzahlen im SPFV aus.

Abbildung 15: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen seit 2008 in Mio.



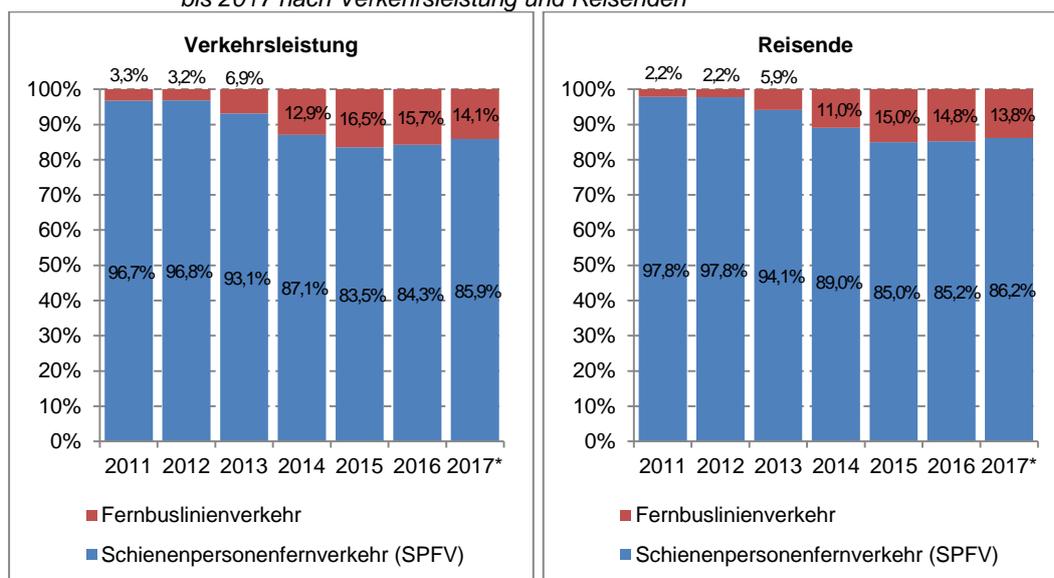
* Im Jahr 2017 handelt es sich um vorläufige Ergebnisse.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Die skizzierten Entwicklungen bei der Verkehrsleistung und der Zahl der Reisenden spiegeln sich in den Jahren nach der Liberalisierung zunächst in deutlichen Anteilsverlusten der Schiene am gesamten Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen wider. Wie Abbildung 16 zu entnehmen ist, sank der diesbezügliche Anteil des SPFV bezogen auf die Verkehrsleistung von 96,7 Prozent im Jahr 2012 auf 83,5 Prozent im Jahr 2015. In den Jahren 2016 und 2017 konnten hingegen erstmals wieder leichte Anteilsgewinne für die Schiene registriert werden. Nach vorläufigen Ergebnissen kam sie zuletzt auf einen Anteil von 85,9 Prozent. Die Entwicklung bei der Zahl der Reisenden verlief tendenziell vergleichbar. Für das Jahr 2017 errechnet sich hier ein Marktanteil des SPFV von 86,2 Prozent. Der in den Jahren 2012 bis 2015 noch stetig ansteigende Anteil des Fernbusverkehrs am gesamten Personenfernverkehr reduzierte sich seither entsprechend auf 14,1 Prozent (Verkehrsleistung) bzw. 13,8 Prozent (Reisende) im Jahr 2017.

Modal Split

Abbildung 16: Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2017 nach Verkehrsleistung und Reisenden



* Im Jahr 2017 handelt es sich um vorläufige Ergebnisse.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Ergebnis zeigen die vorstehenden Ausführungen, dass die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ein Wachstum des gesamten Personenfernverkehrsmarktes mit Bussen und Bahnen begünstigt hat. Dabei fällt auf, dass der im Vorfeld zu beobachtende Wachstumstrend des SPFV im Zuge der Liberalisierung zumindest vorübergehend unterbrochen wurde. Diese Unterbrechung dürfte jedoch durch diverse Faktoren beeinflusst worden sein. Hier sind insbesondere die Streikmaßnahmen im Zusammenhang mit den Tarifstreits bei der Deutschen Bahn AG in den Jahren 2014 und 2015 zu nennen. Des Weiteren kam es, vor allem regional, durch Umwelteinflüsse zu größeren Beeinträchtigungen. Zu berücksichtigen sind ferner die Wettbewerbsangebote der sogenannten Low-Cost-Carrier im innerdeutschen Luftverkehr.

Fazit

Tabelle 11 stellt für den Zeitraum von 2012 bis 2016 die Entwicklung diverser Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG dar. Nachdem sich die Umsätze im Jahr 2013 noch annähernd auf Vorjahresniveau bewegt hatten, gingen sie in den beiden Folgejahren leicht zurück. Im Jahr 2016 konnte hingegen ein deutlicher Anstieg von 6,9 Prozent beobachtet werden. Das Ergebnis nach Steuern sank hingegen weiter von rund 171 Mio. Euro im Jahr 2015 auf 136 Mio. Euro im Jahr 2016. Dies entspricht einem prozentualen Rückgang in Höhe von 20,5 Prozent. In der Entwicklung der Jahre 2015 und 2016 spiegeln sich nach Einschätzung des Bundesamtes nicht zuletzt die Folgen einer preislichen Angebotsoffensive der Deutschen Bahn AG wider, im Rahmen derer die Zahl der Reisenden, u.a. durch den Verkauf mehrerer Millionen Spartickets zum Preis von 19 Euro pro Fahrt, einen deutlichen Anstieg zu verzeichnen hatte. Dies kann als direkte Reaktion auf den Preiswettbewerb durch den Fernbus gewertet werden, zumal der Preis nach Erkenntnissen des Bundesamtes sowohl von der Angebots- als auch der Nachfrageseite als maßgeblich für die Nutzung des Fernbusses angesehen wird.

