



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	1
2 Einleitung	5
3 Angebotsseite	5
3.1 Anbieterinnen und Anbieter von Fernbuslinienverkehren	5
3.2 Entwicklung der Genehmigungen sowie des Fahrten- und Linienangebots	10
3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes	16
3.4 Fahrpreisentwicklung.....	19
3.5 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen in der Branche	23
3.7 Fahrzeuginvestitionen	28
3.8 Barrierefreiheit	31
4 Nachfrageseite	34
4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung.....	34
4.2 Kundenzufriedenheit.....	38
5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr	44
6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen	49
6.1 Struktur der Beschäftigten	49
6.2 Arbeitsmarktsituation	51
6.3 Arbeitsbedingungen.....	54
7 Straßenkontrollen des Bundesamtes	58
Quellenverzeichnis	61

1 Zusammenfassung

Das Bundesamt wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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 2020 und 2021 zusammen. Wesentliche Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Nach der Liberalisierung 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 Rahmen derer die FlixBus GmbH (FlixBus) ihren Marktanteil stark ausbaute. Die Markteintritte von BlaBlaBus und Pinkbus im Jahr 2019 und RoadJet im Jahr 2020 brachten neue Bewegung in den deutschen Fernbusmarkt; auf der anderen Seite stellte die Deutsche Bahn AG ihr Produkt IC Bus zum Jahresende 2020 ein, die DeinBus Verkehrs-GmbH meldete Insolvenz an. Die Corona-Pandemie und die hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung, die zu zwischenzeitlichen Einstellungen des Fahrbetriebs und starken Angebotsreduzierungen führten, hinterließen im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr tiefe Einschnitte. Sowohl die Anzahl der angebotenen Fernbuslinien als auch der wöchentlichen Fahrten wiesen mit Abstand die niedrigsten Werte seit der Liberalisierung des Marktes auf. Die Anzahl der erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre fiel Ende 2020 mit insgesamt 154 ebenfalls auf den tiefsten Stand seit Jahren. Im Vergleich zum Höchstwert aus dem Jahr 2016 (355 Genehmigungen) bedeutete dies einen Rückgang um rund 56,6 Prozent. Maßgeblich hierfür waren die Zusammenführung von Verkehren auf parallel verlaufenden Linien und die Einstellung der Bedienung ganzer Linien. Aufgrund massiver Streichungen sank der Anteil von FlixBus an der Gesamtzahl der Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr im Oktober 2020 deutlich unter 70 Prozent, nachdem in den Vorjahren noch Anteilswerte von über 80, teilweise über 90 Prozent erreicht wurden. Nach wie vor ist FlixBus der einzige Anbieter, der über sein Streckennetz und die Vielzahl der innerdeutschen Abfahrtsorte eine deutschlandweite Flächenabdeckung erreicht.

Marktentwicklung

Die im Jahr der Liberalisierung (2013) deutlich auf 97 angestiegene Zahl der deutschen Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen reduzierte sich in der Folge schrittweise bis auf 38 im Jahr 2020 (2019: 48). Dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 2006 bis 2020. In der jüngeren Entwicklung kommt nicht nur der Einfluss der Corona-Pandemie, sondern auch die seit mehreren Jahren zu beobachtende Marktkonsolidierung im

Unternehmensanzahl

innerdeutschen Fernbuslinienverkehr zum Ausdruck. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Befragungen von Unternehmen und weiteren Stakeholdern des Fernbuslinienverkehrsmarktes erwies sich der Einstieg in den Fernbuslinienverkehr für viele kleine und mittelständische Omnibusunternehmen rückblickend als eher risikoreich und unwirtschaftlich; die an die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs geknüpften wirtschaftlichen Erwartungen haben sich nicht überall erfüllt. Zudem habe die Unzufriedenheit von Omnibusunternehmen mit bestehenden Betreibermodellen nach Angaben von Befragten teilweise zu einer Reduzierung bzw. Beendigung des Engagements im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr beigetragen. Vor dem Hintergrund der Verlängerung nationaler zu internationalen Fernbuslinien seitens der Betreibergesellschaften stoßen in zunehmendem Maße mittel- und osteuropäische (Sub-)Unternehmen, die über günstigere Kostenstrukturen als ihre deutschen Wettbewerber verfügen, in die Lücken, die nicht zuletzt unter dem Einfluss der Corona-Pandemie durch Marktaustritte bzw. Kapazitätsreduzierungen deutscher mittelständischer Omnibusunternehmen entstanden sind. Nach Einschätzung befragter Omnibusunternehmen werde sich dieser Verdrängungsprozess künftig fortsetzen.

Nachdem sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen im Vorfeld der Liberalisierung auf einem relativ konstanten Niveau bewegten, verzeichneten beide Größen im Zuge der Angebotsausweitung bis zum Jahr 2016 hohe Wachstumsraten; in den Folgejahren setzten sich diese nicht mehr fort. Unter dem Einfluss der hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie verzeichnete der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr massive Einbrüche: Die Anzahl der Fahrgäste im innerdeutschen Linienfernverkehr sank im Jahr 2020 auf rund 4,8 Mio. (2019: 16,1 Mio.), die Verkehrsleistung auf knapp 1,3 Mrd. pkm (2019: 4,1 Mrd. pkm). Beide Größen lagen damit deutlich unter den Werten aus dem Jahr 2013. Die Verkehrsleistung im gesamten Fernbuslinienverkehr (einschl. grenzüberschreitender Verkehre, Transit- und Auslandsverkehre) sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um knapp 70,5 Prozent auf knapp 1,9 Mrd. pkm, die Zahl der Reisenden um rund 71,1 Prozent auf rund 6,5 Mio.

Reisende und Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs verlieh dem gesamten Fernverkehrsmarkt Wachstumsimpulse. 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. Eine leichte Belebung des Wettbewerbs erfuhr letztgenannter auf einzelnen Strecken durch den Markteintritt von FlixTrain. Die Verkehrsangebote von FlixTrain stehen in Teilen im Wettbewerb mit Angeboten von FlixBus im Fernbuslinienverkehr und erhöhen insoweit nicht allein den intramodalen, sondern auch den intermodalen Wettbewerbs- und Preisdruck. Dieser geht nach Angaben von Marktteilnehmenden auf den betroffenen Strecken auch zu Lasten der dort fahrenden Omnibusunternehmen. Im Zuge der Corona-Pandemie verzeichneten sowohl der Fernbuslinien- als auch der Schienenpersonenfernverkehr im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich eine hohe Abnahme der Nachfrage. Diese fiel im

Fernverkehr mit Bussen und Bahnen

Schienerpersonenfernverkehr bezogen auf die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung mit Rückgängen von jeweils über 45 Prozent allerdings geringer aus als im Fernbuslinienverkehr (s.o.); in absoluten Werten verzeichnete der Schienenpersonenfernverkehr höhere Rückgänge als der Fernbuslinienverkehr. Der Anteil der Schiene am gesamten Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen erhöhte sich im Jahr 2020 auf Basis der Verkehrsleistung auf rund 92,7 Prozent. Der Anteil des Fernbuslinienverkehrs sank auf rund 7,3 Prozent und lag damit nur noch knapp über dem Niveau des Jahres 2013. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen äußerten sich befragte Omnibusunternehmen sehr kritisch zu diversen Maßnahmen, die nach ihrer Auffassung zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Fernbuslinienverkehrs geführt haben. Kritisch wurde in diesem Zusammenhang insbesondere die zeitweilige Einstellung des Fernbuslinienverkehrs infolge hoheitlicher Maßnahmen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Fahrbetriebs im Schienenpersonenfernverkehr gesehen, infolge derer letzterer in der Öffentlichkeit zudem als vergleichsweise zuverlässiger wahrgenommen wurde. Weitere Wettbewerbsverzerrungen werden in der Senkung der Mehrwertsteuer für Bahntickets im SPFV zum 01.01.2020, dem Tarifangebot „Super Sparpreis Young“ der Deutschen Bahn AG sowie den staatlichen Hilfen des Bundes für die Deutsche Bahn AG und deren Töchterunternehmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie gesehen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der mittelständischen Omnibusunternehmen wurde in den Jahren 2020 und 2021 wesentlich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Angesichts der zeitweiligen Einstellung des Fernbuslinienverkehrs infolge behördlicher Vorgaben sowie Angebotsreduzierungen kam es nach Unternehmensangaben in der Branche zu hohen Umsatzrückgängen. Nur ein sehr geringer Anteil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Omnibusunternehmen konnte nach eigenen Angaben noch Gewinne erwirtschaften. Nach eigenen Angaben stand ein Teil der Unternehmen trotz vielerorts zu beobachtender Kosteneinsparmaßnahmen, wie der Verschiebung von Investitionen, der Reduzierung des Fuhrparks oder der Stundung laufender Kredit- und Leasingverträge, kurz vor einer Insolvenz und konnte nur durch die Inanspruchnahme staatlicher Hilfen, die insbesondere der Überbrückung von Liquiditätsengpässen dienten, gerettet werden. Nach Ergebnissen einer Studie des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) beurteilten weit über 90 Prozent aller befragten Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs ihre Geschäftslage sowie ihre Umsatz- und Gewinnentwicklung im Geschäftsjahr 2020 ungünstiger als im Geschäftsjahr 2019.

Betriebswirtschaftliche
Entwicklungen in der
Branche

Nach deutlichen Steigerungsraten in den Vorjahren reduzierten sich die Neuzulassungen von Kraftomnibussen im Zeitraum von 2017 bis 2020 stetig. Im Jahr 2020 fiel die Anzahl der Neuzulassungen insgesamt um rund 12,9 Prozent niedriger aus als im Jahr 2016. Im Jahr 2021 stiegen die Neuzulassungen im Vergleich zum Jahr 2020 wieder um rund 1,9 Prozent an. Nachdem der Bestand an Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 bis 26 t im Zeitraum von 2010 bis 2020 einen kontinuierlichen

Fahrzeuginvestitionen
und Barrierefreiheit

Anstieg verzeichnet hatte, kam es im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich zu einem Rückgang von rund 9,0 Prozent auf 50.074 Kraftomnibusse. Der Fahrzeugbestand lag damit im Jahr 2021 nur noch leicht über jenem aus dem Jahr 2013. Alle im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Busunternehmen gaben an, die seit dem 01.01.2020 in Deutschland geltenden gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zur Barrierefreiheit für alle im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen.

Die Anzahl der im Zusammenhang mit bestehenden EU-Fahrgastrechten beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereichten Beschwerden war vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Kraftomnibusverkehr im Jahr 2020 deutlich rückläufig. Eine systematische Verletzung der EU-Fahrgastrechte ist auf Grundlage der Fallzahlen und der Beschwerdegründe sowie der vom EBA festgestellten Rechtsverstöße weiterhin nicht erkennbar.

Kundenzufriedenheit

Im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat sich die Nachfrage nach Fahrpersonal für Omnibusse deutlich erhöht. Nach vorherrschender Meinung befragter Omnibusunternehmen sei der Arbeitsmarkt in der Folge in den letzten Jahren extrem angespannt und die Verfügbarkeit von Fahrpersonal stark eingeschränkt gewesen. Die zeitweiligen Einschränkungen bzw. Einstellungen des Fahrbetriebs infolge hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie hätten diese Entwicklung nochmals deutlich verschärft. Ein Teil des zuvor im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrpersonals sei in der Folge in andere Sparten der Busbranche oder zum Straßengüterverkehr abgewandert. Teilweise musste Fahrpersonal mangels Aufträgen entlassen werden. Viele befragte Omnibusunternehmen beantragten für ihr Fahrpersonal Kurzarbeit, die von Betroffenen vielfach als Belastung empfunden wurde und teilweise ebenfalls zu einer beruflichen Neuorientierung führte. Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie kam es am Arbeitsmarkt ab dem Frühjahr 2020 zu einer hohen Zunahme der Arbeitsuchenden und Arbeitslosen sowie zu einer deutlichen Abnahme der gemeldeten offenen Stellen für Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer. Diese Entwicklung hielt bis Mai 2021 an. Seit Juni 2021 ist bei Arbeitsuchenden, Arbeitslosen und offenen Stellen eine nachhaltige Trendwende zu erkennen und die Werte nähern sich wieder ihren Vorkrisenniveaus an. Wachsende Bedeutung für die Deckung des Fahrpersonalsbedarfs kommt weiterhin ausländischen Fachkräften zu. Angesichts einer hohen Bedeutung der Entlohnung für die Gewinnung und Bindung von Beschäftigten lagen die tariflichen Lohnsteigerungen für Fahrpersonal für Omnibusse 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 das Fahrpersonal 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 Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragt, den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt regelmäßig genauer zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst schwerpunktmäßig die Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 zusammen.¹ Kapitel 3 geht zunächst auf die Angebotsseite ein. Im Anschluss an die Darstellung der zahlenmäßigen Entwicklung der Unternehmen und wesentlichen Marktteilnehmenden 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), zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Fernbuslinienbranche (Abschnitt 3.5), zu Fahrzeuginvestitionen (Abschnitt 3.6) und zur Barrierefreiheit im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 3.7). 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 Kapitel 5 wird näher auf den innerdeutschen Wettbewerb zwischen dem Fernbuslinien- und dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) eingegangen. 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 Anbieterinnen und Anbieter von Fernbuslinienverkehren

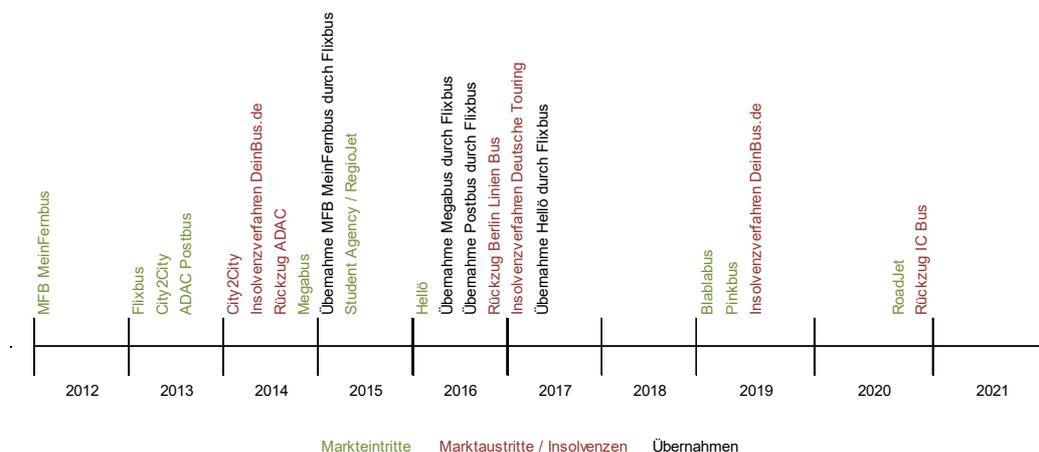
In Deutschland wurden bis zur Novellierung des PBefG im Jahr 2012 bis auf einige wenige Ausnahmestrecken im Rahmen der Personenbeförderung keine innerdeutschen Fernbuslinienverkehre betrieben. Mit der Novellierung des PBefG wurden die bis dahin bestehenden hohen rechtlichen Markteintrittsbarrieren für den Fernbuslinienverkehr beseitigt. Die Phase vor und im Anschluss an die Gesetzesnovellierung wurde durch diverse Markteintritte sowohl neugegründeter als auch etablierter Unternehmen von innerhalb und außerhalb der Branche geprägt. Nach einer kurzen Einführungsphase ging der Markt für den Fernbuslinienverkehr rasch in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen und ein sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld gekennzeichnet war. In der Folge kam es zu ersten Marktaustritten, Insolvenzen und Übernahmen von Wettbewerbern. Vor dem Hintergrund der ab der zweiten Jahreshälfte 2016 vollzogenen

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 Gesprächspersonen jedoch eine qualifizierte Einschätzung der Entwicklungen im Fernbuslinienverkehr.

Übernahmen bedeutender Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer 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. Im August 2019 meldete die DeinBus Verkehrs-GmbH Insolvenz an; im Jahr 2014 hatte DeinBus schon einmal Insolvenz beantragt. Anfang August 2020 trat der Anbieter RoadJet in den Markt ein, der als Zielgruppe das Premium-Segment im Fernbuslinienverkehr anvisiert.² Die Reisebusse von RoadJet verfügen über eine gehobene Ausstattung, zum Beispiel komfortable Massagesitze, ein Entertainment System und High-Speed Internet. Zum Markteintritt wurde nur die Strecke Berlin - Stuttgart bedient, zwischenzeitlich wurde diese Verbindung bis nach Hamburg ausgeweitet. Im Oktober 2020 kündigte die Deutsche Bahn AG an, ihr Produkt IC Bus zum Jahresende von 2020 einzustellen.³ Mitte Mai 2021 wurde bekannt, dass der Anbieter Comuto S.A. (BlaBlaCar) den Markennamen seiner Fernbusliniensparte BlaBlaBus in BlaBlaCar umbenennen wird, um unter einer einheitlichen Unternehmensmarke öffentlich aufzutreten.^{4,5} Abbildung 1 stellt die für den deutschen Fernbusmarkt wesentlichen Entwicklungen seit der Marktliberalisierung 2013 schematisch im Zeitablauf dar.⁶

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



Quelle: Eigene Darstellung.

² Siehe hierzu Golem.de (2020): Mitteilung „Roadjet mit zwei WLANs und Maskenerkennung gegen FlixBus“ vom 03.08.2020.

³ Siehe hierzu Tagesspiegel (2020): Mitteilung „Warum die Deutsche Bahn ihre Fernbusse aufgibt“ vom 22.10.2020.

⁴ Siehe hierzu Bus Blickpunkt (2021): Mitteilung „Blablabus wird zu Blablacar“ vom 20.05.2021.

⁵ Im Mai 2021 beschloss Comuto S.A. (BlaBlaCar) den Markennamen seiner Fernbusseparte von BlaBlaBus in BlaBlaCar umzubenennen. Da der vorliegende Bericht vorrangig auf die Entwicklung des innerdeutschen Fernbuslinienmarktes in den Jahren 2020 und 2021 abstellt, wird die Fernbusseparte von BlaBlaCar im Folgenden weiterhin mit BlaBlaBus bezeichnet.

⁶ Weitere Einzelheiten zu den Entwicklungen auf dem deutschen Fernbusmarkt vor dem Jahr 2020 können den vorherigen Berichten des Bundesamtes entnommen werden.

Die derzeitigen Marktteilnehmenden 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 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. Bereits seit längerem gibt es daher von Teilen der Omnibusunternehmen Kritik, dass die Angebotsplanung und -ausgestaltung zumeist ausschließlich seitens der Betreibergesellschaften erfolge, die Interessen der Omnibusunternehmen mithin nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt würden, und es in bestimmten Situationen zu Nachbeauftragungen oder Abbestellungen von Busfahrten komme; das wirtschaftliche Risiko sei mithin in hohem Maße von den Omnibusunternehmen zu tragen.

Geschäftsmodelle

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 ausgewählte Anbieterinnen und Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland und deren Besitzverhältnisse im Jahr 2021. Anfang Juni 2021 teilte FlixBus in einer Pressemitteilung mit, dass sich das Unternehmen in einer Finanzierungsrunde mit Bestandsinvestoren und Gründern eine zusätzliche Finanzierung in Höhe von 650 Millionen US-Dollar sichern konnte und eine Unternehmensbewertung von rund drei Milliarden US-Dollar erreichte.⁷ Neben FlixBus konnten weitere Unternehmen auf dem Fernbuslinienmarkt neue Investorinnen und Investoren gewinnen. Nach eigenen Angaben sicherte sich Pinkbus im April 2020 eine sechsstellige Summe von Venista Ventures.⁸ Der französische Mitfahr- und Fernbusanbieter Comuto S.A. (BlaBlaCar) gewann im April 2021 neben dem Altinvestor VNV Global mit Otiva und FMZ Ventures, die eine Gesamtsumme von rund 97 Millionen EUR in das Unternehmen investierten, zwei neue Investoren.⁹ Stand April 2021 erreichte Comuto S.A. (BlaBlaCar) eine Unternehmensbewertung von rund zwei Milliarden US-Dollar.

Anbieterstruktur 2021

⁷ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „FlixBus sichert sich 650 Millionen US-Dollar zusätzliche Finanzierung und plant weitere globale Expansion – Neue Bewertung bei 3 Mrd. US-Dollar“ vom 02.06.2021.

⁸ Siehe hierzu Pinkbus (2020): Pressemitteilung „Investment für Pinkbus: Venista Ventures steigt als Early-Stage-Investor beim Kölner Mobility-Startup ein“ vom 21.04.2020.

⁹ Siehe hierzu Handelsblatt (2021): Meldung „BlaBlaCar besorgt sich fast 100 Millionen Euro frisches Kapital“ vom 20.04.2021.

