



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2019

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	8
3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes	13
3.4 Preisentwicklung.....	16
3.5 Fahrzeuginvestitionen	18
3.6 Barrierefreiheit	21
4 Nachfrageseite	25
4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung.....	25
4.2 Kundenzufriedenheit.....	29
5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr	34
6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen	38
6.1 Struktur der Beschäftigten	38
6.2 Arbeitsmarktsituation	40
6.3 Arbeitsbedingungen.....	41
7 Straßenkontrollen des Bundesamtes	45
Quellenverzeichnis	48

1 Zusammenfassung

Das Bundesamt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, den zum 01.01.2013 liberalisierten innerdeutschen Fernbuslinienverkehr regelmäßig näher zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst wesentliche Entwicklungen auf der Angebots- und Nachfrageseite in den Jahren 2018 und 2019 zusammen. Wesentliche Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

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 Wettbewerbsintensität sowohl zwischen Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs als auch zwischen Unternehmen des Fernbuslinien- und des Schienenpersonenverkehrs geprägt war. Nach dieser Wachstumsphase, die im Jahr 2016 ihren vorläufigen Höhepunkt fand, ging der innerdeutsche Fernbuslinienverkehrsmarkt in eine Konsolidierungsphase über. Im Zuge diverser Übernahmen bedeutender Marktteilnehmer sowie Marktaustritten baute die FlixBus GmbH (FlixBus) ihren Marktanteil stark aus. Bezogen auf das Fahrtenangebot erreichte dieser im Jahr 2017 mit rund 92,6 Prozent seinen Höchstwert. Nach annähernder Stagnation im Jahr 2018 sank der Marktanteil von FlixBus im Herbst 2019 auf rund 85,0 Prozent, hauptsächlich aufgrund des Markteintritts des Unternehmens BlaBlaBus. Dieses erreichte im Herbst 2019 einen Marktanteil von rund 7,4 Prozent. Das ebenfalls im Jahr 2019 neu in den Markt eingetretene Unternehmen Pinkbus erzielte einen Anteil von rund 0,7 Prozent. Insgesamt war die Anzahl der im Linienfernverkehr mit Omnibussen tätigen Unternehmen zuletzt tendenziell rückläufig. Die im Jahr der Liberalisierung deutlich auf 97 angestiegene Zahl der Unternehmen sank bis zum Jahr 2018, u.a. infolge von Marktaustritten, schrittweise auf 59. Dies waren weniger Unternehmen als im Vorfeld der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs (2012: 76 Unternehmen).

Marktentwicklung

Die Anzahl der erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre ist seit Erreichen ihres Höchstwertes im Jahr 2016 ebenfalls rückläufig. Belief sich deren Anzahl am Ende des 1. Halbjahres 2016 auf 355, so waren es Ende 2019 nur noch 189. Die Anzahl der angebotenen Fernbuslinien und insbesondere die Anzahl der wöchentlichen Fahrten blieben zuletzt ebenfalls hinter den hohen Niveaus der Jahre 2015 und 2016 zurück. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen erfolgte anbieterseitig jüngst eine stärkere Fokussierung auf aufkommensstarke Verbindungen zwischen großen Städten. Derzeit ist FlixBus der einzige Anbieter, der über sein Streckennetz und die Vielzahl der innerdeutschen Abfahrtsorte eine deutschlandweite Flächenabdeckung erreicht.

Entwicklung des
Liniennetzes

Nachdem sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen im Vorfeld der Liberalisierung auf einem relativ konstanten

Aufkommensentwicklung
im Fernbuslinienverkehr

Niveau bewegten, verzeichneten beide Größen im Zuge der Angebotsausweitung bis zum Jahr 2016 hohe Wachstumsraten. In den Folgejahren schwächten sich beide Größen ab: Die Anzahl der Fahrgäste im innerdeutschen Linienfernverkehr erreichte im Jahr 2018 noch rund 16,7 Mio. (2016: 17,7 Mio.), die Verkehrsleistung knapp 4,5 Mrd. pkm (2016: 4,9 Mrd. pkm). Im Jahr 2018 entfielen damit rund 71,4 Prozent aller Fahrgäste und rund 65,4 Prozent der Gesamtbeförderungsleistungen im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf den innerdeutschen Verkehr. Die Verkehrsleistung im gesamten Fernbuslinienverkehr (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) lag im Jahr 2018 bei knapp 6,9 Mrd. pkm, die Zahl der Reisenden bei rund 23,4 Mio.

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat dem gesamten Fernverkehrsmarkt Wachstumsimpulse verliehen. Nachdem das Leistungswachstum in den Jahren 2013 und 2014 ausschließlich und im Jahr 2015 in hohem Maße auf den Fernbuslinienverkehr zurückzuführen war, erwies sich in der Folgezeit der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als Wachstumstreiber. Ein wesentlicher Grund hierfür war eine Angebotsoffensive der Deutschen Bahn AG. Weitere Impulse für den SPFV kamen durch den Markteintritt von FlixTrain im Jahr 2017. Während der Schienenpersonenfernverkehr in den Jahren 2016 (6,8 Prozent), 2017 (2,7 Prozent) und 2018 (6,1 Prozent) hohe Leistungszuwächse verbuchte, verzeichnete der Fernbuslinienverkehr nach Erreichen seines zwischenzeitlichen Höchstwertes im Jahr 2016 in der Folge Rückgänge. Im Jahr 2017 sank die Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,4 Prozent, im Jahr 2018 um weitere 2,7 Prozent. Nachdem der Marktanteil des SPFV am gesamten Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 97,4 Prozent im Jahr 2012 auf rund 83,5 Prozent im Jahr 2015 gesunken war, erholte er sich bis zum Jahr 2018 wieder auf rund 86,5 Prozent. Der Marktanteil des Fernbuslinienverkehrs lag im Jahr 2018 entsprechend bei rund 13,5 Prozent.

Fernverkehr mit Bussen
und Bahnen

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 Jahr 2015 haben sich die Angebotspreise in der Tendenz stabilisiert und die Normalpreise eine steigende Entwicklung vollzogen. Maßgeblich hierfür dürften nicht zuletzt die Übernahmeaktivitäten von FlixBus sein, in deren Folge sich die intramodale Wettbewerbsintensität reduzierte. Neuerlicher Preisdruck entstand im Jahr 2019 durch den Markteintritt von BlaBlaBus, im Zuge dessen zeitweise „Kampfpreise“ in Höhe von 0,99 EUR pro Busfahrt in Deutschland angeboten wurden. Aufgrund der sehr eingeschränkten Datenverfügbarkeit sind zuverlässige Aussagen zur wirtschaftlichen Situation der Betreiber bzw. Busunternehmen weiterhin kaum möglich.

Preisentwicklung

Die Anzahl der im Zusammenhang mit bestehenden EU-Fahrgastrechten beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereichten Beschwerden hat sich nach vorliegenden Zahlen im Jahr 2018 weiter erhöht. Eine systematische Verletzung der EU-Fahrgastrechte ist auf Grundlage der Fallzahlen und der Beschwerdegründe sowie der vom EBA festgestellten Rechtsverstöße jedoch weiterhin nicht erkennbar.

Kundenzufriedenheit

Nach deutlichen Steigerungsraten in den Vorjahren gingen die Neuzulassungen von Kraftomnibussen im Zeitraum von 2017 bis 2019 wieder zurück. Der Bestand an Omnibussen in den relevanten Gewichtsklassen stieg hingegen weiter an. Im Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen des Bundesamtes gaben alle befragten Vertreter von Omnibusunternehmen an, die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr, nach denen alle Kraftomnibusse ab dem 01.01.2020 mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer und einer Einstiegshilfe ausgerüstet sein müssen, zu erfüllen. Die Kosten für die erforderliche technische Umrüstung nicht barrierefreier Busse bezifferten befragte Unternehmen – je nach Modell und Hersteller – zwischen 10.000 und 30.000 EUR. Für die Busfahrer im Fernbuslinienverkehr bringt der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zusätzliche Herausforderungen und Verantwortung mit sich, die teilweise der Schulung bedürfen.

Fahrzeuginvestitionen
und Barrierefreiheit

Im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat sich die Nachfrage nach Busfahrern deutlich erhöht. In zunehmendem Maße berichten Busunternehmen über Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen. Zwar zeigte sich in den letzten Jahren durchgehend ein Überschuss an Arbeitssuchenden im Vergleich zum angebotenen Stellenbestand. Allerdings übertraf die Anzahl offener Stellen für Bus- und Straßenbahnfahrer ab Frühjahr 2019 die Zahl der Arbeitslosen mit diesen Zielberufen. Wachsende Bedeutung für die Deckung des Bedarfs kommt ausländischen Fachkräften zu. Angesichts einer hohen Bedeutung der Entlohnung für die Mitarbeitergewinnung und -bindung lagen die tariflichen Lohnsteigerungen für Omnibusfahrer zuletzt regelmäßig über den jährlichen Anstiegen der Verbraucherpreise. Bei der Fahrtenplanung und beim Fahrpersonaleinsatz finden zwar die gesetzlichen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten Berücksichtigung. Trotz regelmäßig eingeplanter Zeitpuffer kann deren Einhaltung für Busfahrer im Arbeitsalltag mitunter zu Herausforderungen führen, bspw. bei längeren Verkehrsbehinderungen. Ein Indikator hierfür sind die seitens des Bundesamtes im Rahmen von Straßenkontrollen festgestellten Verstöße im Bereich des Fahrpersonalrechts.

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 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt regelmäßig genauer zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst schwerpunktmäßig die Entwicklung in den Jahren 2018 und 2019 zusammen.¹ Kapitel 3 geht zunächst auf die Angebotsseite ein. 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 Entwicklung der Beförderungsentgelte (Abschnitt 3.4) und der Fahrzeuginvestitionen (Abschnitt 3.5). Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Barrierefreiheit im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 3.6). Kapitel 4 beschreibt die Nachfrageseite und geht dabei detailliert auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 4.1) sowie die Kundenzufriedenheit (Abschnitt 4.2) ein. In Ermangelung neuer Erkenntnisse gegenüber dem letzten Bericht „Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017“ wird auf Ausführungen zu aktuellen Fahrgaststrukturen o.ä. verzichtet. In Kapitel 5 werden die Auswirkungen der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) thematisiert. Daten und Erläuterungen zur Arbeitsmarktsituation und zu den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals folgen in Kapitel 6. Der Bericht schließt mit Ergebnissen von Straßenkontrollen des Bundesamtes (Kapitel 7).

Gliederung des Berichts

3 Angebotsseite

3.1 Anbieter von Fernbuslinienverkehren

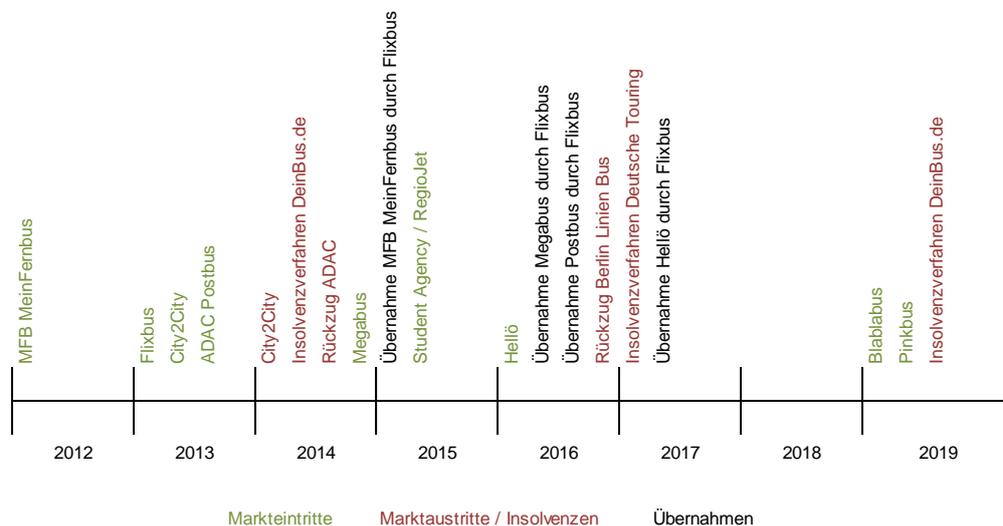
Bis zur Novellierung des PBefG im Jahr 2012 wurden in Deutschland bis auf einige wenige Ausnahmestrecken im Rahmen der Personenbeförderung keine innerdeutschen Fernbuslinienverkehre betrieben. Mit der Novellierung des PBefG wurden die bis dahin bestehenden hohen rechtlichen Markteintrittsbarrieren für den Fernbuslinienverkehr beseitigt. Wie für junge Branchen nicht unüblich, wurde die Phase vor und im Anschluss an die Gesetzesnovellierung durch diverse Markteintritte sowohl neugegründeter als auch etablierter Unternehmen von innerhalb und außerhalb der Branche geprägt. Sie traten neben Unternehmen, die bereits im Vorfeld der Liberalisierung im Fernbussegment tätig waren. Nach einer kurzen Einführungsphase ging der Markt für den Fernbuslinienverkehr rasch in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen und ein

Ausgangssituation

¹ Grundlage bilden Auswertungen der amtlichen Statistik und weiterer vorliegender Sekundärinformationen sowie Erkenntnisse aus Marktgesprächen mit Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs und Verbänden. Die Auswahl und Anzahl der befragten Unternehmen und damit die Befragungsergebnisse sind im wissenschaftlichen Sinne nicht repräsentativ. Sie erlauben aufgrund der Auswahl der Unternehmen und Gesprächspartner jedoch eine qualifizierte Einschätzung der Entwicklungen im Fernbuslinienverkehr.

sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld gekennzeichnet war. In der Folge kam es zu ersten Marktaustritten, Insolvenzen und Übernahmen von Wettbewerbern. Vor dem Hintergrund der ab der zweiten Jahreshälfte 2016 vollzogenen Übernahmen bedeutender Marktteilnehmer wie Postbus bzw. Megabus und Hellö durch die FlixBus GmbH (FlixBus) sowie im Zuge des Marktaustritts von Berlin Linien Bus veränderte sich die Anzahl sowie die Zusammensetzung der Wettbewerber deutlich. Nach einem relativ ruhigen Jahr 2018 kam durch den Eintritt von zwei neuen Anbietern – BlaBlaBus und Pinkbus – neue Bewegung in den deutschen Fernbusmarkt. Während BlaBlaBus nach dem Markteintritt zeitweise „Kampfpreise“ in Höhe von 0,99 EUR pro Busfahrt in Deutschland anbot, um Fahrgäste anzulocken, versuchte Pinkbus, sich durch ein Angebot von Direktverbindungen, d.h. ohne Zwischenhalte, in Verbindung mit fixen Fahrpreisen von anderen Anbietern zu differenzieren. Beide Anbieter konzentrierten sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes zunächst auf ausgewählte Strecken, boten mithin keine flächendeckenden Beförderungsleistungen an. Im August 2019 meldete die DeinBus Verkehrs-GmbH im August 2019 Insolvenz an; im Jahr 2014 hatte DeinBus schon einmal Insolvenz beantragt. Abbildung 1 stellt die für den deutschen Fernbusmarkt wesentlichen Entwicklungen seit der Marktliberalisierung 2013 schematisch im Zeitablauf dar.²

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



Quelle: Eigene Darstellung.

Die derzeitigen Marktteilnehmer lassen sich in der Hauptsache nach Betreibergesellschaften, die zumeist als Dachorganisationen bzw. -marken fungieren und überwiegend Vertriebs-, Steuerungs- und Organisationsaufgaben übernehmen, sowie vorwiegend kleinen und mittelständischen Omnibusunternehmen unterscheiden. Letztere

Geschäftsmodelle

² Einzelheiten zu den Entwicklungen im deutschen Fernbusmarkt vor dem Jahr 2018 können den vorherigen Berichten des Bundesamtes entnommen werden.

führen Linienverkehre mit eigenen Fahrzeugen entweder im Auftrag der Betreibergesellschaften oder in eigener Regie – allein oder im Unternehmensverbund – durch. Nach der Art der Zusammenarbeit von Betreibergesellschaft und Omnibusunternehmen und der Vergütungsmechanismen lassen sich diverse Geschäftsmodelle unterscheiden. Gemein ist ihnen ein einheitlicher Markenauftritt, d.h. der Marktauftritt der Busunternehmen erfolgt regelmäßig unter der Marke der jeweiligen Betreibergesellschaft und beinhaltet u.a. ein einheitliches Erscheinungsbild der Busse und Fahrer. Der wirtschaftliche Erfolg der mittelständischen Omnibusunternehmen hängt nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen dabei stark von den zu bedienenden Linien, deren Länge sowie der Taktung der Verkehre ab.

Die aktuell auf dem Markt aktiven Betreibergesellschaften unterscheiden sich in Bezug auf ihre Unternehmensgröße, den Umsatz und das geographische Tätigkeitsfeld. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die wesentlichen Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland und deren Anteilseigner im Jahr 2019.

Anbieterstruktur 2019

Tabelle 1: Ausgewählte Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland im Jahr 2019

Anbieter	Marke	Anteilseigner
Comuto S.A. (BlaBlaCar)	BlaBlaBus	
DTG Deutsche Touring GmbH	Eurolines	Globtour drustvo zaturizam d.o.o.; CROATIA BUS d.o.o
Deutsche Bahn AG	IC Bus, Usedomer Bäderbahn	100 % Bund
FlixBus GmbH	FlixBus	u.a. European Bus Holding B.V., SEK Ventures GmbH, HV Holtzbrinck Ventures Fund V GmbH & Co. KG, PLANET LUXCO Sarl, Daimler Mobility Services GmbH
Pinkbus GmbH	Pinkbus	Christian Höber, Tino Engelmann

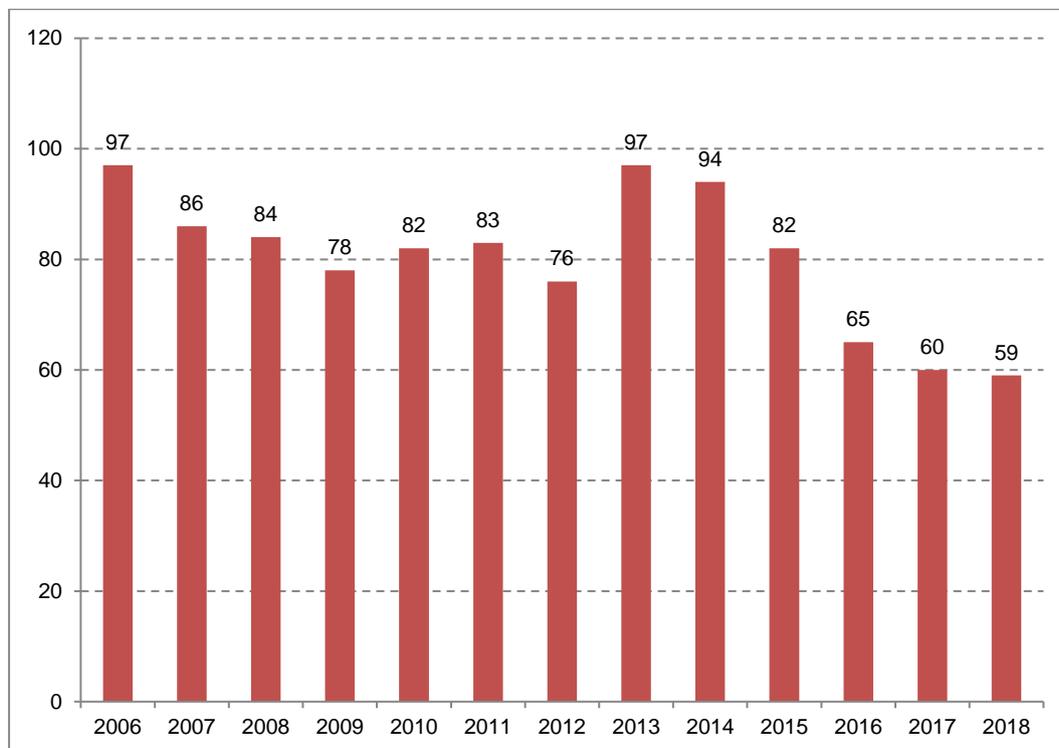
Stand: Oktober 2019

Quelle: ORBIS. Eigene Auswertungen.

Ergänzend zu den in Tabelle 1 aufgeführten Unternehmen existierten noch weitere mittelständische Unternehmen mit nationalen Fernbusangeboten, die zumeist auf einzelne Städteverbindungen oder die Anbindung von Ferienregionen beschränkt sind. Allerdings entwickelte sich die Anzahl dieser Unternehmen zuletzt stark rückläufig (siehe Abbildung 2). Nachdem im Zuge der Liberalisierung zunächst ein Anstieg der Anzahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen von 76 im Jahr 2012 auf 97 im Jahr 2013 zu beobachten war, ging die Unternehmensanzahl in den Folgejahren sukzessive wieder zurück.