Finanz- und Leistungskennzahlen
DB Fernverkehr AG

Tabelle 11: Ausgewählte Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG im Zeitraum von 2012 bis 2016

	2012	2013	2014	2015	2016	Veränderungen in %
						16/15
<i>Finanzkennzahlen (in Mio. Euro)</i>						
Umsatz	4.046	4.049	3.997	3.912	4.183	+6,9
Ergebnis nach Steuern ¹	304	263	180	171	136	-20,5
<i>Leistungskennzahlen</i>						
Reisende Schiene (in Mio.)	130,8	130,2	128,3	131,1	138,4	+5,6
Reisende Bus (in Mio.)	-	0,3	0,5	0,8	0,8	-
Verkehrsleistung Schiene (in Mrd. pkm)	37,2	36,7	36,1	36,8	39,3	+6,8
Verkehrsleistung Bus (in Mrd. pkm)	-	0,1	0,2	0,2	0,2	-

1

Veränderte Werte zu früheren Marktanalysen können sich aufgrund von Änderungen in den veröffentlichten Finanzberichten des DB-Konzerns ergeben.

Quelle: DB Fernverkehr AG (2014, 2015, 2016, 2017). Eigene Darstellung.

6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen

6.1 Struktur der Beschäftigten

Anhaltspunkte für die Analyse der Arbeitsmarktsituation der Busfahrer liefert die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Diese beinhaltet zwar keine spezifischen Angaben zu den Beschäftigten im Fernbuslinienverkehr, allerdings gibt sie einen Einblick in die Entwicklung innerhalb der Berufsgruppe der Bus- und Straßenbahnfahrer.¹ Demnach ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrer in den vergangenen Jahren kräftig gewachsen. Befanden sich im Jahr 2013 insgesamt 113.238 Bus- und Straßenbahnfahrer in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis, so waren es im Jahr 2016 bereits 123.518 Beschäftigte (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 12). Im Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtzahl der Beschäftigten im Jahr 2016 um 1,9 Prozent gestiegen. Allerdings war der Anstieg weniger dynamisch als in den Vorjahren. Die meisten Bus- und Straßenbahnfahrer sind in Vollzeit beschäftigt. Im Jahr 2016 gingen lediglich 15,8 Prozent der Beschäftigten einer Teilzeitbeschäftigung nach. Allerdings nahm ihr Anteil von 2013 bis 2016 um 2,8 Prozentpunkte zu. Das Berufsbild gewann bei Frauen in den vergangenen Jahren zunehmend an Attraktivität. Lag der Frauenanteil im Jahr 2013 noch bei 10,2 Prozent, erreichte er im Jahr 2016 bereits 12,1 Prozent. Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung älterer Arbeitnehmer nahm im Jahr 2016 anteilig weiterhin deutlich zu. Während der Anteil der unter 55-Jährigen im Jahr 2016 zurückging, stieg der Anteil der Beschäftigten, die älter als 55 Jahre waren, auf 32,9 Prozent an. Die meisten Beschäftigten wiesen einen anerkannten

Beschäftigungsentwicklung

¹ Bei der Interpretation der Beschäftigungsstatistik ist zu berücksichtigen, dass in der Berufsuntergruppe 5213 Bus- und Straßenbahnfahrer zusammengefasst werden. Die Anzahl der Busfahrer, die im Fernbuslinienverkehr eingesetzt werden, mithin hinter den ausgewiesenen Zahlen zurückbleibt.

Berufsabschluss auf. Bei steigender Tendenz betrug ihr Anteil im Jahr 2016 rund 76,6 Prozent. Die Zahl der Akademiker entwickelte sich ebenfalls positiv. Der Anteil der ausländischen Bus- und Straßenbahnfahrer betrug im Jahr 2016 rund 13,4 Prozent und lag damit über den Vorjahreswerten.

Beschäftigungs-
entwicklung

Tabelle 12: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Bus- und Straßenbahnfahrer (Berufsgruppe 5213), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2013		2014		2015		2016	
Insgesamt	113.238	(100,0)	115.726	(100,0)	121.235	(100,0)	123.518	(100,0)
<i>darunter:</i>								
Männer	100.763	(89,8)	102.607	(88,7)	106.886	(88,2)	108.634	(87,9)
Frauen	12.475	(10,2)	13.119	(11,3)	14.349	(11,8)	14.884	(12,1)
Deutsche	101.600	(89,7)	102.710	(88,8)	106.158	(87,6)	106.889	(86,6)
Ausländer	11.568	(10,3)	12.955	(11,2)	15.012	(12,4)	16.575	(13,4)
unter 25 Jahre	2.545	(2,3)	2.634	(2,3)	2.625	(2,2)	2.605	(2,1)
25 bis 55 Jahre	77.338	(68,3)	78.112	(67,5)	80.600	(66,5)	80.303	(65,0)
55 bis 65 Jahre	30.035	(26,5)	31.374	(27,1)	33.216	(27,4)	35.235	(28,5)
65 Jahre und älter darunter bis zur Regelaltersgrenze	3.320 198	(2,9) (0,2)	3.606 228	(3,1) (0,2)	4.794 290	(3,9) (0,2)	5.375 385	(4,4) (0,3)
in Vollzeit	98.561	(87,0)	100.314	(86,7)	102.852	(84,8)	104.046	(84,2)
in Teilzeit	14.677	(13,0)	15.412	(13,3)	18.383	(15,2)	19.472	(15,8)
ohne beruflichen Bildungsabschluss mit anerkanntem Berufsabschluss	11.673	(10,3)	12.077	(10,4)	12.574	(10,4)	12.909	(10,5)
mit akademischen Berufsabschluss	85.838	(75,8)	88.338	(76,3)	92.589	(76,4)	94.658	(76,6)
Ausbildung unbekannt	1.216	(1,1)	1.403	(1,2)	1.737	(1,4)	2.004	(1,6)
	14.511	(12,8)	13.908	(12,1)	14.335	(11,8)	13.947	(11,3)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnungen.