Tabelle 1: Ausgewählte Anbieterinnen und Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland im Jahr 2021

Unternehmen	Marke	Besitzverhältnisse
Comuto S.A. (BlaBlaCar)	BlaBlaCar	Investorengruppe (VNV Global, Otiva, FMZ Ventures)
DTG Deutsche Touring GmbH	Eurolines	Croatia Bus d.o.o
FlixBus GmbH	FlixBus	Investorengruppe (u.a. Holtzbrinck Publishing Group, Silver Lake, General Atlantic, Daimler Mobility AG)
Pinkbus GmbH	Pinkbus	Christian Höber, Tino Engelmann, Investor Venista Ventures
RoadJet GmbH	RoadJet	Muhammed Simsek, Dennis Klemm

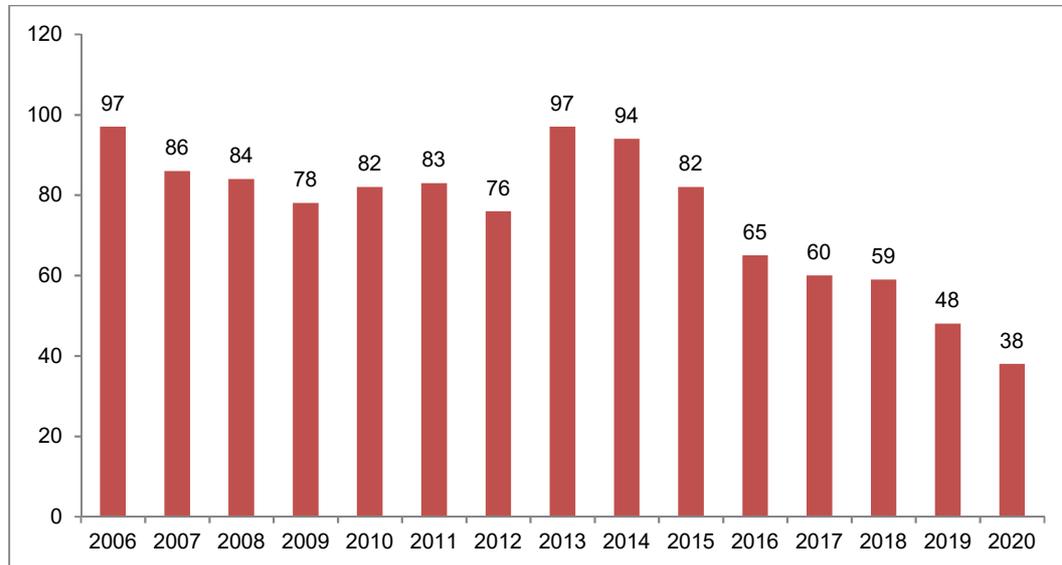
Stand: November 2021

Quelle: Eigene Auswertungen.

Neben den in Tabelle 1 dargestellten Marktteilnehmenden sind noch weitere mittelständische Unternehmen mit nationalen Fernbusangeboten am Markt tätig, die zumeist auf einzelne Städteverbindungen oder die Anbindung von Ferienregionen beschränkt sind. Abbildung 2 stellt die zahlenmäßige Entwicklung der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen im Zeitraum von 2006 bis 2020 dar. Im Zuge der Liberalisierung des Marktes nahm die Zahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen zunächst von 76 im Jahr 2012 auf 97 im Jahr 2013 zu. In den Folgejahren war jedoch eine kontinuierliche Abnahme bei der Unternehmensanzahl zu beobachten. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren im Jahr 2020 insgesamt noch 38 Omnibusunternehmen im Linienfernverkehr aktiv. Dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 2006 bis 2020. Im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einem Rückgang von rund 20,8 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2013 um rund 60,8 Prozent. Die Entwicklung im Jahr 2020 stand zum einen unter dem Einfluss der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Auswirkungen auf den Fernbuslinienverkehr. Zum anderen ist sie Ausdruck der bereits seit mehreren Jahren zu beobachtenden Marktkonsolidierung im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr, die sich nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen nicht allein auf die Anzahl der Unternehmen, sondern ebenso in Bezug auf die Verkehrsnachfrage zeigte. Nach Angaben von Marktteilnehmenden habe sich der Einstieg in den Fernbuslinienverkehr für viele kleine und mittelständische Omnibusunternehmen rückblickend als eher risikoreich und unwirtschaftlich erwiesen; die an die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs geknüpften wirtschaftlichen Erwartungen hätten sich vielfach nicht erfüllt. Zudem habe die oben skizzierte Unzufriedenheit von Omnibusunternehmen mit bestehenden Betreibermodellen teilweise zu einer Reduzierung bzw. Beendigung des Engagements im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr geführt. Vor dem Hintergrund der Verlängerung nationaler zu internationalen Fernbuslinien seitens der Betreibergesellschaften nimmt nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen zudem

der Einsatz mittel- und osteuropäischer (Sub-)Unternehmen zu (siehe hierzu auch Abschnitt 3.3).

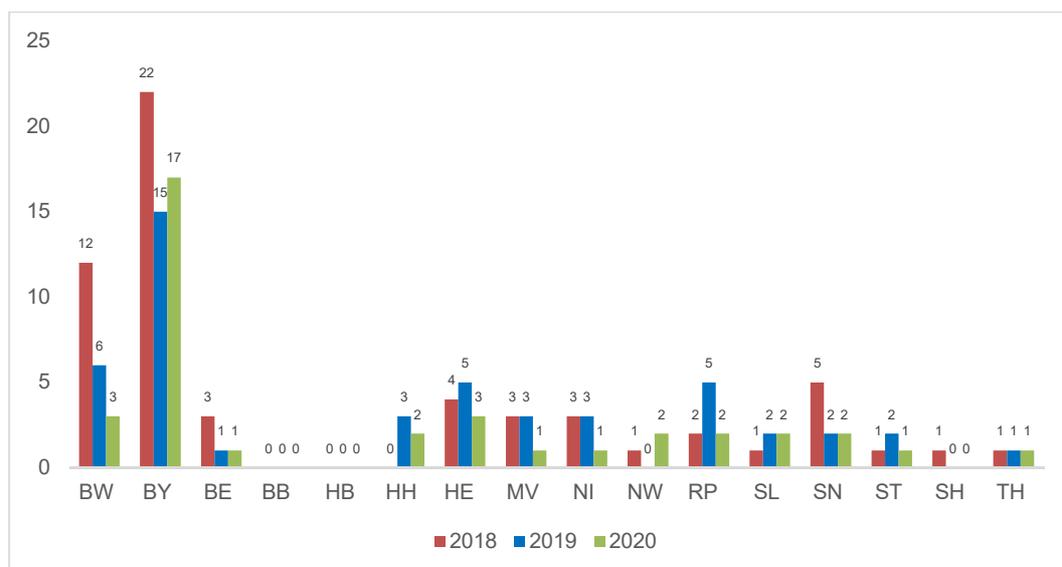
Abbildung 2: Anzahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 3 stellt die Verteilung der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf Bundesländerebene für die Jahre 2018 und 2020 dar. Es ist ersichtlich, dass die Mehrzahl der Unternehmen in Süddeutschland ansässig ist.

Abbildung 3: Verteilung der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen auf Länderebene in den Jahren 2018, 2019 und 2020



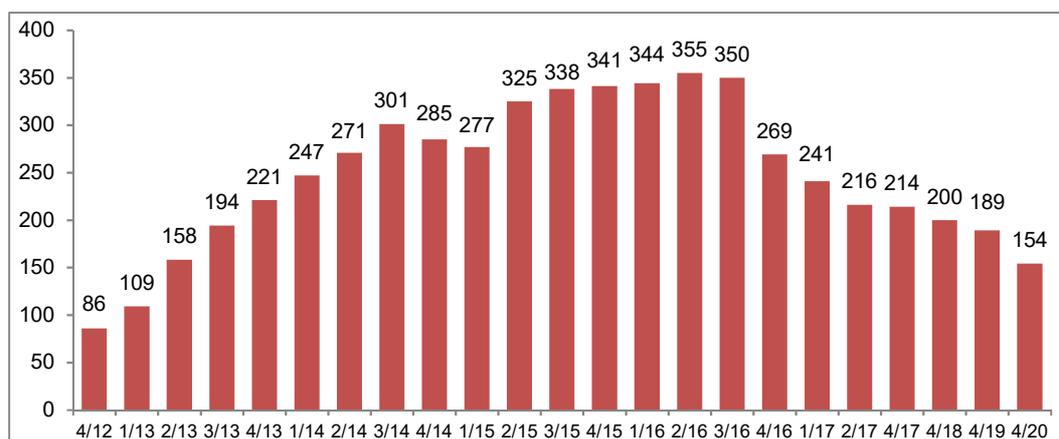
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

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 2020. 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 2020 belief sich die Anzahl der erteilten Genehmigungen deutschlandweit lediglich noch auf insgesamt 154. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang von rund 18,5 Prozent und im Vergleich zum Höchstwert im Juni 2016 eine Reduzierung von rund 56,6 Prozent.

Genehmigungen

Abbildung 4: Anzahl der erteilten Genehmigungen für innerdeutsche Personenfernverkehre



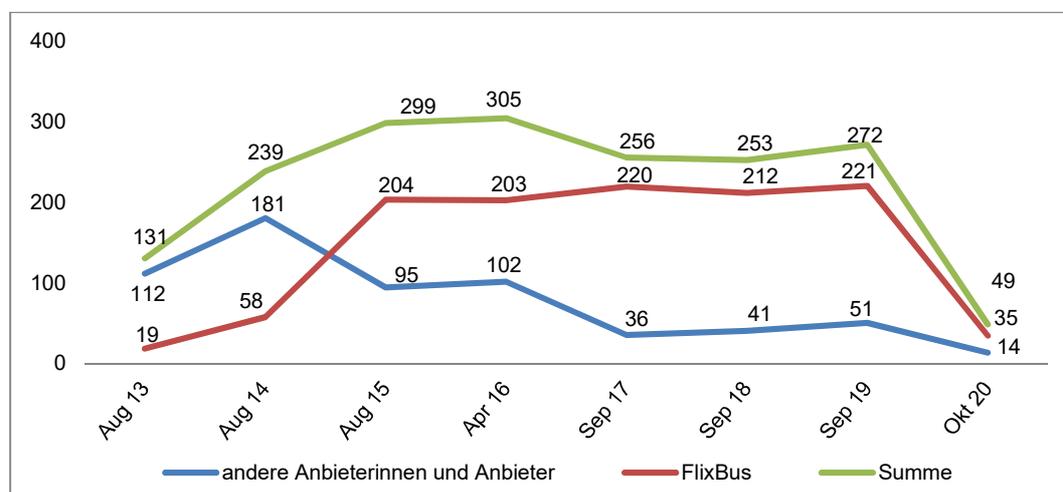
Anmerkung: Aufgrund einer Umstellung der Erhebungsweise wurden die Genehmigungszahlen seit dem 2. Quartal 2017 nur noch halbjährlich erfasst. Seit 2018 werden die Genehmigungszahlen nur noch jährlich berichtet. Quelle: BMDV nach Angaben von Genehmigungsbehörden. Eigene Darstellung.

Im Folgenden wird die Entwicklung der Linien- und Fahrtenanzahl differenziert nach Anbieterinnen und Anbietern im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 dargestellt. Auswertungsgrundlage bilden sowohl die laut Fahrplan der Anbieterinnen und 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,

Entwicklung des Linienangebots

dass es sich bei diesen lediglich um eine jährliche Momentaufnahme der Marktentwicklung handelt. Letztere wird insbesondere durch die Angaben der jeweils zugrundeliegenden Fahrpläne beeinflusst. Aus unterschiedlichen Gründen kann es dabei zu Abweichungen der dargestellten Linienanzahl von den in den Fahrplänen ausgewiesenen Linien kommen. In Abbildung 5 wird die Entwicklung der Anzahl der Fernbuslinien im innerdeutschen Verkehr seit der Liberalisierung im Jahr 2013 veranschaulicht. Bis zum Jahr 2015 wuchs die Anzahl der innerdeutschen Fernbuslinien von 131 auf 299 stark an. Nach moderatem Wachstum im Jahr 2016 ging die Anzahl der Linien im Jahr 2017 von 305 auf 256 zurück und stagnierte im Jahr 2018. Insbesondere durch die Markteintritte von BlaBlaBus und Pinkbus im Sommer 2019 erhöhte sich die Gesamtanzahl der Linien zwischenzeitlich wieder auf 272. Deutlich erkennbar ist in den Jahren 2015, 2016 und 2017 die gegenläufige Entwicklung der Anzahl der angebotenen Fernbuslinien von FlixBus und der übrigen Anbieterinnen und Anbieter. Während die Anzahl der Fernbuslinien des Marktführers FlixBus in diesem Zeitraum stark anstieg, reduzierte sich die Anzahl der angebotenen Fernbuslinien der übrigen Anbieterinnen und 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 Anbieterinnen und Anbieter in Jahr 2019 wieder auf insgesamt 51. Im Jahr 2020 kam es unter dem Eindruck der Corona-Pandemie und der hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung, die – wie im Folgenden noch näher erläutert wird – zu einer zwischenzeitlichen Einstellung des Fahrbetriebs führten, sowohl bei FlixBus als auch bei anderen Anbieterinnen und Anbietern zu einer starken Angebotsreduzierung. Bei FlixBus sank das Linienangebot von 221 im September 2019 auf 35 im Oktober 2020, bei den übrigen Anbieterinnen und Anbietern im selben Zeitraum von insgesamt 51 auf 14. Die Gesamtanzahl der innerdeutschen Verkehrslinien lag damit im Oktober 2020 bei 49; dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 2013 bis 2020. Für das Jahr 2021 standen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichtserstellung keine Daten zur Verfügung.

Abbildung 5: Anzahl der Fernbuslinien nach Anbieterinnen und Anbietern im Zeitraum von 2013 bis 2020



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 Anbieterinnen und Anbietern.

Tabelle 2: Anzahl der Fernbuslinien nach Anbieterinnen und Anbietern im Zeitraum 2013 bis 2020

Anbieterinnen und Anbieter	Anzahl Linien ^{1,4}								Veränd. ggü. Vorjahr
	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19	Okt 20	20/19
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	22	/	-100,0%
IC Bus ²	3	5	5	8	2	3	3	2	-33,3%
Deutsche Touring ²	11	11	13	14	18	19	13	4	-69,2%
FlixBus	19	58	204	203	220	212	221	35	-84,2%
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	3	/	-100,0%
RoadJet	/	/	/	/	/	/	/	2	100,0%
Sonstige ³	98	165	77	80	16	19	10	6	-40,0%
Insgesamt ²	131	239	299	305	256	253	272	49	-82,0%

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

² Ausschließlich grenzüberschreitende Linien, auf denen deutsche Teilstrecken zur Nutzung frei gegeben sind.

³ 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.

⁴ 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.

Mitte März 2020 vereinbarten die Bundesregierung und die Länder mit den Leitlinien zum Kampf gegen die Corona-Epidemie u.a. ein vorübergehendes Verbot von Reisebusreisen in Deutschland.¹⁰ Zwar war der Fernbuslinienverkehr von diesem Verbot nicht betroffen, aufgrund der allgemeinen Kontaktbeschränkungen stellten allerdings am 18.03.2020 FlixBus und BlaBlaBus ihren Fernbuslinienbetrieb auf allen nationalen und grenzüberschreitenden Verbindungen von und nach Deutschland ein;¹¹ der Anbieter Pinkbus folgte kurz darauf.¹² Ab dem 28.05.2020 nahm FlixBus seinen Fahrbetrieb mit einem entsprechenden Hygienekonzept in Deutschland wieder auf.¹³ BlaBlaBus folgte ab dem 24.06.2020 schrittweise und fuhr zunächst insgesamt elf Städte in Deutschland wieder an;¹⁴ ab dem 09.07.2020 wurde das Angebot dann um weitere Stationen in Deutschland und Europa erweitert. Pinkbus nahm – ebenfalls unter Implementierung eines Hygienekonzepts – seinen Fahrbetrieb ab dem 23.07.2020 mit einem Teilbetrieb auf der Strecke Berlin-München/München-Berlin wieder auf.¹⁵ Die übrigen Verbindungen sollten nach Angaben

Zeitweilige Einstellung des Fahrbetriebs aufgrund der Corona-Pandemie

¹⁰ Siehe hierzu Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2020): Mitteilung Leitlinien zum Kampf gegen die Corona-Epidemie vom 16.03.2020 vom 16.03.2020.

¹¹ Siehe hierzu Rundfunk Berlin-Brandenburg (2020): Mitteilung „Flixbus und Blablabus stellen Betrieb bis auf Weiteres ein“ vom 17.03.2020.

¹² Siehe hierzu Omnibusrevue (2020): Mitteilung „Pinkbus fährt bis Montag weiter“ vom 18.03.2020.

¹³ Siehe hierzu FlixBus (2020): Pressemitteilung „Mit Verantwortungsbewusstsein: FlixBus malt deutsche Straßen wieder grün“ vom 22.05.2020.

¹⁴ Siehe hierzu Berlin.de (2020): Mitteilung „Fernbusreisen mit Blablabus wieder möglich“ vom 24.06.2020.

¹⁵ Siehe hierzu Bus Blickpunkt (2020): Mitteilung „Pinkbus: Klimaneutraler Neustart“ vom 10.07.2020.

von Pinkbus zeitnah folgen. Aufgrund erneuter hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie sahen sich die Anbieter von Fernbuslinienverkehren im Herbst 2020 abermals gezwungen, ihren Fahrbetrieb einzustellen. Am 26.10.2020 stellte BlaBlaBus seinen Fahrbetrieb in Deutschland wieder ein. Alle Fahrgäste von BlaBlaBus, die Fahrten ab dem 26.10.2020 gebucht hatten, bekamen ihren Fahrpreis automatisiert zurückerstattet.¹⁶ Pinkbus teilte am 03.11.2020 über seine Kanäle in den sozialen Medien mit, dass alle Fernbusreisen bis auf Weiteres eingestellt wurden. FlixBus annullierte Anfang November 2020 ebenfalls alle Fahrten im Fernbuslinienverkehr in Deutschland, Österreich und der Schweiz.¹⁷ FlixBus wollte nach eigenen Angaben zwar im Zeitraum vom 17.12.2020 bis 11.01.2021 zeitlich begrenzt seinen Fahrbetrieb wieder aufnehmen.¹⁸ Jedoch wurde dieses Vorhaben von FlixBus Pressemitteilungen zufolge Mitte Dezember 2020 aufgrund der akuten pandemischen Lage in Deutschland wieder verworfen.¹⁹ Betroffenen Kundinnen und Kunden wurde der Fahrpreis von FlixBus zurückerstattet; zudem erhielten sie einen Gutschein des Unternehmens in Höhe von jeweils 15 EUR für das Jahr 2021. Am 25.03.2021 nahm FlixBus auf Grundlage eines umfassenden Hygienekonzeptes den Betrieb seines Fernbusliniennetzes mit rund 40 deutschen Zielorten wieder auf.²⁰ BlaBlaBus startete sein Fernbusliniennetzwerk in Deutschland erst wieder ab dem 10.06.2021, ebenfalls unter Beachtung eines ausgearbeiteten Hygienekonzeptes.²¹ Am 29.07.2021 teilte FlixBus mit, dass knapp 75 Prozent der nationalen FlixBus-Ziele wieder an das eigene Streckennetz angebunden seien und rund 50 Prozent aller internationalen Verbindungen von und nach Deutschland wieder zur Verfügung stünden.²² Am 30.07.2021 startete Pinkbus nach mehrmonatiger Pause seinen Fahrbetrieb, ebenfalls mit Hygienekonzept, jedoch zunächst mit einem reduzierten Reiseangebot.²³ Mit der Wiederaufnahme der Tätigkeit von Pinkbus ging eine Überarbeitung des Markenauftritts einher. So musste das Außenfarbkonzept der Reisebusse geändert werden, da die Deutsche Telekom AG bei der zuvor verwendeten Markenfarbe des Unternehmens Pinkbus einen Konflikt mit der eigenen Markenfarbe Magenta sah.²⁴ Die massiven Einschränkungen des Fahrbetriebs im Zuge der Corona-Pandemie wirkten sich entsprechend auf Omnibusunternehmen aus, die Linienverkehre mit eigenen Fahrzeugen entweder im Auftrag der Betreibergesellschaften oder in eigener Regie – allein oder im Unternehmensverbund – durchführen. Vereinzelt berichte-

¹⁶ Siehe hierzu T-Online.de (2020): Mitteilung „BlaBlaBus stellt Betrieb im Zuge der Corona-Krise ein“ vom 19.10.2020.

¹⁷ Siehe hierzu FlixBus (2020): Pressemitteilung „#StaySafe: FlixBus und FlixBus stellen den Betrieb vorübergehend ein“ vom 30.10.2020.

¹⁸ Siehe hierzu FlixBus (2020): Pressemitteilung „FlixBus ist ab dem 17. Dezember zurück“ vom 03.12.2020.

¹⁹ Siehe hierzu T-Online.de (2020): Mitteilung „FlixBus sagt Fahrten zu den Feiertagen ab“ vom 15.12.2020.

²⁰ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „FlixBus nimmt Betrieb mit ausgewählten Verbindungen wieder auf“ vom 17.03.2021.

²¹ Siehe hierzu BlaBlaCar (2021): Pressemitteilung „BlaBlaCar mit gesamtem Busnetzwerk zurück in Deutschland“ vom 20.05.2021.

²² Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „Größtes Streckennetz seit Frühjahr 2020 und Expansion nach Brasilien“ vom 29.07.2021.

²³ Siehe hierzu Bus Blickpunkt (2021): Mitteilung „Pinkbus Ende Juli wieder on the road“ vom 19.07.2021.