Im Jahr 2018 waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt noch 59 Omnibusunternehmen im Linienfernverkehr aktiv. Dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 2006 bis 2018. Im Vergleich zum Jahr 2017 entsprach dies einem Rückgang von rund 1,7 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 39,2 Prozent. Entsprechende Daten für das Jahr 2019 liegen derzeit noch nicht vor. Die rückläufige Unternehmensanzahl ist ein weiterer Indikator für die Marktkonsolidierung im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen stand der verstärkte Rückzug von mittelständischen deutschen Omnibusunternehmen dabei auch im Zusammenhang mit einer Konsolidierung der Nachfrage. FlixBus hat nach eigenen Angaben zwischenzeitlich die Anzahl der eingesetzten deutschen Omnibusunternehmen von 138 im April 2016 auf 40 im Mai 2018 reduziert.³ Der letztgenannte Wert hatte im September 2019 immer noch Bestand.

Abbildung 2: Anzahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen

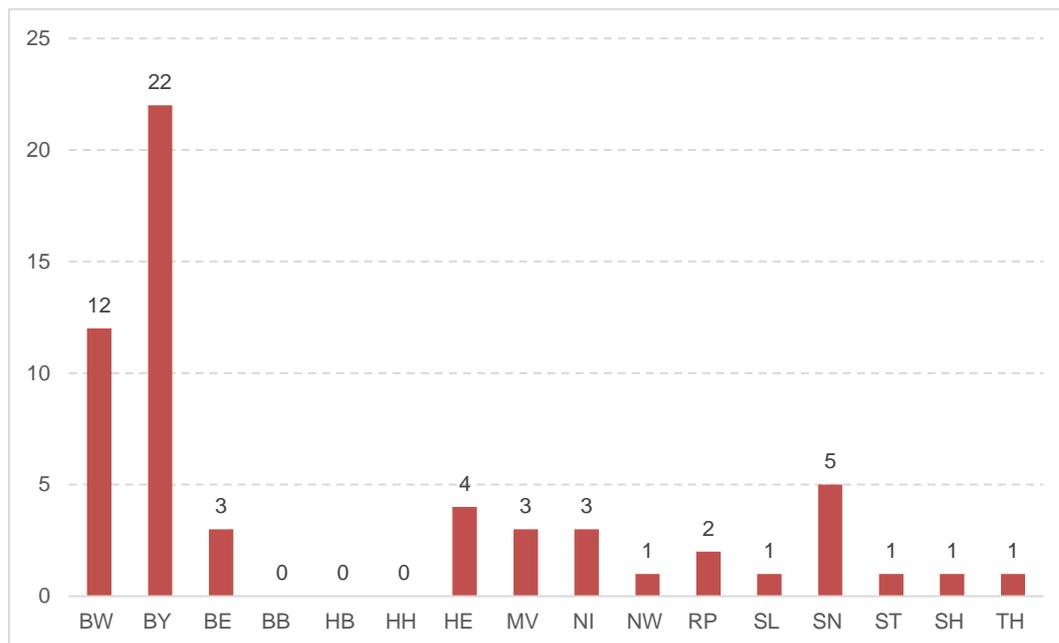


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Abbildung 3 stellt die Verteilung der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf Bundesländerebene für das Jahr 2018 dar. Es ist ersichtlich, dass die Mehrzahl der Unternehmen in Süddeutschland ansässig ist.

³ Siehe hierzu FlixBus (2019): www.flixbus.de/unternehmen/partner/buspartner

Abbildung 3: Verteilung der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf Bundesländerebene für das Jahr 2018

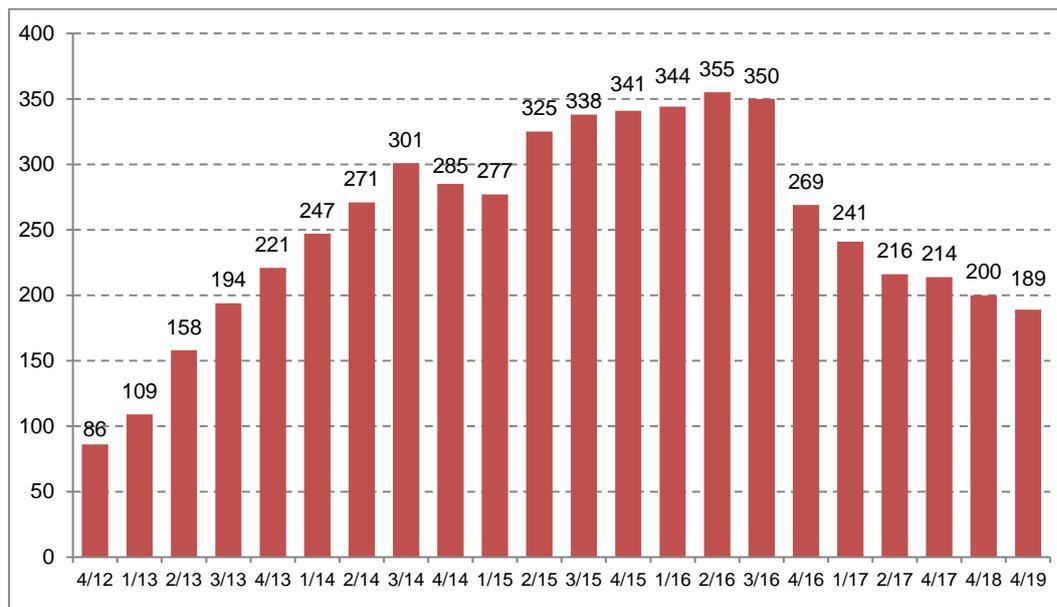


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

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. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Anzahl der von den Genehmigungsbehörden erteilten Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre im Zeitraum von 2012 bis 2019. Danach kam es im Zuge der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs zunächst zu einer deutlichen Zunahme bei den erteilten Genehmigungen an Unternehmen. Mit insgesamt 355 erreichten sie zum 30.06.2016 ihren vorläufigen Höchstwert. Im Vergleich zum Stand vor der Liberalisierung (31.12.2012) bedeutete dies mehr als eine Vervielfachung. Beginnend mit dem 4. Quartal 2016 setzte im Zuge der Konsolidierung ein deutlicher Rückgang bei der Anzahl der erteilten Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre ein. Maßgeblich hierfür war nach Erkenntnissen des Bundesamtes vor allem die Zusammenführung von Verkehren auf parallel verlaufenden Linien bzw. die Einstellung der Bedienung ganzer Linien. Zum Ende des Jahres 2019 belief sich die Anzahl der erteilten Genehmigungen deutschlandweit lediglich noch auf insgesamt 189. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von rund 5,5 Prozent.

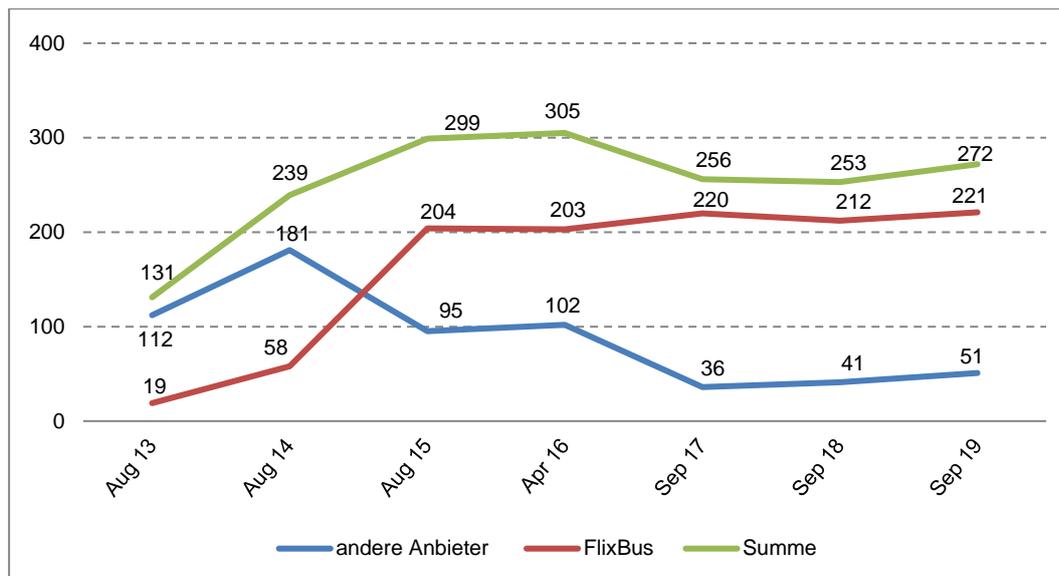
Genehmigungen

Abbildung 4: Anzahl der erteilten Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre

Anmerkung: Aufgrund einer Umstellung der Erhebungsweise wurden die Genehmigungszahlen seit dem 2. Quartal 2017 nur noch halbjährlich erfasst. Seit 2018 werden die Genehmigungszahlen nur noch jährlich berichtet.
Quelle: BMVI nach Angaben von Genehmigungsbehörden. Eigene Darstellung.

Im Folgenden wird die Entwicklung der Linien- und Fahrtenanzahl differenziert nach Anbietern im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 dargestellt. Auswertungsgrundlage bilden sowohl die laut Fahrplan der Anbieter bestehenden nationalen Linien als auch die grenzüberschreitenden Linien, auf denen eine Bedienung deutscher Teilstrecken erfolgt. Bei den nachfolgend dargelegten Ergebnissen zur Anzahl der Linien und Fahrten ist zu beachten, dass diese lediglich eine jährliche Momentaufnahme der Marktentwicklung sind. Letztere 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. Abbildung 5 stellt zunächst die Entwicklung der Anzahl der Fernbuslinien im innerdeutschen Verkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 dar. Danach stieg die Anzahl der innerdeutschen Fernbuslinien bis zum Jahr 2015 zunächst deutlich von 131 auf 299. Nach moderatem Wachstum im Jahr 2016 ging die Anzahl der Linien im Jahr 2017 von 305 auf 256 zurück und stagnierte im Jahr 2018, bevor sie im Jahr 2019 wieder leicht auf 272 anstieg. Letzteres war hauptsächlich auf die Markteintritte von BlaBlaBus und Pinkbus im Sommer 2019 zurückzuführen. Deutlich erkennbar ist in den Jahren 2015, 2016 und 2017 die gegenläufige Entwicklung der Anzahl der angebotenen Fernbuslinien von FlixBus und den übrigen Anbietern. Während die Anzahl der Fernbuslinien des Marktführers FlixBus in diesem Zeitraum stark anstieg, reduzierte sich die Anzahl der angebotenen Fernbuslinien der übrigen Anbieter nach dem Höhepunkt im Jahr 2014 (181 Linien) massiv und fand im Jahr 2017 mit 36 Linien ihren temporären Tiefpunkt. Durch die Markteintritte von Blablabus und Pinkbus erhöhte sich die Anzahl der Fernbuslinien der anderen Anbieter in Jahr 2019 wieder auf insgesamt 51.

Entwicklung des
Linienangebots

Abbildung 5: Anzahl der Fernbuslinien nach Anbietern im Zeitraum von 2013 bis 2019

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

Tabelle 2 differenziert die in Abbildung 5 aufgezeigte Entwicklung der Anzahl der Fernbuslinien im innerdeutschen Verkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 nach einzelnen Anbietern.

Tabelle 2: Anzahl der Fernbuslinien nach Anbietern im Zeitraum 2013 bis 2019

Anbieter	Anzahl Linien ^{1, 5}							Veränd. ggü. Vorjahr
	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19	
(ADAC) Postbus ²	6	9	17	18	/	/	/	/
Berlin Linien Bus	38	45	21	28	/	/	/	/
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	22	/
City2City	5	5	/	/	/	/	/	/
DeinBus.de	8	12	11	10	2	1	/	-100,0%
IC Bus ³	3	5	5	8	2	3	3	0,0%
Deutsche Touring ³	11	11	13	14	18	19	13	-31,6%
FlixBus	19	58	204	203	220	212	221	4,2%
MeinFernbus	28	72	/	/	/	/	/	/
Megabus ³	/	/	6	5	/	/	/	/
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	3	/
Sonstige ⁴	13	22	22	19	14	18	10	-44,4%
Insgesamt ³	131	239	299	305	256	253	272	7,5%

¹ Einschließlich Nachtlinien und internationaler Linienvorkehre, auf denen nationale Teilstrecken genutzt werden können. Ohne variable Fahrten (Verstärker-/Ferienverkehre) und in Eigenregie betriebene Flughafen-zubringerverkehre 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.

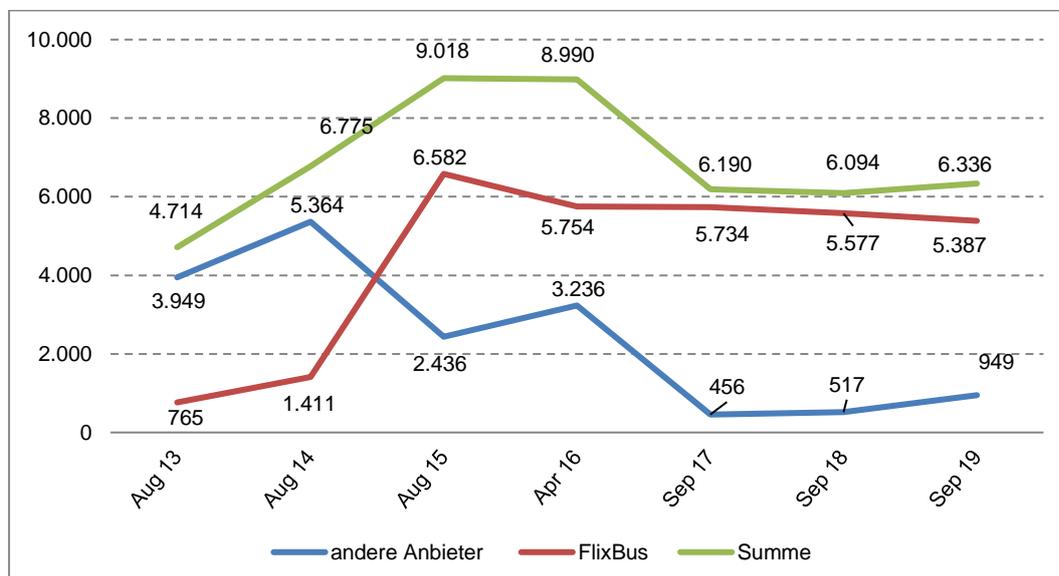
⁶ Darunter eine Linie, auf der nur an ausgewählten Kalendertagen Fahrten durchgeführt werden.

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

Abbildung 6 stellt die Entwicklung der Anzahl der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 dar. Deren Entwicklungsverläufe gleichen jenen in Abbildung 5, die die Entwicklung der Anzahl der Fernbuslinien im innerdeutschen Verkehr aufzeigt. Die Anzahl der wöchentlichen Fahrten stieg zunächst von 4.714 im August 2013 um rund 91 Prozent auf 9.018 im August 2015. Nach annähernder Stagnation im Jahr 2016 sank sie im September 2017 im Vergleich zum September 2016 um rund 31,0 Prozent auf 6.190. Im September 2019 lag die Anzahl der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr mit insgesamt 6.336 nur leicht darüber. Deutlich erkennbar ist, dass im Zuge der Firmenübernahmen durch FlixBus einerseits eine starke Angebotskonzentration erfolgte, andererseits FlixBus sein Fahrtenangebot in der Folge konsolidiert hat.

Anzahl der wöchentlichen Fahrten

Abbildung 6: Anzahl der wöchentlichen Fahrten nach Anbietern in den Jahren 2013 bis 2019



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

Tabelle 3 differenziert die in Abbildung 6 aufgezeigte Entwicklung der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 nach einzelnen Anbietern.

Tabelle 3: Anzahl der wöchentlichen Fahrten nach Anbietern in den Jahren 2013 bis 2019

Anbieter	Anzahl Fahrten ^{1, 3, 5}							Veränd. ggü. Vorjahr
	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19	19/18
(ADAC) Postbus ²	392	415	671	933	/	/	/	/
Berlin Linien Bus	908	1.032	771	1.234	/	/	/	/
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	468	/
City2City	350	231	/	/	/	/	/	/
DeinBus.de	220	270	276	198	28	28	/	-100,0%
IC Bus	182	275	164	315	50	92	56	-39,1%
Deutsche Touring	143	159	184	188	172	170	175	2,9%
FlixBus	765	1.411	6.582	5.754	5.734	5.577	5.387	-3,4%
MeinFernbus	1.431	2.610	/	/	/	/	/	/
Megabus	/	/	168	140	/	/	/	/
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	42	/
Sonstige ⁵	323	372	202	228	206	227	208	-8,4%
Insgesamt ⁴	4.714	6.775	9.018	8.990	6.190	6.094	6.336	4,0%

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 Fahrdauer 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.

Auf Grundlage der Fahrtenanteile der einzelnen Fernbuslinienanbieter lässt sich die in Tabelle 4 dargestellte Entwicklung der Marktanteile für die Jahre 2013 bis 2019 ableiten. Demnach erhöhte FlixBus vor allem durch die getätigten Übernahmen seinen Marktanteil sukzessive bis auf rund 92,6 Prozent im Jahr 2017; im Jahr 2018 lag er mit rund 91,5 Prozent auf ähnlichem Niveau. Im Jahr 2019 sank der Marktanteil von FlixBus dann im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,5 Prozentpunkte auf rund 85,0 Prozent. Ursächlich waren die Markteintritte insbesondere von BlaBlaBus sowie Pinkbus, deren Marktanteile im September 2019 rund 7,4 Prozent bzw. 0,7 Prozent erreichten. Erkennbar sind des Weiteren die im Zeitablauf rückläufigen Marktanteile der zwischenzeitlich insolventen DeinBus Verkehrs-GmbH sowie die im Vergleich zu früheren Jahren niedrigeren Anteilswerte von IC Bus in den Jahren 2017 bis 2019.

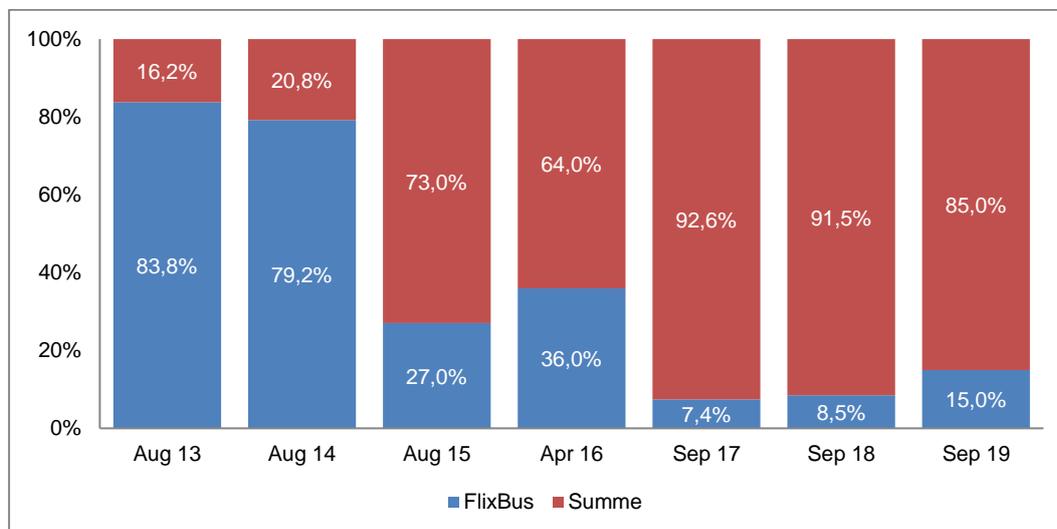
Marktanteile

Table 4: Marktanteile ausgewählter Fernbuslinienanbieter nach Anzahl der Fahrten in den Jahren 2013 bis 2019

Anbieter	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19
BerlinLinienBus	19,3%	15,2%	8,5%	13,7%	/	/	/
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	7,4%
City2City	7,4%	3,4%	/	/	/	/	/
DeinBus	4,7%	4,0%	3,1%	2,2%	0,5%	0,5%	/
Deutsche Touring	3,0%	2,3%	2,0%	2,1%	2,8%	2,8%	2,8%
FlixBus	16,2%	20,8%	73,0%	64,0%	92,6%	91,5%	85,0%
IC Bus	3,9%	4,1%	1,8%	3,5%	0,8%	1,5%	0,9%
Megabus	0,0%	0,0%	1,9%	1,6%	/	/	/
MeinFernbus	30,4%	38,5%	/	/	/	/	/
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	0,7%
Postbus	8,3%	6,1%	7,4%	10,4%	/	/	/
Sonstige	6,9%	5,5%	2,2%	2,5%	3,3%	3,7%	3,3%
Summe	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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

Zur Verdeutlichung wird die Marktanteilsentwicklung des Marktführers FlixBus im Zeitraum von 2013 bis 2019 in Abbildung 7 abschließend noch einmal schematisch dargestellt.