Im Jahr 2016 waren 35.150 Bus- und Straßenbahnfahrer geringfügig beschäftigt; rund 72 Prozent davon waren ausschließlich geringfügig beschäftigt. Die Zahl der geringfügig Beschäftigten stieg im Jahr 2016 um 2,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Großteil der geringfügig Beschäftigten war älter als 55 Jahre. Bei den ausschließlich geringfügig Beschäftigten entfiel im Jahr 2016 ein Anteil von rund 48 Prozent auf Personen, die älter als 65 Jahre alt waren. Bei geringfügig beschäftigten Fachkräften handelt es sich oftmals um Aushilfsfahrer, die nach dem Renteneintrittsalter weiterhin als Fahrer tätig sind und primär zum Ausgleich saisonaler Schwankungen sowie bei Nachfragespitzen eingesetzt werden.

Geringfügige
Beschäftigung

Bei den im nationalen Fernbuslinienverkehr eingesetzten Busfahrern handelt es sich sowohl um Beschäftigte, die zuvor in anderen Bussegmenten, beispielsweise im ÖPNV oder im Reisesegment, tätig waren, als auch um Beschäftigte aus anderen fahreraffinen

(Beschleunigte)
Grundqualifikation

Berufen, z.B. Umsteiger vom Straßengüterverkehr. Ein Indikator hierfür ist die Entwicklung der Prüfungen gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz. Nach Angaben der DIHK-Gesellschaft für berufliche Bildung wurden im Jahr 2016 insgesamt 8.660 Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation mit Erfolg durchgeführt.¹ Hiervon entfielen 8.629 bzw. ein Anteil von 99,8 Prozent auf die beschleunigte Grundqualifikation. Mit 4.214 Prüfungen im Jahr 2016 entfiel das Gros hiervon auf die beschleunigte Grundqualifikation der Umsteiger. Nach einem Hoch von 4.715 Teilnehmern im Jahr 2015 ist ihr Anteil im Jahr 2016 allerdings um rund 10,6 Prozent zurückgegangen.

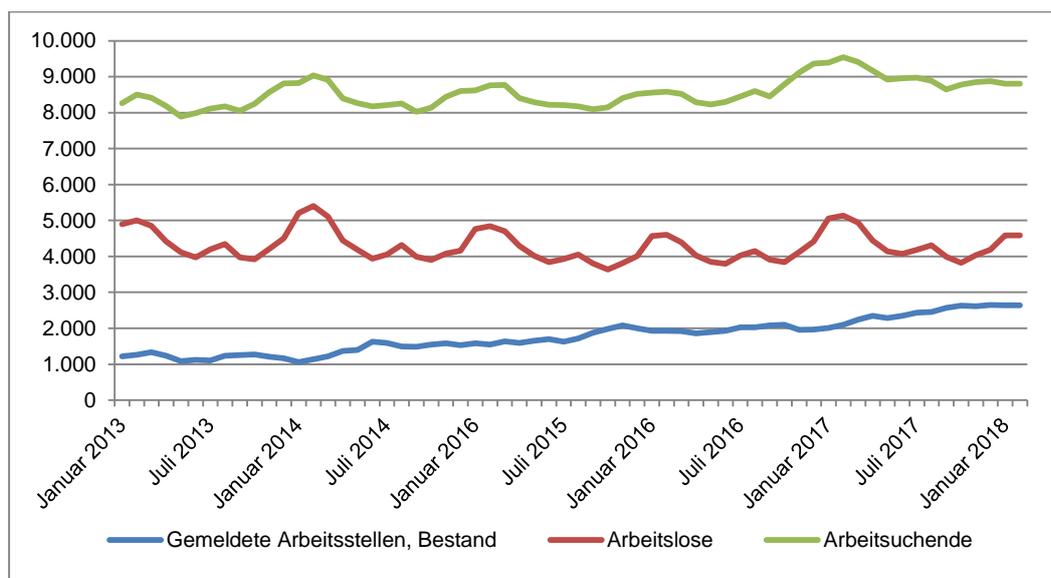
6.2 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 17 stellt für die Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrer“ für den Zeitraum von Januar 2013 bis einschließlich Februar 2018 die zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitslosen, der Arbeitssuchenden und der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland dar. Demnach zeigte sich während des gesamten Betrachtungszeitraums ein Überschuss an Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden im Vergleich zum angebotenen Stellenbestand. Im Februar 2018 waren deutschlandweit 2.641 offene Stellen für Bus- und Straßenbahnfahrer bei der Bundesagentur für Arbeit registriert. Diesen standen 4.583 Arbeitslose bzw. 8.810 Arbeitssuchende gegenüber. In dem Zeitraum von September 2016 bis Februar 2018 wurde ein deutlicher Zuwachs an Arbeitssuchenden registriert. Im Februar 2017 wurde mit 9.540 Personen sogar der höchste Wert im Beobachtungszeitraum verzeichnet. Der zu beobachtende Anstieg vollzog sich nahezu zeitgleich zum Marktaustritt von Berlin Linien Bus bzw. der schrittweisen Einstellung von Linien des Betreibers Postbus nach der Übernahme durch Flixbus. Der Bestand an offenen Stellen überstieg im November 2015 erstmalig die Marke von 2.000 Stellen; ab Januar 2017 ließen sich ausschließlich monatliche Stellenbestände von mehr als 2.000 offenen Stellen beobachten. Dies zeigt, dass die Nachfrage nach Bus- und Straßenbahnfahrern in jüngster Vergangenheit weiterhin gestiegen ist. Bereits in der Vergangenheit berichteten die Unternehmer über Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen. Oftmals würden geeignete Kandidaten, die dem Stellenbeschreibungsprofil entsprächen, fehlen. Erkennbar sind in Abbildung 17 ferner die saisonalen Einflüsse auf die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen. Wie bei den Arbeitssuchenden steigt deren Bestand in den Wintermonaten regelmäßig an, bevor er in den Folgemonaten wieder sinkt. Diese Entwicklungen stehen jedoch eher im Zusammenhang mit den saisonalen Entwicklungen im Reise- bzw. Gelegenheitsverkehr als mit dem Fernbuslinienverkehr.