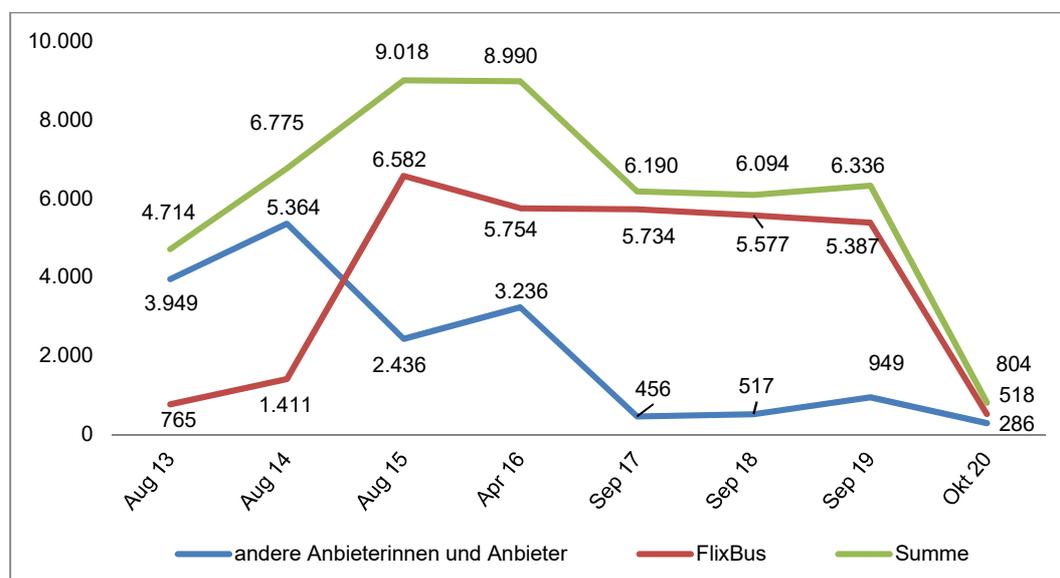
²⁴ Siehe hierzu Bus Blickpunkt (2020): Mitteilung „Pinkbus ist zu „Telekom-pink““ vom 03.09.2020

ten mittelständische Omnibusunternehmen im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes, dass sie das Fahrgeschäft im Fernbuslinienverkehr von März 2020 bis zum Sommer 2021 komplett eingestellt hatten.

Die Einschränkungen des Fahrbetriebs spiegeln sich nicht allein in der Entwicklung des Linienangebots, sondern ebenso in der Anzahl der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr wieder. Die Entwicklung letztgenannter seit der Marktliberalisierung im Jahr 2013 stellt Abbildung 6 dar. Der Entwicklungsverlauf der Anzahl der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr gleicht jener 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. Im Rahmen der o.g. Angebotsreduzierungen im Jahr 2020 nahm die Anzahl der wöchentlichen Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr stark ab. Die Gesamtanzahl der wöchentlichen Fahrten aller Anbieterinnen und Anbieter reduzierte sich von 6.336 im September 2019 auf 804 im Oktober 2020 (-87,3 %); der Rückgang bei FlixBus fiel dabei überproportional aus. Mit 518 bzw. 286 wöchentlichen Fahrten wiesen sowohl FlixBus als auch die übrigen Anbieterinnen und Anbieter im Oktober 2020 die jeweils niedrigsten Werte seit der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs auf. Für das Jahr 2021 standen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichtserstellung keine Daten zur Verfügung.

Anzahl der wöchentlichen Fahrten

Abbildung 6: Anzahl der wöchentlichen Fahrten nach Anbieterinnen und Anbietern in den Jahren 2013 bis 2020



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 Anbieterinnen und Anbietern.

Tabelle 3: Anzahl der wöchentlichen Fahrten nach Anbieterinnen und Anbietern in den Jahren 2013 bis 2020

Anbieterinnen und Anbieter	Anzahl Fahrten ^{1,4}								Veränd. ggü. Vorjahr 20/19
	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19	Okt 20	
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	468	/	-100,0%
IC Bus ²	182	275	164	315	50	92	56	28	-50,0%
Deutsche Touring ²	143	159	184	188	172	170	175	46	-73,7%
FlixBus	765	1.411	6.582	5.754	5.734	5.577	5.387	518	-90,4%
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	42	/	-100,0%
RoadJet	/	/	/	/	/	/	/	28	100,0%
Sonstige ³	3.624	4.930	2.088	2.733	234	255	208	184	-11,5%
Insgesamt ²	4.714	6.775	9.018	8.990	6.190	6.094	6.336	804	-87,3%

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

³ 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.

⁶ 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.

Tabelle 4 stellt auf Grundlage der Anzahl der Fahrten für ausgewählte Monate in den Jahren 2013 bis 2020 die jeweiligen Anteile der einzelnen Fernbuslinienanbieterinnen und -anbieter dar. Demnach lag der Anteil von FlixBus an der Gesamtzahl der Fahrten im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr im Oktober 2020 mit rund 64,4 Prozent deutlich niedriger als in den Vergleichsmonaten der drei vorherigen Jahre. Der Anteil der übrigen Anbieterinnen und Anbieter an der Gesamtzahl der Fahrten lag im Oktober 2020 kumuliert bei rund 35,6 Prozent und damit entsprechend höher als in den Vergleichsmonaten der drei vorherigen Jahre.

Fahrtenanteile

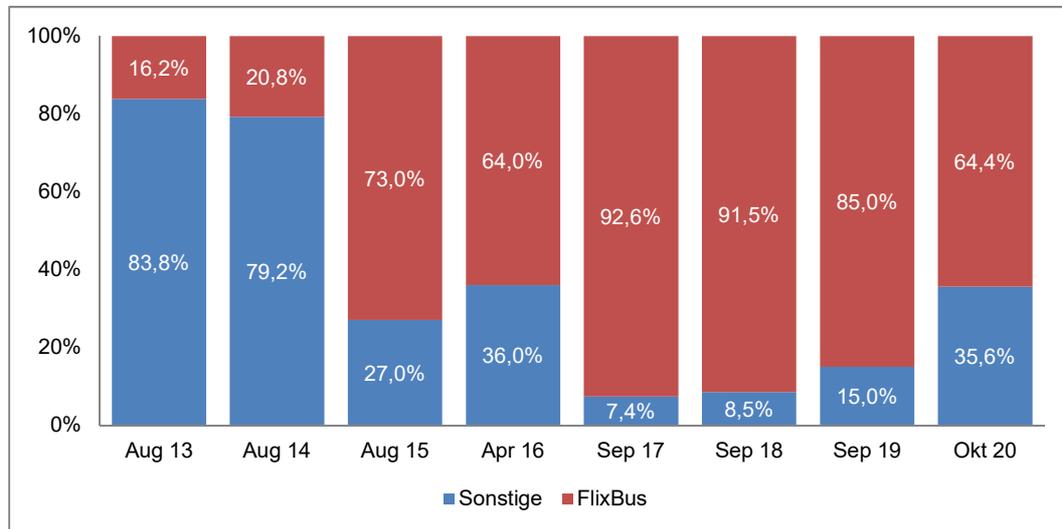
Tabelle 4: Anteile ausgewählter Fernbuslinienanbieterinnen und -anbieter an der Anzahl der Fahrten in ausgewählten Monaten der Jahre 2013 bis 2020

Anbieterinnen und Anbieter	Aug 13	Aug 14	Aug 15	Apr 16	Sep 17	Sep 18	Sep 19	Okt 20
BlaBlaBus	/	/	/	/	/	/	7,4%	/
IC Bus ²	3,9%	4,1%	1,8%	3,5%	0,8%	1,5%	0,9%	3,5%
Deutsche Touring ²	3,0%	2,3%	2,0%	2,1%	2,8%	2,8%	2,8%	5,7%
FlixBus	16,2%	20,8%	73,0%	64,0%	92,6%	91,5%	85,0%	64,4%
Pinkbus	/	/	/	/	/	/	0,7%	/
RoadJet	/	/	/	/	/	/	/	3,5%
Sonstige ³	76,9%	72,8%	23,2%	30,4%	3,8%	4,2%	3,3%	22,9%
Insgesamt ²	100,0%	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 Entwicklung des Fahrtenanteils des Marktführers FlixBus im Zeitraum von 2013 bis 2020 in Abbildung 7 abschließend noch einmal schematisch dargestellt.

Abbildung 7: Anteile von FlixBus an der Anzahl der Fahrten in ausgewählten Monaten der Jahre 2013 bis 2020



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

3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes

FlixBus ist gegenwärtig 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. Die Anzahl der von FlixBus angebotenen Abfahrtsorte im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr lag im Dezember 2021 bei insgesamt 363, im Dezember 2019 betrug sie noch 386. Mit großem Abstand folgten im Dezember 2021 die DTG Deutsche Touring GmbH mit 23 Abfahrtsorten und BlaBlaBus mit insgesamt 22 Abfahrtsorten. Insgesamt belief sich die Anzahl der Abfahrtsorte im nationalen Fernbusverkehr, die von den in Tabelle 5 aufgeführten Anbieterinnen und Anbietern bedient wurden, im Dezember 2021 auf 426. Im Vergleich zum Dezember 2019 bedeutete dies einen Rückgang von rund 10,1 Prozent. Neben den in Tabelle 5 aufgelisteten Anbieterinnen und 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 Nachfragerinnen und Nachfrager von nationalen Teilstrecken ist die Attraktivität dieser Angebote damit

Nationale Netzabdeckung

vergleichsweise gering, zumal sich die im Rahmen internationaler Verkehre häufig sehr langen Gesamtreisezeiten negativ auf die Pünktlichkeit der Fernbusse auswirken können.

Table 5: Anzahl der Abfahrtsorte im nationalen Fernbusverkehr nach ausgesuchten Anbieterinnen und Anbietern im Dezember 2019 und Dezember 2021

Anbieterinnen und Anbieter	Dezember 2019	Dezember 2021	Veränd. in % 21/19
FlixBus	386	363	-6,0%
BlaBlaBus	35	22	-37,1%
Deutsche Touring	24	23	-4,2%
RegioJet	17	8	-52,9%
IC Bus	9	/	-100,0%
Pinkbus	3	5	66,7%
RoadJet	/	5	100,0%
Gesamt	474	426	-10,1%

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

Nach Informationen des Bundesamtes verfügten im Dezember 2021 von den insgesamt 82 deutschen Großstädten mit mindestens 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern rund 93,9 Prozent über einen Fernbushalt. Im Dezember 2019 wurde ein Wert von rund 95,1 Prozent erreicht. 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 zählten zuletzt Bergisch Gladbach, Neuss, Offenbach am Main, Solingen und Wolfsburg. Gegenüber Dezember 2019 ist die Stadt Wolfsburg neu zu den vier erstgenannten Städten hinzugekommen.

Städte mit über 100.000 Einwohnern

Tabelle 6 listet auf Basis der wöchentlichen Abfahrten im nationalen Fernbuslinienverkehr die 15 am stärksten frequentierten Halteorte in Deutschland auf. Trotz hoher Angebotsreduzierungen wies Berlin im Oktober 2020 mit einem Wert von 488 wöchentlichen Abfahrten weiterhin die höchste Frequenz aller 15 Städte auf, gefolgt von Dresden (214), München (175), Hamburg (156) und Frankfurt/Main (150). Sowohl die Anzahl der wöchentlichen Abfahrten als auch die Rangfolge der Abfahrtsorte unterlag im Zeitraum von 2013 bis 2020 Änderungen. Unter dem Einfluss der Corona-Pandemie und der hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung verzeichneten alle 15 Städte im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 hohe Rückgänge bei der Anzahl der wöchentlichen Abfahrten. Prozentual am höchsten fielen diese in Bonn (-96,4 Prozent), Würzburg (-96,0 Prozent) und Freiburg (-93,7 Prozent) aus. Für das Jahr 2021 lagen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichtserstellung keine entsprechenden Daten vor. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen standen im Jahr 2021 sowohl das Linienangebot als auch die Bedienungsfrequenzen unter dem Einfluss der Corona-Pandemie weiterhin unter starkem Konsolidierungsdruck. Anbieterseitig erfolgte demnach eine weitere Fokussierung auf die sogenannten „Rennstrecken“, d.h. die aufkommensstarken Verbindungen zwischen den großen Städten; von Angebotsstreichungen bzw. -reduzierungen wurde insbesondere mit Blick auf Nebenstrecken und weniger rentable Strecken berichtet.

Abfahrten nach Städten ("Top 15")

Tabelle 6: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 15 am stärksten frequentierten Halteorten in den Jahren 2013 – 2020

Abfahrtsort	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränderung ggü. Vorjahr
	Aug.	Aug.	Aug.	Apr.	Sept.	Sept.	Sept.	Okt.	20/19
Berlin	1.062	1.769	2.428	2.408	1.672	1.453	1.385	488	-66,4%
Dresden	327	494	725	763	467	467	459	214	-54,2%
München	571	892	1.219	1.602	803	705	685	175	-75,2%
Hamburg	414	893	1.139	1.178	884	852	920	156	-81,7%
Frankfurt/M	636	1.005	1.405	1.402	1.007	1.077	999	150	-86,1%
Stuttgart	466	631	821	856	702	698	685	122	-82,5%
Nürnberg	529	778	785	1021	568	517	529	118	-77,2%
Mannheim	249	467	552	582	484	530	500	110	-79,2%
Düsseldorf	281	548	668	744	590	595	572	86	-85,5%
Hannover	237	651	868	946	528	567	552	70	-87,7%
Leipzig	362	614	682	681	504	477	485	66	-86,2%
Köln / Leverkusen	457	736	1.093	1.028	853	739	805	64	-91,3%
Karlsruhe	300	625	779	755	732	824	702	56	-93,2%
Dortmund	322	552	708	694	548	581	544	52	-91,0%
Heidelberg	187	359	445	515	485	554	419	48	-91,3%

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 Fernbusanbieterinnen und -anbietern 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 Anbieterinnen und Anbieter, u.a. FlixBus und BlaBlaBus, innerstaatliche Fernbuslinienverkehre in anderen europäischen Staaten an. Nach eigenen Angaben bot FlixBus im Dezember 2021 insgesamt über 2.500 Zielorte in 37 Ländern an, die sich über Deutschland, Europa (34 Länder (ohne Deutschland)), Brasilien sowie die Vereinigten Staaten verteilten.²⁵ Insbesondere durch die Übernahmen von Swebus (2018), Eurolines&Isilines²⁶ (2019) und Kamil Koc (2019) baute FlixBus in den vergangenen Jahren sein Netz im europäischen Ausland weiter aus. Seit März 2021 bietet FlixBus auch eine Verbindung nach Liechtenstein an.²⁷ Des Weiteren expandierte FlixBus im Mai 2018 in die USA und übernahm im Zuge dessen im Oktober 2021 Greyhound Lines Inc, den größten Fernbusanbieter in Nordamerika.²⁸ Nach Unternehmensangaben nahm FlixBus zum 01.12.2021 seinen Betrieb in Brasilien auf. Bedient werden zunächst die zwei

Internationale Aktivitäten

²⁵ Siehe hierzu FlixBus (2021): www.flixbus.de/unternehmen/ueber-flixbus.

²⁶ Hinweis: Es handelt sich hierbei um die Übernahme der Eurolines als auch Isilines des französischen Unternehmens Transdev Group S.A.

²⁷ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „FlixBus startet ab 25. März in Liechtenstein“ vom 22.03.2021.

²⁸ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „Ausbau des globalen FlixBus-Netztes: FlixBus übernimmt Greyhound in den USA“ vom 21.10.2021.

Hauptstrecken São Paulo – Rio de Janeiro (täglich bis zu acht Fahrten in beide Richtungen) und São Paulo – Belo Horizonte (täglich vier Fahrten in beide Richtungen).²⁹

Mit der Verlängerung nationaler zu internationalen Fernbuslinien erfolgt nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen eine zunehmende Einbindung mittel- und osteuropäischer (Sub-)Unternehmen, die über günstigere Kostenstrukturen als ihre deutschen Wettbewerber verfügen. Sie stoßen nach Angaben von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern in zunehmendem Maße in die Lücken, die nicht zuletzt unter dem Einfluss der Corona-Pandemie durch Marktaustritte bzw. Kapazitätsreduzierungen deutscher mittelständischer Omnibusunternehmen entstanden sind. Nach Einschätzung befragter Omnibusunternehmen werde sich dieser Verdrängungsprozess zukünftig fortsetzen, da deutsche Omnibusunternehmen u.a. aufgrund vergleichsweise höherer Personal- und Investitionskosten gegenüber mittel- und osteuropäischen Unternehmen nicht wettbewerbsfähig seien und sich aus dem Fernbuslinienverkehr zurückzögen. Grundsätzlich müssen gebietsfremde Unternehmen ihrem Fahrpersonal auf innerdeutschen Strecken den gültigen deutschen Mindestlohn und für Fahrten „ab Grenze“ den im jeweiligen Land geltenden Mindestlohn vergüten. In der Praxis erfolgt die Erfassung des Mindestlohns heute regelmäßig über die GPS-Funktion der Navigationsgeräte. Bei Grenzübertritt erfasst die hinterlegte Software den im jeweiligen Land gültigen Mindestlohn. Gesprächspartnerinnen und Partner des Bundesamtes bezweifeln allerdings, dass sich die in den jeweiligen Ländern gültigen Mindestlöhne in den Lohnabrechnungen der ausländischen Busfahrerinnen und Busfahrer gebietsfremder Unternehmen widerspiegeln. Eine wirksame Kontrolle werde dadurch erschwert, dass die ausländischen Fahrerinnen und Fahrer gebietsfremder Omnibusunternehmen dem Zoll im Rahmen von Kontrollen keine Lohnbescheinigungen vorlegen müssten, sondern letztere seitens des Zolls bei deren gebietsfremden Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern angefordert werden müssten. Des Weiteren seien Betriebsprüfungen von deutschen Kontrollbehörden im europäischen Ausland nicht üblich bzw. möglich. Viele Befragte sprachen sich vor diesem Hintergrund für eine Intensivierung der Kontrollen im Fernbuslinienverkehr aus, nicht allein mit Blick auf die Einhaltung der Sozialstandards, sondern ebenso bezüglich der Einhaltung verkehrs- und genehmigungsrechtlicher Vorschriften, der Lenk- und Ruhezeiten sowie der technischen Sicherheit im Fernbuslinienverkehr.

Zunehmende Einbindung mittel- und osteuropäischer (Sub-)Unternehmen

3.4 Fahrpreisentwicklung

Kennzeichnend für die ersten Jahre nach der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2013 war ein intensiver, von Marktteilnehmenden zum Teil als nicht auskömmlich bzw. ruinös bezeichneter Preiswettbewerb, der sich sowohl intra- wie auch intermodal zeigte. Nach einer rückläufigen Entwicklung in der Frühphase der

Intermodaler Vergleich

²⁹ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „FlixBus fährt ab heute in Brasilien: Erste Verbindungen von São Paulo, Rio de Janeiro und Belo Horizonte“ vom 01.12.2021.

Liberalisierung kam es in den Jahren 2015 bis 2018 zu einer Stabilisierung der Angebotspreise und einem Anstieg der Normalpreise. Letzterer dürfte nicht zuletzt auf die Übernahmeaktivitäten von FlixBus zurückzuführen gewesen sein, in deren Folge sich die intramodale Wettbewerbsintensität reduzierte. Die Markteintritte von BlaBlaBus und Pinkbus im Sommer 2019 führten zumindest auf einzelnen Strecken zu einer neuerlichen Erhöhung des intramodalen Wettbewerbs- und Preisdrucks. So bot BlaBlaBus zur Markteinführung zeitweise „Kampfpreise“ in Höhe von 0,99 EUR pro Busfahrt in Deutschland an und unterbot damit den Marktführer FlixBus preislich auf einzelnen Strecken deutlich. Pinkbus positionierte sich mit fixen Fahrpreisen. Mit dem Eintritt von FlixBus in den von der Deutschen Bahn AG dominierten innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehrsmarkt im August 2017 belebte die FlixBus GmbH ihrerseits auf einzelnen Strecken den intramodalen Wettbewerb auf der Schiene – und intensivierte zugleich den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße. Vor diesem Hintergrund berichteten befragte Unternehmen zuletzt von einem Marktumfeld, das von einer eher aggressiven Vertriebspolitik der Betreibergesellschaften und anhaltend niedrigen Fahrpreisen gekennzeichnet sei. Anhand eines stichtagsbezogenen Vergleichs wird nachfolgend beispielhaft die Angebotsentwicklung auf der Strecke Berlin-Hamburg dargestellt; für diverse Reisetage im November 2021 zeigt Tabelle 7 die Zahl der angebotenen Verbindungen sowie die Preise für eine einfache, umsteigefreie Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Verkehrsmitteln und Anbieterinnen und Anbietern. Zu letzteren zählt im Beispielsfall vergleichsweise auch BlaBlaCar, da Mitfahrzentralen ebenso wie der Fluglinienverkehr grundsätzlich eine Alternative zu Bussen und Bahnen im innerdeutschen Personenfernverkehr darstellen. Die stichtagsbezogene Auswertung zeigt für die Strecke Berlin-Hamburg 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 4,99 EUR bis 14,99 EUR. BlaBlaBus bot an den untersuchten Stichtagen ebenfalls mehrere Direktfahrten an; die Spanne der Fahrpreise bewegte sich dabei zumeist etwas unterhalb des Niveaus von FlixBus. Den günstigsten Angebotspreis für eine Busfahrt auf der Strecke Berlin-Hamburg offerierte an den untersuchten Stichtagen Pinkbus mit 3,99 EUR. Wie RoadJet bot Pinkbus allerdings nicht an allen untersuchten Stichtagen Fernbusverkehre auf der Strecke Berlin-Hamburg an; zudem fiel die Abfahrtfrequenz sowohl bei Pinkbus als auch bei RoadJet niedriger aus als bei FlixBus und BlaBlaBus. Mit einer Fahrzeit von 3 Std. und 10 Min. lagen Pinkbus und RoadJet deutlich unter den durchschnittlichen Fahrzeiten von FlixBus und BlaBlaBus. Im Gegensatz zu den beiden letztgenannten Anbietern bietet Pinkbus eine Direktverbindung ohne Zwischenhalte an. Der höchste Fahrpreis wurde im Untersuchungszeitraum seitens der Deutschen Touring mit 24,99 EUR gefordert.