Abbildung 7: Marktanteile von FlixBus in den Jahren 2013 bis 2019 (Basis: Anzahl der Fahrten)

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

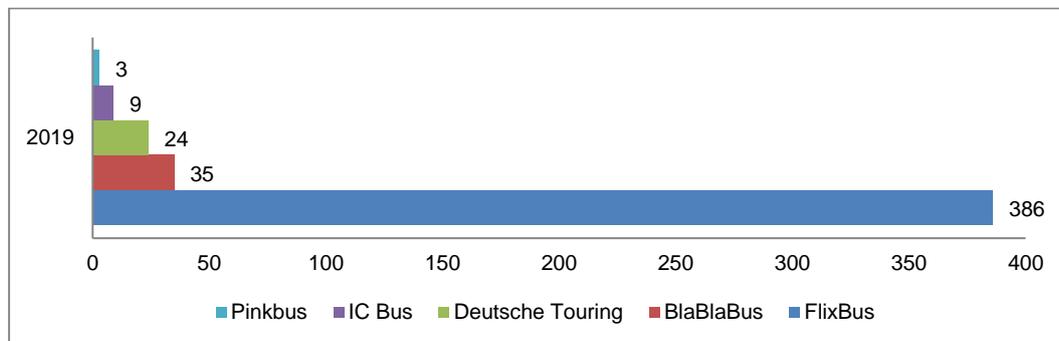
3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes

Derzeit ist FlixBus der einzige Anbieter am Markt, der über sein Linienangebot eine deutschlandweite Netzabdeckung erreicht. Hierzu tragen sowohl innerdeutsche Verbindungen als auch innerdeutsch nutzbare Teilstrecken grenzüberschreitender Verkehre bei. Am Ende des Jahres 2019 lag die Anzahl der von FlixBus angebotenen Abfahrtsorte im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr bei insgesamt 386 (siehe Abbildung 8). Mit großem Abstand folgten der im Sommer 2019 neu in den Markt eingetretene

Nationale Netzabdeckung

Anbieter BlaBlaBus mit insgesamt 35 Abfahrtsorten und die DTG Deutsche Touring GmbH mit 24 Abfahrtsorten. Neben den in Abbildung 8 aufgelisteten Anbietern gibt es einzelne Unternehmen, die eher touristisch interessante Zielorte bzw. bestimmte Strecken im Regionalverkehr bedienen, beispielsweise die Usedomer Bäderbahn. Im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre sind in Abhängigkeit von den Linien bestimmte Streckenabschnitte innerhalb Deutschlands nur in eine Fahrtrichtung oder gar nicht zum Ein- bzw. Ausstieg buchbar. Bei einem nicht unwesentlichen Teil der grenzüberschreitenden Linien, auf denen eine Bedienung deutscher Teilstrecken erfolgt, liegen die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten in den Nachtstunden; für Nachfrager von nationalen Teilstrecken ist die Attraktivität dieser Angebote damit vergleichsweise gering, zumal sich die im Rahmen internationaler Verkehre häufig sehr langen Gesamtreisezeiten negativ auf die Pünktlichkeit der Fernbusse auswirken können.

Abbildung 8: Anzahl der Abfahrtsorte im nationalen Fernbusverkehr nach ausgesuchten Anbietern im Dezember 2019



Quelle: Eigene Darstellung nach den Informationen auf der Homepage der einzelnen Anbieter.

Nach Informationen des Bundesamtes verfügten im Dezember 2019 von den insgesamt 82 deutschen Großstädten mit mindestens 100.000 Einwohnern rund 95,1 Prozent über einen Fernbushalt. Im September 2017 lag der Anteil noch bei rund 97,5 Prozent, im Frühjahr 2016 bei rund 91,3 Prozent. Zu den nicht bedienten Großstädten zählen zuletzt Bergisch Gladbach, Neuss, Offenbach am Main und Solingen. Die beiden erstgenannten Städte wurden im September 2017 noch von mindestens einer auf nationalen Teilstücken verkehrenden Fernbuslinie bedient. Die Städte Solingen und Offenbach am Main waren als einzige deutsche Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern bislang nicht Haltepunkt für nationale Fernbusverkehre.

Städte mit über
100.000 Einwohnern

Tabelle 5 listet auf Basis der wöchentlichen Abfahrten im nationalen Fernbuslinienverkehr die 15 am stärksten frequentierten Halteorte in Deutschland auf. Im September 2019 wies Berlin mit 1.385 wöchentlichen Abfahrten – wie bereits in den Jahren zuvor – die höchste Frequenz auf, gefolgt von Frankfurt/Main (999), Hamburg (920) Köln/Leverkusen (805) und Karlsruhe (702). Sowohl die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten als auch die Rangfolge der Abfahrtsorte unterlag im Zeitraum von 2013 bis 2019 Änderungen. Im Zuge der Kon-

Abfahrten nach
Städten ("Top 15")

solidierung des Fernbusmarktes hat sich die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr zuletzt vielerorts teils erheblich reduziert. Im Vergleich zum Jahr 2018 verzeichneten 10 der 15 am stärksten frequentierten Städte im Jahr 2019 teils sehr deutliche Rückgänge bei der Anzahl der wöchentlichen Abfahrten. Prozentual am höchsten fielen diese in Karlsruhe (-14,8 Prozent), Frankfurt/Main (-7,2 Prozent) und Dortmund (-6,4 Prozent) aus. Demgegenüber erzielten Köln/Leverkusen (8,9 Prozent) und Hamburg (8,0 Prozent) im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Anzahl der wöchentlichen Abfahrten im nationalen Fernbuslinienverkehr. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen erfolgte anbieterseitig jüngst eine stärkere Fokussierung auf die sogenannten „Rennstrecken“, d.h. die aufkommensstarken Verbindungen zwischen den großen Städten.

Tabelle 5: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 15 am stärksten frequentierten Halteorten in den Jahren 2013 – 2019

Abfahrtsort	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung ggü. Vorjahr
	Aug.	Aug.	Aug.	Apr.	Sept.	Sept.	Sept.	19/18
Berlin	1.062	1.769	2.428	2.408	1.672	1.453	1.385	-4,7%
Frankfurt/M	636	1.005	1.405	1.402	1.007	1.077	999	-7,2%
Hamburg	414	893	1.139	1.178	884	852	920	8,0%
Köln / Leverkusen ¹	457	736	1.093	1.028	853	739	805	8,9%
Karlsruhe	300	625	779	755	732	824	702	-14,8%
Stuttgart	466	631	821	856	702	698	685	-1,9%
München	571	892	1.219	1.602	803	705	685	-2,8%
Düsseldorf	281	548	668	744	590	595	572	-3,9%
Hannover	237	651	868	946	528	567	552	-2,6%
Dortmund	322	552	708	694	548	581	544	-6,4%
Nürnberg	529	778	785	1021	568	517	529	2,3%
Mannheim	249	467	552	582	484	530	500	-5,7%
Leipzig	362	614	682	681	504	477	485	1,7%
Dresden	327	494	725	763	467	467	459	-1,7%

¹ Die Haltestellen Köln und Leverkusen werden aufgrund der Haltestellensituation zusammen betrachtet. Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrtdauer von mindestens einer Stunde.
Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility.

Von den am innerdeutschen Markt tätigen Fernbusanbietern ist die Mehrzahl auch international tätig. Dabei wird eine Vielzahl von umsteigefreien internationalen Zielorten aus dem nationalen Fernbusnetz heraus angeboten. Zu nennen sind zum Beispiel Verbindungen in europäische Metropolen wie Mailand, Paris, Prag oder Wien. Daneben bieten einige Anbieter, u.a. FlixBus und BlaBlaBus, innerstaatliche Fernbuslinienverkehre in anderen europäischen Staaten an, beispielsweise in Frankreich. Nach eigenen Angaben bot FlixBus im Januar 2020 insgesamt rund 2.500 Zielorte an, die sich über Deutschland, Europa sowie die Vereinigten Staaten verteilten.⁴ Insbesondere durch die Übernahmen

Internationale Aktivitäten FlixBus

⁴ Siehe hierzu FlixBus (2020): www.flixbus.de/unternehmen/ueber-flixbus

von Swebus (2018), Eurolines&Isilines⁵ (2019) und Kamil Koc (2019) baute FlixBus sein Netz im europäischen Ausland weiter aus. Des Weiteren expandierte FlixBus im Mai 2018 in die USA und bediente dort Ende 2018 mit zwölf regionalen Busunternehmen bereits rund 60 Reiseziele.

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 Entwicklung bei den Angebotspreisen und eine steigende Entwicklung bei den Normalpreisen beobachten.⁶ Die sogenannten Normalpreise je Personenkilometer gingen in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld zunächst von durchschnittlich rund 0,10 Euro im 2. Quartal 2013 auf rund 0,086 Euro im 2. Quartal 2015 zurück; seitdem haben sich die Normalpreise wieder sukzessive auf durchschnittlich rund 0,107 Euro im 4. Quartal 2018 erholt. Maßgeblich hierfür dürften nicht zuletzt die Übernahmeaktivitäten von FlixBus sein, in deren Folge sich die intramodale Wettbewerbsintensität reduzierte. Die sogenannten Aktionspreise stabilisierten sich nach vorübergehenden Rückgängen ebenfalls und lagen mit durchschnittlich rund 0,04 Euro im 4. Quartal 2018 auf dem Niveau des 2. Quartals 2013. Die Markteintritte von BlaBlaBus und Pinkbus im Sommer 2019 brachten neue Bewegung in den innerdeutschen Fernbusmarkt. Während BlaBlaBus zeitweise „Kampfpreise“ in Höhe von 0,99 EUR pro Busfahrt in Deutschland anbot und damit den Marktführer FlixBus preislich auf einzelnen Strecken deutlich unterbot, positionierte sich Pinkbus mit fixen Fahrpreisen.

Preisentwicklung je Personenkilometer

Charakteristisch für den innerdeutschen Personenfernverkehr sind die dominanten Marktanteile der FlixBus GmbH und der Deutschen Bahn AG in ihrem jeweiligen Kerngeschäft. Durch die Eintritte von BlaBlaBus und Pinkbus in den Fernbuslinienverkehrsmarkt im Sommer 2019 sowie von FlixBus in den Schienenpersonenfernverkehrsmarkt im August 2017 wurde der intramodale Wettbewerb in beiden Segmenten zumindest auf einzelnen Strecken belebt. Alternativen zu Bussen und Bahnen bieten im innerdeutschen Personenfernverkehr grundsätzlich der Fluglinienverkehr sowie Mitfahrzentralen, zum Beispiel BlaBlaCar. Anhand eines stichtagsbezogenen Vergleichs wird nachfolgend beispielhaft die Angebotsentwicklung auf der Strecke Düsseldorf-Berlin dargestellt; für diverse Reisetage im November 2019 zeigt Tabelle 6 die Zahl der angebotenen Verbindungen sowie die

Intermodaler Vergleich

⁵ Hinweis: Es handelt sich hierbei um die Übernahme der Eurolines als auch Isilines des französischen Unternehmens Transdev Group S.A.

⁶ Siehe hierzu und im Folgenden IGES Institut GmbH (2019): Der Fernbusmarkt in Deutschland IV/2018

Preise für eine einfache, umsteigefreie Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Verkehrsmitteln und Anbietern.

Tabelle 6: Angebotsvergleich für die Strecke Düsseldorf-Berlin nach Anbietern und ausgewählte Reisetagen im November 2019

Anbieter	Reisetag	Dauer ¹	Anzahl	Fahrpreise	Nettopreis in Euro-cent pro km ⁴
			Direktfahrten ²	in Euro ³	
FlixBus	13.11.2019	Ø 9,08 ²	8	14,99 – 29,99	2,49 – 4,99
	17.11.2019	Ø 9,25 ²	9	24,99 – 39,99	4,16 – 6,66
	22.11.2019	Ø 9,28 ²	9	19,99 – 29,99	3,33 – 4,99
	27.11.2019	Ø 9,08 ²	8	9,99 – 19,99	1,66 – 3,33
BlaBlaBus	13.11.2019	Ø 8,40 ²	1	9,99	1,66
	17.11.2019	Ø 8,40 ²	1	9,99	1,66
	22.11.2019	Ø 8,40 ²	1	9,99	1,66
	27.11.2019	Ø 8,40 ²	1	6,99	1,16
Pinkbus	13.11.2019	Ø 7,15 ²	1	17,00	2,83
	17.11.2019	Ø 7,15 ²	1	17,00	2,83
	22.11.2019	Ø 7,15 ²	1	17,00	2,83
	27.11.2019	Ø 7,15 ²	1	17,00	2,83
BlaBlaCar	13.11.2019	Ø 6,45	6	13,00 – 42,00	2,16 – 7,00
	17.11.2019	Ø 6,45	5	24,00 – 40,00	4,00 – 6,66
	22.11.2019	Ø 6,45	2	35,00 – 40,00	5,83 – 6,66
	27.11.2019	Ø 6,45	0	-	-
Deutsche Bahn	13.11.2019	Ø 4,20 ²	20	47,90 – 119,00	7,98 – 19,83
	17.11.2019	Ø 4,20 ²	22	47,90 – 119,00	7,98 – 19,83
	22.11.2019	Ø 4,20 ²	24	45,90 – 119,00	7,65 – 19,83
	27.11.2019	Ø 4,20 ²	20	19,90 – 119,00	3,33 – 19,83
FlixTrain	13.11.2019	Ø 5,17 ²	1	19,99	3,33
	17.11.2019	Ø 5,17 ²	1	54,99	9,16
	22.11.2019	Ø 5,04 ²	2	39,99 – 54,99	6,66 – 9,16
	27.11.2019	Ø 5,17 ²	1	14,99	2,49

¹ Die Dauer kann insbesondere in Abhängigkeit der zugrunde gelegten Haltepunkte variieren.

² Inklusive möglicher Nachtverbindungen (Beginn vor 5:00 Uhr oder Ende nach 2:00 Uhr des Folgetages)

³ Preise inkl. MwSt., zwischenzeitliche Änderungen möglich, zusätzliche Buchungsgebühren können anfallen.

⁴ Angenommene Strecke: 600 km.

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.

Die stichtagsbezogene Auswertung zeigt für die Strecke Düsseldorf-Berlin im Ergebnis ein stark differenziertes Beförderungsangebot. FlixBus bot an den untersuchten Stichtagen täglich mehrere Direktfahrten zu unterschiedlichen Preisen an. Die Preispanne reichte in Abhängigkeit von Tag und Uhrzeit von 9,99 EUR bis 39,99 EUR. Die neuen Anbieter BlaBlaBus und Pinkbus boten an den untersuchten Stichtagen jeweils nur eine Direktfahrt an. Während sich BlaBlaBus mit Tickets in einer Spanne von 6,99 EUR bis 9,99 EUR preislich unterhalb von FlixBus positionierte, ordnete sich Pinkbus mit einem Fixpreis von 17,00

Euro pro Ticket eher am unteren Ende des Preisniveaus von FlixBus ein bzw. lag an einigen Tagen darunter; an den günstigsten Angebotspreis von FlixBus in Höhe von 9,99 Euro reichten die Tickets von Pinkbus allerdings nicht heran. Mit einer Fahrzeit von 7 Std. und 15 Min. lag Pinkbus allerdings deutlich unter den durchschnittlichen Fahrzeiten von FlixBus und BlaBlaBus. Im Gegensatz zu den beiden anderen Anbietern bietet Pinkbus eine Direktverbindung ohne Zwischenhalte an. Schienenseitig bot die Deutsche Bahn AG im Vergleich zu FlixTrain eine um rund 1 Stunde kürzere Reisezeit bei einer deutlich höheren Anzahl täglicher Direktfahrten (20-24 Fahrten) an. Das FlixTrain-Angebot beschränkte sich auf 1 bis 2 Direktfahrten pro Tag. Mit einer Preisspanne von 14,99 EUR bis 54,99 EUR lag das Preisniveau von FlixTrain jedoch deutlich niedriger als bei der Deutschen Bahn AG, deren Tickets in eine Preisspanne von 19,90 EUR bis 119,00 EUR fielen. Insgesamt wies der Schienenpersonenfernverkehr im Vergleich zum Fernbuslinienverkehr im Fallbeispiel deutlich kürzere Reisezeiten von mehreren Stunden und eine höhere Anzahl an täglich Direktverbindungen auf. Der Fernbuslinienverkehr wies mit Ticketpreisen in einer Spanne von 6,99 EUR bis 39,99 EUR hingegen ein vergleichsweise günstigeres Preisniveau auf. Bei den Mitfahrzentralen, hier BlaBlaCar, wurden – sofern entsprechende Angebote verfügbar waren – wochentagunabhängige Preise angeboten, die im Spektrum der Fernbuspreise lagen.

Am 19. Dezember 2019 wurde im Bundestag bzw. am 20. Dezember 2019 im Bundesrat das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht beschlossen. Es wurde am 30. Dezember 2019 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.⁷ Beschlossen wurde u.a. die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets im SPFV von 19 auf 7 Prozent zum 1. Januar 2020. Da das Gesetz keine parallele Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes für Fahrkarten im Fernbuslinienverkehr vorsieht, bedeutete diese verkehrspolitische Maßnahme eine relative preisliche Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs. Entsprechend heftig kritisiert wurde diese Maßnahme von Seiten der Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs. Nach Informationen des Bundesamtes auf Grundlage von Marktbeobachtungsgesprächen befürchteten Busunternehmen, dass die Ungleichbehandlung bei der Besteuerung der Fahrtickets erheblichen Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern nehmen werde – zu Lasten des Fernbuslinienverkehrs. FlixBus erwägt als Reaktion Streckenstreichungen im Fernbuslinienverkehr für das Jahr 2021.⁸

Reduzierte Mehrwertsteuer SPFV ab Januar 2020

3.5 Fahrzeuginvestitionen

Vor dem Hintergrund des schnellen Wachstums des Fernbusmarktes kam es im Zeitraum von 2013 bis 2016 zu deutlichen Steigerungsraten bei den Neuzulassungen von Kraftomnibussen (siehe Abbildung 9). In der Folgezeit gingen die Neuzulassungen wieder zurück.

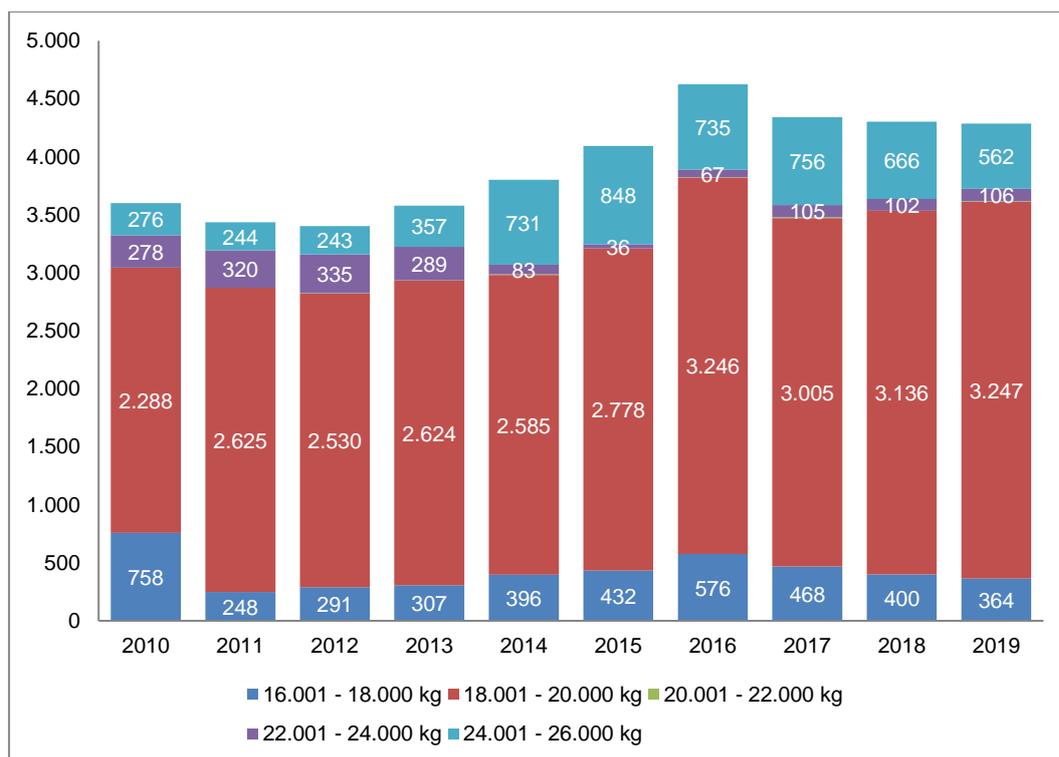
Neuzulassungen

⁷ Siehe hierzu Bundesgesetzblatt: Jahrgang 2019 Teil I Nr. 52, ausgegeben zu Bonn am 30. Dezember 2019

⁸ Siehe hierzu Heise Online (2020): FlixBus verliert Fahrgäste – Betreiber setzt stärker auf Züge, Meldung vom 01.02.2020.