Arbeitssuchende,
Arbeitslose,
offene Stellen

¹ Siehe hierzu und im Folgenden DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHH-Weiterbildung mbH (2017).

Abbildung 17: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrer“ im Zeitraum von Januar 2013 bis Februar 2018



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik). Eigene Darstellung.

6.3 Arbeitsbedingungen

Die Haupttätigkeit der Busfahrer konzentriert sich auf die Fahrzeugführung. Zudem sind die Fahrer oftmals für die Betreuung der Fahrgäste zuständig. Zu den Verantwortlichkeiten der Fahrer zählen etwa der Verkauf und die Kontrolle von Fahrscheinen, die Unterstützung beim Be- und Entladen des Gepäcks etc. An größeren Haltepunkten werden die Fahrer häufig durch sogenanntes Stationspersonal unterstützt. Im Rahmen des Berichts des Bundesamtes zum Fernbuslinienverkehr aus dem Jahr 2016¹ wurde bereits ausführlich über verschiedene Anforderungen bzw. Belastungen im Arbeitsalltag der Busfahrer wie z.B. häufigen Kundenkontakt mit ggf. vorhandenem Konfliktpotential, fehlende Rückzugsmöglichkeiten, lange Arbeitszeiten sowie Mehr- und Nachtarbeit berichtet. Im Rahmen des vorliegenden Berichts wurde im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen die Arbeitsunfähigkeit untersucht. Anhaltspunkte hierfür liefert die Analyse der Daten der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK).² Abbildung 18 zeigt die Entwicklung des Krankenstands³ über alle Berufsgruppen auf Bundesebene, branchenspezifisch über alle Berufsgruppen im Wirtschaftszweig „Verkehr und Transport“ sowie speziell für Bus- und Straßenbahnfahrer. Der Krankenstand der Bus- und Straßenbahnfahrer lag im Jahr 2015 mit 7,7 Prozent rund 1,7 Prozentpunkte über dem Durchschnitt der Branche Verkehr und Transport. Die Krankenstände von Bus- und Straßenbahnfahrern stiegen seit dem Jahr 2012 kontinuierlich an; ebenso wie in allen Berufsgruppen und in der Branche Verkehr und Transport.

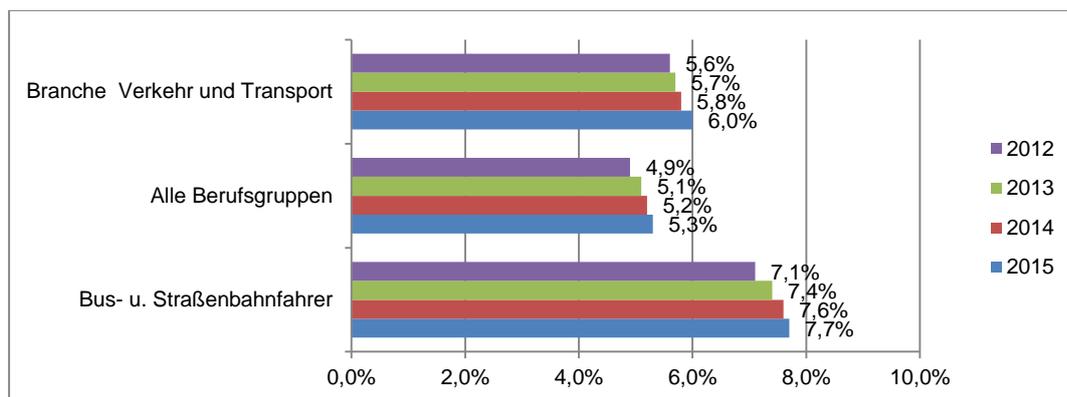
Arbeitsunfähigkeit

¹ Siehe hierzu BAG (2016), S. 58ff.

² Siehe hierzu und im Folgenden Badura et al. (2013 bis 2016).

³ Krankenstand spiegelt den Anteil der im Auswertungszeitraum anfallenden Arbeitsunfähigkeitstage am Kalenderjahr, in Prozent.