Tabelle 7: Angebotsvergleich für die Strecke Berlin-Hamburg nach Anbieterinnen und Anbietern und ausgewählten Reisetagen im November 2021

Anbieterinnen und Anbieter	Reisetag	Dauer ¹	Anzahl	Fahrpreise	Nettopreis in Eurocent pro km ⁴
			Direktfahrten ²	in Euro ³	
FlixBus	13.11.2021	Ø 3,32 ²	29	4,99 – 14,99	1,66 – 5,00
	17.11.2021	Ø 3,29 ²	24	4,99 – 11,99	1,66 – 4,00
	22.11.2021	Ø 3,32 ²	29	4,99 – 14,99	1,66 – 5,00
	27.11.2021	Ø 3,32 ²	30	4,99 – 14,99	1,66 – 5,00
BlaBlaBus	13.11.2021	Ø 3,24 ²	12	4,99 – 9,99	1,66 – 3,33
	17.11.2021	Ø 3,20 ²	4	4,99	1,66
	22.11.2021	Ø 3,24 ²	12	4,99 – 9,99	1,66 – 3,33
	27.11.2021	Ø 3,24 ²	12	4,99 – 17,99	1,66 – 6,00
Deutsche Touring	13.11.2021	Ø 3,20 ²	10	4,99 – 9,99	1,66 – 3,33
	17.11.2021		4	4,99	1,66
	22.11.2021		10	4,99 – 9,99	1,66 – 3,33
				4,99 – 24,99	1,66 – 8,33
Pinkbus	13.11.2021	Ø 3,10 ²	2	3,99	1,33
	17.11.2021	-	-	-	-
	22.11.2021	Ø 3,10 ²	2	3,99	1,33
	27.11.2021	Ø 3,10 ²	2	3,99	1,33
RoadJet	13.11.2021	Ø 3,10 ²	2	14,99	5,00
	17.11.2021	-	-	-	-
	22.11.2021	-	-	-	-
	27.11.2021	Ø 3,10 ²	2	14,99	5,00
BlaBlaCar	13.11.2021	Ø 3,15	2	12,00 – 13,00	4,00 – 4,33
	17.11.2021	-	-	-	-
	22.11.2021	Ø 3,10	1	11,00	3,67
	27.11.2021	-	-	-	-
Deutsche Bahn	13.11.2021	Ø 2,29 ²	13	17,90 – 121,50	5,98 - 40,50
	17.11.2021	Ø 2,29 ²	16	17,90 – 127,90	5,98 - 42,63
	22.11.2021	Ø 2,33 ²	19	17,90 – 127,90	5,98 - 42,63
	27.11.2021	Ø 2,29 ²	16	17,90 – 121,50	5,98 - 40,50
FlixTrain	13.11.2021	Ø 2,33 ²	2	9,99 – 14,99	3,33 - 5,00
	17.11.2021	Ø 2,50 ²	5	7,99	2,66
	22.11.2021	Ø 2,37 ²	5	4,99 – 14,99	1,66 – 5,00
	27.11.2021	Ø 2,50 ²	5	4,99 - 19,99	1,66 - 6,66

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: 300 km.

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

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach www.Flixbus.de, www.BlaBlacar.de, www.Pinkbus.de, www.Bahn.de, www.Roadjet.de, www.Flixtrain.de, www.Eurolines.de

Schienenseitig bot die Deutsche Bahn AG im Vergleich zu FlixTrain an zwei der vier Betrachtungstage eine um rund 20 Minuten kürzere Reisezeit bei einer deutlich höheren Anzahl täglicher Direktfahrten (13-19 Fahrten) an. Das FlixTrain-Angebot beschränkte sich auf 2 bis 5 Direktfahrten pro Tag. Mit einer Preisspanne von 4,99 EUR bis 19,99 EUR war

das Preisniveau von FlixTrain allerdings niedriger als bei der Deutschen Bahn AG, deren Tickets in eine Preisspanne von 17,90 EUR bis 127,90 EUR fielen. Insgesamt wies der Schienenpersonenfernverkehr im Vergleich zum Fernbuslinienverkehr im Fallbeispiel je nach Konstellation eine deutlich kürzere Reisezeit von 40 bis 60 Minuten auf, während es beim Anbieter FlixBus im Vergleich zum Schienenpersonenfernverkehr eine höhere Anzahl an täglichen Direktverbindungen gab. FlixTrain wiederum konnte mit seinen Ticketpreisen mit den Anbieterinnen und Anbietern des Fernbuslinienverkehrs konkurrieren, während die Fahrpreise der Deutschen Bahn AG im Vergleich dazu größtenteils erheblich höher lagen. Bei den Mitfahrzentralen, hier BlaBlaCar, wurden – sofern entsprechende Angebote verfügbar waren – wochentagunabhängige Preise angeboten, die im Bereich der Fernbuspreise lagen. Vor dem Hintergrund stark gestiegener Energiepreise und einer vergleichsweise hohen Inflationsrate erwarten die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen in näherer Zukunft eine spürbare Anhebung der Fahrpreise. Letztere sei nicht zuletzt notwendig, damit der innerdeutsche Fernbuslinienverkehrsmarkt für deutsche Omnibusunternehmen attraktiv bleibe.

Am 19.12.2019 wurde im Bundestag bzw. am 20.12.2019 im Bundesrat das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht beschlossen. Es wurde am 30.12.2019 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.³⁰ Beschlossen wurde u.a. die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets im Schienenpersonenfernverkehr von 19 auf 7 Prozent zum 01.01.2020. Da das Gesetz keine parallele Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes für Fahrkarten im Fernbuslinienverkehr vorsah, bedeutete diese verkehrspolitische Maßnahme eine relative preisliche Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs. Bis zuletzt wurde diese Maßnahme von Seiten der Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs in Marktgesprächen des Bundesamtes scharf kritisiert. Nach Ansicht der Branchenvertreterinnen und -vertreter habe diese Ungleichbehandlung bei der Besteuerung der Fahrtickets erheblichen Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den beiden Verkehrsträgern und gehe einseitig zu Lasten des Fernbuslinienverkehrs.

Reduzierte Mehrwertsteuer im SPFV seit Januar 2020

Am 03.12.2021 teilte die Deutsche Bahn AG mit, dass das zuvor zeitlich begrenzte Aktionsangebot „Super Sparpreis Young“ nun Teil des regulären Ticketangebots des Unternehmens werde.³¹ Mit dem Tarif „Super Sparpreis Young“ können Reisende bis einschließlich 26 Jahre ein Fahrticket ab 12,90 EUR für ICE und Intercity buchen; in Verbindung mit einem BahnCard-Rabatt ist das Ticket sogar unter 10 EUR buchbar. Da die Bahn durch das neue Tarifangebot der Deutschen Bahn AG für die o.g. Zielgruppe im Vergleich zum Fernbus nicht nur das schnellere, sondern nunmehr oftmals auch das günstigere Reise­mittel sei, wird der Tarif „Super Sparpreis Young“ von Seiten der Fernbuslinienbranche

Tarif „Super Sparpreis Young“ der Deutschen Bahn AG

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

³¹ Siehe hierzu Deutsche Bahn AG (2021): Pressemitteilung „DB macht Reisen mit Kindern einfacher, günstiger und moderner“ vom 03.12.2021.

kritisiert.³² Die Branche vermutet, dass die Ticketpreise der Deutschen Bahn AG für ihren Tarif „Super Sparpreis Young“ nicht kostendeckend seien und Verluste durch den Bund mitgetragen werden könnten. Es handele sich mithin um eine weitere Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten der Deutschen Bahn AG, nachdem diese bereits von der o.g. Absenkung des Mehrwertsteuersatzes für Bahntickets im Schienenpersonenfernverkehr und staatlichen Hilfen des Bundes im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie profitiert habe. Ein fairer Wettbewerb um die o.g. Zielgruppe sei unter diesen Rahmenbedingungen nach Auffassung der Fernbuslinienbranche nicht gegeben.

3.5 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen in der Branche

Die betriebswirtschaftliche Entwicklung der mittelständischen Omnibusunternehmen wurde in den Jahren 2020 und 2021 wesentlich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Angesichts der beschriebenen zeitweiligen Einstellung des Fernbuslinienverkehrs infolge behördlicher Vorgaben sowie Angebotsreduzierungen kam es nach Unternehmensangaben in der Branche zu hohen Umsatzrückgängen. Die Fixkosten liefen hingegen weiter. Nur ein sehr geringer Anteil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Omnibusunternehmen konnte nach eigenen Angaben noch Gewinne erwirtschaften. Wesentlichen Einfluss hierauf nahm die Diversifikation des Unternehmens. Omnibusunternehmen, die hauptsächlich im Fernbusliniensegment aktiv waren, hatten eher mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen als Unternehmen, die ein breiteres Geschäftsfeld aufwiesen. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen versucht ein Teil der befragten Unternehmen daher, durch Diversifikation in andere Geschäftsfelder die eigene Abhängigkeit vom Fernbusliniengeschäft zu reduzieren. Nach eigenen Angaben stand ein Teil der Unternehmen trotz vielerorts zu beobachtender Kosteneinsparmaßnahmen, wie der Verschiebung von Investitionen, der Reduzierung des Fuhrparks oder der Stundung laufender Kredit- und Leasingverträge, kurz vor einer Insolvenz und konnte nur durch die Inanspruchnahme staatlicher Hilfen gerettet werden. Fallweise waren Unternehmen nicht mehr in ihrem Fortbestand zu retten.

Hohe Umsatzrückgänge

Zahlreiche Omnibusunternehmen partizipierten in den Jahren 2020 und 2021 an den diversen staatlichen Hilfgeldern, die insbesondere auf die Überbrückung von Liquiditätseingpässen in den Unternehmen abzielten. Zu Beginn der Corona-Pandemie hatten u.a. Omnibusunternehmen die Möglichkeit, an der von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bereitgestellten Corona-Hilfe zu partizipieren.³³ Dabei handelt es sich um KfW-Kredite, die bis zum 30.04.2022 bei Banken oder Sparkassen abgeschlossen werden können, um die eigene Liquidität zu verbessern und laufende Kosten zu decken. Für die durch

Staatliche Hilfgelder

³² Siehe hierzu RP Online (2020): Mitteilung „Fernbus-Anbieter kritisieren Wettbewerbsverzerrung bei der Bahn“ vom 07.09.2020.

³³ Siehe hierzu Kreditanstalt für Wiederaufbau (2021): KfW-Corona-Hilfe: Kredite für Unternehmen.

die Corona-Pandemie wirtschaftlich in Not geratenen Omnibusunternehmen wurden zudem seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im Juli 2020 staatliche Hilfen in Höhe von insgesamt 170 Mio. EUR bereitgestellt.³⁴ Die Mittel, die beim Bundesamt für Güterverkehr beantragt werden konnten, zielten auf die Finanzierung der sogenannten Vorhalte- und Vorleistungskosten ab, die zwischen dem 17.03.2020 und dem 30.06.2020 angefallen waren. Hierunter fielen fortlaufende Tilgungs- oder Leasingraten für die Anschaffung von Reisebussen vor der Corona-Pandemie sowie „Vorleistungskosten“, z.B. für Reisekataloge oder Werbeanzeigen. Die staatlichen Hilfen seitens BMDV wurden als nicht rückzahlbare Zuschüsse in Form von Billigkeitsleistungen gewährt. Berücksichtigt wurden neue oder gebrauchte Busse der Schadstoffklasse Euro V oder besser. Der Höchstbetrag lag bei 26.334 EUR pro Bus. Das Hilfsprogramm wurde im Jahr 2021 neu aufgelegt; hierfür wurden 80 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Zusätzlich beschloss das Land Baden-Württemberg im Juni 2020 einen Rettungsschirm für Reisebusunternehmen in Baden-Württemberg in Höhe von 40 Millionen Euro, um flächendeckende Insolvenzen der zahlreichen kleinen und mittleren Busunternehmen der Reisebusbranche im Bundesland zu vermeiden.³⁵ Darüber hinaus wurden in den Jahren 2020 und 2021 von Seiten des Bundes die von der Corona-Pandemie besonders wirtschaftlich betroffenen Unternehmen, Soloselbstständigen und Freiberufler aller Branchen mit den staatlichen Überbrückungshilfen I bis IV finanziell unterstützt, von denen insbesondere auch die kleinen und mittleren Omnibusunternehmen profitierten.³⁶

Die deutliche Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage eines Großteils der Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2020 spiegeln die Ergebnisse der Konjunkturumfrage 2020/2021 des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) wider. Danach beurteilten rund 97 Prozent der Befragten ihre Geschäftslage im Geschäftsjahr 2020 ungünstiger als im Geschäftsjahr 2019 (siehe Abbildung 8).

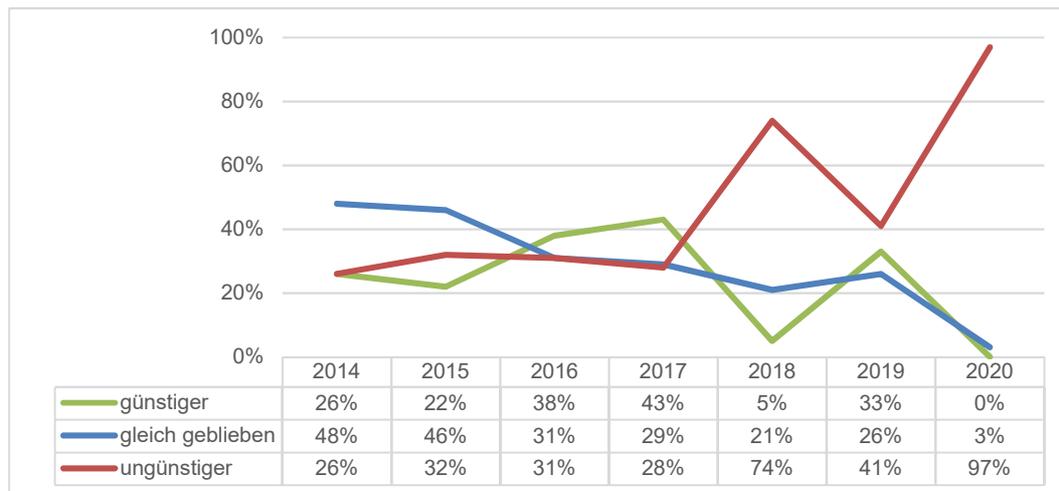
bdo-Konjunkturumfrage 2020/2021
- Geschäftslage

³⁴ Siehe hierzu Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2020): Pressemitteilung „BMVI stellt 170 Millionen Euro für die Busbranche bereit – Programm startet am 24.07.2020“ vom 16.07.2020.

³⁵ Siehe hierzu Staatsministerium Baden-Württemberg (2020): Pressemitteilung Rettungsschirm für Reisebusunternehmen beschlossen“ vom 23.06.2020.

³⁶ Siehe hierzu Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2021): <https://www.ueberbrueckungshilfen-unternehmen.de>.

Abbildung 8: Beurteilung der Geschäftslage von Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr für die Jahre 2014 bis 2020

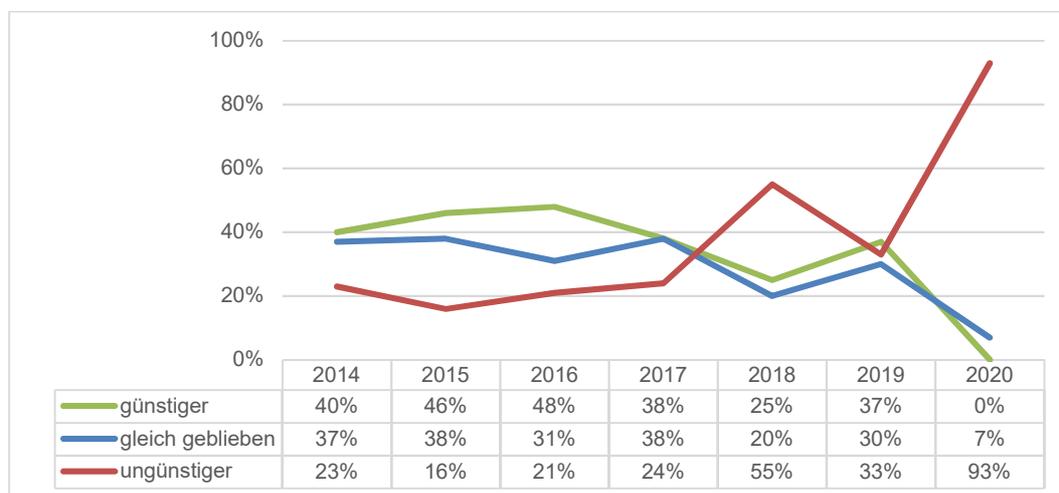


Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Konjunkturumfrage 2020/2021. Eigene Darstellung.

Die eigene Umsatzentwicklung beurteilten rund 93 Prozent der befragten Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2020 ungünstiger als im Jahr 2019; von einer Verbesserung sprach kein einziges befragtes Unternehmen (siehe Abbildung 9).

- Umsatzentwicklung

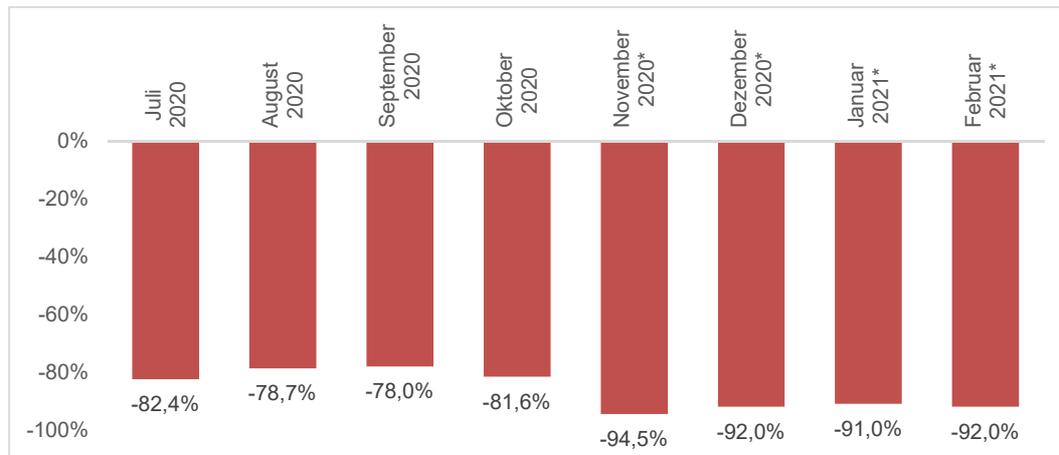
Abbildung 9: Beurteilung der Umsatzentwicklung von Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr für die Jahre 2014 bis 2020



Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Konjunkturumfrage 2020/2021. Eigene Darstellung.

Die Höhe der Umsatzrückgänge bei Busreisen, Anmiet- und Fernbusverkehren beziffert der bdo auf Basis eigener Umfragen bei mittelständischen Unternehmen im Zeitraum von Juli 2020 bis Februar 2021 im Vorjahresvergleich auf Werte zwischen -79,0 Prozent und -94,5 Prozent (siehe Abbildung 10). Gesonderte Werte für den Fernbusbereich liegen dem Bundesamt nicht vor.

Abbildung 10: Umfrage zur Umsatzentwicklung bei Busreisen, Anmiet- und Fernbusverkehren bei mittelständischen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahresmonat für den Zeitraum Juli 2020 bis Februar 2021



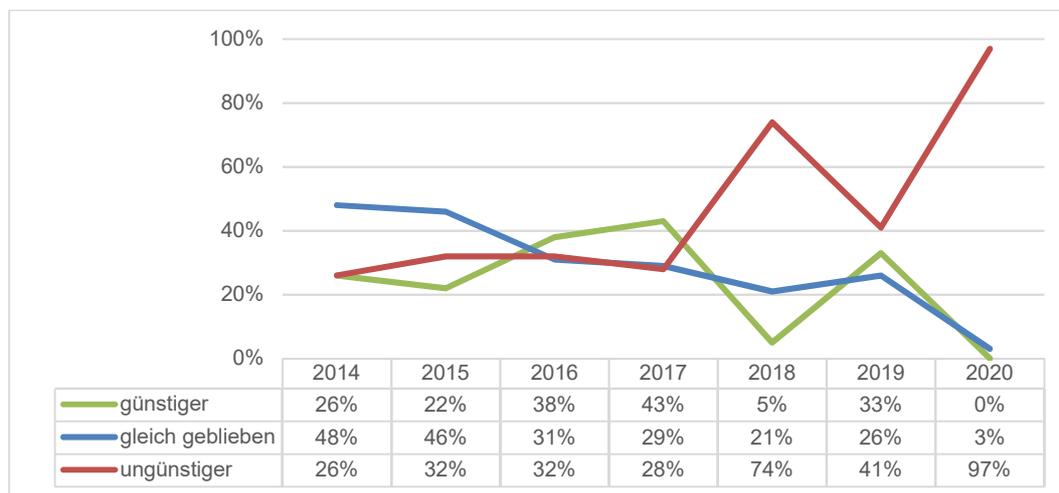
*: Prognosewerte

Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Politikbrief 01/2020. Eigene Darstellung.