Im Jahr 2018 sanken sie im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 0,9 Prozent, im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 0,4 Prozent. Bauartbedingt fallen im Fernbuslinienverkehr eingesetzte Kraftomnibusse typischerweise in die höheren Gewichtsklassen zwischen 16 und 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Entwicklung der Neuzulassungen verlief in den meisten relevanten Gewichtsklassen negativ. In der Gewichtsklasse von 16.001 bis 18.000 kg gingen die Neuzulassungen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,0 Prozent, in der Gewichtsklasse von 24.001 bis 26.000 kg um rund 15,6 Prozent zurück. In der Gewichtsklasse von 18.001 bis 20.000 kg, auf die im Jahr 2019 mit 3.247 Kraftomnibussen der größte Anteil der Neuzulassungen entfiel, zeigte sich im Vergleich zum Jahr 2018 hingegen ein Wachstum von rund 3,5 Prozent. Die übrigen relevanten Gewichtsklassen erreichten mit einem kumulierten Anteil von 2,5 Prozent an den Gesamtzulassungen nur eine untergeordnete Rolle. Eindeutige Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse sind auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes allerdings nicht möglich.

Abbildung 9: Neuzulassungen von Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2019 nach zulässigem Gesamtgewicht

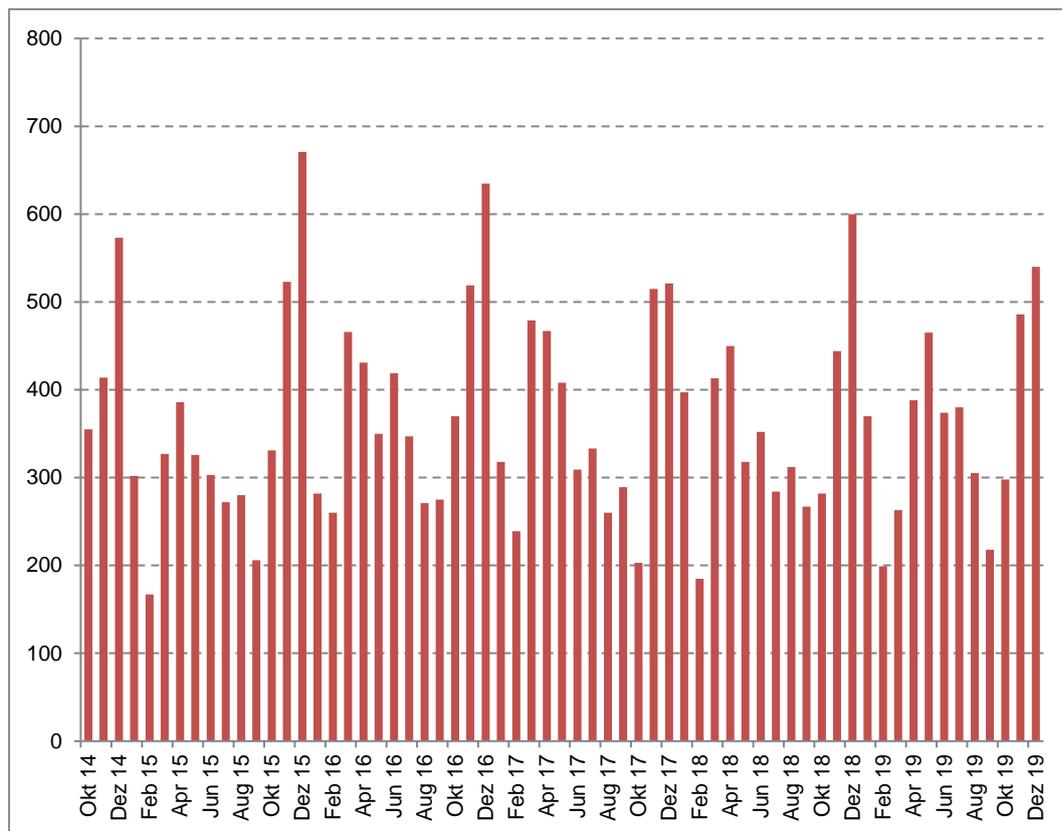


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

Abbildung 10 stellt die monatlichen Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 t für den Zeitraum Oktober 2014 bis Dezember 2019 dar. Typischerweise steigen die Neuzulassungen zum Ende eines Jahres hin stark an und gehen in den darauffolgenden Monaten wieder deutlich zurück. Außergewöhnliche bzw. auffällige Entwicklungen bei den Neuzulassungen sind auf Grundlage der vorliegenden Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes im o.g. Zeitraum nicht erkennbar.

Investitionszyklen

Abbildung 10: Monatliche Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 t von Oktober 2014 bis Dezember 2019

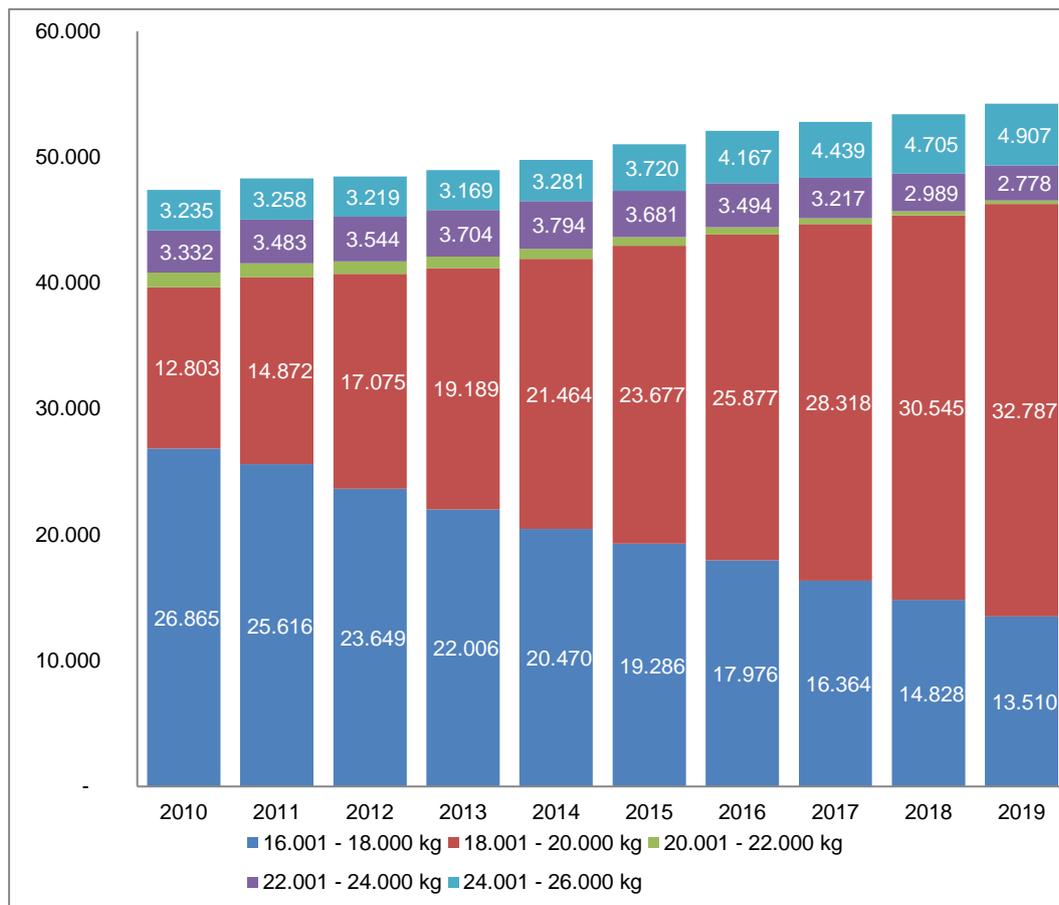


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

Im Gegensatz zu den Neuzulassungen ist der Bestand an Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 16.001 kg bis 26.000 kg in den Jahren 2018 und 2019 weiter angestiegen (siehe Abbildung 11). Insgesamt erhöhte er sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 1,6 Prozent auf 54.253 Fahrzeuge. Seit dem Jahr 2013 ist der Gesamtbestand damit insgesamt um rund 10,8 Prozent gewachsen. Ursächlich für den Anstieg waren in der Hauptsache Zunahmen in den Gewichtsklassen von 18.001 kg bis 20.000 kg und von 24.001 bis 26.000 kg. In der Gewichtsklasse von 18.001 bis 20.000 kg stieg der Bestand an Kraftomnibussen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,3 Prozent auf 32.787 Einheiten, in der Gewichtsklasse von 24.001 bis 26.000 kg um 4,3 Prozent auf 4.907 Einheiten. In den übrigen bedeutenderen Gewichtsklassen ging der Omnibusbestand in jüngerer Vergangenheit zurück. Dies galt insbesondere für die Gewichtsklasse von 16.001 bis 18.000 kg, in der der Bestand allein im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,9 Prozent abnahm. Wie bei den Neuzulassungen sind Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht möglich.

Omnibusbestand

Abbildung 11: Bestand an Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2019 nach zulässigem Gesamtgewicht (Stand: jeweils 01.01.)



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

3.6 Barrierefreiheit

Im Rahmen der Novellierung des PBefG wurde die Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr verbindlich geregelt. Gemäß § 42b PBefG müssen seit dem 01.01.2016 neue Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG (jetzt: UN-ECE-Regelung Nr. 107) entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein. Seit dem 01.01.2020 gilt dies für alle im Personenfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse. Ziel der gesetzlichen Vorgabe ist es, Personen mit eingeschränkter Mobilität die barrierefreie Nutzung von Beförderungsangeboten im Fernbuslinienverkehr zu ermöglichen.

Gesetzliche Vorgaben

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen muss heute in der Praxis ein Fahrgast, der mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen muss, dies frühzeitig beim Anbieter anmelden. Bei FlixBus muss dies beispielsweise zwischen 7 und 14 Tagen vor Reiseantritt erfolgen.⁹ Die Rollstühle müssen den europäischen Normen DIN

Reisen mit dem Rollstuhl im Fahrgastraum

⁹ Siehe hierzu FlixBus (2020): <https://www.flixbus.de/service/personen-mit-eingeschränkter-mobilität>

EN 12184 (Elektrorollstühle) bzw. DIN EN 12183 (Muskelkraftbetriebene Rollstühle) entsprechen und für die Verwendung als Kraftfahrzeugsitz bestimmten Anforderungen genügen, beispielsweise auf eine sogenannte Crashesicherheit geprüft sein. Des Weiteren müssen die zu befördernden Rollstühle über einen Kraftknoten gemäß DIN 75078-2 verfügen und dürfen bestimmte Abmessungen und Gesamtgewichte nicht überschreiten. Sofern diese Bestimmungen nicht eingehalten werden, sind Busfahrer berechtigt, dem Fahrgast unter Berufung auf Artikel 10 der EU-Verordnung 181/2011 die Mitfahrt aus Sicherheitsgründen zu verweigern. In diesem Fall kann der betroffene Fahrgast gemäß Artikel 10 Absatz 4 der EU-Verordnung 181/2011 verlangen, von einer anderen Person seiner Wahl begleitet zu werden, die in der Lage ist, die von dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität benötigte Hilfe zu leisten, um damit die in Artikel 10 Absatz 1 angeführten Gründe zu heilen. Eine solche Begleitperson wird kostenlos befördert; sofern machbar, wird ihr ein Sitzplatz neben dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität zugewiesen.

Hinsichtlich der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben gaben alle im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Busunternehmen an, die ab dem 1.1.2020 in Deutschland geltenden gesetzlichen Anforderungen für die im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge erfüllen zu wollen. Für die erforderliche technische Umrüstung nicht barrierefreier Busse bezifferten befragte Unternehmen die Kosten – je nach Modell und Hersteller – auf zwischen 10.000 und 30.000 EUR. Inwieweit diese Umrüstkosten bei einem Wiederverkauf der Busse zum Ansatz gebracht werden könnten, sei fraglich. Des Weiteren gingen durch die Umrüstung der Fahrzeuge bis zu acht herkömmliche Sitzplätze verloren. Die Barrierefreiheit für Doppeldeckerbusse sei nach Aussagen von Gesprächspartnern des Bundesamtes dabei grundsätzlich einfacher und kostengünstiger umsetzbar als bei Eindeckerbussen, da erstgenannte oftmals über einen niederflurigen Einstieg verfügten und es in der Regel ausreiche, eine ausfahrbare Rampe bzw. Klapprampe für den Ein- und Ausstieg von Rollstuhlfahrern bereitzustellen. Bei Eindeckerbussen müsse hingegen in der Regel ein Lift verbaut werden, um Rollstuhlfahrer beim Ein- und Ausstieg teilweise über eine Höhe von bis zu 2 Metern heben zu können. Zu den Investitionskosten für den Einbau des Lifts treten zusätzliche Kosten für dessen Abnahme und Wartung. Des Weiteren wiesen Marktteilnehmer darauf hin, dass es durch die grundsätzliche Bereitstellung von zwei Rollstuhlplätzen im Fahrgastraum im Bedarfsfall zu Einnahmeverlusten komme, da Fahrgäste, die mit ihrem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen müssen, den gleichen Ticketpreis wie alle anderen Fahrgäste zahlten und erforderliche Begleitpersonen umsonst mitreisen dürften.

Investitions- und Betriebskosten

Der Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen bedeutet für Busfahrer zusätzliche Herausforderungen und Verantwortung, die nach Unternehmensangaben teilweise der Schulung bedürfen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die fachgemäße Anwendung der Rampe bzw. des Liftes und die ordnungsgemäße Verspannung der unterschiedlichen

Betriebsabläufe

Rollstuhltypen. Darüber hinaus ändern sich Betriebs- und Fahrtabläufe für die Fahrer, sobald Fahrgäste mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum transportiert werden müssen. Im Falle einer Buchung durch einen Fahrgast, der mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen muss, sind vor Abfahrt die entsprechenden Sitzplätze zur Nutzung vorzubereiten; der zeitliche Aufwand hierfür wird von befragten Unternehmen mit ca. 15 bis 20 Minuten beziffert. Beim Eintreffen des Fahrgastes muss der Busfahrer eigenverantwortlich prüfen, ob der Rollstuhltyp des Fahrgastes die für die Fahrt im Bus erforderlichen Anforderungen und Normen erfüllt. Für den Fall, dass der Rollstuhlfahrer in Begleitung reist, muss der Busfahrer vor Reiseantritt anhand entsprechender Dokumente zudem prüfen, ob der Rollstuhlfahrer zwingend auf einen Begleiter angewiesen ist. Für die Verladung des Fahrgastes mit seinem Rollstuhl per Lift oder Rampe beträgt der zeitliche Aufwand nach Angaben von Unternehmen 10 bis 20 Minuten, für die ordnungsgemäße Verspannung des Rollstuhles im Fahrgastraum weitere 5 bis 10 Minuten. Probleme bereiten in der Praxis Situationen, in denen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste während der Reise eine geeignete barrierefreie Toilette aufsuchen müssen. In Fällen, in denen aus Platzgründen die Nutzung der Fahrzeugtoilette de facto nicht möglich ist, muss vom Busfahrer eine barrierefreie Rastanlage mit entsprechenden Sanitäreinrichtungen angesteuert werden. Aufgrund der zeitintensiven Ein- und Ausstiege entstehen hierdurch vergleichsweise lange Standzeiten. Probleme können in diesem Zusammenhang des Weiteren entstehen, wenn Busfahrer während ihrer Lenk- und Ruhezeiten Rollstuhlfahrern aufgrund eines Toilettenganges beim Ein- und Ausstieg behilflich sein müssen, d.h. zu Zeiten, in denen sie keine Fahrgäste betreuen dürfen. Kritisch angemerkt wird von Busunternehmen, dass es durch das Anfahren geeigneter Rastanlagen teilweise zu Abweichungen von den eigentlich festgelegten Fahrtrouten komme, die u.a. kurzfristigen Abstimmungsbedarf mit der jeweiligen Betreibergesellschaft erforderlich machen.

Trotz des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Sommer 2017 veröffentlichten Handbuchs „Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr“ bestehen aus Sicht von Betreibergesellschaften und Busunternehmen nach wie vor diverse Unklarheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit. Diese betreffen u.a. Haftungsfragen bei möglichen Sach- und Personenschäden, die im Zusammenhang mit den vor Reiseantritt notwendigen Prüfungen der Reisetauglichkeit des Rollstuhles, der Verladung des Rollstuhlfahrers und der Rollstuhlsicherung im Fahrgastraum stehen. Von der Möglichkeit der Beförderer, die Beförderung einer Person mit eingeschränkter Mobilität entsprechend Artikel 10 der EU-Verordnung 181/2011 zu verweigern, haben die vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer bisher nicht Gebrauch gemacht. Unklarheiten bestünden des Weiteren, wie im Falle einer Notfallevakuierung des Busses mit Personen mit eingeschränkter Mobilität umzugehen ist. Nicht zuletzt deshalb würden einige Gesprächspartner des Bundesamtes einen intensiveren Informationsaustausch mit den Interessenvertretern von Personen mit eingeschränkter Mobilität begrüßen.

Offene Fragen

Ein wichtiger Aspekt für Personen mit eingeschränkter Mobilität, um barrierefrei an den Angeboten im Fernbuslinienverkehr teilhaben zu können, ist die Haltestelleninfrastruktur. Wesentliche Bestandteile dieser Infrastruktur sind Haltestellen, Busbahnhöfe und Rastplätze. Eine barrierefreie Haltestelleninfrastruktur umfasst u.a. barrierefreie Zu- und Abgänge, Wartebereiche mit Witterungsschutz, ausreichende Sitzmöglichkeiten, barrierefreie Sanitäreinrichtungen, Wegweisungs- und Leitsysteme sowie ausreichende Platzverhältnisse zum Ein- und Ausstieg. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes vertrat ein Großteil der befragten Marktteilnehmer die Auffassung, dass die Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur im Bereich des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland – insbesondere für Rollstuhlfahrer – derzeit noch nicht hinreichend sei und entsprechender Handlungsbedarf fortbestehe. Oftmals wurden die beengten Platzverhältnisse an den Haltestellen kritisiert, die teilweise einen fachgemäßen Betrieb des Rollstuhlliftes erheblich erschweren. In der Regel wird für einen Lifteinsatz eine Fläche von mindestens 2,50 m Breite seitlich des Omnibusses benötigt, darüber hinaus ausreichend Zu- bzw. Abfahrtsflächen, die der Rollstuhlfahrer braucht, um den Lift nutzen zu können. Da diese Flächen nicht überall vorhanden seien, müsse nach Angaben von Marktteilnehmern in Notfällen teilweise auf Grünflächen oder Seitenstreifen ausgewichen werden. Auf einigen Rastplätzen werde das Problem teilweise dadurch verschärft, dass ausgewiesene Busparkplätze durch LKW blockiert würden. In Marktgesprächen des Bundesamtes wurde daher von einigen Marktteilnehmern kritisiert, dass nach der Novellierung des PBefG und der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG lediglich für den ÖPNV das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 aufgenommen worden sei, dieses Ziel mithin keine Anwendung auf die Haltestelleninfrastruktur des Fernbuslinienverkehrs fände.