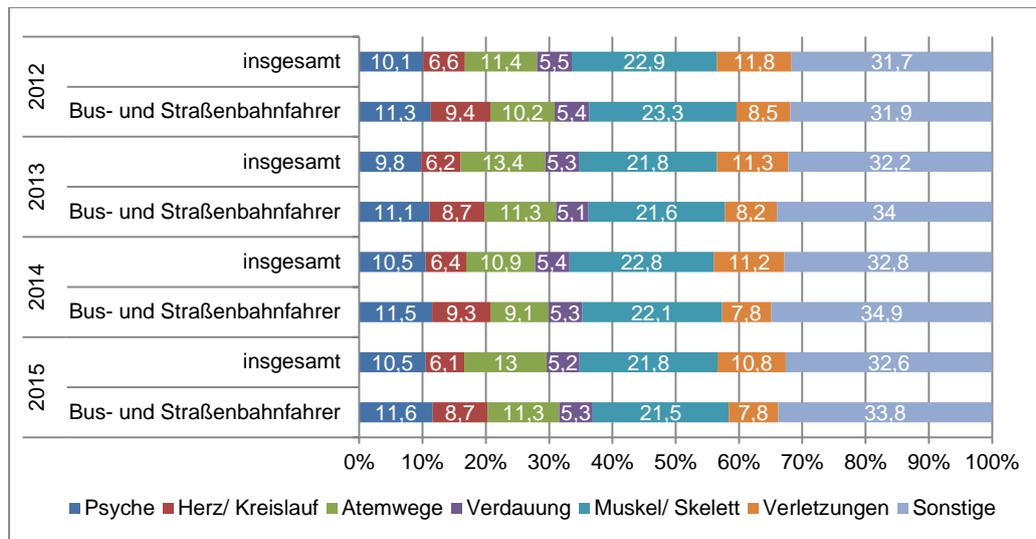
Abbildung 18: Krankenstände der Bus- und Straßenbahnfahrer, in der Branche Verkehr und Transport und für alle Berufsgruppen auf Bundesebene im Zeitraum von 2012 bis 2015 (Angaben in Prozent)



Quelle: Badura et al. (versch. Jahrgänge). Eigene Darstellung.

Abbildung 19 zeigt die prozentuale Verteilung der Arbeitsunfähigkeitstage (AU-Tage) von Bus- und Straßenbahnfahrern differenziert nach Krankheitsarten im Zeitraum von 2012 bis 2015. Insbesondere bei Erkrankungen der Psyche sowie des Herz-Kreislauf-Systems wiesen Bus- und Straßenbahnfahrer höhere Werte als der Durchschnitt aller Beschäftigtengruppen auf. Im Jahr 2015 entfielen rund 8,7 Prozent der AU-Tage auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen; rund 2,6 Prozentpunkte mehr als im Durchschnitt über alle Berufsgruppen. Die Erkrankungen des Bewegungsapparats (Muskel-, Skeletterkrankungen) waren eine der am häufigsten vertretenen Einzeldiagnosegruppen bei einer differenzierten Betrachtung nach Krankheitsarten. Im Jahr 2015 lag der Anteil der Muskel-Skelett-Erkrankungen mit 21,5 Prozent knapp unter dem Durchschnitt, der sich bei 21,8 Prozent befand. Dagegen lag der Anteil der AU-Tage aufgrund von Verletzungen deutlich unter dem Durchschnitt über alle Berufsgruppen: Mit 7,8 Prozent im Jahr 2015 entfielen auf diese Einzeldiagnosegruppe rund 3,0 Prozentpunkte weniger als im Durchschnitt über alle Berufsgruppen.

Abbildung 19: Anteilige Verteilung der Arbeitsunfähigkeitstage von Bus- und Straßenbahnfahrern und Beschäftigten aller Branchen nach Krankheitsarten im Zeitraum von 2012 bis 2015 (Angaben in Prozent)

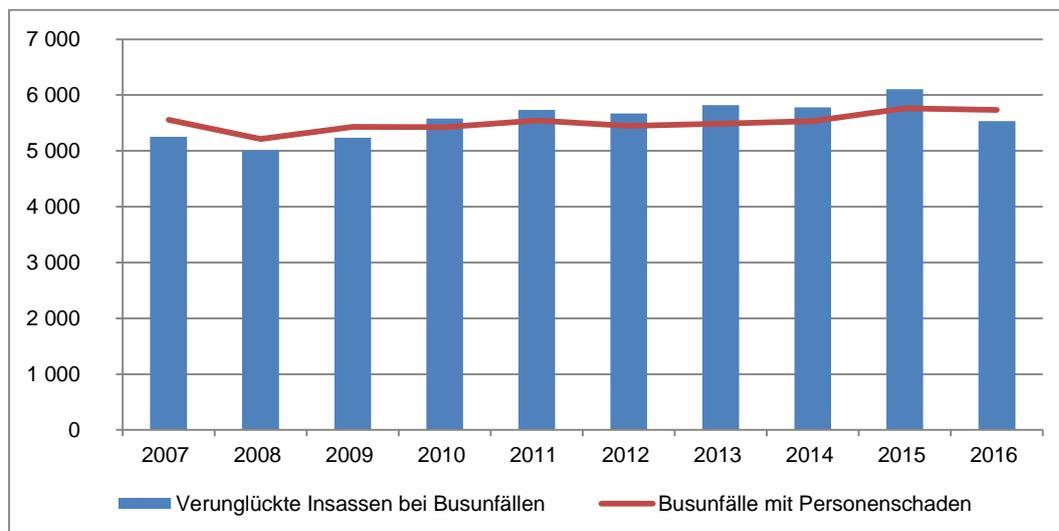


Quelle: Badura et al. (versch. Jahrgänge). Eigene Darstellung.