Praktisch identisch mit der Beurteilung der Geschäftslage fällt die Einschätzung der befragten Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs zur Gewinnentwicklung aus (Abbildung 11). Der Anteil der Befragten, die ihre Gewinnentwicklung im Geschäftsjahr 2020 ungünstiger als im Geschäftsjahr 2019 beurteilen, liegt ebenfalls bei rund 97 Prozent; eine Verbesserung wurde nicht kommuniziert.

- Gewinnentwicklung

Abbildung 11: Beurteilung der Gewinnentwicklung von Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr für die Jahre 2014 bis 2020

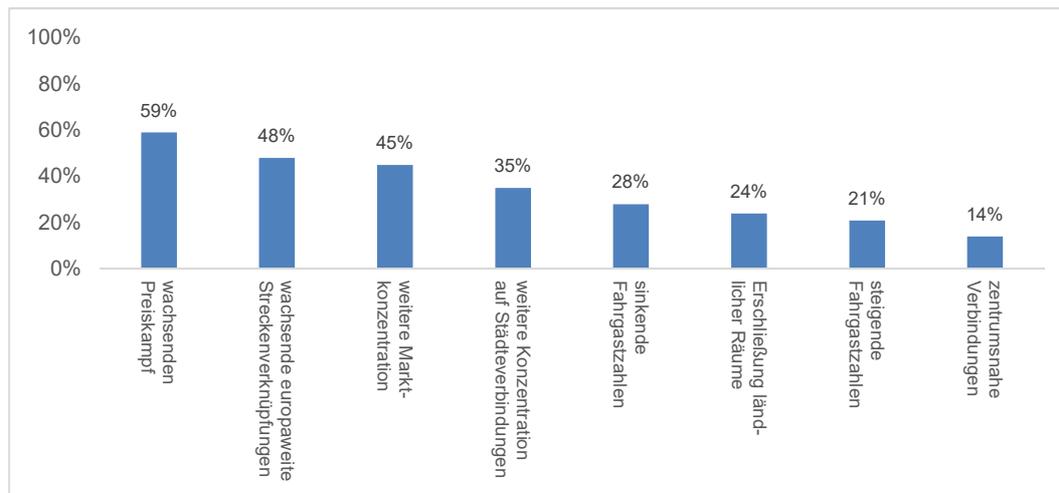


Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Konjunkturumfrage 2020/2021. Eigene Darstellung.

Befragt nach Entwicklungen, die in der näheren Zukunft den meisten Einfluss auf ihre Geschäftstätigkeit haben werden, benannten Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs in der o.g. bdo-Studie vorrangig einen wachsenden Preiskampf und eine weitere Marktkonzentration sowie die Zunahme europaweiter Streckenverknüpfungen. Der Anteil der Unternehmen, die künftig sinkende Fahrgastzahlen erwarten, lag mit rund 28 Prozent höher als der Anteil der Unternehmen, die steigende Fahrgastzahlen erwarten, mit rund 21 Prozent.

- künftige Entwicklungen

Abbildung 12: Beurteilung der zukünftigen Entwicklung von relevanten Themen durch die Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2020

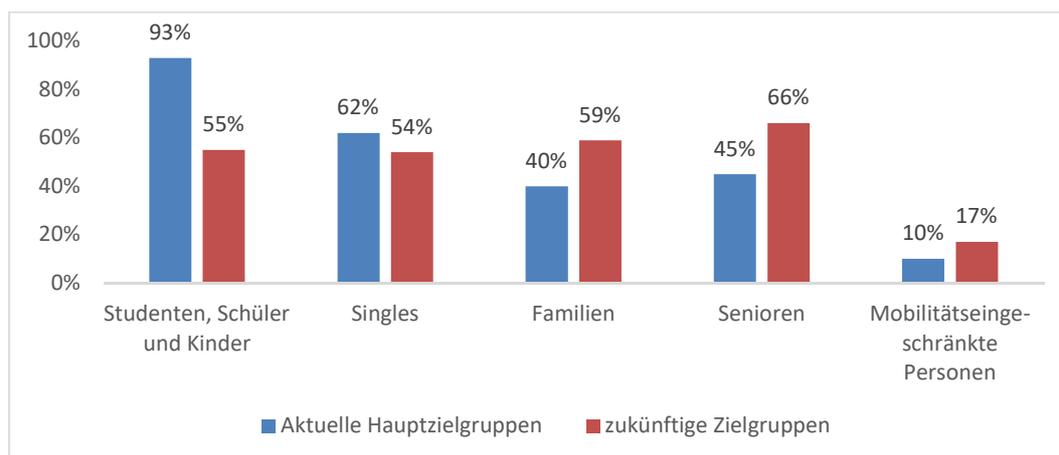


Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Konjunkturumfrage 2020/2021. Eigene Darstellung.

Die Struktur der Reisenden ist für Omnibusunternehmen relevant, um kundenorientierte Leistungsangebote im Fernbuslinienverkehr entwickeln können. Wie Abbildung 13 veranschaulicht, zählen derzeit vorrangig Studentinnen und Studenten, Schülerinnen und Schüler und Singles zu den Hauptzielgruppen von Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs. Mittelfristig erwarten die im Rahmen der o.g. bdo-Studie befragten Omnibusunternehmen jedoch, dass Familien, Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen als Zielgruppen an Bedeutung gewinnen werden.

- Zielgruppen

Abbildung 13: Beurteilung der aktuellen und zukünftig erwarteten Zielgruppen von Unternehmen des Fernbuslinienverkehrs im Jahr 2020



Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V., Konjunkturumfrage 2020/2021. Eigene Darstellung.

Tabelle 8 stellt abschließend ausgewählte Finanzkennzahlen aus den veröffentlichten Jahres- und Konzernabschlüssen des FlixBus Konzerns für die Geschäftsjahre 2017 bis 2019 dar. Danach sind die Umsatzerlöse in den Jahren 2018 und 2019 im Vorjahresver-

Finanzkennzahlen
FlixBus GmbH

gleich jeweils gestiegen. Die Umsatzerlöse in Deutschland wiesen dabei unterdurchschnittliche Zuwächse auf; der deutsche Umsatzanteil an den Gesamterlösen sank damit von rund 47 Prozent im Jahr 2017 auf rund 30 Prozent im Jahr 2019. Sowohl das Ergebnis vor Steuern als auch das Konzernergebnis lagen im gesamten Betrachtungszeitraum im negativen Bereich. Für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 liegen dem Bundesamt noch keine Daten vor.

Table 8: Ausgewählte Finanzkennzahlen des FlixBus Konzerns im Zeitraum von 2017 bis 2019

Finanzkennzahlen (in TEUR)	2017	2018	2019	Veränd. in %
				19/18
Umsatzerlöse Gesamt	520.523	710.698	969.630	36,4%
Umsatzerlöse Deutschland	245.698	267.870	286.771	7,1%
Anteil Deutschland an Umsatzerlösen Gesamt	47%	38%	30%	-21,5%
Ergebnis vor Steuern	-21.430	-21.062	-78.925	274,7%
Konzernergebnis	-19.415	-14.532	-60.780	318,2%

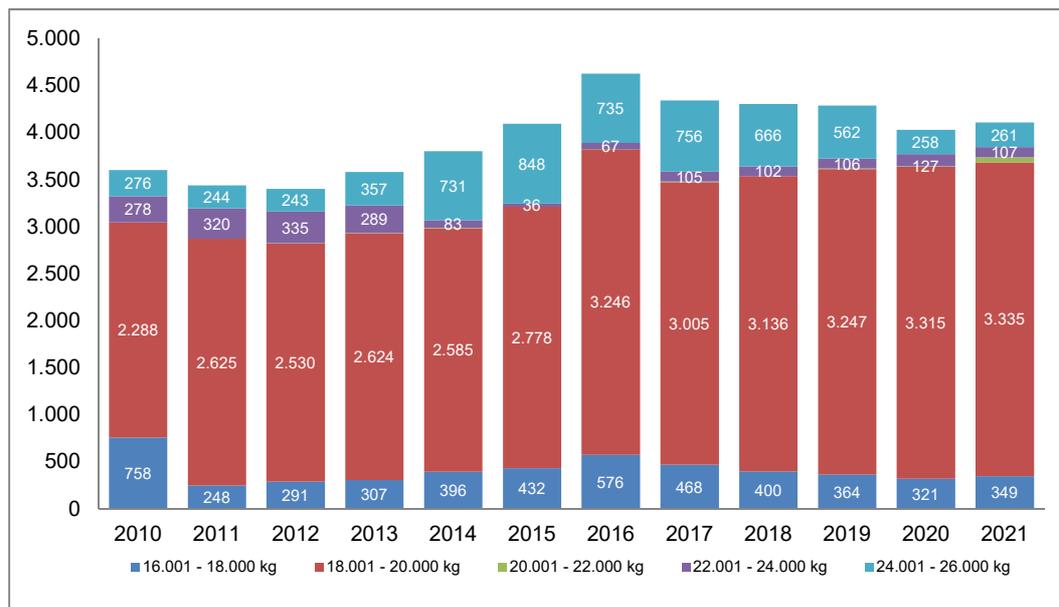
Quelle: FlixBus GmbH, Jahres- und Konzernabschluss, Geschäftsjahre 2017 bis 2019. Eigene Darstellung.

3.7 Fahrzeuginvestitionen

Vor dem Hintergrund des schnellen Wachstums des Fernbusmarktes aufgrund der Liberalisierung des Marktes kam es im Zeitraum von 2013 bis 2016 zu deutlichen Steigerungsraten bei den Neuzulassungen von Kraftomnibussen (siehe Abbildung 14). In der Folgezeit bis zum Jahr 2020 wiesen die Neuzulassungen eine rückläufige Entwicklung auf. Im Jahr 2020 fiel die Anzahl der Neuzulassungen insgesamt um rund 12,9 Prozent niedriger aus als im Jahr 2016. Im Jahr 2021 stiegen die Neuzulassungen im Vergleich zum Jahr 2020 wieder um rund 1,9 Prozent an. Bauartbedingt fallen im Fernbuslinienverkehr eingesetzte Kraftomnibusse typischerweise in die höheren Gewichtsklassen zwischen 16 und 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Die Entwicklung der Neuzulassungen verlief im Jahr 2021 in den relevanten Gewichtsklassen unterschiedlich. In der Gewichtsklasse von 16.001 bis 18.000 kg stiegen die Neuzulassungen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,7 Prozent an. In der Gewichtsklasse von 18.001 bis 20.000 kg, auf die im Jahr 2021 mit 3.335 Kraftomnibussen der größte Anteil der Neuzulassungen entfiel, zeigte sich im Vergleich zum Jahr 2020 lediglich ein moderates Wachstum von rund 0,6 Prozent. In der Gewichtsklasse 20.001 bis 22.000 kg wurden im Jahr 2021 insgesamt 54 Neuzulassungen registriert; dies war der höchste Wert im Zeitraum von 2010 bis 2021. In der Gewichtsklasse von 22.001 bis 24.000 kg sank die Anzahl der Neuanmeldungen im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 hingegen um rund 15,7 Prozent, in der Gewichtsklasse von 24.001 bis 26.000 kg stieg sie um rund 1,2 Prozent. Eindeutige Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse sind auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes allerdings nicht möglich.

Neuzulassungen

Abbildung 14: Neuzulassungen von Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2021 nach zulässigem Gesamtgewicht

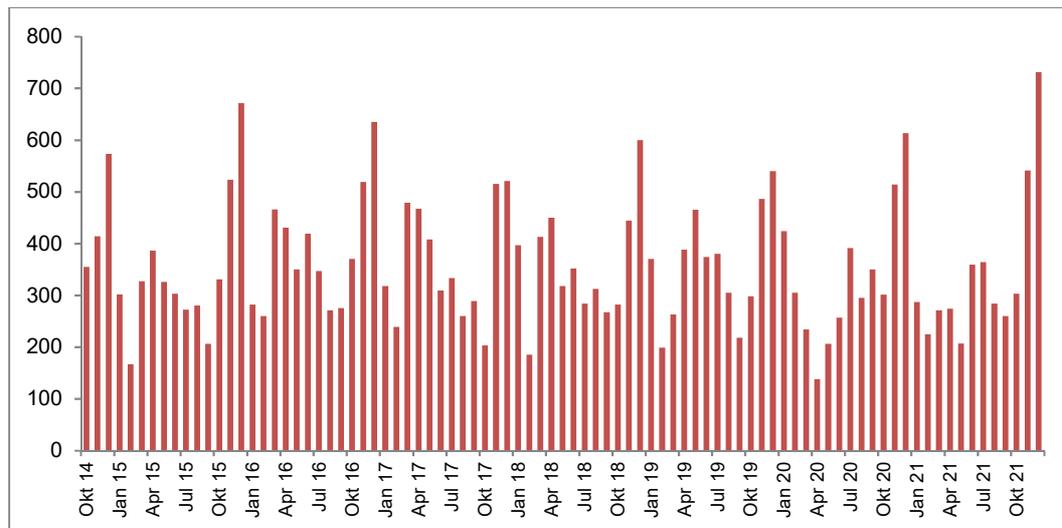


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

Abbildung 15 stellt die monatlichen Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 t für den Zeitraum von Oktober 2014 bis Dezember 2021 dar. Typischerweise steigen die Neuzulassungen zum Ende eines Jahres hin stark an und gehen in den darauffolgenden Monaten wieder deutlich zurück. Mit Ausnahme des Zeitraums von April bis Juni 2020 zeigen die vorliegenden Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes im o.g. Zeitraum keine außergewöhnlichen bzw. auffälligen Entwicklungen bei den Neuzulassungen. Infolge der ersten hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ist im Zeitraum von April 2020 bis Juni 2020 im Vorjahresvergleich ein deutlicher Rückgang der Neuzulassungen erkennbar. Im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat reduzierten sich die Neuzulassungen im März 2020 um rund 64,4 Prozent, im Mai 2020 um rund 55,7 Prozent und im Juni um rund 31,1 Prozent. Der April 2020 wies mit 138 Neuzulassungen den tiefsten Wert im gesamten o.g. Betrachtungszeitraum auf. Im Jahr 2021 zogen die Neuzulassungen wieder an. Im Dezember 2021 wurde mit 731 neu zugelassenen Kraftomnibussen der höchste Monatswert im gesamten o.g. Betrachtungszeitraum erreicht.

Investitionszyklen

Abbildung 15: Monatliche Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 16 und 26 t von Oktober 2014 bis Dezember 2021

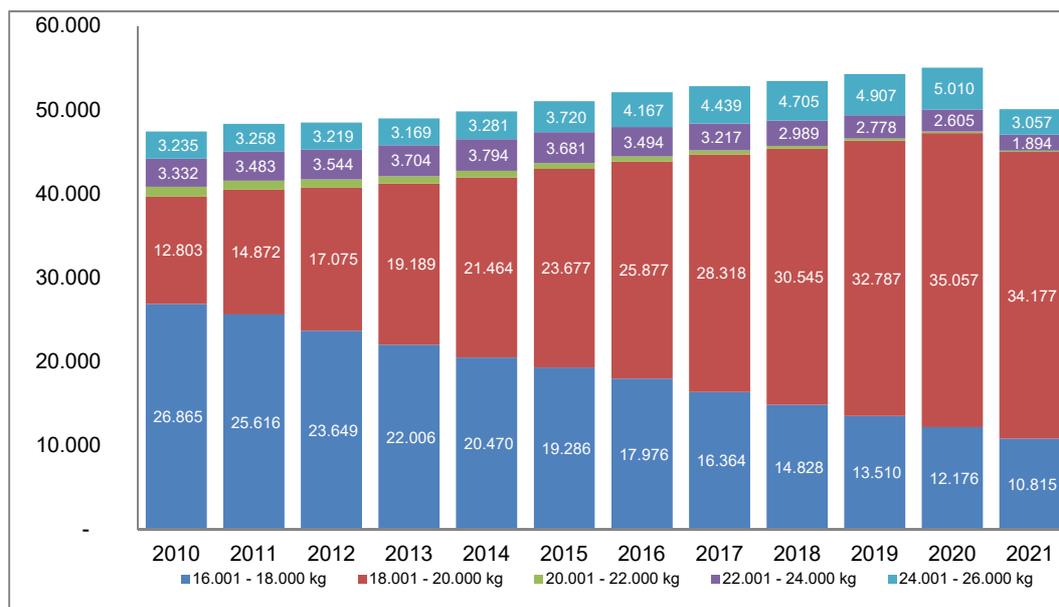


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (FZ 8). Eigene Darstellung.

Nachdem der Bestand an Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 16.001 bis 26.000 kg im Zeitraum von 2010 bis 2020 einen kontinuierlichen Anstieg verzeichnet hatte, kam es im Jahr 2021 zu einem Rückgang (siehe Abbildung 16). Von 55.036 Fahrzeugen im Jahr 2020 reduzierte sich der Bestand um rund 9,0 Prozent auf 50.074 Kraftomnibusse im Jahr 2021. Der Bestand an Fahrzeugen lag damit im Jahr 2021 nur noch leicht über jenem aus dem Jahr 2013 (48.964 Kraftomnibusse). Die Ursachen liegen nach Angaben von Marktteilnehmenden auch hier in den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, die zwischenzeitlich zu einer deutlichen Reduzierung der Investitionen führten. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes gaben Omnibusunternehmen mehrfach an, in den Jahren 2020 und 2021 nicht in den eigenen Fahrzeugbestand investiert zu haben, zumal der Fahrbetrieb aufgrund hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie zeitweise eingestellt werden musste. Während dieser Zeiten wurden Fahrzeuge teilweise ausschließlich bewegt, um Standschäden vorzubeugen. Vereinzelt berichteten Unternehmen, neuangeschaffte Fahrzeuge an die Hersteller zurückgegeben zu haben. Ein Verkauf von Fernbussen sei in 2020 und 2021 schwierig gewesen, da der Markt hierfür zeitweise nahezu zum Erliegen gekommen sei.

Omnibusbestand

Abbildung 16: Bestand an Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2021 nach zulässigem Gesamtgewicht (Stand: jeweils 01.01.)



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

Bei einer differenzierten Betrachtung wird deutlich, dass der Bestand an Omnibussen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr in allen relevanten Gewichtsklassen rückläufig war. In der Gewichtsklasse 18.001 bis 20.000 kg, in die das Gros der Kraftomnibusse fällt, sank der Bestand im Vorjahresvergleich um rund 2,5 Prozent auf 34.177 Fahrzeuge. Deutlich höhere Rückgänge verzeichneten die übrigen relevanten Gewichtsklassen. So reduzierte sich der Fahrzeugbestand in der Gewichtsklasse 16.001 bis 18.000 kg im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 11,2 Prozent, in der Gewichtsklasse 20.001 bis 22.000 kg um rund 30,3 Prozent, in der in der Gewichtsklasse 22.001 bis 24.000 kg um rund 27,3 Prozent und in der Gewichtsklasse 24.001 bis 26.000 kg um rund 39,3 Prozent. Wie bei den Neuzulassungen sind Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes nicht möglich. Mit Blick auf die mittel- bis langfristig anstehenden Fahrzeuginvestitionen messen befragte Omnibusunternehmen grundsätzlich alternativen Antrieben wachsende Bedeutung zu. Aktuell spiele das Thema jedoch noch eine eher geringe Rolle, da gegenwärtig noch nicht abschließend beurteilt werden könne, welche Antriebstechnologie sich letztlich am Markt durchsetzen werde.

3.8 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 entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhl-

Gesetzliche Vorgaben

nutzerinnen und -nutzer ausgerüstet sein. Seit dem 01.01.2020 gilt dies für alle im Personenfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse. Durch eine Anpassung des § 42 b PBefG im Jahr 2021 kann auch Anhang 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) anstelle des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG angewendet werden. Ziel der gesetzlichen Vorgabe ist es, Personen mit eingeschränkter Mobilität die barrierefreie Nutzung von Beförderungsangeboten im Fernbuslinienverkehr zu ermöglichen.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen muss heute in der Praxis eine reisende Person, die 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.³⁷ Die Rollstühle müssen den europäischen Normen DIN EN 12184 (Elektrollstühle) 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, ist das Fahrpersonal berechtigt, der reisenden Person unter Berufung auf Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 die Mitfahrt aus Sicherheitsgründen zu verweigern. In diesem Fall kann die betroffene Person gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 verlangen, von einer anderen Person ihrer 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.

Reisen mit dem Rollstuhl
im Fahrgastraum

Hinsichtlich der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben gaben alle im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Busunternehmen an, die seit dem 01.01.2020 in Deutschland geltenden gesetzlichen Anforderungen für alle im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen. 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. Hinzu kämen regelmäßige Kosten für die Wartung der Lifte. Inwieweit die Umrüstkosten, die von den befragten Unternehmen selbst zu tragen sind, bei einem Wiederverkauf der Busse zum Ansatz gebracht werden könnten, sei fraglich. Teilweise erwarten Befragte, dass die verbauten Lifte für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer den Wiederverkaufswert der Fahrzeuge eher noch schmälern könnten.