Haltestelleninfrastruktur

Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen ist das Aufkommen an Fahrgästen, die mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen müssen, bislang sehr gering. Ein Großteil der befragten Unternehmen gab an, dass sie in der Vergangenheit keinen einzigen Fahrgast hatten, der mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen musste. Nur eine sehr geringe Anzahl von Gesprächspartnern gab an, in der Vergangenheit überhaupt einen Fahrgast, der mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen musste, transportiert zu haben. Als Grund für die nicht vorhandene bzw. sehr geringe Nachfrage vermuteten die Gesprächspartner, dass die betroffene Fahrgastgruppe andere Reiseangebote bzw. Reisearten als deutlich attraktiver für ihre Bedürfnisse einstufte. Seit Oktober 2014 hat der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) eine Meldestelle für Barrierefreiheit in Fernbussen eingerichtet. Über diese Einrichtung können Reisende Fragen und Anliegen rund um das Thema Barrierefreiheit im Fernbuslinienverkehr adressieren und sich beraten lassen.

Nachfrageseite

4 Nachfrageseite

4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung

Tabelle 7 weist für den Zeitraum von 2010 bis 2018 die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen aus und stellt sie den Gesamtwerten für den Linienfernverkehr (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) gegenüber. Danach verzeichneten beide Größen im Zuge der sich ab dem Jahr 2013 zeigenden Angebotsausweitung zunächst hohe Zuwachsraten. Nach aktualisierten Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr von rund 2,1 Mio. im Jahr 2012 auf rund 17,7 Mio. im Jahr 2016, die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum von rund 0,4 Mrd. pkm auf rund 4,9 Mrd. pkm. In den Folgejahren schwächten sich das Fahrgastaufkommen und die Verkehrsleistung ab. Die Anzahl der Fahrgäste im innerdeutschen Linienfernverkehr erreichte im Jahr 2018 lediglich noch rund 16,7 Mio., die Verkehrsleistung knapp 4,5 Mrd. pkm. Im Jahr 2018 entfielen damit rund 71,4 Prozent aller Fahrgäste und rund 65,4 Prozent der Gesamtbeförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf den innerdeutschen Verkehr. Daten für das Jahr 2019 liegen in dieser Differenzierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

Inlandsverkehr

Tabelle 7: 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	17,7	74,5	7.692,0	4.938,6	69,8
2017	23,5	16,8	71,5	7.046,5	4.647,2	66,0
2018	23,4	16,7	71,4	6.857,8	4.482,7	65,4

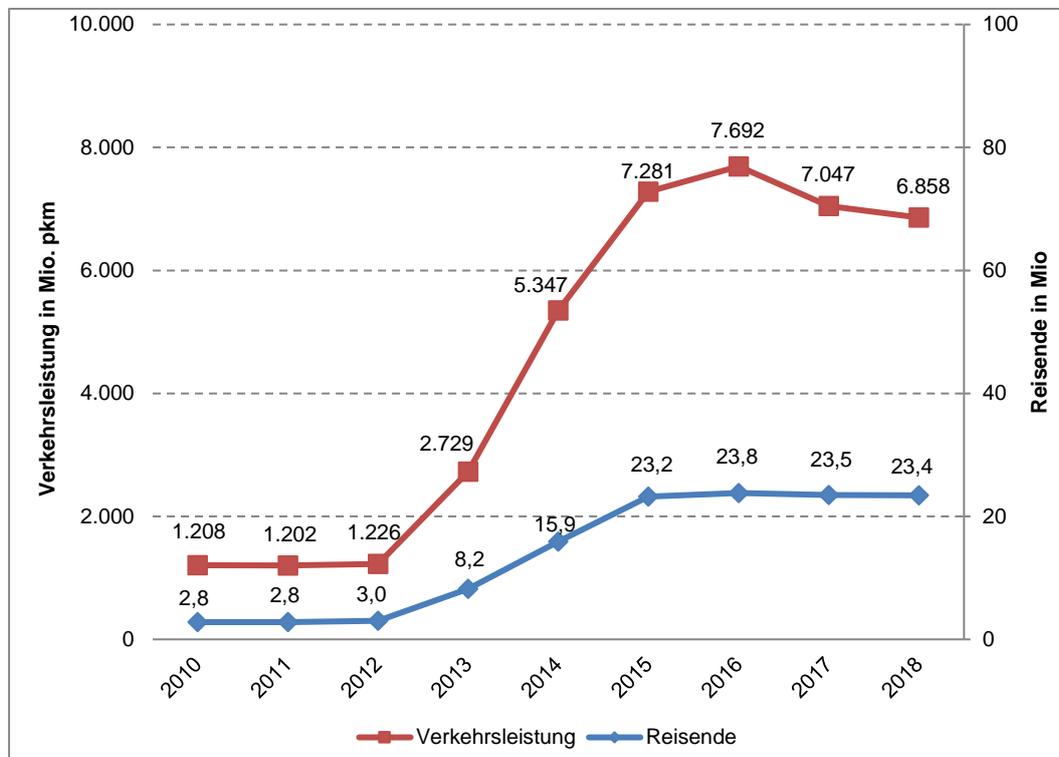
Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Abbildung 12 stellt für den gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung seit dem Jahr 2010 dar. Deren Verlauf entspricht in der Tendenz der beschriebenen Entwicklung des Inlandsverkehrs; die Höchstwerte aus dem Jahr 2016 wurden in den Jahren 2017 und 2018 bezogen auf beide Größen nicht mehr erreicht. Im Jahr 2018 erreichte das Beförderungsaufkommen im gesamten Linien-

Gesamtverkehr

fernverkehr mit Omnibussen rund 23,4 Mio. Fahrgäste. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen Rückgang um rund 0,4 Prozent. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um rund 2,7 Prozent auf knapp 6,9 Mrd. pkm.

Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Reisenden im gesamten Fernbuslinienverkehr (national und international) von 2010 bis 2018



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

Wie Tabelle 8 zu entnehmen ist, entwickelte sich der Fernbuslinienverkehr in den Jahren 2017 und 2018 wesentlich schwächer als der Eisenbahn- und der Luftverkehr. Den Aufkommens- und Leistungsrückgängen im Fernbuslinienverkehr standen zum Teil hohe Zuwächse auf der Schiene und im Luftverkehr gegenüber. Der Schienenpersonenverkehr wies in den Jahren 2017 und 2018 insgesamt Aufkommenssteigerungen von 2,3 Prozent bzw. 1,3 Prozent auf. Dabei erzielte der Fernverkehr (SPFV) eine überproportionale Zunahme der Reisenden. Dies galt gleichsam in Bezug auf die Verkehrsleistung, die im Fernverkehr im Jahr 2017 mit rund 2,7 Prozent und im Jahr 2018 mit rund 6,1 Prozent – jeweils im Vergleich zum Vorjahr – noch stärker anstieg als im gesamten Eisenbahnverkehr. Letzterer legte in den Jahren 2017 und 2018 um rund 1,8 Prozent bzw. 2,8 Prozent zu. Noch höhere Steigerungsraten verzeichnete in der jüngeren Vergangenheit der Luftverkehr. Dort stieg der Zahl der Reisenden im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,7 Prozent, im Jahr 2017 sogar um rund 6,0 Prozent.

Personenverkehr
nach Verkehrsarten

Tabelle 8: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen					Verkehrsleistung ¹				
	in Mio. Personen			Veränd. in %		in Mrd. pkm			Veränd. in %	
	2016	2017	2018	17/16	18/17	2016	2017	2018	17/16	18/17
Individualverkehr ²	57.710	58.172	57.956	0,8%	-0,4%	942,9	950,4	946,9	0,8%	-0,4%
Öffent. Straßenverkehr ³	9.395	9.475	9.506	0,9%	0,3%	78,7	77,3	80,1	-1,7%	3,5%
- Liniennahverkehr	9.290	9.372	9.404	0,9%	0,3%	52,4	52,4	55,5	0,0%	5,9%
- Fernbuslinienverkehr	24	24	23	-1,3%	-0,4%	7,7	7,0	6,9	-8,4%	-2,7%
- Gelegenheitsverkehr	81	79	79	-2,1%	-0,4%	18,6	17,9	17,7	-3,8%	-1,1%
Eisenbahnverkehr	2.767	2.829	2.867	2,3%	1,3%	93,7	95,3	98,0	1,8%	2,8%
- Nahverkehr (SPNV)	2.628	2.687	2.718	2,2%	1,2%	54,3	54,9	55,1	1,1%	0,4%
- Fernverkehr (SPFV)	139	142	149	2,7%	4,4%	39,4	40,4	42,9	2,7%	6,1%
Luftverkehr ⁴	201	213	223	6,0%	4,7%	64	67,5	70,4	5,5%	4,3%
Summe	70.072	70.689	70.552	0,9%	-0,2%	1.179	1.191	1.195	1,0%	0,4%

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 Reihe 3.1). Eigene Berechnungen.

Unter Zugrundelegung der in Tabelle 8 ausgewiesenen Aufkommens- und Leistungswerte ergeben sich die in Tabelle 9 dargestellten Anteile der einzelnen Verkehrsträger/-arten am Personenverkehrsaufkommen in Deutschland. Es ist ersichtlich, dass auf den Fernbuslinienverkehr nur ein sehr geringer Anteil des gesamten Personenverkehrsaufkommens in Deutschland entfällt. Im Zeitraum von 2016 bis 2018 lag sein Anteil bezogen auf die Zahl der Reisenden bei konstant 0,03 Prozent, bezogen auf die Verkehrsleistung zwischen 0,6 und 0,7 Prozent. Gemessen am gesamten öffentlichen Straßenverkehr erreichte der Fernbuslinienverkehr im Jahr 2018 einen Anteil von rund 8,6 Prozent an der Verkehrsleistung, bezogen auf die Zahl der Reisenden lag sein Anteil bei unter 0,3 Prozent.

Tabelle 9: Prozentuelle Aufteilung des Personenverkehrsaufkommens und der -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen			Verkehrsleistung ¹		
	Verkehrsaufkommen in Mio. Personen			in Mrd. pkm		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Individualverkehr ²	82,4%	82,3%	82,1%	80,0%	79,8%	79,2%
Öffent. Straßenverkehr ³	13,4%	13,4%	13,5%	6,7%	6,5%	6,7%
- Liniennahverkehr	13,3%	13,3%	13,3%	4,4%	4,4%	4,6%
- Fernbuslinienverkehr	0,03%	0,03%	0,03%	0,7%	0,6%	0,6%
- Gelegenheitsverkehr	0,1%	0,1%	0,1%	1,6%	1,5%	1,5%
Eisenbahnverkehr	3,9%	4,0%	4,1%	7,9%	8,0%	8,2%
- Nahverkehr (SPNV)	3,8%	3,8%	3,9%	4,6%	4,6%	4,6%
- Fernverkehr (SPFV)	0,2%	0,2%	0,2%	3,3%	3,4%	3,6%
Luftverkehr ⁴	0,3%	0,3%	0,3%	5,4%	5,7%	5,9%

¹ Verkehrsleistung in Deutschland.

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

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

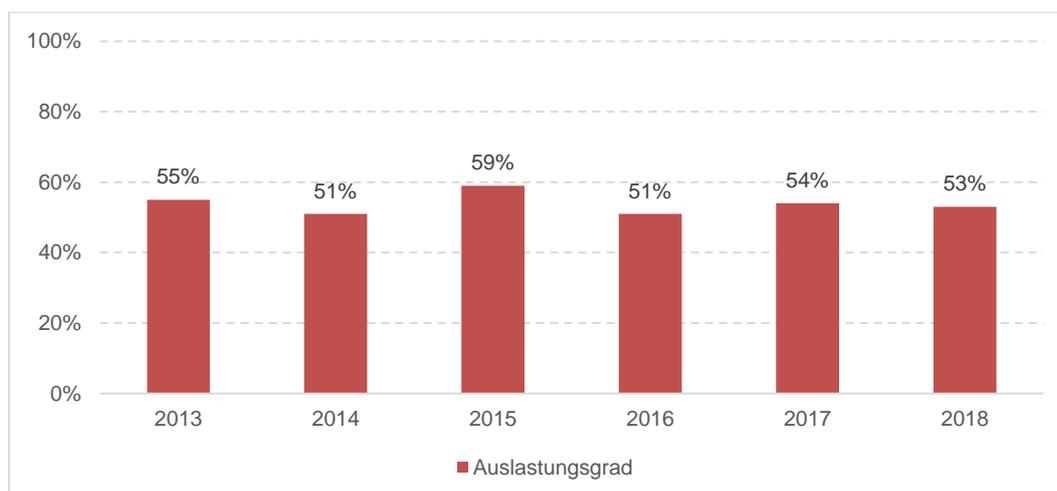
⁴ Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger.

Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.

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

Abbildung 13 stellt den durchschnittlichen Auslastungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge im Fernbuslinienverkehr gemäß den Angaben des Statistischen Bundesamtes für den Zeitraum 2013 bis 2018 dar. Er bewegt sich im gesamten Betrachtungszeitraum zwischen 50 und 60 Prozent. Im Jahr 2018 lag er bei rund 53 Prozent. Werte für das Jahr 2019 liegen dem Bundesamt noch nicht vor. Nach Angaben von Branchenvertretern im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes unterliegen die Auslastungsgrade in Abhängigkeit von Wochentagen, Fahrtzeiten und Fahrtzielen starken Schwankungen. So sei die Auslastung der Busse zum Ende der Woche bzw. an den Wochenenden tendenziell höher als anderen Wochentagen. Hinzu kämen saisonale Schwankungen. Nachtlinien würden in der Regel vergleichsweise schwächer gebucht.

Fahrzeugauslastung

Abbildung 13: Durchschnittlicher Auslastungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge im Fernbuslinienverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2018

Quelle: Statistisches Bundesamt (Sonderabfrage). Eigene Berechnungen.

4.2 Kundenzufriedenheit

Seit Juli 2013 haben Fahrgäste von Busreisen die Möglichkeit, sich mit Beschwerden wegen Verstößen gegen die EU-Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als nationale Durchsetzungsstelle zu wenden. Dies gilt für solche Beschwerden, bei denen Fahrgäste der Ansicht sind, dass den ihnen durch die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 garantierten Fahrgastrechten von Seiten der Beförderer entweder keine Beachtung geschenkt wurde oder eine Beschwerde beim Beförderer erfolglos verlief. Da laut EBA der Beschwerdebegriff im Juli 2016 seitens des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) neu definiert wurde, wird im Folgenden auf einen Vergleich mit der Anzahl der in den Jahren 2013 und 2014 eingegangenen Beschwerden verzichtet. Im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 gelten als Beschwerde nur schriftliche Eingaben, die eine Verletzung der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 rügen und in denen das EBA in einem hierauf folgenden Verwaltungsverfahren in der Sache entscheidet.

Beschwerdestelle
Eisenbahn-Bundesamt

Bei der Beschwerdestelle des EBA gingen im Jahr 2018 insgesamt 1.182 schriftliche und 502 mündliche Eingaben im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr ein (siehe Tabelle 10), was insgesamt 1.684 Beschwerden entsprach. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Beschwerden insgesamt um 17,3 Prozent, wobei die mündlichen Eingaben sich deutlich um 57,4 Prozent erhöhten. Bei der Vielzahl der Beschwerden beim EBA handelte es sich um Eingaben ohne fahrgastrechtlichen Bezug, beispielsweise zu Umbuchungswünschen 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 Beschwerden ist. Weitere 45 Fälle wurden im Jahr 2018 an die Schlichtungsstelle verwiesen. Nur insgesamt 166 Eingaben stimmten im Jahr 2018 mit der verkehrsträgerübergreifend gefassten Definition der Beschwerde überein, was einem Anteil von knapp 10 Prozent aller eingegangenen Beschwerden entsprach. Im Vergleich zum Jahr 2017 stiegen diese Eingaben um 21,2 Prozent an.

Beschwerden nach ihrer
Anzahl ...

Tabelle 10: *Beschwerdeeingang beim EBA im Zusammenhang mit Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr von 2015 bis 2018*

Beschwerdeeingang EBA	2015	2016	2017	2018	Veränd. 18 / 17
schriftliche Eingaben	836	1.269	1.117	1.182	5,8%
mündliche Eingaben	387	458	319	502	57,4%
Eingaben gesamt	1.223	1.727	1.436	1.684	17,3%
davon Verweisung Schlichtungsstelle	29	35	34	45	32,4%
davon Eingaben, die der verkehrsträgerübergreifend gefassten Definition der Beschwerde entsprachen	120	137	137	166	21,2%

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie in den Jahren davor bezog sich der häufigste Beschwerdegrund im Jahr 2018 inhaltlich 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 (siehe Tabelle 11). Die zweithäufigste Anzahl von Beschwerden ging in den Jahren 2017 und 2018 über mangelhafte oder fehlende Informationen zur Lage sowie zur voraussichtlichen Abfahrtszeit ein (Artikel 20). An dritter Stelle folgten Beschwerden über die Nichteinhaltung von Antwortfristen (Artikel 27). Bezogen auf alle Beschwerden ließen sich im Jahr 2018 dabei insgesamt 57 Gesetzesverstöße feststellen, im Jahr 2017 waren es 47. Die festgestellten Rechtsverstöße konnten in der Regel bereits im Verlauf der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden.

...und ihrer Art

Tabelle 11: Beschwerdegründe beim EBA im Zusammenhang mit Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr von 2015 bis 2018

Beschwerden	VO (EU) Nr. 181/2011	Inhalt	2015	2016	2017	2018
	Artikel 7 Absatz 1	Entschädigung für Gepäck bei Unfall	3	/	1	/
	Artikel 9	Anspruch auf Beförderung und Ausstellen eines Fahrscheins	/	/	/	3
	Art. 8	Hilfeleistung für Fahrgäste nach Unfall	2	1	/	/
	Art. 9 Abs.1	Weigerung der Mitnahme einer mobil eingeschränkten Person an Bord eines Fahrzeugs	3	/	/	/
	Artikel 19 Abs. 1 lit. a)	Auswahlangebot über alternative Beförderung/Erstattung	4	5	43	50
	Artikel 19 Abs. 1 lit. b)	Erstattung gemäß Art.19 Abs. 1 litt. b	22	41	33	22
	Artikel 19 Abs. 2 - 5	Pflichten bei Annullierung, Verspätung oder Überbuchung	44	39	26	48
	Artikel 20	Information bei verspäteter Abfahrt/Annullierung	15	20	27	24
	Artikel 21 lit. b	Hilfeleistung bei Annullierung Angebot eines Hotelzimmers	1	1	/	/
	Artikel 24	Angemessene Information der Fahrgäste während der Fahrt	4	5	7	7
	Artikel 25	Information über Fahrgastrechte	/	/	/	2
	Artikel 27	Beschwerdebearbeitung	22	25	/	10
Anzahl Beschwerden			120	137	137	166
Davon Rechtsverstöße			52	56	47	57

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

In den Jahren von 2015 bis 2018 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. Geprüft wurden schwerpunktmäßig Beförderer aus dem Bereich der Fernbuslinien als auch Busbahnhofbetreiber, wobei Überprüfungen von Verkaufsstellen für Fernbusfahrkarten seit 2017 nicht mehr vom EBA durchgeführt werden. Laut Tabelle 12 wurden im Jahr 2018 vom EBA insgesamt 162 Überprüfungen zur Einhaltung von Fahrgastrechten vollzogen. Im Vergleich zum Jahr 2017 entsprach dies einer Reduzierung von rund 22,9 Prozent (210 Prüfung). Dabei wurden insgesamt 31 Rechtsverstöße durch das EBA festgestellt, wobei die Mehrzahl dieser Verstöße auf die Beförderer aus dem Bereich der Fernbuslinien entfiel. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die festgestellten Rechtsverstöße bei den proaktiven Prüfungen des EBA um rund 43,6 Prozent.