Im Jahr 2016 wurden seitens des Statistischen Bundesamtes 5.732 Unfälle mit Personenschaden (rote Linie der Abbildung 20) ausgewiesen, an denen Busse beteiligt waren. Nachdem die Zahl der Busunfälle im Jahr 2015 um 4,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist, sank sie im Jahr 2016 um 0,5 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015. Bei den gemeldeten Busunfällen mit Personenschaden verunglückten im Jahr 2016 insgesamt 5.532 Insassen von Bussen (blaue Balken der Abbildung 20); dies bedeutete eine Reduzierung von 9,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Bei 66,5 Prozent der im Jahr 2016 verunglückten Insassen von Bussen handelte es sich um Passagiere eines Linienbusses.

Verkehrsunfälle

Abbildung 20: Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen von 2007 bis 2016 (Absolute Angaben)

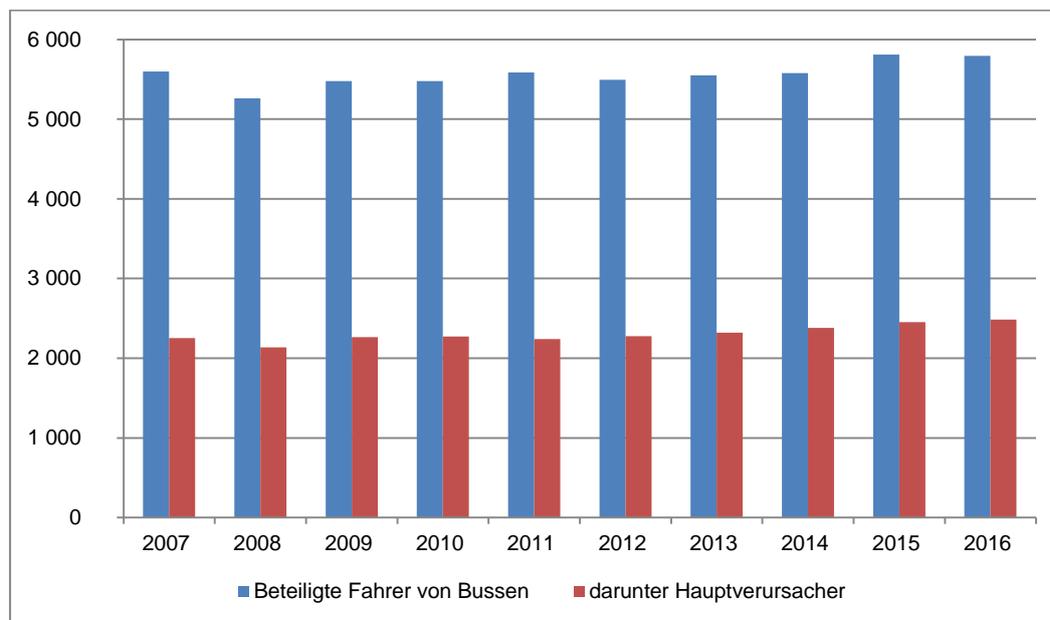


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Insgesamt waren 5.795 Fahrer von Omnibussen an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2016 beteiligt¹. Die Zahl der an Unfällen beteiligten Busfahrer ist im Jahr 2016 um 0,3 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015 gesunken. Bei den beteiligten Busfahrern handelte es sich in rund 64,2 Prozent um Linienbusfahrer², in 3,7 bzw. 3,8 Prozent um Reise- bzw. Schulbusfahrer sowie in 28,3 Prozent um Fahrer sonstiger Busse. Von den 5.795 Beteiligten galten 2.483 bzw. 42,8 Prozent als Hauptverursacher³ des Unfalls. Die Fahrer von Linienbussen trugen in 41,9 Prozent die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Im Vergleich zu den Fahrern von Reisebussen (48,4 Prozent), Schulbussen (57,2 Prozent) sowie sonstigen Bussen (42,4 Prozent) trugen sie somit weniger häufig die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls, in den sie verwickelt waren. Wie Abbildung 21 zeigt, folgte die Zahl der an Unfällen beteiligten Fahrer, auch als Hauptverursacher, seit 2013 – trotz des minimalen Rückgangs im Jahr 2016 – tendenziell einer leicht steigenden Entwicklung.

Beteiligte Fahrer
von Bussen

Abbildung 21: Anzahl der beteiligten Busfahrer an Unfällen mit Personenschaden von 2007 bis 2016 (Absolute Angaben)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Die Vergütungen für Fahrer im Fernbuslinienverkehr unterliegen zumeist Tarifverträgen, die zwischen den Landesverbänden des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) und den jeweiligen Tarifpartnern individuell ausgehandelt wurden. Daneben existieren Tarifverträge, die zwischen einzelnen Omnibusunternehmen bzw. Arbeitgeberverbänden und verschiedenen Gewerkschaften geschlossen wurden. Ein Teil der Omnibusunternehmen ist nicht tarifgebunden. Abbildung 22 zeigt exemplarisch die