Investitions- und
Betriebskosten

Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen ist das Aufkommen an Fahrgästen, die mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen müssen, bislang

Nachfrageseite

³⁷ Siehe hierzu FlixBus (2021): <https://www.flixbus.de/service/personen-mit-eingeschrankter-mobilitat>.

sehr gering. Ein Großteil der befragten Unternehmen führte aus, dass sie in der Vergangenheit keine einzige Person hatten, der mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen musste. Nach wie vor gab nur eine sehr geringe Anzahl von Gesprächspartnerinnen und -partnern an, in der Vergangenheit überhaupt eine Person, die mit einem Rollstuhl im Fahrgastraum reisen musste, befördert zu haben. Als Grund für die nicht vorhandene bzw. sehr geringe Nachfrage vermuteten die Gesprächspartnerinnen und -partner, 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.

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 berichteten Unternehmen oftmals von regelmäßig zugedachten Haltebuchten an den Fernbusterminals und unzureichenden Abstellflächen. Des Weiteren mangle es vielerorts an Komfort und einem flächendeckenden Angebot digitaler Anzeigetafeln mit Informationen zu An- und Abfahrten der Fernbusse. Zudem vertrat ein Großteil der befragten Marktteilnehmenden die Auffassung, dass die Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur im Bereich des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, derzeit noch nicht hinreichend sei und entsprechender Handlungsbedarf fortbestehe. Die Aussagen der Befragten decken sich mit Ergebnissen einer Untersuchung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs e.V. (ADAC) aus dem Jahr 2020, in der elf stark frequentierte Fernbusterminals in Deutschland nach den Kriterien Zugänglichkeit, Ausstattung, Sicherheit, Information und Komfort beurteilt wurden.³⁸ Demnach verfügten nur vier der elf getesteten Fernbusterminals über ausreichende Durchgängigkeit der Barrierefreiheit, zum Beispiel in Form von taktilen Leitsystemen. Ebenfalls kritisiert wurde, dass alle getesteten Fernbusbahnhöfe nicht über Durchsagen für wartende Reisende mit aktuellen Fahrgastinformationen verfügten. Bemängelt wurden zudem fehlende elektronische Anzeigen mit aktuellen Informationen zu An- und Abfahrten der Busse in den meisten Wartebereichen und oftmals nicht ausreichende Sitzmöglichkeiten im Wartebereich. Positiv bewertet wurde hingegen die gute Anbindung und Erreichbarkeit aller getesteten Terminals durch das Auto, den ÖPNV oder das Fahrrad. Trotz der genannten Mängel wurde seitens des ADAC insgesamt einmal das Testurteil sehr gut,

Haltestelleninfrastruktur

³⁸ Siehe hierzu Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2020): Pressemitteilung „Fernbus-Bahnhöfe: Passagiere stehen zu oft im Regen“ vom 18.06.2020.

fünfmal das Testurteil gut, dreimal das Testurteil ausreichend und zweimal das Testurteil mangelhaft vergeben. Testsieger war das Fernbusterminal in Stuttgart, gefolgt von Hannover und Hamburg; mit dem Testurteil mangelhaft wurden die Fernbusterminals in Dortmund und Nürnberg belegt. Abschliessend kam der ADAC zu dem Ergebnis, dass im Vergleich zur vorherigen Beurteilung der Fernbusterminals im Jahr 2017 keine grundlegende Verbesserung beobachtet werden konnte.

Zum 01.01.2022 hat FlixBus im Rahmen eines langfristigen Pachtvertrages den Betrieb des Fernbusbahnhofs Frankfurt unter dem neuen Namen „FernBusTerminal Frankfurt“ übernommen; der Fernbusbahnhof wurde von FlixBus bereits seit April 2019 im interimistischen Betrieb geführt.³⁹ Das „FernBusTerminal Frankfurt“ ist damit der erste von FlixBus selbst betriebene Fernbusbahnhof.

FernBusTerminal
Frankfurt

4 Nachfrageseite

4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung

Tabelle 9 veranschaulicht für den Zeitraum von 2010 bis 2020 die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen und stellt sie den Gesamtwerten für den Linienfernverkehr (einschl. grenzüberschreitender Verkehre, Transit- und Auslandsverkehre) gegenüber. Infolge der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs verzeichneten sowohl die Anzahl der Fahrgäste als auch die Beförderungsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr zunächst hohe Zuwachsraten. Mit rund 17,7 Mio. Fahrgästen und einer Beförderungsleistung von rund 4,9 Mrd. pkm erreichten beide Größen im Jahr 2016 ihren vorläufigen Höhepunkt. In den Folgejahren schwächten sich das Fahrgastaufkommen und die Verkehrsleistung ab. Im Jahr 2019 erreichte die Anzahl der Fahrgäste im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen lediglich noch rund 16,1 Mio., die Verkehrsleistung lag bei rund 4,1 Mrd. pkm. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie verzeichnete der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr im Jahr 2020 einen massiven Einbruch. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Fahrgastaufkommen um rund 70,2 Prozent auf rund 4,8 Mio. Fahrgäste, die Beförderungsleistung nahm um rund 68,8 Prozent auf rund 1,3 Mrd. pkm ab. Beide Größen fielen damit unter das Niveau aus dem Jahr 2013, dem ersten Jahr der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs. Bezogen auf den gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen entfielen im Jahr 2020 rund 74,4 Prozent aller Fahrgäste und rund 69,2 Prozent der Gesamtbeförderungsleistung auf den innerdeutschen Verkehr. Daten für das Jahr 2021 lagen dem Bundesamt in dieser Differenzierung zum Zeitpunkt der Berichtserstellung nicht vor.

Inlandsverkehr

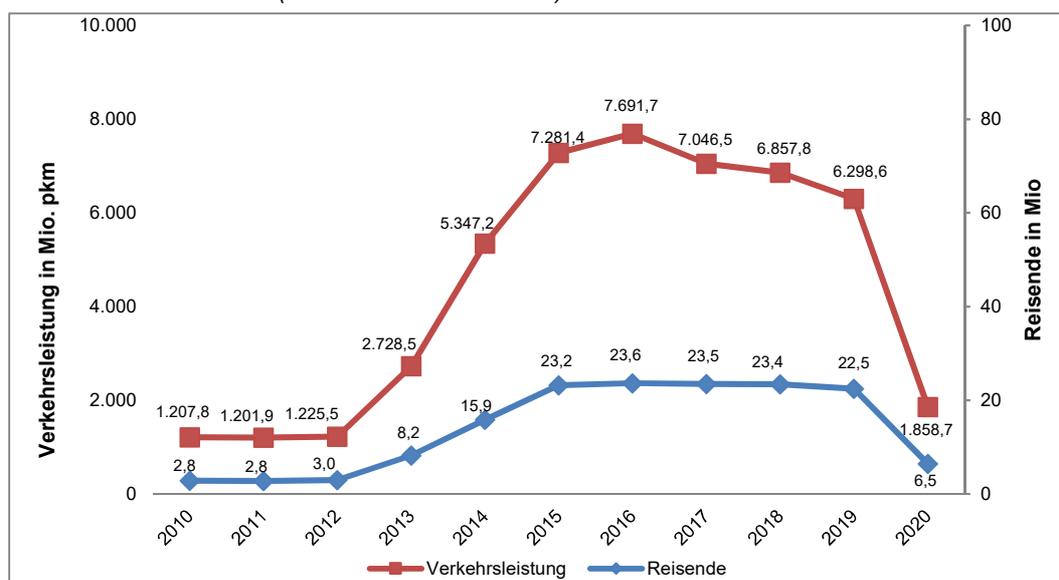
³⁹ Siehe hierzu FlixBus (2021): Pressemitteilung „CA Immo schließt langfristigen Pachtvertrag für Fernbusbahnhof in Frankfurt/M. ab – FlixBus wird offizieller Betreiber des FernBusTerminals Frankfurt“ vom 20.12.2021.

Tabelle 9: 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	23,6	17,7	74,5	7.691,7	4.940,6	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
2019	22,5	16,1	71,6	6.298,6	4.121,8	65,4
2020	6,5	4,8	74,4	1.858,7	1.286,7	69,2

Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage. Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 17 stellt für den gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen (einschl. grenzüberschreitender Verkehre, Transit- und Auslandsverkehre) 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 Folgejahren bezogen auf beide Größen nicht mehr erreicht. Im Jahr 2020 brachen sowohl das Fahrgastaufkommen als auch die Verkehrsleistung im gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen im Vergleich zum Vorjahr um jeweils über 70 Prozent ein. Beide Größen lagen damit unterhalb der Werte aus dem Jahr 2013.

Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Reisenden im gesamten Fernbuslinienverkehr (national und international) von 2010 bis 2020

Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage. Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Tabelle 10 stellt das Personenverkehrsaufkommen und die -leistung nach Verkehrsarten für den Zeitraum von 2018 bis 2020 für Deutschland dar. Danach entwickelte sich der Fernbuslinienverkehr im gesamten Betrachtungszeitraum schwächer als der Schienenpersonenfernverkehr. Letzterer wies im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr eine Zunahme der Reisenden um rund 1 Prozent und der Verkehrsleistung um rund 4 Prozent auf. Im Jahr 2020 fielen die prozentualen Aufkommens- und Leistungsrückgänge im Schienenpersonenfernverkehr mit rund 46 bzw. 47 Prozent geringer aus als im Fernbuslinienverkehr. In absoluten Werten verzeichnete der Schienenpersonenfernverkehr allerdings vergleichsweise höhere Rückgänge. Der Luftverkehr konnte im Gegensatz zum Fernbuslinienverkehr im Jahr 2019 ebenfalls ein Wachstum verbuchen; im Jahr 2020 lagen seine Rückgänge mit jeweils rund 74 Prozent bei den Reisenden und bezogen auf die Verkehrsleistung auf ähnlich hohem Niveau wie im Fernbuslinienverkehr.

Personenverkehr
nach Verkehrsarten

Tabelle 10: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen					Verkehrsleistung ¹				
	in Mio. Personen			Veränd. in %		in Mrd. pkm			Veränd. in %	
	2018	2019	2020*	19/18	20/19	2018	2019	2020*	19/18	20/19
Motorisierter Individualverkehr ²	52.250	52.350	46.935	0	-10	913	917	823	0	-10
Öffentl. Straßenverkehr ³	9.659	9.739	6.625	1	-32	80	79	44	-1	-44
- Liniennahverkehr	9.560	9.640	6.600	1	-32	56	56	38	0	-32
- Fernbuslinienverkehr	23	22	6	-4	-71	7	6	2	-8	-70
- Gelegenheitsverkehr	76	77	19	1	-75	17	17	4	-3	-75
Eisenbahnverkehr	2.881	2.971	1.806	3	-39	98	102	58	4	-44
- Nahverkehr (SPNV)	2.732	2.819	1.725	3	-39	55	57	34	4	-41
- Fernverkehr (SPFV)	149	151	82	1	-46	43	45	24	4	-47
Luftverkehr ⁴	223	227	58	2	-74	70	72	19	2	-74
Summe	65.013	65.287	55.424	0	-15	1.162	1.170	943	1	-19

* Teilweise vorläufige Werte.

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.

Quellen: BMDV (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2021/2022, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Unter Zugrundelegung der in Tabelle 10 ausgewiesenen Aufkommens- und Leistungswerte ergeben sich die in Tabelle 11 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 2018 bis 2019 lag sein Anteil bezogen auf die Zahl der Reisenden bei rund 0,04 bzw. 0,03 Prozent, bezogen auf die Verkehrsleistung bei rund 0,6 bzw. 0,5 Prozent. Im Jahr 2020 fiel sein Anteil bezogen auf die Zahl der Reisenden auf rund 0,01 Prozent, bezogen auf die Verkehrsleistung auf knapp 0,2 Prozent. Gemessen am gesamten öffentlichen Straßenverkehr erreichte der Fernbuslinienverkehr

im Jahr 2020 einen Anteil von rund 4,3 Prozent an der Verkehrsleistung, bezogen auf die Zahl der Reisenden lag sein Anteil bei knapp 0,1 Prozent.

Tabelle 11: Prozentuelle Aufteilung des Personenverkehrsaufkommens und der -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen			Verkehrsleistung ¹		
	in Mio. Personen			in Mrd. pkm		
	2018	2019	2020*	2018	2019	2020*
Motorisierter Individualverkehr ²	80,4	80,2	84,7	78,6	78,4	87,2
Öffentl. Straßenverkehr ³	14,9	14,9	12,0	6,9	6,7	4,7
- Liniennahverkehr	14,7	14,8	11,9	4,8	4,8	4,1
- Fernbuslinienverkehr	0,04	0,03	0,01	0,6	0,5	0,2
- Gelegenheitsverkehr	0,1	0,1	0,0	1,5	1,4	0,4
Eisenbahnverkehr	4,4	4,6	3,3	8,4	8,7	6,1
- Nahverkehr (SPNV)	4,2	4,3	3,1	4,8	4,9	3,6
- Fernverkehr (SPFV)	0,2	0,2	0,1	3,7	3,8	2,5
Luftverkehr ⁴	0,3	0,3	0,1	6,1	6,1	2,0

* Teilweise vorläufige Werte.

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.

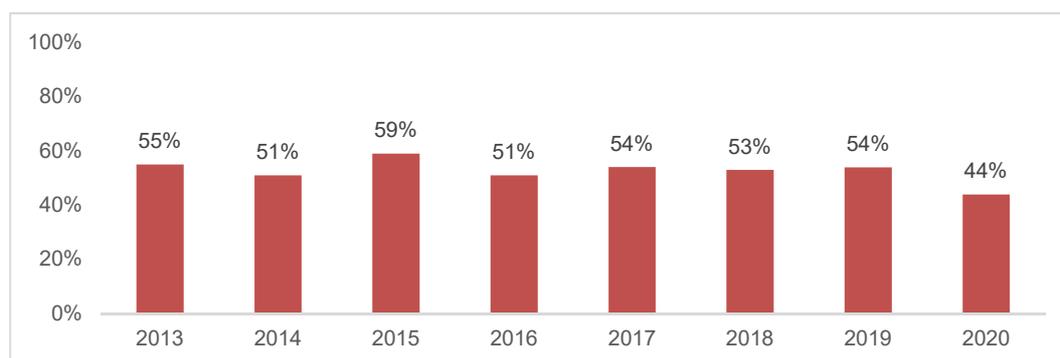
Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.

Quellen: BMDV (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2021/2022, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Abbildung 18 stellt gemäß den Angaben des Statistischen Bundesamtes für den Zeitraum von 2013 bis 2020 den durchschnittlichen Auslastungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge im Fernbuslinienverkehr dar. Dieser bewegte sich im Zeitraum von 2013 bis 2019 zwischen 50 und 60 Prozent; im Jahr 2020 fiel er auf rund 44 Prozent. Daten des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2021 lagen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vor. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten befragte Unternehmen mit Blick auf das Jahr 2021 überwiegend von Auslastungsgraden, die sich wieder eher im Bereich der Vorkrisenjahre bewegten. Generell unterliegen die Auslastungsgrade nach Angaben von Branchenvertreterinnen und -vertretern 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 18: Durchschnittlicher Auslastungsgrad der eingesetzten Fahrzeuge im Fernbuslinienverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS Datenbank). 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. 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 2020 insgesamt 706 schriftliche und 322 mündliche Eingaben im Zusammenhang mit den Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr ein (siehe Tabelle 12), insgesamt mithin 1.028 Eingaben. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten sich die Beschwerden insgesamt um 42,8 Prozent, wobei dieser erhebliche Rückgang vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Kraftomnibusverkehr zu betrachten ist. 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 Beschwerdeführenden unmittelbar an den Beförderer verwiesen, der gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zunächst der erste Ansprechpartner für Beschwerden ist. Weitere 16 Fälle wurden im Jahr 2020 an die Schlichtungsstelle verwiesen. Nur insgesamt 141 Eingaben stimmten im Jahr 2020 mit der verkehrsträgerübergreifend gefassten Definition der Beschwerde überein, was einem Anteil von rund 14 Prozent aller eingegangenen Beschwerden entsprach. Im Vergleich zum Jahr 2019 stiegen diese Eingaben um 22,6 Prozent an.

Beschwerden nach ihrer
Anzahl ...

Tabelle 12: *Beschwerdeeingang beim EBA im Zusammenhang mit Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr von 2016 bis 2020*

Beschwerdeeingang EBA	2016	2017	2018	2019	2020	Veränd. 20 / 19
schriftliche Eingaben	1.269	1.117	1.182	1.389	706	-49,2%
mündliche Eingaben	458	319	502	407	322	-20,9%
Eingaben gesamt	1.727	1.436	1.684	1.796	1.028	-42,8%
davon Verweisung Schlichtungsstelle	35	34	45	35	16	-54,3%
davon Eingaben, die der verkehrsträger- übergreifend gefassten Definition der Be- schwerde entsprachen	137	137	166	115	141	22,6%

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie in den Jahren zuvor bezog sich der häufigste Beschwerdegrund im Jahr 2020 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 der reisenden Person die Fortsetzung der Fahrt ohne Aufpreis unter vergleichbaren Bedingungen oder die Erstattung des Fahrpreises zur Auswahl anbieten muss (siehe Tabelle 13). Die zweithäufigste Anzahl von Beschwerden ging im Jahr 2020 über die Nichteinhaltung von Antwortfristen (Artikel 27) ein. Die festgestellten Rechtsverstöße konnten in der Regel bereits im Verlauf der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden.

...und ihrer Art

Tabelle 13: Beschwerdegründe beim EBA im Zusammenhang mit Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr von 2016 bis 2020

Beschwerden	VO (EU) Nr. 181/2011	Inhalt	2016	2017	2018	2019	2020
Artikel 4		Fahrscheine und nicht diskriminierende Beförderungsbedingungen	/	/	/	2	/
Artikel 6		Ausschluss von Fahrgastrechten durch Beförderungsbedingungen	/	/	/	1	/
Artikel 7 Absatz 1		Entschädigung für Gepäck bei Unfall	/	1	/	1	/
Art. 8		Hilfeleistung für Fahrgäste nach Unfall	1	/	/	/	/
Artikel 9		Anspruch auf Beförderung und Ausstellen eines Fahrscheins	/	/	3	4	/
Art. 9 Abs.1		Weigerung der Mitnahme einer mobil eingeschränkten Person an Bord eines Fahrzeugs	/	/	/	/	/
Artikel 16 Absatz 1 lit. b)		Schulung	/	/	/	5	1
Artikel 19 Absatz 1		Auswahlangebot über alternative Beförderung/Erstattung	5	43	50	20	8
Artikel 19 Abs. 1 lit. a)		Weiterreise ohne Aufpreis	/	/	/	23	31
Artikel 19 Abs. 1 lit. b)		Erstattung gemäß Art.19 Abs. 1 litt. b	41	33	22	19	37
Artikel 19 Abs. 2 - 5		Pflichten bei Annullierung, Verspätung oder Überbuchung	39	26	48	14	42
Artikel 20 Absätze 1 und 4		Information bei verspäteter Abfahrt/Annullierung	20	27	24	8	9
Artikel 20 Absatz 2		Anschlussversäumnis	/	/	/	/	1
Artikel 21		Hilfeleistung bei Annullierung oder verspäteter Abfahrt	/	/	/	2	/
Artikel 21 lit. b		Hilfeleistung bei Annullierung Angebot eines Hotelzimmers	1	/	/	/	/
Artikel 24		Angemessene Information der Fahrgäste während der Fahrt	5	7	7	3	2
Artikel 25		Information über Fahrgastrechte	/	/	2	/	/
Artikel 27		Beschwerdebearbeitung	25	/	10	13	10
Anzahl Beschwerden			137	137	166	112	141
davon Rechtsverstöße			56	47	57	43	87

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das EBA hat in den vergangenen Jahren 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 und Busbahnhofbetreibenden, wobei Überprüfungen von Verkaufsstellen für Fernbusfahrkarten seit 2017 nicht mehr vom EBA durchgeführt werden. Laut Tabelle 14 wurden im Jahr 2020 vom EBA vor dem Hintergrund der Sondereffekte der Corona-Pandemie auf den Kraftomnibusverkehr insgesamt 50 Überprüfungen zur Einhaltung von Fahrgastrechten vollzogen. Im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einer Reduzierung von rund 72,7 Prozent (183 Prüfungen). Dabei wurden insgesamt 35 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 2,9 Prozent.