Proaktive Maßnahmen

Tabelle 12: Proaktive Prüfungen und festgestellte Rechtsverstöße des EBA aus dem Bereich des Kraftomnibusverkehrs von 2015 bis 2018

Proaktive Prüfungen	2015	2016	2017	2018	Veränd. 18 / 17
Prüfung Beförderer	171	142	131	80	-38,9%
Prüfung Busbahnhofbetreiber	58	62	79	82	3,8%
Prüfung Verkaufsstellen	101	15	/	/	/
Prüfungen gesamt	330	219	210	162	-22,9%
Festgestellte Rechtsverstöße	2015	2016	2017	2018	Veränd. 18 / 17
Rechtsverstöße Beförderer	50	44	50	26	-48,0%
Rechtsverstöße Busbahnhofbetreiber	13	10	5	5	0,0%
Rechtsverstöße Verkaufsstellen	0	0	/	/	/
Rechtsverstöße gesamt	63	54	55	31	-43,6%

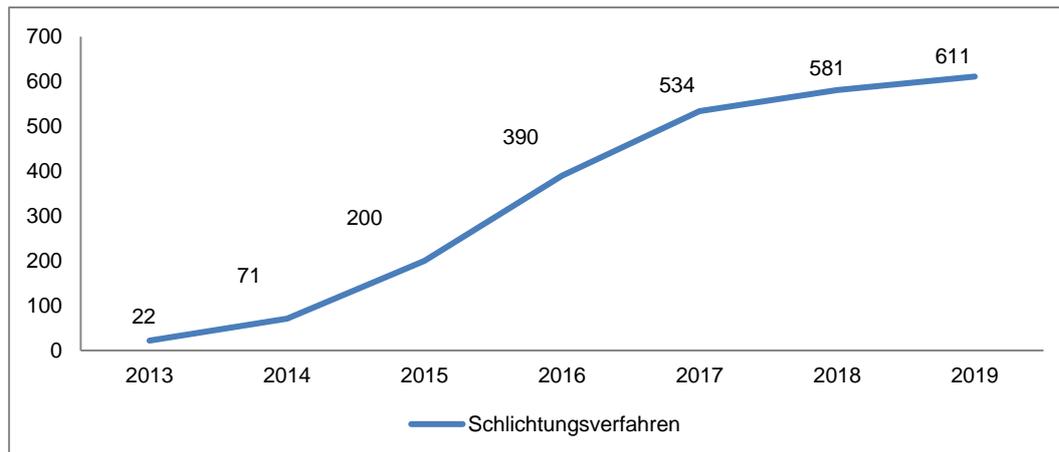
Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Gemäß § 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. 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. Die Anzahl der Schlichtungsverfahren bei der söp hat sich in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich erhöht und erreichte im

Schlichtungsstelle söp

Jahr 2019 mit 611 Verfahren einen neuen Höchstwert (siehe Abbildung 14). Diese Entwicklung ist einerseits auf die gestiegene Nachfrage nach Fernbusleistungen seit der Liberalisierung, andererseits auf die zunehmende Bekanntheit der Schlichtungsstelle zurückzuführen. Die Zahl der Schlichtungsverfahren stieg von 22 im Jahr 2013 auf 611 im Jahr 2019. Im Vergleich zum Jahr 2018 nahmen die eingegangenen Schlichtungsanträge bei der söp im Jahr 2019 um insgesamt 5,2 Prozent zu.

Abbildung 14: Entwicklung der Anzahl der Schlichtungsverfahren aus dem Bereich der Fernbuslinien im Zeitraum von 2013 bis 2019

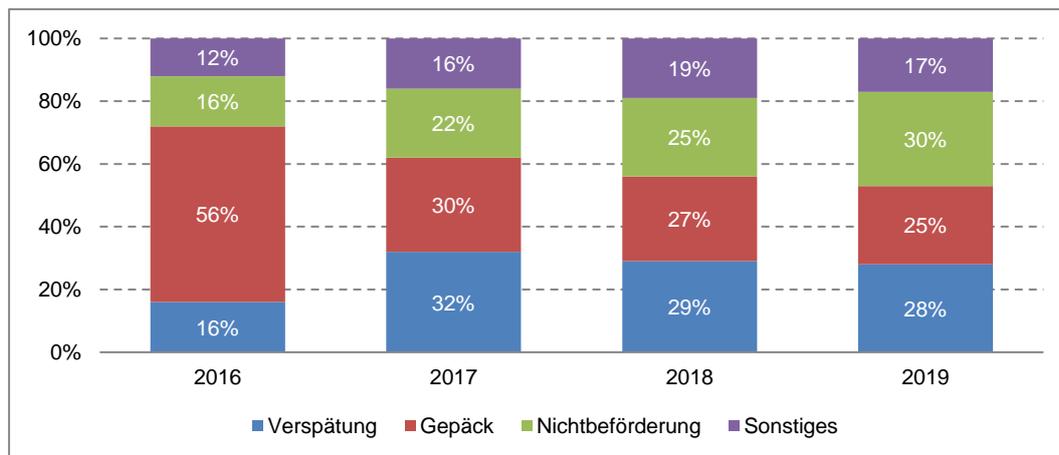


Quelle: Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp). Eigene Darstellung.

Die bei der söp anfallenden Schlichtungsverfahren aus dem Bereich der Fernbuslinien werden nach vier Beschwerdekategorien eingeteilt: Verspätung, Gepäck, Nichtbeförderung und Sonstiges. War im Jahr 2016 mit 56 Prozent vor allem der Verlust bzw. die Beschädigung von Gepäckstücken Anlass für eine Beschwerde der Reisenden, lag dieser Wert im Jahr 2019 bei nur noch 25 Prozent (siehe Abbildung 15). Der häufigste Grund für eine Beschwerde im Jahr 2019 war mit 30 Prozent 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. Gegenüber dem Jahr 2016 (16 %) hat sich der Anteil der aufgrund von Nichtbeförderung eingereichten Beschwerden damit fast verdoppelt. Weitere 28 Prozent (2016: 16 %) der Schlichtungsanträge bezogen sich im Jahr 2019 auf Verspätungen im Fernbuslinienverkehr. Die sonstigen Beschwerdegründe (zum Beispiel wegen Service) lagen im Jahr 2019 bei 17 Prozent (2016: 12 Prozent).

Beschwerdegründe

Abbildung 15: Entwicklung der Beschwerdegründe aus dem Bereich der Fernbuslinien im Zeitraum von 2016 bis 2019

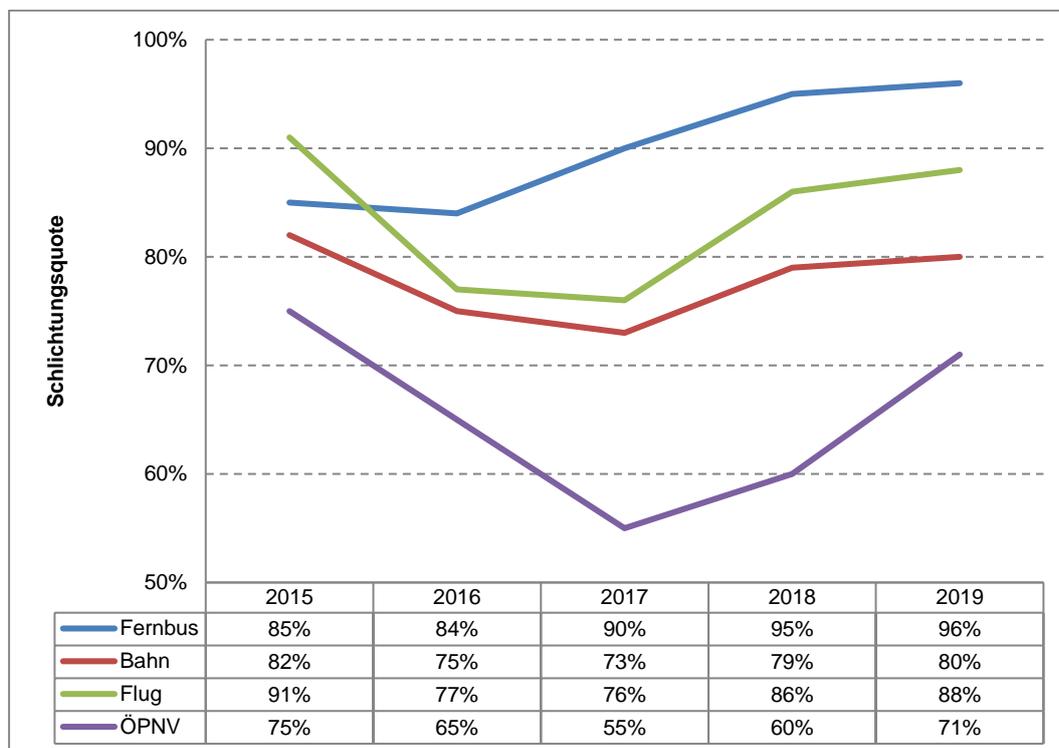


Quelle: Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp). Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 16 veranschaulicht, hat sich die Schlichtungsquote im Bereich der Fernbuslinien laut den Angaben der söp im Zeitverlauf von 2015 bis 2019 positiv entwickelt. Lag sie im Jahr 2015 noch bei 85 Prozent, so stieg sie bis zum Jahr 2019 auf 96 Prozent. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist die Schlichtungsquote im Bereich der Fernbuslinien die Höchste. Im Jahr 2019 wurden seitens der Beschwerdeführer rund 2 Prozent der Empfehlungen abgelehnt, auf Seiten der Beschwerdegegner waren es ebenfalls rund 2 Prozent.

Schlichtungsquoten

Abbildung 16: Entwicklung der Schlichtungsquote für verschiedene Verkehrsmittel im Zeitraum von 2015 bis 2019



Quelle: Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp). Eigene Darstellung.

5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr

Der innerdeutsche Schienenpersonenfernverkehrsmarkt steht seit der Bahnreform im Jahr 1994 privaten Eisenbahnunternehmen offen. Er wird jedoch weiterhin von der Deutschen Bahn AG dominiert. Unter Zugrundelegung von Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes errechnet sich für die DB Fernverkehr AG im Jahr 2018 ein Anteil bezogen auf die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr in Höhe von rund 99,5 Prozent. Bezogen auf die Verkehrsleistung bewegte sich der Anteil der DB Fernverkehr AG zuletzt bei rund 99,8 Prozent. Trotz der Bahnreform und der damit einhergehenden Öffnung des innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehrsmarktes konnte sich in den vergangenen Jahren kaum ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen langfristig am Markt etablieren.¹⁰ Zuletzt kündigte im August 2019 das Unternehmen Rheinjet an, ab dem 8. November 2019 eine Zugverbindung zwischen Stuttgart, München und Frankfurt anbieten zu wollen. Es revidierte Ende Oktober 2019 jedoch diese Entscheidung mit der Begründung, dass sich die wirtschaftlichen Parameter geändert hätten und ein profitabler Betrieb nicht mehr gegeben sei. Einziger Wettbewerber der DB Fernverkehr AG im Schienenpersonenfernverkehr ist damit derzeit die FlixTrain GmbH.

Wettbewerb

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen FlixTrain GmbH ist eine 100 %-ige Tochter der FlixBus GmbH. Es wurde im August 2017 gegründet und beförderte im Jahr 2018 rund 750.000 Fahrgäste bei einer durchschnittlichen Zugauslastung von rund 70 Prozent.¹¹ Seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 bietet FlixTrain insgesamt drei innerdeutsche Zugverbindungen (einschließlich Zwischenhalten) an: Stuttgart – Berlin (seit August 2017), Köln – Hamburg (seit März 2018) und Aachen – Berlin. Die Angebote von FlixTrain stehen in Teilen in Wettbewerb mit Angeboten von FlixBus im Fernbuslinienverkehr und erhöhen insoweit nicht allein den intramodalen, sondern auch den intermodalen Wettbewerbs- und Preisdruck. Wie die Deutsche Bahn AG profitiert auch FlixTrain seit Anfang 2020 von der Mehrwertsteuerreduzierung für Bahnfahrkarten im SPFV. Für das laufende Jahr plant FlixTrain zudem die Expansion ins europäische Ausland.¹² So sollen im 1. Halbjahr 2020 in Schweden die Strecken Stockholm-Malmö und Stockholm-Göteborg angeboten werden. Perspektivisch strebt FlixTrain an, in Frankreich nach der geplanten Liberalisierung des Eisenbahnmarktes im Jahr 2021 in den Schienenpersonenfernverkehrsmarkt einzutreten. Über die von FlixBus angebotene Mobilitätsplattform können Kunden sowohl Bus- als auch Bahnreisen buchen und je nach Streckenverbindung von gewissen Synergieeffekten bei der Reiseplanung und -durchführung profitieren. Als Plattformbetreiber profitiert FlixBus wirtschaftlich grundsätzlich von jeder Bus- und Bahnbuchung.

FlixTrain GmbH

¹⁰ Einzelheiten zu den Entwicklungen im innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehrsmarkt bis Anfang 2018 können den vorherigen Berichten des Bundesamtes entnommen werden.

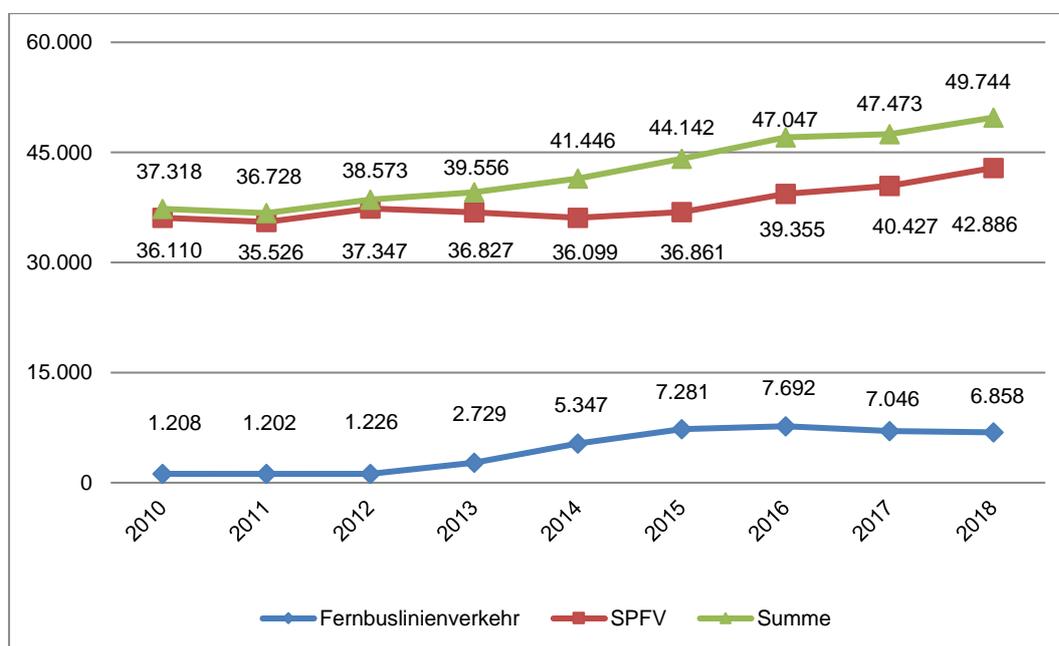
¹¹ Eisenbahn-Revue International (2019): Flixtrain Berlin – Köln kommt im Mai, Nr. 4, April 2019.

¹² Siehe hierzu und im Folgenden FlixBus (2019): Pressemitteilung „FlixTrain expandiert nach Europa“ vom 15.10.2019

Die Beförderungsleistung und die Zahl der Fahrgäste im Personenfernverkehr haben sich infolge der Liberalisierung im Jahr 2013 insgesamt deutlich erhöht. Durch den resultierenden Wettbewerb zeigte sich die Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen fortan stimuliert. Abbildung 17 stellt dahingehend die Entwicklung der Beförderungsleistung im SPFV und Fernbuslinienverkehr für den Zeitraum von 2010 bis 2018 dar. Demnach hat sich das Verkehrswachstum im Personenfernverkehr seit 2012 beschleunigt. Nachdem das Leistungswachstum in den Jahren 2013 und 2014 ausschließlich und im Jahr 2015 in hohem Maße auf den Fernbuslinienverkehr zurückzuführen war, erwies sich in der Folgezeit der Schienenpersonenfernverkehr als Wachstumstreiber. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen lag ein wesentlicher Grund hierfür in der seitens der Deutschen Bahn AG begonnenen Angebotsoffensive. Diese erklären nicht zuletzt die hohen Wachstumsraten des Schienenpersonenfernverkehrs in den Jahren 2016 (6,8 Prozent) und 2017 (2,7 Prozent) und 2018 (6,1 Prozent). Nach Erreichen seines zwischenzeitlichen Höchstwertes im Jahr 2016 verzeichnete der Fernbuslinienverkehr in der Folge Leistungsrückgänge. Im Jahr 2017 sank die Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,4 Prozent, im Jahr 2018 um weitere 2,7 Prozent.

Nachfrageentwicklung
- pkm

Abbildung 17: Entwicklung der Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen im Zeitraum von 2010 bis 2018 in Mio. pkm



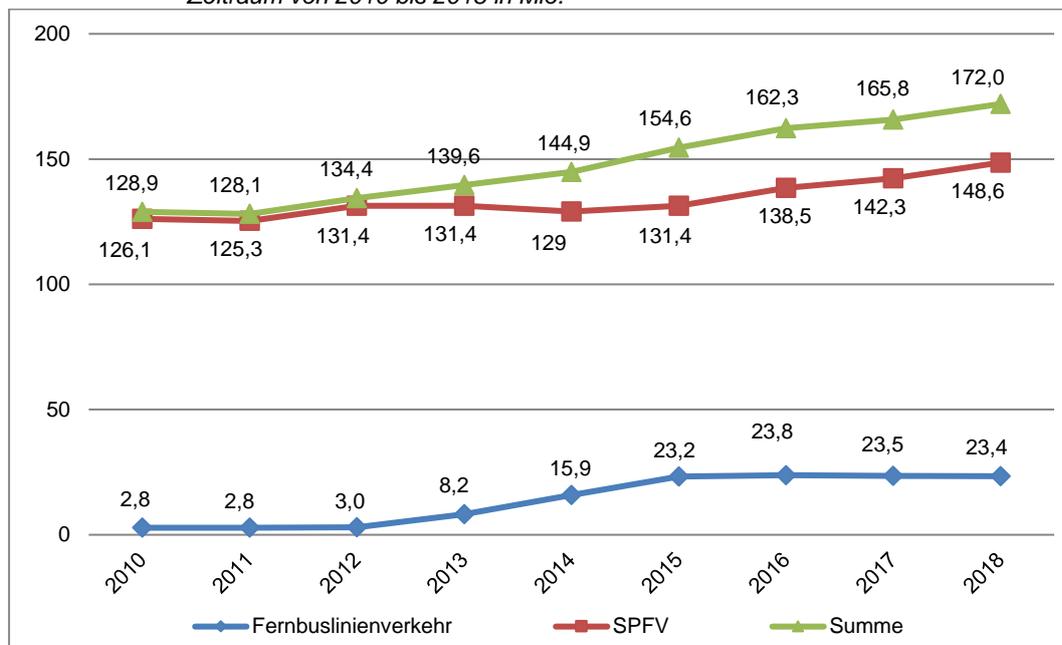
Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Vergleichbare Entwicklungsverläufe zeigten sich bei der Anzahl der Reisenden im SPFV und im Fernbuslinienverkehr (siehe Abbildung 18). Die Fahrgastzahlen im Personenfernverkehr weisen seit dem Jahr 2012 ein hohes Wachstum auf. Von rund 128,1 Mio. im Jahr 2011 erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste sukzessive bis auf rund 172,0 Mio. im Jahr 2018. Während das Fahrgastaufkommen im Fernbuslinienverkehr von rund 2,8 Mio. im Jahr 2011

- Reisende

auf rund 23,8 Mio. im Jahr 2016 stieg, anschließend jedoch wieder auf 23,4 Mio. im Jahr 2018 zurückfiel, verbuchte der Schienenpersonenfernverkehr nach einer schwächeren Entwicklung in den Vorjahren ab dem Jahr 2016 hohe Zuwächse. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Reisenden im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen von rund 131,4 Mio. im Jahr 2015 auf rund 148,6 Mio. im Jahr 2018.

Abbildung 18: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen im Zeitraum von 2010 bis 2018 in Mio.

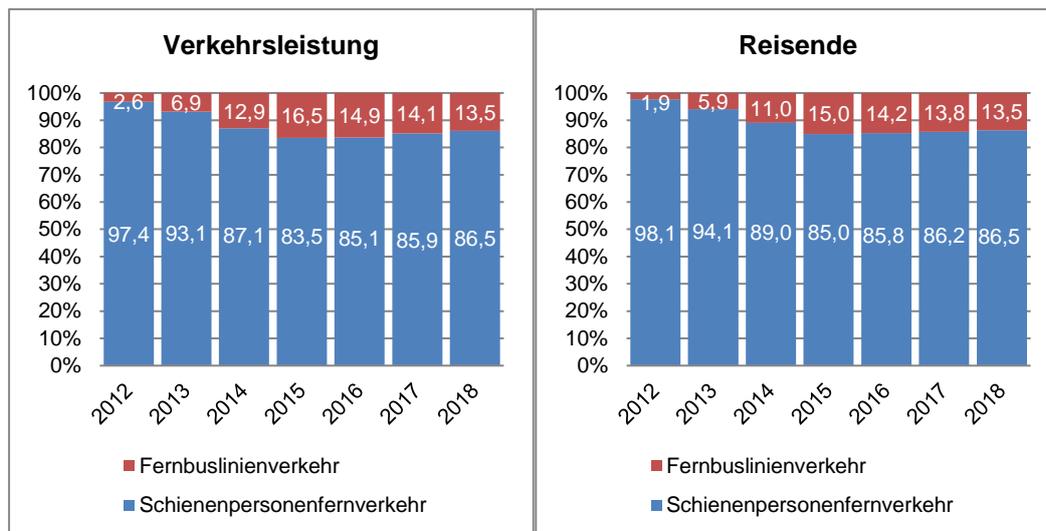


Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

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 19 zu entnehmen ist, sank der diesbezügliche Anteil des SPFV bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 97,4 Prozent im Jahr 2012 auf rund 83,5 Prozent im Jahr 2015. Seitdem haben sich die Anteile der Schiene jedoch wieder leicht erholt. Im Jahr 2018 erreichte sie einen Anteil von rund 86,5 Prozent, der Fernbuslinienverkehr mithin einen Anteil von rund 13,5 Prozent. Die Entwicklung bei der Zahl der Reisenden verlief tendenziell vergleichbar. Für das Jahr 2018 errechnet sich hier ein Anteil des SPFV von rund 86,5 Prozent. Der im Zeitraum von 2012 bis 2015 noch stetig bis auf 15,0 Prozent ansteigende Anteil des Fernbuslinienverkehrs am gesamten Personenfernverkehr reduzierte sich seither wieder bis auf rund 13,5 Prozent im Jahr 2018.

Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr

Abbildung 19: Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2018 nach Verkehrsleistung und Reisenden



Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Tabelle 13 stellt für den Zeitraum von 2017 und 2018 die Entwicklung diverser Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG dar. Danach stiegen die Umsätze der DB Fernverkehr AG im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,7 Prozent. Das EBIT¹³ erhöhte sich von rund 381 Mio. Euro im Jahr 2017 auf rund 417 Mio. Euro im Jahr 2018. Begründet wurde der Anstieg seitens der Deutschen Bahn AG mit steigenden Erträgen bei rückläufigen Aufwendungen. Die Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG verdeutlichen einerseits nochmals den jüngeren Anstieg der Reisenden im SPFV, andererseits die eher moderate Entwicklung des Unternehmens im Fernbusliniensegment.

Finanz- und Leistungskennzahlen
DB Fernverkehr AG

Tabelle 13: Ausgewählte Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG im Zeitraum von 2017 und 2018

	2016	2017	2018	Veränderungen in %
				18/17
<i>Finanzkennzahlen (in Mio. Euro)</i>				
Gesamtumsatz	4.156	4.347	4.682	7,7%
EBIT	173	381	417	9,4%
<i>Leistungskennzahlen</i>				
Reisende Schiene (in Mio.)	139	142,2	147,9	4,0%
Reisende Bus (in Mio.)	0,8	0,7	0,7	-

Veränderte Werte zu früheren Marktanalysen können sich aufgrund von Änderungen in den veröffentlichten Finanzberichten des DB-Konzerns ergeben.
Quelle: DB Fernverkehr AG (2017, 2018). Eigene Darstellung.

¹³ EBIT ist die Abkürzung für "earnings before interest and taxes" (Gewinn vor Zinsen und Steuern).

Eine Vielzahl der fernverkehrsähnlichen Regionalzüge des SPNV, die häufig über Länder- bzw. Verbundgrenzen hinausgehen, steht bei den innerdeutschen Personenverkehren mit dem Fernbuslinienverkehr in einer unmittelbaren Wettbewerbssituation. Insbesondere lassen sich im Rahmen des bestehenden SPNV-Angebotes deutlich längere Strecken zurücklegen als dies per definitionem im Nah- bzw. Regionalverkehr zu erwarten wäre. Beispielsweise verkehrt in Nordrhein-Westfalen der Regionalexpress der Linie 1 der Deutschen Bahn AG zwischen Aachen und Hamm auf einer Strecke von rund 218 km Länge mit einer Reisedauer von etwa 3 Stunden. Die für die Durchführung von Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen im Personenfernverkehr in § 42a Satz 2 PBefG zum Schutz des SPNV verankerten Rahmenbedingungen greifen bei derartigen Entfernungen nicht. Mithin sind solche überregionalen Verkehre, die häufig über Länder- bzw. Verbundgrenzen hinausgehen, seit der Liberalisierung dem Wettbewerb durch den Fernbus ausgesetzt. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn alternative Fernbusangebote in Bezug auf Preis oder Reisezeit attraktiver sind. Aufgrund dieser Situation wurde von Seiten der Marktteilnehmer aus dem Bereich des SPNV in früheren Jahren teilweise gefordert, den in § 42a PBefG geregelten Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen, zwischen denen die Beförderung von Personen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen unzulässig ist, von „nicht mehr als 50 km“ auf mindestens „nicht mehr als 100 km“ anzupassen. Zwischenzeitlich ist es um dieses Thema deutlich ruhiger geworden. Ein Grund hierfür dürfte die jüngere Entwicklung im Fernbuslinienverkehr sein, die stark an Dynamik verloren hat.

Wettbewerb
SPNV & Fern-
buslinienver-
kehr

6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen

6.1 Struktur der Beschäftigten

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrer in Deutschland entwickelte sich im Jahr 2018 – wie in den Jahren zuvor – positiv. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren zum Stichtag 31.12.2018 deutschlandweit insgesamt 127.214 Bus- und Straßenbahnfahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt, rund 1,5 Prozent mehr als im Jahr 2017 (siehe Tabelle 14). Spezifische Angaben zu Busfahrern im Fernbuslinienverkehr liegen nicht vor. Weitere 33.301 Bus- und Straßenbahnfahrer befanden sich im Jahr 2018 in einem geringfügigen Beschäftigungsverhältnis; dies waren rund 6,5 Prozent weniger als im Jahr 2017. Der Anteil der Teilzeitbeschäftigten sank im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf rund 15,7 Prozent. Kennzeichnend für die Altersstruktur der Beschäftigten ist ein im Zeitablauf zunehmender Anteil älterer Beschäftigter. So erhöhte sich der Anteil der Beschäftigten ab 55 Jahre an den Gesamtbeschäftigten im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte auf rund 35,7 Prozent, der Anteil der Beschäftigten im Alter von 25 bis unter 55 Jahren sank von 63,5 auf 62,1 Prozent. Trotz absoluter Zuwächse der Beschäftigtenzahl stagnierte der Anteil der unter 25-Jährigen bei rund 2,2 Prozent.

Beschäftigungs-
-entwicklung

Table 14: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Bus- und Straßenbahnfahrer (Berufsgruppe 5213), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2016		2017		2018	
Insgesamt	123.518	100,0%	125.380	100,0%	127.214	100,0%
<i>darunter:</i>						
Männer	108.634	87,9%	110.023	87,8%	111.626	87,7%
Frauen	14.884	12,1%	15.357	12,2%	15.588	12,3%
Deutsche	106.889	86,5%	106.887	85,3%	106.338	83,6%
Ausländer	16.575	13,4%	18.421	14,7%	20.797	16,3%
unter 25 Jahre	2.605	2,1%	2.699	2,2%	2.782	2,2%
25 bis 55 Jahre	80.303	65,0%	79.655	63,5%	79.034	62,1%
55 bis 65 Jahre	35.235	28,5%	37.135	29,6%	39.189	30,8%
65 Jahre und älter	5.375	4,4%	5.891	4,7%	6.209	4,9%
darunter bis zur Regelaltersgrenze	385	0,3%	450	0,4%	576	0,5%
in Vollzeit	104.046	84,2%	105.201	83,9%	107.188	84,3%
in Teilzeit	19.472	15,8%	20.179	16,1%	20.026	15,7%
ohne beruflichen Bildungsabschluss	12.909	10,5%	13.306	10,6%	13.778	10,8%
mit anerkanntem Berufsabschluss	94.658	76,6%	96.070	76,6%	97.186	76,4%
mit akademischen Berufsabschluss	2.004	1,6%	2.265	1,8%	2.573	2,0%
Ausbildung unbekannt	13.947	11,3%	13.739	11,0%	13.677	10,8%

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

Der Beschäftigtenanstieg der letzten Jahre beruhte auf einer Zunahme von Bus- und Straßenbahnfahrern mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Deren Anzahl legte im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 12,9 Prozent auf 20.797 zu; ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten erhöhte sich damit auf rund 16,3 Prozent. Der größte Anteil der Bus- und Straßenbahnfahrer mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stammte im Jahr 2018 mit rund 51,6 Prozent aus europäischen Nicht-EU-Staaten, gefolgt von Bus- und Straßenbahnfahrern aus EU-Staaten mit einem Anteil von 38,1 Prozent (siehe Tabelle 15). Bedeutendste Herkunftsländer waren dabei die Türkei und Griechenland. Etwa jeder fünfte ausländische Bus- und Straßenbahnfahrer besaß die türkische Staatsbürgerschaft (4.177 Beschäftigte bzw. 20,1 Prozent), fast jeder zehnte die griechische Staatsbürgerschaft (2.039 Beschäftigte bzw. 9,8 Prozent). Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes wurde der verstärkte Rückgriff auf ausländische Beschäftigte aus Ost- und Südosteuropa – trotz zum Teil rudimentärer Deutsch- und Englischkenntnisse – von Unternehmen mit der angespannten Arbeitsmarktlage in Deutschland begründet. Zu deren Rekrutierung wurde in Teilen auf spezialisierte Personalvermittlungsagenturen zurückgegriffen.

Ausländeranteil

Tabelle 15: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Bus- und Straßenbahnfahrer (Berufsgruppe 5213) nach Staatsangehörigkeit, Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2016		2017		2018	
Ausland	16.575	100,0%	18.421	100,0%	20.797	100,0%
darunter:						
EU ohne Deutschland	6.999	42,2%	7.498	40,7%	7.926	38,1%
Europa ohne EU	8.133	49,1%	9.227	50,1%	10.736	51,6%
Afrika gesamt	574	3,5%	635	3,4%	735	3,5%
Amerika gesamt	93	0,6%	109	0,6%	129	0,6%
Asien gesamt	730	4,4%	902	4,9%	1.218	5,9%
Australien/Ozeanien gesamt	6	0,0%	7	0,0%	6	0,0%
Unbekannt	40	0,2%	43	0,2%	47	0,2%

Quelle. Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

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 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 2018 insgesamt 8.182 Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation mit Erfolg durchgeführt. Hier- von entfielen 8.165 bzw. ein Anteil von rund 99,8 Prozent auf die beschleunigte Grundqua- lifikation. Mit 3.262 Prüfungen entfiel im Jahr 2018 ein großer Anteil auf die beschleunigte Grundqualifikation der Umsteiger.

(Beschleunigte)
Grundqualifikation

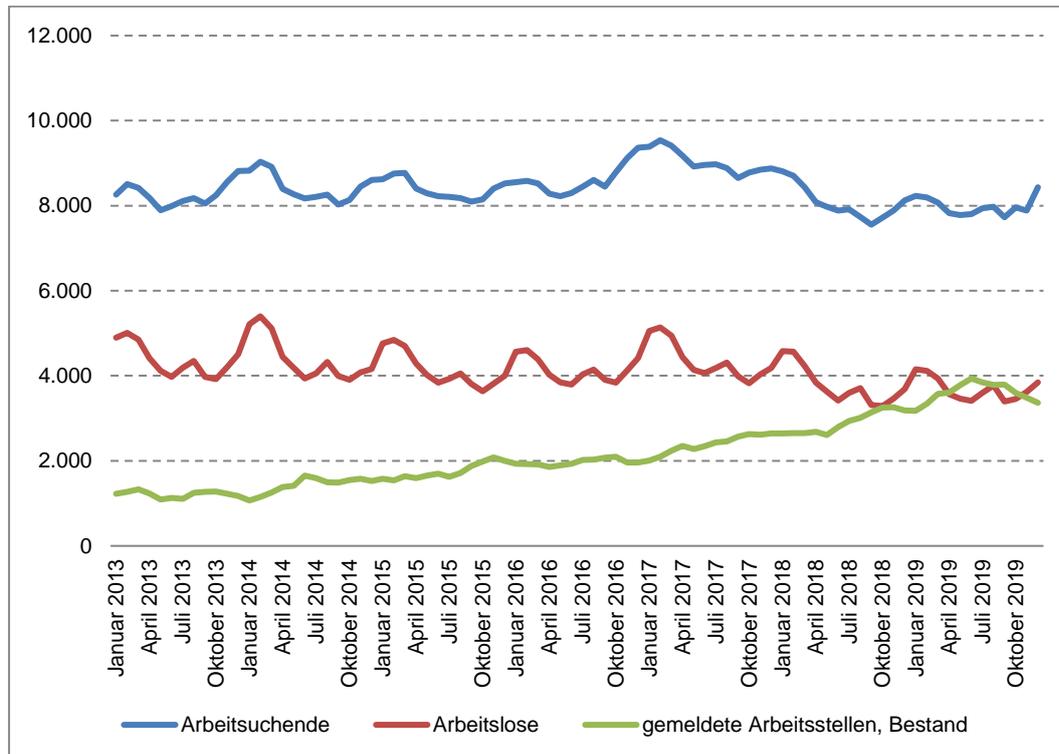
6.2 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 20 bietet einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrer“ für den Zeitraum von Januar 2013 bis einschließlich Dezember 2019. Sie stellt auf Grundlage der Daten der Bundesagentur für Arbeit die monatliche zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitssuchenden, der Arbeitslosen sowie der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland dar. Demnach zeigte sich im gesamten Betrachtungszeitraum zwar ein Überschuss an Arbeitssuchenden im Vergleich zum angebotenen Stellenbestand. Allerdings übertraf die Anzahl der offenen Stellen ab April 2019 die Zahl der Arbeitslosen. Ursächlich hierfür war die zuletzt im Zeitablauf stark zunehmende Anzahl der gemeldeten offenen Stellen bei gleichzeitiger Abnahme der Arbeitslosen. Diese Entwicklungen zeigen, dass die Nachfrage nach Bus- und Straßenbahnfahrern weiterhin hoch ist. Entsprechend berichteten im Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen über Schwierigkeiten, va- kante Stellen im Fernbuslinienverkehr zu besetzen. Als Gründe hierfür wurden u.a. eine geringe Attraktivität des Berufsbildes und ein entsprechend geringes Angebot qualifizierter Bewerber – insbesondere aus Deutschland – genannt. Der Wettbewerb zu Unternehmen im Nah- und Reiseverkehr, die ebenfalls qualifizierte Fahrer benötigen, erschwere dabei

Arbeitssuchende,
Arbeitslose,
offene Stellen

die Gewinnung von Fachkräften. Erkennbar sind in Abbildung 20 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.

Abbildung 20: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitssuchende in der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrer“ im Zeitraum von Januar 2013 bis Dezember 2019



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

6.3 Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen sind Busfahrer im Fernbuslinienverkehr neben der eigentlichen Fahrzeugführung mit diversen weiteren Aufgaben betraut. Hierzu zählt die Betreuung der Fahrgäste, die ein kunden- und dienstleistungsorientiertes Auftreten sowie ausreichende Kenntnisse der deutschen und englischen Sprache erfordert. Beim Einchecken der Fahrgäste werden die Fahrer häufig von entsprechenden Fahrer-Apps technisch unterstützt. Weitere Tätigkeiten umfassen den Verkauf und die Kontrolle von Fahrscheinen, den Verkauf von Snacks und Getränken sowie Hilfeleistungen beim Ein- und Ausstieg von Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie beim Be- und Entladen des Gepäcks, die Reinigung des Businnenbereiches, u.a. der Bordtoilette, und die Abfallentsorgung am Linienendpunkt. An größeren Haltepunkten werden die Fahrer dabei oftmals durch sogenanntes Stationspersonal unterstützt. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes unterscheiden sich im Fernbuslinienverkehr die personellen Anforderungen, Tätigkeitsprofile und Stressbelastungen der Busfahrer von anderen Bussparten wie dem Reise- oder Liniennahverkehr. Zwar bieten die genannten Tätigkeiten

Tätigkeitsprofil

für den Busfahrer eine gewisse Abwechslung im Arbeitsalltag, jedoch kann insbesondere der erhöhte Fahrgastkontakt gelegentlich zu Konfliktsituationen führen, die eine hohe Stressresistenz und Konfliktmanagementqualitäten der Fahrer verlangen. Vor diesem Hintergrund erhalten die Busfahrer neben Schulungen für Erste-Hilfe und Fahrsicherheit bei einigen Unternehmen Schulungen zur Deeskalation und Konfliktlösung. Belastungen im Arbeitsalltag können des Weiteren aus fehlenden Rückzugsmöglichkeiten, langen Arbeitszeiten sowie Wochenend- und Nachtarbeit erwachsen.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen bewegen sich die Arbeitszeiten der eingesetzten Busfahrer im Allgemeinen bei 180 bis 210 Arbeitsstunden pro Monat. Generell unterscheiden sich Arbeitszeiten und -modelle in Abhängigkeit der bedienten Buslinien. Während kurze Busverbindungen im Allgemeinen von einem Busfahrer mit täglicher Rückkehr durchgeführt werden, erfolgt die Bedienung längerer Strecken entweder in Teams bestehend aus zwei Fahrern oder in Verbindung mit einem Fahrertausch. Auf Langstrecken sind Übernachtungen von Fahrern am Ziel- bzw. Startort keine Seltenheit. Nachtfahrten wiederum werden in der Regel mit einer Doppelbesetzung durchgeführt. Dabei sind in geregelten Abständen Fahrerwechsel durchzuführen, die dem Betreiber anzuzeigen sind. Zur Erhöhung der Attraktivität des Arbeitsplatzes, mithin zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, versuchen einige Unternehmen, beispielsweise den Busfahrern feste Linien und Zeiten zuzuordnen, um eine Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu erreichen. Andere Gesprächspartner berichteten, dass sie spezielle Arbeitsmodelle (wie zum Beispiel ein „4 zu 2“-Modell: 4 Tage im Arbeitseinsatz und 2 Tage arbeitsfrei) implementiert hätten. Bei der Fahrtenplanung und beim Fahrpersonaleinsatz sind die gesetzlichen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten zu berücksichtigen. Zwar werde nach Unternehmensangaben bei der Planung von Fernbuslinien mit entsprechenden Zeitpuffern zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften gearbeitet, trotzdem stelle die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und der Fahrpläne für die Busfahrer im Arbeitsalltag aufgrund von diversen Verkehrsbehinderungen mitunter eine Herausforderung dar. Die Folge ist, dass sich Busfahrer in einem Spannungsfeld zwischen der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und unternehmensinternen Forderungen, die Fahrpläne einzuhalten, bewegen.

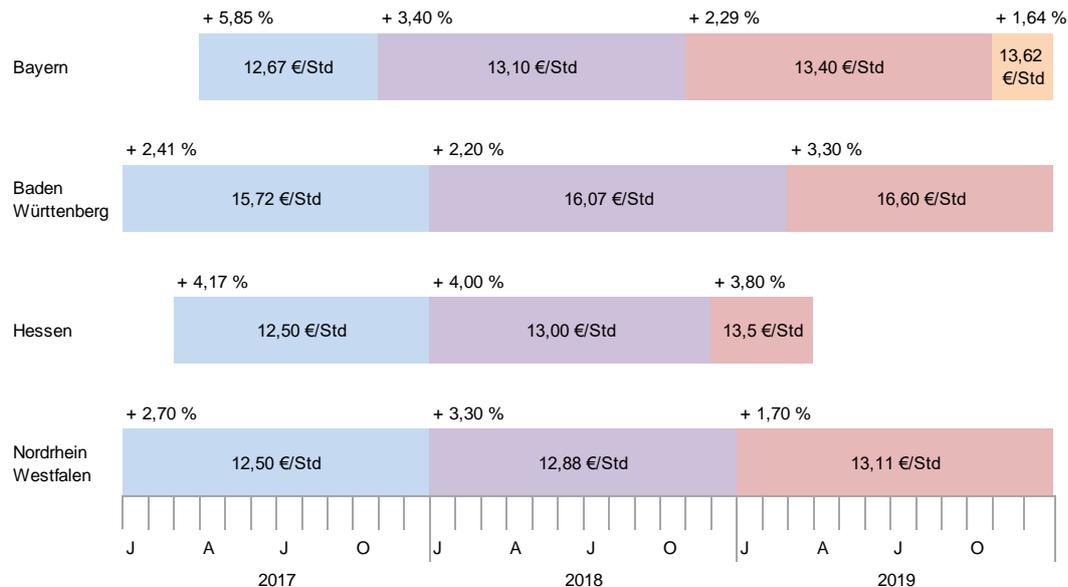
Arbeitszeiten

Die Tarifverträge, nach denen sich die Vergütung für eine Mehrzahl der Busfahrer Vergütung bemisst, werden zwischen den Landesverbänden des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) und den jeweiligen Tarifpartnern individuell ausgehandelt. Daneben existieren anderweitige Tarifverträge, die zwischen einzelnen Omnibusunternehmen bzw. Arbeitgeberverbänden und verschiedenen Gewerkschaften geschlossen werden. Abbildung 21 stellt exemplarisch für einige Bundesländer die tarifliche Lohnentwicklung im Zeitraum von 2017 bis 2019 dar. Es ist ersichtlich, dass in diesem Zeitraum prozentuale Steigerungen der Tariflöhne zwischen 1,64 Prozent und 5,85 Prozent erzielt wurden. Damit lagen die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen größtenteils deutlich über den

Vergütung

vom Statistischen Bundesamt ermittelten Anstiegen der durchschnittlichen Verbraucherpreise. Generell bestehen in Bezug auf die Tariflohnhöhe regionale Unterschiede. Der monatliche Bruttolohn wird in der Regel um Sonderzahlungen wie Urlaubs- bzw. Weihnachtsgeld sowie Zuschläge für Mehr-, Sonn-, Feiertags-, Nacht- und Schichtarbeit ergänzt. Hinzu kommen gewöhnlich Spesen.