Vergütung

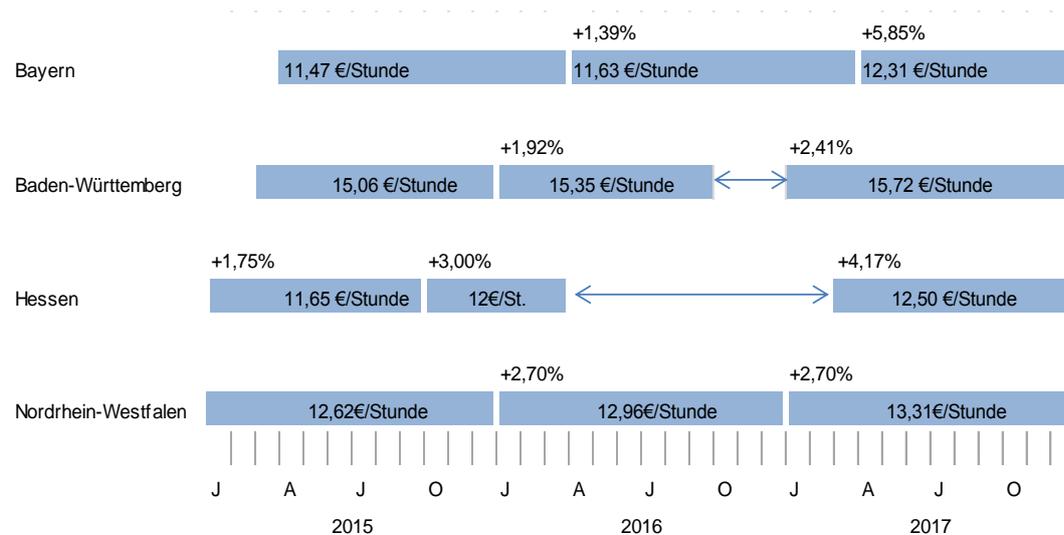
¹ Beteiligte sind dabei alle Fahrzeugführer, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

² einschließlich Fernlinienbusfahrer.

³ Als Hauptverursacher gilt, jener Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Zustandekommen eines Unfalls trägt.

tarifliche Lohnentwicklung für einige Bundesländer im Zeitraum von 2015 bis 2017. Danach wurden im Beobachtungszeitraum prozentuale Steigerungen der Tariflöhne zwischen 1,39 Prozent und 5,85 Prozent erreicht. Die durchschnittlichen Verbraucherpreise in Deutschland erhöhten sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes demgegenüber lediglich um 0,3 Prozent im Jahr 2015, um 0,5 Prozent im Jahr 2016 sowie um 1,8 Prozent im Jahr 2017. Die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen für Omnibusfahrer fielen im Zeitraum vom 2015 bis 2017 damit insgesamt höher als die Anstiege der Verbraucherpreise aus, d.h. es kam zu realen Lohnsteigerungen. Zudem lagen die im betrachteten Zeitraum ausgewiesenen Tariflöhne über dem gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 Euro¹ bzw. 8,84 Euro² brutto je Zeitstunde. Wie die Analyse der in der Abbildung 22 dargestellten Tariflöhne zeigt, bestehen in Bezug auf die Tariflohnhöhe generell regionale Unterschiede. Der monatliche Bruttolohn wird i.d.R. um Sonderzahlungen wie Urlaubs- bzw. Weihnachtsgeld sowie Zuschläge für Mehr-, Sonn-, Feiertags-, Nacht- und Schichtarbeit ergänzt. Hinzu kommen gewöhnlich Spesen.

Abbildung 22: Ausgewählte Tarifabschlüsse des privaten Omnibusgewerbes im Zeitraum von 2015 bis 2017, Omnibusfahrer mit abgeschlossener Berufsausbildung und Berufserfahrung bis zwei Jahre



Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt lt. STBA:

2015: 0,3% 2016: 0,5% 2017: 1,8%

Quelle: Statistisches Bundesamt (2018). Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4). Eigene Berechnung.

¹ Geltungsdauer vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2016.

² Geltungsdauer vom 01.01.2017 bis (voraussichtlich) 31.12.2018.

7 Straßenkontrollen des Bundesamtes

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

Fahrpersonalvorschriften

Für die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sind die Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG verbindlich. Demnach sind von den Mitgliedstaaten derzeit 3 % der Fahrtage zu überprüfen. Die Anzahl der jährlichen Arbeitstage je Fahrer beträgt 240 Tage. Die Anzahl der vom Bundesamt für Güterverkehr in den Jahren 2014 bis 2017 jährlich kontrollierten Fernbusse lässt sich Tabelle 13 entnehmen. Im Jahr 2017 wurden demnach insgesamt 1.346 Omnibusse im Fernbuslinienverkehr kontrolliert.

Vorgaben

Die vom Bundesamt insgesamt in den jeweiligen Jahren durchgeführten Kontrollen verteilten sich zu unterschiedlichen Teilen auf Fahrzeuge mit deutscher Herkunft, sowie auf Fahrzeuge aus EU- bzw. EWR-Staaten und aus Drittländern. Die Beanstandungsquote lag im Jahr 2014 insgesamt bei 14,75 %, stieg im Jahr 2015 auf 31,61 % an und reduzierte sich seither auf 21,90 % im Jahr 2016 bzw. 11,89 % im Jahr 2017. Demnach wurden im Jahr 2017 160 Fahrzeuge von insgesamt 1.346 kontrollierten Fahrzeugen beanstandet. Die genaue Anzahl jährlich kontrollierter Fahrzeuge unterteilt nach Herkunft der Fahrzeuge sowie die Zahl der Beanstandungen lassen sich Tabelle 13 entnehmen.