Proaktive Maßnahmen

Tabelle 14: Proaktive Prüfungen und festgestellte Rechtsverstöße des EBA aus dem Bereich des Kraftomnibusverkehrs von 2016 bis 2020

Proaktive Prüfungen	2016	2017	2018	2019	2020	Veränd. 20 / 19
Prüfung Beförderer	142	131	80	93	32	-65,6%
Prüfung Busbahnhofbetreiber	62	79	82	90	18	-80,0%
Prüfung Verkaufsstellen	15	/	/	/	/	/
Prüfungen gesamt	219	210	162	183	50	-72,7%
Festgestellte Rechtsverstöße	2016	2017	2018	2019	2020	Veränd. 20 / 19
Rechtsverstöße Beförderer	44	50	26	30	34	13,3%
Rechtsverstöße Busbahnhofbetreiber	10	5	5	4	1	-75,0%
Rechtsverstöße Verkaufsstellen	0	/	/	/	/	/
Rechtsverstöße gesamt	54	55	31	34	35	2,9%

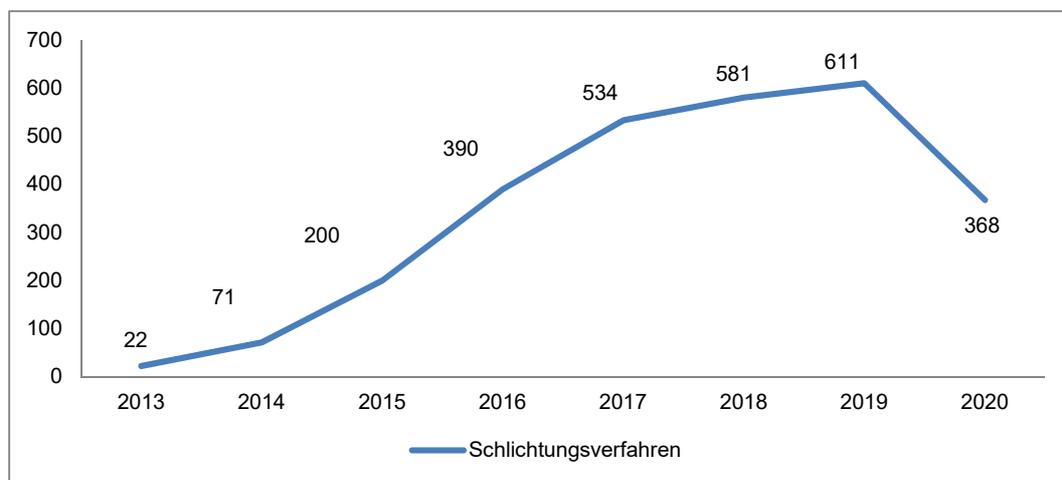
Quelle: Eisenbahn-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Gemäß § 6 EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) besteht für Fahrgäste von Fernbussen die Möglichkeit, sich für eine niedrighschwellige 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. Beschwerdeführenden und dem Verkehrsunternehmen bezeichnet. Dabei ist die söp anders als das EBA nicht auf die EU-Fahrgastrechte beschränkt, sondern schlichtet auch zivilrechtliche Streitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag. Das über das EBA abzuwickelnde

Schlichtungsstelle söp

Beschwerdeverfahren erwirkt hingegen die Durchsetzung von Kundenrechten gemäß entsprechender Verordnungen bzw. Gesetze. Die Anzahl der Schlichtungsverfahren bei der söp hat sich im Zeitraum 2013 bis 2019 stetig erhöht und erreichte im Jahr 2019 mit 611 Verfahren einen zwischenzeitlichen Höchstwert (siehe Abbildung 19). Diese Entwicklung war einerseits auf die gestiegene Nachfrage nach Fernbusleistungen seit der Liberalisierung, andererseits auf die zunehmende Bekanntheit der Schlichtungsstelle zurückzuführen. Vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie ging die Anzahl der Schlichtungsverfahren im Jahr 2020 auf 368 Verfahren zurück, im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einer Reduzierung von rund 40 Prozent.

Abbildung 19: Entwicklung der Anzahl der Schlichtungsverfahren aus dem Bereich der Fernbuslinien im Zeitraum von 2013 bis 2020

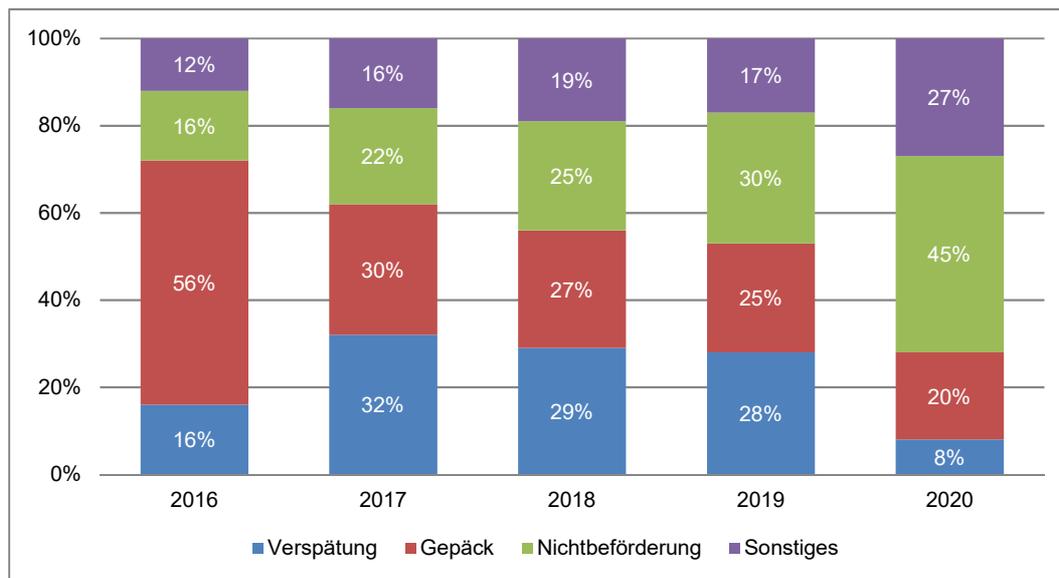


Quelle: Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp). Eigene Darstellung.

Die söp teilt die anfallenden Schlichtungsverfahren aus dem Bereich der Fernbuslinien in vier Beschwerdekategorien ein: Verspätung, Gepäck, Nichtbeförderung und Sonstiges. War im Jahr 2016 vor allem noch der Verlust bzw. die Beschädigung von Gepäckstücken Anlass für eine Beschwerde der Reisenden, lag dieser Wert im Jahr 2020 bei nur noch 20 Prozent (siehe Abbildung 20). Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie war der häufigste Grund für eine Beschwerde im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 45 Prozent die Nichtbeförderung von Fahrgästen, die zumeist im Zusammenhang mit Ticketerstattungen für ausgefallene Busfahrten stand. Gegenüber dem Jahr 2016 (16 %) hat sich der Anteil der aufgrund von Nichtbeförderung eingereichten Beschwerden damit fast verdreifacht. Weitere 8 Prozent der Schlichtungsanträge bezogen sich im Jahr 2020 auf Verspätungen im Fernbuslinienverkehr (2016: 16 %). Die sonstigen Beschwerdegründe (zum Beispiel wegen Service) lagen im Jahr 2020 bei 27 Prozent (2016: 12 Prozent).

Beschwerdegründe

Abbildung 20: Entwicklung der Beschwerdegründe aus dem Bereich der Fernbuslinien im Zeitraum von 2016 bis 2020

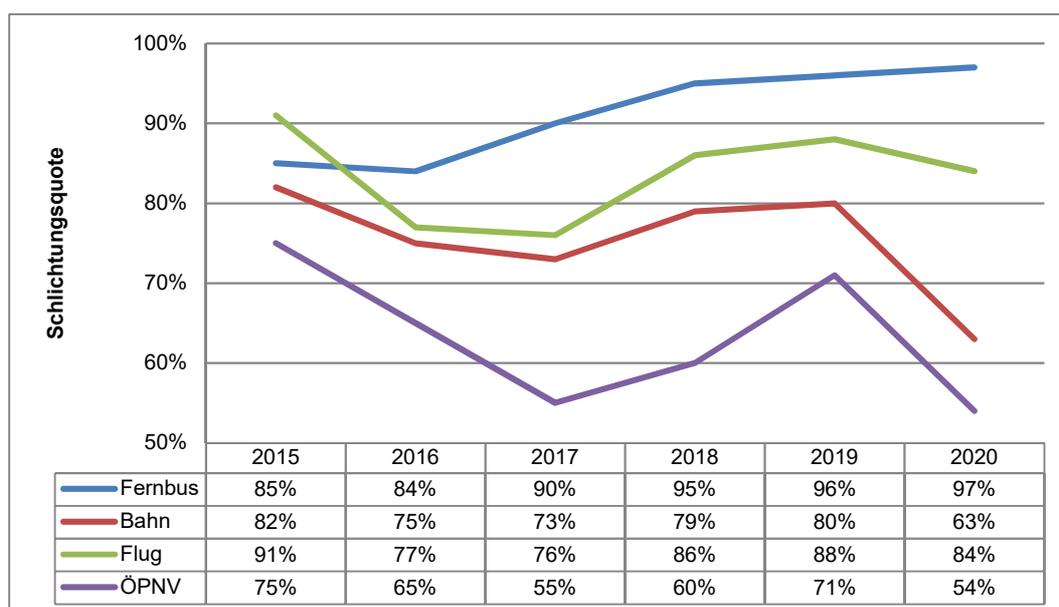


Quelle: Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp). Eigene Darstellung.

Abbildung 21 stellt die Schlichtungsquote im Bereich der Fernbuslinien laut den Angaben der söp im Zeitraum von 2015 bis 2020 dar. Die Schlichtungsquote entwickelt sich demnach seit 2015 auf einem hohen Niveau stetig positiv und erreichte im Jahr 2020 einen neuen Höchstwert von 97 Prozent. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist die Schlichtungsquote im Bereich der Fernbuslinien die höchste. Im Jahr 2020 wurden seitens der Beschwerdeführenden rund 3 Prozent der Empfehlungen abgelehnt, auf Seiten der Beschwerdegegnerinnen und -gegner waren es 0 Prozent.

Schlichtungsquoten

Abbildung 21: Entwicklung der Schlichtungsquote für verschiedene Verkehrsmittel im Zeitraum von 2015 bis 2020



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 2020 ein Anteil bezogen auf die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr in Höhe von rund 99,7 Prozent. Bezogen auf die Verkehrsleistung bewegte sich der Anteil der DB Fernverkehr AG zuletzt bei rund 99,3 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.⁴⁰ Einziger Wettbewerber der DB Fernverkehr AG im Schienenpersonenfernverkehr ist derzeit die FlixTrain GmbH.

Wettbewerb

Das im August 2017 gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen FlixTrain GmbH ist eine 100 %-ige Tochter der FlixMobility GmbH. Aufgrund der Corona-Pandemie und der hoheitlichen Maßnahmen zu deren Eindämmung stellte FlixTrain seinen Fahrbetrieb zum 19.03.2020 vorübergehend ein⁴¹ und nahm ihn ab 23.07.2020 schrittweise wieder auf, wobei erstmals neues Wagenmaterial mit einem komplett überarbeiteten Innenleben und mehr Komfort für die Reisenden zum Einsatz kam.⁴² Zum 03.11.2020 wurde der Betrieb von FlixTrain erneut pandemiebedingt eingestellt⁴³ und ab Mai 2021 wieder sukzessive hochgefahren.⁴⁴ Seit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2021 bietet FlixTrain vier innerdeutsche Zugverbindungen an;⁴⁵ insgesamt werden 41 Städte in Deutschland angefahren.⁴⁶ Im Einzelnen werden nachfolgende Strecken (einschließlich Zwischenhalten) bedient: Berlin – Stuttgart, Köln – Hamburg – München, Leipzig – Berlin – Köln – Aachen und Hamburg – Leipzig. Nach Unternehmensangaben soll das Streckennetz bis Sommer 2022 auf bis zu 70 Städte, u.a. Dresden, Kassel, Karlsruhe und Freiburg, erweitert werden.⁴⁷ Die Verkehrsangebote von FlixTrain stehen in Teilen im Wettbewerb mit Angeboten von FlixBus im Fernbuslinienverkehr und erhöhen insoweit nicht allein den intramodalen, sondern auch den intermodalen Wettbewerbs- und Preisdruck. Dieser geht nach Angaben von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern auf den betroffenen Strecken auch zu Lasten der dort fahrenden Omnibusunternehmen. Wie die Deutsche Bahn AG profitiert FlixTrain seit

FlixTrain GmbH

⁴⁰ Einzelheiten zu den Entwicklungen im innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehrsmarkt bis Anfang 2020 können den vorherigen Berichten des Bundesamtes entnommen werden.

⁴¹ Siehe hierzu Presse.Online (2020): Mitteilung „Flixtrain stellt Verbindungen ein“ vom 19.03.2020.

⁴² Siehe hierzu FlixTrain (2020): Pressemitteilung „Neuer Partner, noch mehr Komfort: FlixTrain macht Bahnfahren wieder grün und erschwinglich“ vom 23.07.2020.

⁴³ Siehe hierzu FlixTrain (2020): Pressemitteilung „StaySafe: FlixBus und FlixTrain stellen den Betrieb vorübergehend ein“ vom 30.10.2020.

⁴⁴ Siehe hierzu FlixTrain (2021): Pressemitteilung „FlixTrain startet größte Expansion seit Bestehen“ vom 11.05.2021.

⁴⁵ Siehe hierzu FlixTrain (2021): <https://www.flixtrain.de/alle-fahrplaene>.

⁴⁶ Siehe hierzu FlixTrain (2021): <https://www.flixtrain.de/zug/deutschland>.

⁴⁷ Siehe hierzu FlixTrain (2021): Pressemitteilung „FlixTrain mit neuen Halten im Winter und größerem Angebot ab Frühjahr 2022“ vom 17.11.2021.

Anfang 2020 von der Mehrwertsteuerreduzierung für Bahnfahrkarten im Schienenpersonenfernverkehr. Anfang Mai 2021 startete FlixTrain mit der Zugverbindung Stockholm – Göteborg in Schweden seine Expansion ins europäische Ausland.⁴⁸ Die Strecke wird mit über 30 wöchentlichen Fahrten in Zusammenarbeit mit dem schwedischen Unternehmen Hector Rail, das den operativen Betrieb gewährleistet, bedient. FlixTrain zeichnet für die Netzplanung, Ticketverkäufe, das Marketing, den Kundenservice und die Preisgestaltung verantwortlich. Die von FlixTrain angestrebte Expansion nach Frankreich wurde im April 2020 vorerst zurückgestellt.⁴⁹ Begründet wurde dies mit hohen Infrastrukturkosten im dortigen Eisenbahnmarkt. Über die von FlixMobility 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 FlixMobility wirtschaftlich grundsätzlich von jeder Bus- und Bahnbuchung.

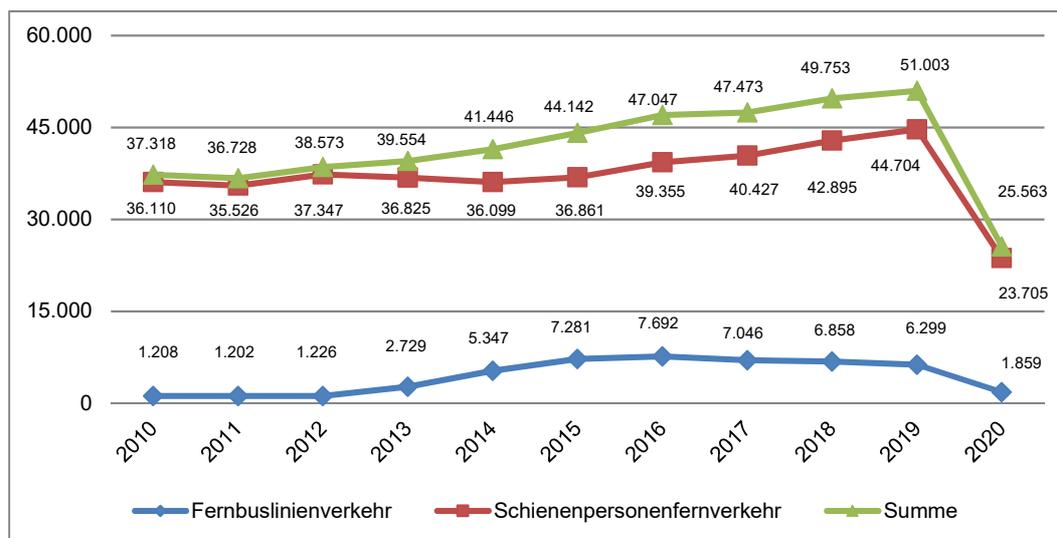
Infolge der Liberalisierung im Jahr 2013 haben sich die Beförderungsleistung und die Zahl der Fahrgäste im Personenfernverkehr insgesamt deutlich erhöht. Durch den resultierenden Wettbewerb zeigte sich die Gesamtnachfrage nach Verkehrsleistungen fortan stimuliert. Die positive Entwicklung setzte sich bis ins Jahr 2019 fort und fand im Jahr 2020 unter dem Einfluss der Corona-Pandemie vorerst ein jähes Ende. Abbildung 21 stellt die Entwicklung der Beförderungsleistung im SPFV und Fernbuslinienverkehr für den Zeitraum von 2010 bis 2020 dar. Demnach hat sich das Verkehrsleistungswachstum 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. Diese Entwicklung setzte sich bis ins Jahr 2019 fort. Im Jahr 2020 wurde der Personenfernverkehr massiv von den Auswirkungen der Corona-Pandemie getroffen; die Verkehrsleistung im Jahr 2020 lag mit 25.563 Mio. pkm deutlich unter dem Wert des Jahres 2010 mit 37.318 Mio. pkm. Im Schienenpersonenfernverkehr sank die Leistung im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt rund 47,0 Prozent, im Linienfernverkehr mit Omnibussen sogar um rund 70,5 Prozent.

Nachfrageentwicklung
- pkm

⁴⁸ Siehe hierzu FlixTrain (2021): Pressemitteilung „FlixTrain expandiert in Europa: Start in Schweden“ vom 14.04.2021.

⁴⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Lok-Report (2020): Mitteilung „Frankreich: FlixBus verschiebt FlixTrain-Pläne“ vom 15.04.2020.

Abbildung 21: Entwicklung der Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen im Zeitraum von 2010 bis 2020 in Mio. pkm

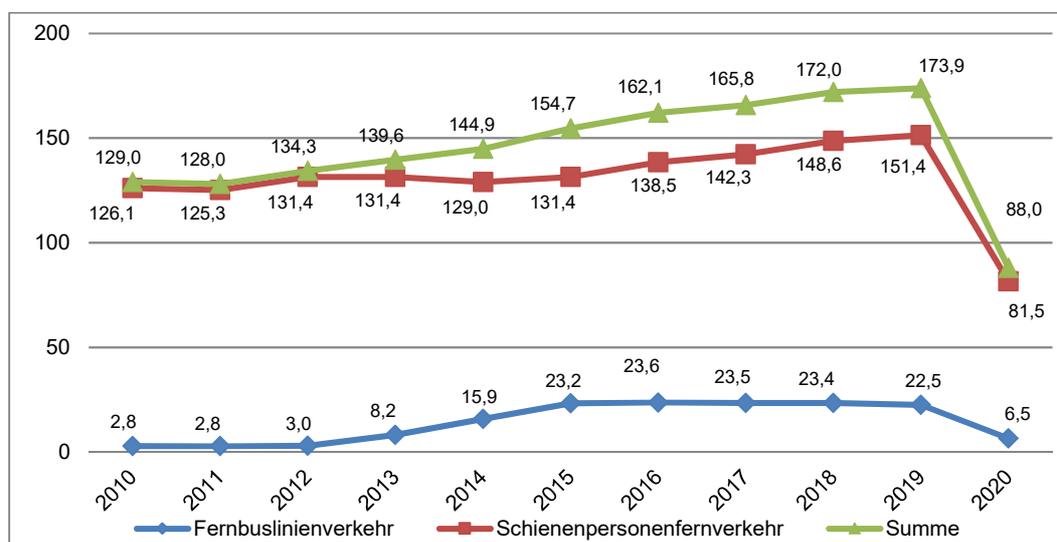


Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
 Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 1.1 und GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Vergleichbare Entwicklungsverläufe zeigten sich bei der Anzahl der Reisenden im SPFV und im Fernbuslinienverkehr (siehe Abbildung 22). Die Fahrgastzahlen im Personenfernverkehr wiesen im Zeitraum von 2012 bis 2019 ein hohes Wachstum auf. Von rund 129,0 Mio. im Jahr 2010 erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste sukzessive bis auf rund 173,9 Mio. im Jahr 2019. Dies entsprach einer Steigerung von rund 34,8 Prozent. Im Jahr 2020 brach die Anzahl an Fahrgästen auf rund 88,0 Mio. ein; dies war zugleich der mit Abstand niedrigste Wert im gesamten Betrachtungszeitraum. Der Schienenpersonenfernverkehr verlor im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt 46,2 Prozent seines Fahrgastaufkommens.

- Reisende

Abbildung 22: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen im Zeitraum von 2010 bis 2020 in Mio.