Abbildung 21: Ausgewählte Tarifabschlüsse des privaten Omnibusbewerbes im Zeitraum von 2017 bis 2019, Omnibusfahrer mit abgeschlossener Berufsausbildung und Berufserfahrung bis zwei Jahren



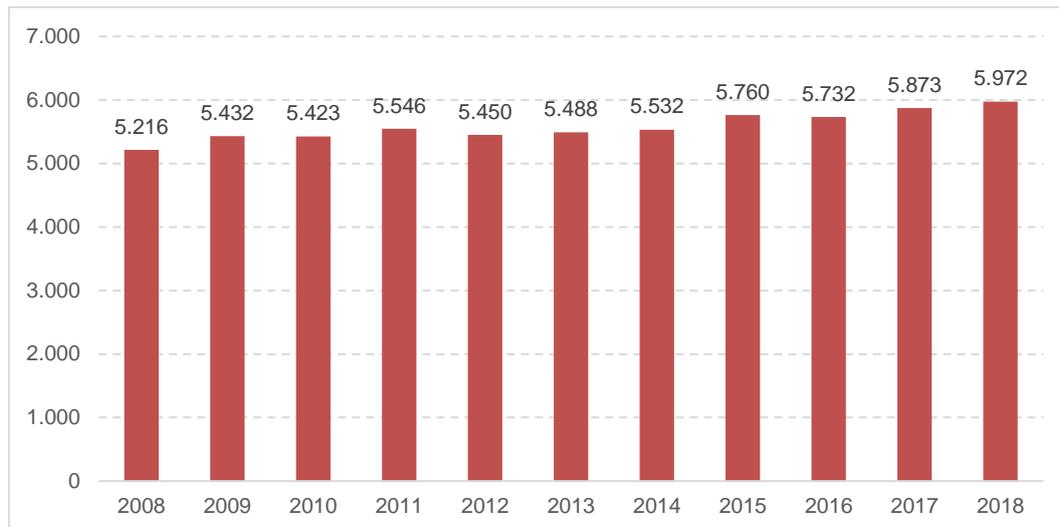
Quelle: Statistisches Bundesamt (2019). Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4). Eigene Berechnung.

Grundsätzlich können im Falle einer zu hohen Arbeitsbelastung von Omnibusfahrern Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit entstehen. Die amtliche Verkehrsunfallstatistik liefert bislang keine Hinweise, dass die Zahl der Busunfälle mit Personenschaden infolge der Liberalisierung signifikant zugenommen hat. Im Jahr 2018 ereigneten sich 5.972 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen; im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Steigerung von rund 1,7 Prozent.¹⁴ Wie Abbildung 22 verdeutlicht, liegt die Entwicklung seit 2013 damit weitestgehend im Trendverlauf der Vorjahre; auffällige Abweichungen hiervon – insbesondere eine deutliche Zunahme der Busunfälle mit Personenschaden sind nicht feststellbar. Der Wert für das Jahr 2019 liegt aktuell noch nicht vor.

Verkehrsunfälle

¹⁴ Unfälle, an denen Busse im Linienfernverkehr beteiligt waren, werden nicht explizit ausgewiesen.

Abbildung 22: Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen von 2008 bis 2018 (Absolute Angaben)

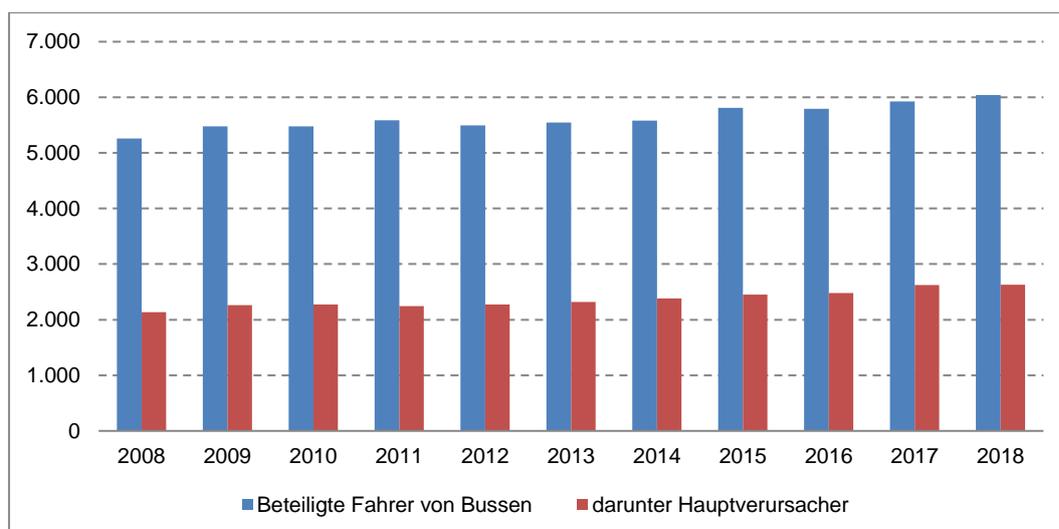


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Abbildung 23 stellt die Anzahl der an Unfällen beteiligten Busfahrer, auch als Hauptverursacher, für den Zeitraum von 2008 bis 2018 dar. Demnach ereigneten sich im Jahr 2018 insgesamt 6.040 Unfälle mit Personenschaden, an denen Busfahrer beteiligt waren. Dieses entspricht einer Steigerung von rund 1,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Unfällen, bei denen der Busfahrer Hauptverursacher war, war im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Zuwachs in Höhe von rund 0,2 Prozent zu beobachten. Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2018 2.628 Unfälle mit Personenschaden, bei denen der Busfahrer Hauptverursacher war.

Beteiligte Fahrer
von Bussen

Abbildung 23: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Busfahrer für den Zeitraum 2008 bis 2018 (Absolute Angaben)



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

Tabelle 16 stellt die Anzahl der verunglückten Businsassen von Unfällen unter Beteiligung von Bussen für den Zeitraum von 2014 bis 2018 dargestellt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verunglückten im Jahr 2018 insgesamt 6.416 Insassen, rund 4,5 Prozent mehr als im Jahr 2017. Der Anteil der Leichtverletzten unter den Verunglückten lag im Jahr 2018 bei rund 92,7 Prozent, jener der Schwerverletzten bei rund 7,2 Prozent und jener der Getöteten bei rund 0,1 Prozent. Die Anteilswerte zeigten sich damit im Vergleich zum Jahr 2017 nahezu unverändert. Ein eindeutiger Trend lässt sich im Zeitraum von 2014 bis 2018 weder in Bezug auf die absoluten Werte noch auf die prozentualen Anteile der Betroffenen beobachten.

Verunglückte Businsassen

Tabelle 16: Anzahl der verunglückten Businsassen von Unfällen unter Beteiligung von Bussen im Zeitraum von 2014 bis 2018

	2014		2015		2016		2017		2018	
Insgesamt	5.779	100,0%	6.107	100,0%	5.532	100,0%	6.142	100,0%	6.416	100,0%
<i>darunter:</i>										
Getötete	13	0,2%	5	0,1%	4	0,1%	22	0,4%	9	0,1%
Schwerverletzte	503	8,7%	429	7,0%	387	7,0%	451	7,3%	461	7,2%
Leichtverletzte	5.263	91,1%	5.673	92,9%	5.141	92,9%	5.669	92,3%	5.946	92,7%

Quelle: Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle Zeitreihen 2017). Eigene Darstellung.

7 Straßenkontrollen des Bundesamtes

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

Fahrpersonalvorschriften

Gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG sind für die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten von den Mitgliedstaaten derzeit 3 % der Fahrtage zu überprüfen, wobei die Anzahl der jährlichen Arbeitstage je Fahrer 240 Tage beträgt. Die Anzahl der vom Bundesamt für Güterverkehr in den Jahren 2016 bis 2019 (1. Halbjahr) jährlich kontrollierten Fernbusse lässt sich Tabelle 17 entnehmen. Im Jahr 2018 wurden demnach insgesamt 597 Omnibusse im Fernbuslinienverkehr kontrolliert, im 1. Halbjahr 2019 158 Fernbusse.

Vorgaben

Die vom Bundesamt für Güterverkehr insgesamt in den jeweiligen Jahren durchgeführten Kontrollen verteilten sich zu unterschiedlichen Teilen auf Fahrzeuge aus Deutschland, EU- bzw. EWR-Staaten und Drittländern. Die Beanstandungsquote lag im Jahr 2016 insgesamt bei rund 21,9 Prozent, halbierte sich im Jahr 2017 fast auf rund 11,9 Prozent und erhöhte

Beanstandungsquote

sich dann wieder auf rund 13,6 Prozent im Jahr 2018. Die vorläufige Beanstandungsquote im 1. Halbjahr 2019 lag bei 17,7 Prozent. Im Jahr 2018 wurden 81 Fahrzeuge von insgesamt 597 kontrollierten Omnibussen beanstandet. Die genaue Anzahl jährlich kontrollierter Fahrzeuge unterteilt nach Herkunft der Fahrzeuge sowie die Zahl der Beanstandungen lassen sich Tabelle 17 entnehmen.

Die Verstöße der beanstandeten Fernbussen lassen sich im Wesentlichen der Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten (Verordnung (EG) Nr. 561/2006) oder der Verordnung über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr (Verordnung (EU) 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 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

Table 17: Im Rahmen von Fernbuskontrollen des Bundesamtes beanstandete Fahrzeuge nach Art der Verstöße und Herkunft der Fahrzeuge

Herkunft	Deutsche	EU /EWR	Dritt-länder	Insgesamt
Jahr 2016				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	22,05	21,76	19,67	21,9
im Fahrpersonalrecht kontrollierte Fahrzeuge	1.279	409	61	1.749
im Fahrpersonalrecht beanstandete Fahrzeuge	282	89	12	383
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	366	91	5	462
Lenkzeiten	80	7	0	87
Fahrtunterbrechungen	133	9	1	143
Ruhezeiten	153	75	4	232
Verstöße VOen (EWG) Nr. 3821/85, (EU) Nr. 165/2014 und AETR	952	233	24	1.209
Jahr 2017				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	12,54	9,09	17,39	11,89
im Fahrpersonalrecht kontrollierte Fahrzeuge	925	352	69	1.346
im Fahrpersonalrecht beanstandete Fahrzeuge	116	32	12	160
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	116	31	13	160
Lenkzeiten	15	4	0	19
Fahrtunterbrechungen	38	4	1	43
Ruhezeiten	63	23	12	98
Verstöße VO (EU) Nr. 165/2014 und AETR	447	131	15	593
Jahr 2018				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	14,29	12,5	10,81	13,57
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	392	168	37	597
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	56	21	4	81
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	76	7	8	91
Lenkzeiten	17	1	0	18
Fahrtunterbrechungen	38	1	1	40
Ruhezeiten	21	5	7	33
Verstöße VO (EU) Nr. 165/2014 und AETR	218	41	3	262
1. Hj Jahr 2019				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	16,67	21,21	20	17,72
Im Fahrpersonal kontrollierte Fahrzeuge	120	33	5	158
Im Fahrpersonal beanstandete Fahrzeuge	20	7	1	28
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	16	3	2	21
Lenkzeiten	5	0	1	6
Unterbrechungen	5	1	1	7
Ruhezeiten	6	2	0	8
Verstöße VO (EU) Nr. 165/2014 und AETR	26	10	0	36

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Stand November 2019.

Quellenverzeichnis

Auftragsberatungsstelle Hessen e.V.: Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe Hessen, unter: https://www.had.de/pdf/tarifvertraege/Lfd._Nr._02_Tischvorlage_Stand_07.04.2017_ETV_Nr.17_LHO_ver.di.pdf, abgerufen am 19.12.2019.

BlaBlaBus (2019): BlaBlaCar bringt BlaBlaBus auf die Straße, Meldung vom 24.06.2019, unter: <https://blog.blablacar.de/newsroom/unternehmensnews/blablacar-bringt-blablabus-auf-die-strasse-2>, abgerufen am 19.12.2019.

BlaBlaBus (2019): <https://de.blablabus.com/destinations>, abgerufen am 19.12.2019.

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 (versch. Jahrgänge): Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs, Köln.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2016): Barrierefreiheit bei Fernlinienbussen, Stand April 2016, Bergisch Gladbach.

Bundesanzeiger (2018): Freistaat Bayern – Bekanntmachung über die Allgemeinverbindlicherklärung eines Tarifvertrags für das private Omnibusgewerbe, unter: https://www.bundesanzeiger.de/ebanzwww/wexsservlet?session.sessionid=acb4f2c794e78980a7c4ae8cc3f940d8&page.navid=detailsearchlisttodetailsearchdetail&fts_search_list.selected=0109f09370e3a808&fts_search_list.destHistoryId=87373, abgerufen am 19.12.2019.

Bundesgesetzblatt (2019): Jahrgang 2019 Teil I Nr. 52, ausgegeben zu Bonn am 30. Dezember 2019, unter: https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&jumpTo=bgbl119s2886.pdf#__bgbl__%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl119s2886.pdf%27%5D__1581516756578, abgerufen am 11.02.2020.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (2019): Reduzierte Mehrwertsteuer auch für Busse, Meldung vom 17.12.2019, unter <https://www.bdo.org/presse/pressemitteilungen/19-35-pm-reduzierte-mehrwertsteuer-auch-fur-busse-klimaschutz-statt-fadenscheiniger-argumente>, abgerufen am 19.12.2019.

Deutsche Bahn (2019): <https://www.bahn.de/p/view/angebot/fernbus/index.shtml>, abgerufen am 19.12.2019

DB Fernverkehr AG (versch. Jahrgänge): Geschäftsbericht, Frankfurt am Main.

Deutsche Touring: <https://www.eurolines.de/de/nationale-fernbusse/mit-dem-fernbus-guenstig-durch-deutschland/>, abgerufen am 19.12.2019

DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH (2019): BKF-Statistik-2018, Bonn.

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

Eisenbahn-Revue International (2019): Flixtrain Berlin – Köln kommt im Mai, Nr. 4, April 2019.

Europäisches Parlament: Grenzüberschreitender und als Kabotage durchgeführter Kraftverkehr unter: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/127/grenzuberschreitender-und-als-kabotage-durchgefuehrter-kraftverkehr>, abgerufen am 19.12.2019.

FAZ (2019): Die Bahncards sollen günstiger werden, Meldung vom 18.12.2019, unter: <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/busbetreiber-wollen-klagen-die-bahncards-sollen-guenstiger-werden-16541825.html>, abgerufen am 19.12.2019.

FlixBus (2018): Grünes Fernbusnetz startet ab 31. Mai an der US Westküste, Meldung vom 16.05.2018, unter: <https://www.flixbus.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/flixbus-startet-in-den-usa>, abgerufen am 31.01.2020.

FlixBus (2018): Verbindungen im Süden und Osten der USA geplant, Meldung vom 07.11.2018, unter: <https://www.flixbus.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/flixbus-expandiert-weiter-in-usa>, abgerufen am 31.01.2020.

FlixBus (2019): Deutschland wird noch grüner - Sieben neue Halte für FlixTrain, Meldung vom 09.10.2019, unter: <https://www.flixbus.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/flixtrain-erweitert-angebot>, abgerufen am 19.12.2019.

FlixBus (2019): <https://www.flixbus.de/fernbus>, abgerufen am 19.12.2019.

FlixBus (2019): <https://www.flixbus.de/service/personen-mit-eingeschränkter-mobilität>, abgerufen am 31.01.2020.

FlixBus (2019): www.flixbus.de/unternehmen/partner/buspartner, abgerufen am 16.09.2019.

FlixBus (2020): www.flixbus.de/unternehmen/ueber-flixbus, abgerufen am 31.01.2020.

FlixTrain (2019): FlixTrain expandiert nach Europa, Meldung vom 15.10.2019 unter: <https://www.flixbus.de/unternehmen/presse/pressemitteilungen/flixtrain-expandiert-nach-europa>, abgerufen am 19.12.2019.

FlixTrain (2019): <https://www.flixtrain.de/zugverbindung>, abgerufen am 19.12.2019.

Handelsblatt (2019): DeinBus erneut insolvent, Meldung vom 23.08.2019, unter: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/fernbus-unternehmen-deinbus-erneut-insolvent/24934388.html?ticket=ST-42797544-ATSzBSegqZvgeS6dDnjL-ap4>, abgerufen am 19.12.2019.

Heise Online (2020): FlixBus verliert Fahrgäste – Betreiber setzt stärker auf Züge, Meldung vom 01.02.2020, unter: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Flixbus-verliert-Fahrgaeste-Betreiber-setzt-staerker-auf-Zuege-4651359.html>, abgerufen am 03.02.2020.

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

Intraplan Consult GmbH & Bundesamt für Güterverkehr (2019): Gleitende Mittelfristprognose Sommer 2019, Stand August 2019, München / Köln.

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

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

Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe in Baden-Württemberg vom 22.03.2019

Mofair e.V. & Netzwerk europäischer Eisenbahnen e.V. (2019): Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2019/20, Stand Oktober 2019, Berlin.

ORBIS-Unternehmensdatenbank, Bureau van Dijk.

Pinkbus (2019): <https://www.pinkbus.de/fernbus/>, abgerufen am 19.12.2019.

Pinkbus (2019): Marktstart für Pinkbus, Meldung vom 01.07.2019, unter: https://www.pinkbus.de/wp-content/uploads/2019/07/01_Marktstart-Pressemitteilung-Pinkbus-GmbH-1.-Juli-2019..pdf, abgerufen am 19.12.2019.

Regierungspräsidien Baden-Württemberg: Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe Hessen, unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Tariftreue/Seiten/Tarifvertraege_Strasse.aspx, abgerufen am 19.12.2019.

Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (versch. Jahrgänge): söp_Jahresbericht, Berlin.

Simplex Mobility (2019): Simplex Fernfahrplan, Nationale und Internationale Fernreise-Verbindungen, Ausgaben für versch. Jahrgänge, Königswinter.

Spiegel-Online (2019): Flixbus expandiert in die Türkei, Meldung vom 21.08.2019, unter: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/flixbus-expandiert-in-die-tuerkei-a-1283062.html>, abgerufen am 19.12.2019.

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 (2019): Unfälle mit Bussen im Straßenverkehr 2018, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2019): Verkehr im Überblick 2017, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2018): Verkehrsunfälle Zeitreihen 2018, Wiesbaden.

SWR (2019): Rheinjet: Doch keine Züge zwischen Stuttgart und Frankfurt, Meldung vom 22.10.2019, unter: <https://www.swr.de/swraktuell/Privater-Bahnanbieter-Rheinjet-macht-Rueckzieher-Doch-keine-privaten-Zuege-zwischen-Frankfurt-und-Stuttgart,rheinjet-100.html>, abgerufen am 19.12.2019.

Tarifregister NRW: Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe NRW, unter: <http://www.tarifregister.nrw.de/material/omnibus.pdf>, abgerufen am 19.12.2019.

Transdev (2019): FlixBus to acquire Eurolines and isilines long-distance coach services from Transdev Group, Meldung vom 03.04.2019, unter: <https://www.transdev.com/en/press-release/flixbus-to-acquire-eurolines-and-isilines/>, abgerufen am 19.12.2019.

Zeit-Online: Neuer Konkurrent für die Deutsche Bahn im Fernverkehr, Meldung vom 31.08.2019, unter: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-08/rheinjet-deutsche-bahn-zugverkehr-flixbus-fernverkehr>, abgerufen am 19.12.2019.



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: August 2020

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