Beanstandungsquote

Bei den beanstandeten Fernbussen lassen sich die Verstöße entsprechend ihrer Art im Wesentlichen den Verstößen im Bereich der Lenk- und Ruhezeitenverordnung (Verordnung (EG) Nr. 561/2006) oder der Verordnung über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr (Verordnung (EG) Nr. 165/2014) zuordnen. In beiden Bereichen lassen sich zudem Verstöße im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) feststellen. Bei den Lenk- und Ruhezeiten zeigte sich der größte Anteil der Verstöße in den zurückliegenden Jahren regelmäßig in Bezug auf die Einhaltung der Ruhezeit, insbesondere der täglichen Ruhezeit. Mit deutlichem Abstand folgten regelmäßig Verstöße in Bezug auf die Lenkzeitunterbrechung sowie, wiederum mit einem deutlichen Abstand, die Lenkzeiten. Verstöße entsprechend der Verordnung über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr wurden insbesondere im Zusammenhang mit einer nicht ordnungsgemäßen Verwendung bzw. der Nichtverwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten registriert.

Art der Verstöße

Tabelle 13: *Im Rahmen von Fernbuskontrollen des Bundesamtes beanstandete Fahrzeuge nach Art der Verstöße und Herkunft der Fahrzeuge*

Herkunft	Deutsche	EU /EWR	Dritt- länder	Insgesamt
Jahr 2014				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	14,17	23,81	0,0	14,75
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	254	21	3	278
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	36	5	0	41
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	60	6	0	66
Lenkzeiten	14	0	0	14
Unterbrechungen	18	0	0	18
Ruhezeiten	28	6	0	34
Verstöße 3821/85 und AETR	72	8	0	80
Jahr 2015				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	32,37	29,92	26,53	31,61
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	896	254	49	1.199
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	290	76	13	379
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	280	98	11	389
Lenkzeiten	31	13	2	46
Unterbrechungen	85	22	5	112
Ruhezeiten	163	63	4	230
Verstöße 3821/85 und AETR	707	147	43	897
Jahr 2016				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	22,05	21,76	19,67	21,90
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	1.279	409	61	1.749
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	282	89	12	383
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	366	91	5	462
Lenkzeiten	80	7	0	87
Unterbrechungen	133	9	1	143
Ruhezeiten	153	75	4	232
Verstöße 3821/85 und AETR	952	233	24	1.209
Jahr 2017				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	12,54	9,09	17,39	11,89
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	925	352	69	1.346
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	116	32	12	160
Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	116	31	13	160
Lenkzeiten	15	4	0	19
Unterbrechungen	38	4	1	43
Ruhezeiten	63	23	12	98
Verstöße 3821/85 und AETR	447	131	15	593

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Stand 01.03.2018.

Quellenverzeichnis

Badura, B. et al. (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Fehlzeiten-Report, Springer-Verlag, Berlin Heidelberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen - Arbeitsmarktstatistik, Arbeitsmarkt nach Berufen, Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.) (versch. Jahrgänge): Arbeitsmarkt in Zahlen - Beschäftigungsstatistik, Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach der ausgeübten Tätigkeit der Klassifikation der Berufe (KldB 2010) und ausgewählten Merkmalen, Nürnberg.

Bundesamt für Güterverkehr (2016): Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016, Köln.

DB Fernverkehr AG (2016): Geschäftsbericht 2015, Frankfurt am Main.

DB Fernverkehr AG (2017): Geschäftsbericht 2016, Frankfurt am Main.

DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH (2017): BKF-Statistik-2016, Bonn.

Eisenbahn-Bundesamt (2017): Bericht des Eisenbahn-Bundesamtes über die Tätigkeiten zur Durchsetzung der Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr gemäß Artikel 29 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011, Bonn.

exeo Strategic Consulting AG und Rogator AG (2017): Presseinformation zur Studie „Pricing Lab 2017“ vom 13.11.2017, Bonn.

Flixbus (2018): www.flixbus.de/unternehmen/partner/buspartner, Stand 20.04.2018.

IGES Institut GmbH (2018a): Der Fernbus in Deutschland I/2018, IGES Kompass Mobilität – Fernbusmarkt Deutschland, Stand Januar 2018, Berlin.

IGES Institut GmbH (2018b): Synopse von Fernbuskunden in Deutschland. Ausgewählte Ergebnisse. Stand 12.01.2018, Berlin.

Krafftahrt-Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fahrzeugzulassungen (FZ 8), Flensburg.

Krafftahrt-Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fahrzeugzulassungen (FZ 25), Flensburg.

Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (2018): söp_Jahresbericht 2017, Berlin.

Simplex Mobility (2017): Simplex Fernfahrplan, Nationale und Internationale Fernreise-Verbindungen, Ausgabe 04/2017, Königswinter.

Simplex Mobility (2017): Simplex Fernbus-Report, 52/2017, Königswinter.

SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH, Bundesamt für Güterverkehr (2018): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2017 / 2018, Waldkirch / Köln.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 6.1 – Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 3.1 – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 7 – Verkehrsunfälle, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 16 Reihe 4 – Tarifverdienste, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2015): Boom bei Linienfernbusen hält an: 16 Millionen Fahrgäste im Jahr 2014, Pressemitteilung Nr. 377 vom 08.10.2015, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2016): Boom bei Linienfernbusen hält an: 23 Millionen Fahrgäste im Jahr 2015, Pressemitteilung Nr. 361/16 vom 07.10.2016, Wiesbaden.

WirtschaftsWoche (2018): FlixTrain setzt Züge von München und Köln nach Berlin ein, Meldung vom 20.04.2018, unter: <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/flixbus-flixtrain-setzt-zuege-von-muenchen-und-koeln-nach-berlin-ein/21192698.html>, abgerufen am 27.04.2018.



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: April 2018

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