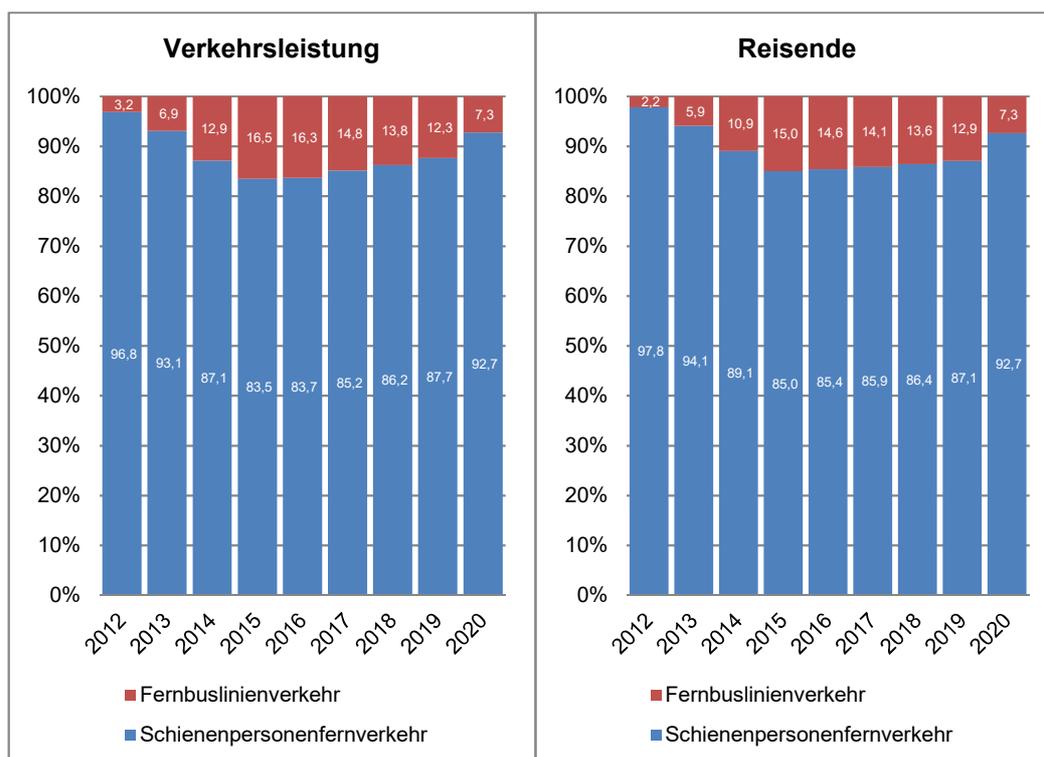


Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
 Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 1.1 und GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Abbildung 23 veranschaulicht die Entwicklung der Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2020 nach Verkehrsleistung und Reisenden. Dabei ist erkennbar, dass der SPFV in den Jahren nach der Liberalisierung zunächst deutliche Anteilsverluste gegenüber dem Fernbuslinienverkehr verzeichnete. So sank der Anteil des SPFV bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 97,4 Prozent im Jahr 2012 auf rund 83,5 Prozent im Jahr 2015. Seitdem hat sich der Anteil der Schiene jedoch wieder erholt. Im Jahr 2020 erreichte er rund 92,7 Prozent. Der Anteil des Fernbuslinienverkehrs betrug im Jahr 2020 mithin rund 7,3 Prozent und bewegte sich damit nur noch leicht über dem Niveau des Jahres 2013. Die Entwicklung bei der Zahl der Reisenden verlief tendenziell vergleichbar. Für das Jahr 2020 errechnet sich hier ein Anteil des SPFV von rund 92,7 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 7,3 Prozent im Jahr 2020.

Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr

Abbildung 23: Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2020 nach Verkehrsleistung und Reisenden



Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen ergeben sich aufgrund der aktuelleren Datenlage.
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 1.1 und GENESIS Datenbank). Eigene Darstellung.

Tabelle 15 stellt für den Zeitraum von 2018 bis 2020 die Entwicklung diverser Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG dar. Diese wurden im Jahr 2020 maßgeblich durch die Sondereffekte der Corona-Pandemie beeinflusst. Danach sanken die Umsätze der DB Fernverkehr AG im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 42,2 Prozent. Das EBIT⁵⁰ brach von rund 485 Mio. Euro im Jahr 2019 auf rund -1.681 Mio. Euro im Jahr 2020

Finanz- und Leistungskennzahlen
DB Fernverkehr AG

⁵⁰ EBIT ist die Abkürzung für "earnings before interest and taxes" (Gewinn vor Zinsen und Steuern).

ein. Die Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG brachen im Jahr 2020 vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie ebenfalls deutlich ein. Erkennbar werden nicht allein die hohen Rückgänge der Reisenden im SPFV, sondern ebenso im Fernbusliniensegment des Unternehmens.

Tabelle 15: Ausgewählte Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG im Zeitraum von 2018 bis 2020

	2018	2019	2020	Veränd. in %
				20/19
<i>Finanzkennzahlen (in Mio. Euro)</i>				
Gesamtumsatz	4.682	4.985	2.879	-42,2%
EBIT	417	485	-1.681	-446,6%
<i>Leistungskennzahlen</i>				
Reisende Schiene (in Mio.)	147,9	150,7	81,3	-46,1%
Reisende Bus (in Mio.)	0,7	0,7	0,2	-71,4%
Verkehrsleistung Schiene (in Mrd. pkm)	42,827	44,151	23,542	-46,7%
Verkehrsleistung Bus (in Mrd. pkm)	0,19	0,17	0,05	-72,1%

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

Quelle: Deutsche Bahn AG (2020, 2019): Geschäftsbericht, Frankfurt am Main. Eigene Darstellung.

Nach Einschätzung befragter Omnibusunternehmen habe der Wettbewerb im Personenfernverkehr zwischen Bahn und Bus – insbesondere auf den lukrativen Strecken – während der Corona-Pandemie eine hohe Bedeutung erfahren. Während der Fahrbetrieb im Schienenpersonenfernverkehr aufrechterhalten worden sei, hätten Anbieterinnen und Anbieter von Fernbuslinienverkehren, die sich aufgrund ihres Beitrags zum Grundangebot an Mobilität für die Bevölkerung in Deutschland als wesentlichen Bestandteil des öffentlichen Personenfernverkehrs betrachten, sich gezwungen gesehen, ihren Fahrbetrieb zeitweise einzuschränken oder komplett einzustellen. Diese Ungleichbehandlung gegenüber dem Schienenpersonenfernverkehr wird kritisch gesehen, zumal seitens betroffener Omnibusunternehmen die Sorge besteht, dass dieser Umstand bei den Fahrgästen einen negativen Eindruck hinterlassen haben könnte, da der Schienenpersonenfernverkehr gegenüber dem Fernbuslinienverkehr als ein deutlich zuverlässigeres Reiseverkehrsmittel wahrgenommen werde. Weitere Wettbewerbsverzerrungen werden in der bereits thematisierten Senkung der Mehrwertsteuer für Bahntickets im SPFV, dem Tarifangebot „Super Sparpreis Young“ der Deutschen Bahn AG sowie den staatlichen Hilfen des Bundes für die Deutsche Bahn AG und deren Töchterunternehmen gesehen. So genehmigte die Europäische Kommission am 11.08.2021 die staatliche Beihilfe des Bundes für die DB Fernverkehr AG, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, mit nachfolgender Begründung: „Deutschland meldete eine auf Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gestützte Kapitalzuführung in Höhe von 550 Mio. Euro

Wettbewerb
SPFV & Fern-
buslinienver-
kehr während
der Pandemie

zugunsten der Deutschen Bahn bei der Kommission zur Genehmigung an. Mit diesen Mitteln sollte das Unternehmen für die Deckung der Verluste entschädigt werden, die seiner Tochtergesellschaft DB Fernverkehr in der Zeit vom 16. März bis zum 7. Juni 2020 im Inlandsreiseverkehr und zwischen dem 16. März und dem 30. Juni 2020 im internationalen Reiseverkehr aufgrund der zur Eindämmung der Pandemie erforderlichen Reisebeschränkungen entstanden“.⁵¹ Zuvor hatte die FlixBus GmbH im Dezember 2020 eine förmliche Beschwerde gegen staatliche Hilfen des Bundes für die Deutsche Bahn AG bei der EU-Wettbewerbskommission eingereicht.⁵² Kritisiert wurde die wettbewerbsverzerrende Wirkung der staatlichen Beihilfen für ein einzelnes Unternehmen, durch die andere Unternehmen benachteiligt und aus dem Markt gedrängt werden könnten.

6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen

6.1 Struktur der Beschäftigten

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer in Deutschland stagnierte im Jahr 2020. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren zum Stichtag 31.12.2020 deutschlandweit insgesamt 133.179 Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt, rund 0,05 Prozent mehr als im Jahr 2019 (siehe Tabelle 16). Spezifische Angaben zum Fahrpersonal im Fernbuslinienverkehr liegen nicht vor. Weitere 29.059 Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer befanden sich im Jahr 2020 in einem geringfügigen Beschäftigungsverhältnis; im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einer Reduzierung von rund 11,6 Prozent. Der Anteil der Teilzeitbeschäftigten sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozentpunkte auf rund 15,6 Prozent. Kennzeichnend für die Altersstruktur der beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer ist nach wie vor ein im Zeitablauf steigender Anteil älterer Beschäftigter. So wuchs der Anteil der Beschäftigten ab 55 Jahren an den Gesamtbeschäftigten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte auf rund 36,9 Prozent, der Anteil der Beschäftigten im Alter von 25 bis unter 55 Jahren sank von 61,2 auf 60,5 Prozent. Angesichts neuerlicher absoluter Zuwächse stieg der Anteil der Beschäftigten unter 25 Jahren leicht auf rund 2,5 Prozent. Für das Gesamtjahr 2021 standen dem Bundesamt zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine Daten zur Verfügung.

Beschäftigungs-
entwicklung

⁵¹ Siehe hierzu Europäische Kommission (2021): Pressemitteilung „Kommission genehmigt 550 Millionen Euro staatliche Beihilfen für Deutsche Bahn“ vom 11.08.2021.

⁵² Siehe hierzu Handelsblatt (2020): Pressemitteilung „FlixBus-Betreiber klagt gegen Staatshilfen für die Deutsche Bahn“ vom 18.12.2020.

Table 16: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer (Berufsgruppe 5213), Stand: jeweils 31.12.

	2018		2019		2020	
Insgesamt	127.214	100,0%	133.117	100,0%	133.179	100,0%
<i>darunter:</i>						
Männer	111.626	87,7%	116.580	87,6%	116.476	87,5%
Frauen	15.588	12,3%	16.537	12,4%	16.703	12,5%
Deutsche	106.338	83,6%	108.465	81,5%	106.611	80,1%
Ausländer	20.874	16,4%	24.650	18,5%	26.565	19,9%
unter 25 Jahre	2.782	2,2%	3.175	2,4%	3.293	2,5%
25 bis 55 Jahre	79.034	62,1%	81.510	61,2%	80.630	60,5%
55 bis 65 Jahre	39.189	30,8%	41.666	31,3%	42.948	32,2%
65 Jahre und älter	6.209	4,9%	6.766	5,1%	6.308	4,7%
darunter bis zur Regelaltersgrenze	576	0,5%	726	0,5%	909	0,7%
in Vollzeit	107.188	84,3%	111.972	84,1%	112.399	84,4%
in Teilzeit	20.026	15,7%	21.145	15,9%	20.780	15,6%
ohne beruflichen Bildungsabschluss	13.778	10,8%	14.839	11,1%	15.489	11,6%
mit anerkanntem Berufsabschluss	97.186	76,4%	100.870	75,8%	100.319	75,3%
mit akademischen Berufsabschluss	2.573	2,0%	3.038	2,3%	3.311	2,5%
Ausbildung unbekannt	13.677	10,8%	14.370	10,8%	14.060	10,6%

Veränderte Werte zu früheren Marktanalysen können sich aufgrund von Anpassungen in der Datenlage ergeben.
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Beschäftigungsstatistik). Eigene Berechnungen.

Weiterhin angestiegen ist im Jahr 2020 die Anzahl der Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Sie erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 7,8 Prozent auf 26.565. Der Anteil dieser Beschäftigungsgruppe an den Gesamtbeschäftigten stieg damit von rund 18,5 Prozent im Jahr 2019 auf rund 19,9 Prozent im Jahr 2020. Der größte Anteil der Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer mit einer ausländischen Staatsbürgerschaft stammte im Jahr 2020 mit rund 49,3 Prozent aus anderen EU-Staaten, gefolgt von Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrern aus europäischen Nicht-EU-Staaten mit einem Anteil von rund 35,4 Prozent (siehe Tabelle 17). Bedeutendste Herkunftsländer waren die Türkei und Griechenland. Etwa jeder sechste ausländische Beschäftigte besaß die türkische Staatsbürgerschaft (4.679 Beschäftigte bzw. 17,6 Prozent), fast jeder zehnte die griechische Staatsbürgerschaft (2.458 Beschäftigte bzw. 9,3 Prozent). Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes wurde der verstärkte Rückgriff auf ausländische Beschäftigte aus Ost-, Süd- und Südosteuropa – trotz zum Teil rudimentärer Deutsch- und Englischkenntnisse – von Unternehmen mit der angespannten Arbeitsmarktlage in Deutschland begründet. Zu deren Rekrutierung wird in Teilen auf spezialisierte Personalvermittlungsagenturen zurückgegriffen.

Ausländeranteil

Tabelle 17: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer (Berufsgruppe 5213) nach Staatsangehörigkeit, Stand: jeweils 31.12.

	2018		2019		2020	
Ausland*	20.874	100,0%	24.650	100,0%	26.565	100,0%
darunter:						
EU ohne Deutschland	10.736	51,4%	12.680	51,4%	13.093	49,3%
Europa ohne EU	7.927	38,0%	8.783	35,6%	9.397	35,4%
Afrika gesamt	735	3,5%	862	3,5%	941	3,5%
Amerika gesamt	129	0,6%	143	0,6%	161	0,6%
Asien gesamt	1.218	5,8%	2.010	8,2%	2.787	10,5%
Australien/Ozeanien gesamt	6	0,0%	4	0,0%	6	0,0%
Unbekannt/staatenlos/ohne Angabe/Keine Angabe/etc.	123	0,6%	168	0,7%	180	0,7%

Veränderte Werte zu früheren Marktanalysen können sich aufgrund von Anpassungen in der Datenlage ergeben. Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Bei dem im nationalen Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrpersonal 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. Umsteigerinnen und Umsteigern 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 2019 insgesamt 10.708 Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation mit Erfolg durchgeführt. Hiervon entfielen 10.676 Prüfungen bzw. ein Anteil von rund 99,7 Prozent auf die beschleunigte Grundqualifikation. Mit 3.787 Prüfungen entfiel im Jahr 2019 ein großer Anteil auf die beschleunigte Grundqualifikation der Umsteigerinnen und Umsteiger.

(Beschleunigte)
Grundqualifikation

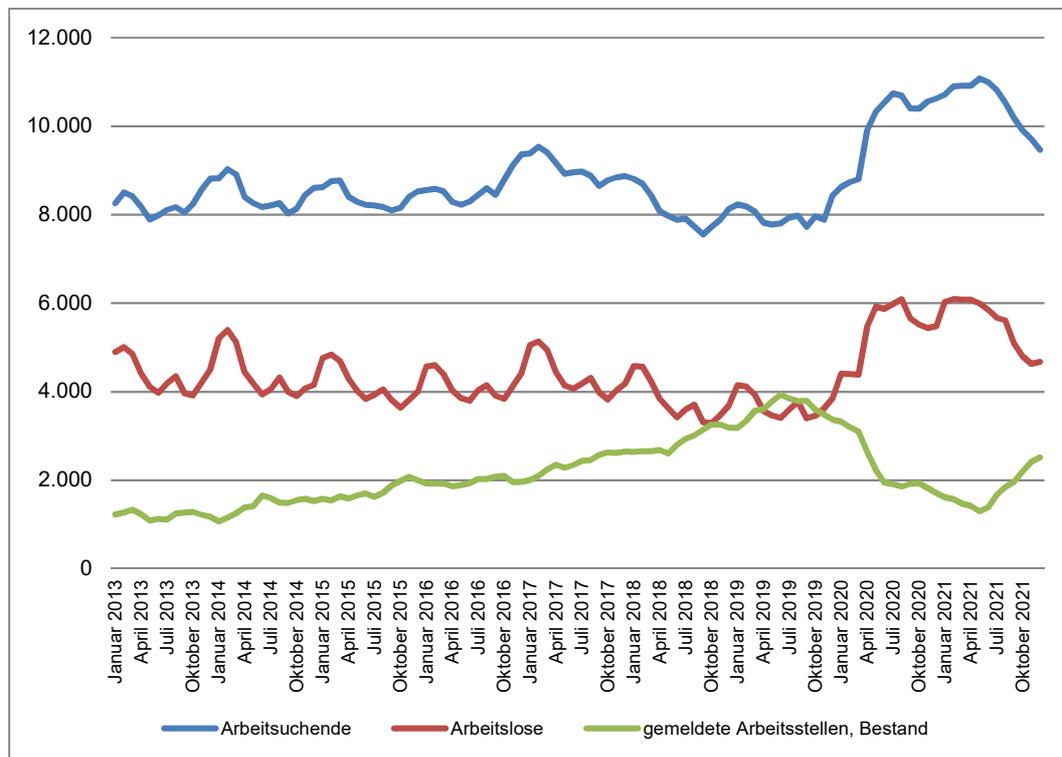
6.2 Arbeitsmarktsituation

Abbildung 24 bietet einen Überblick über die Arbeitsmarktsituation der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrerinnen bzw. -fahrer“ für den Zeitraum von Januar 2013 bis einschließlich Dezember 2021. 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 ein Überschuss an Arbeitssuchenden im Vergleich zum angebotenen Stellenbestand. Allerdings haben sich die beiden Trendverläufe aufgrund einer Zunahme der offenen Stellen bis etwa Mitte des Jahres 2019 sukzessive angenähert. Dies gilt ebenso bei einem Vergleich des Trendverlaufs der offenen Stellen mit jenem der Arbeitslosen. Im Zeitraum von April 2019 bis Oktober 2019 überstieg dabei der Bestand an offenen Stellen

Arbeitssuchende,
Arbeitslose,
offene Stellen

sogar kurzfristig die Anzahl der Arbeitslosen. Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie und den hiermit einhergehenden hoheitlichen Maßnahmen kam es ab dem Frühjahr 2020 zu deutlichen Abweichungen von den vorherigen Trendverläufen. So zeigte sich in der Folge eine hohe Zunahme der Arbeitsuchenden und Arbeitslosen sowie eine deutliche Abnahme der gemeldeten offenen Stellen für Bus- und Straßenbahnfahrerinnen und -fahrer. Diese Entwicklung hielt bis Mai 2021 an. Bis dahin nahm die Anzahl der Arbeitsuchenden im Vergleich zum März 2020 um rund 26 Prozent und die Anzahl der Arbeitslosen um rund 38 Prozent zu, die Anzahl der offenen Stellen reduzierte sich um fast 60 Prozent. Seit Juni 2021 ist bei allen drei Größen eine nachhaltige Trendwende zu erkennen und die Werte nähern sich wieder ihren Vorkrisenniveaus an. Gleichwohl lag im Dezember 2021 die Anzahl der Arbeitsuchenden und der Arbeitslosen immer noch deutlich über den Werten des Vorpandemiezeitraums, die Anzahl der gemeldeten offenen Arbeitsstellen darunter.

Abbildung 24: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrerinnen bzw. -fahrer“ im Zeitraum von Januar 2013 bis Dezember 2021



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

Im Rahmen der Marktgespräche des Bundesamtes berichteten zahlreiche befragte Unternehmen von einem wahrgenommenen Fahrpersonalmangel im Omnibusgewerbe, der ihnen gravierende Probleme bereite. Nur vereinzelt gaben Befragte an, dass die Fahrpersonalsituation im Unternehmen eher unkritisch und in den letzten beiden Jahren im Wesentlichen unverändert gewesen sei. Nach vorherrschender Meinung sei der Arbeitsmarkt in den letzten Jahren extrem angespannt und die Verfügbarkeit von Fahrpersonal stark eingeschränkt gewesen. Die Corona-Pandemie habe diese Entwicklung nochmals deutlich

Fahrpersonalmangel

verschärft. Hierzu haben insbesondere die oben beschriebenen zeitweiligen Einschränkungen bzw. Einstellungen des Fahrbetriebs aufgrund hoheitlicher Maßnahmen beigetragen. Sie führten nicht nur dazu, dass einzelne Unternehmen ihren Fahrbetrieb im Fernbuslinienverkehr teilweise von März 2020 bis Sommer 2021 komplett einstellten. Sie hatten überdies zur Folge, dass ein Teil des zuvor im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrpersonals in andere Sparten der Busbranche oder auch zum Straßengüterverkehr abgewandert ist. Zwar konnten Unternehmen, die jenseits des Fernbuslinienverkehrs weitere Geschäftsfelder betreiben, Fahrpersonal, das zuvor im Fernbuslinienverkehr eingesetzt war, teilweise in anderen Bereichen „zwischenbeschäftigen“. Teilweise waren Omnibusunternehmen jedoch gezwungen, Teile des Fahrpersonals mangels Aufträgen zu entlassen. Viele befragte Omnibusunternehmen beantragten für ihr Fahrpersonal Kurzarbeit, die nach Unternehmensangaben von den Betroffenen vielfach als Belastung empfunden wurde und sich teilweise negativ auf die Motivation und Einsatzbereitschaft auswirkte.⁵³ Nach Angaben befragter Unternehmen habe ein Teil des in Kurzarbeit geschickten Fahrpersonals aufgrund der unsicheren Marktlage und finanzieller Einbußen das Unternehmen verlassen, um sich beruflich neu zu orientieren. Vor allem der Wettbewerb mit städtischen und kommunalen Nah- und Regionalverkehrsbetrieben um Fahrpersonal sei während der Corona-Pandemie hoch geblieben bzw. habe sich sogar noch verschärft. Vor diesem Hintergrund stünde auf dem Arbeitsmarkt aktuell kaum noch qualifiziertes Fahrpersonal zur Verfügung. Dies habe zur Folge, dass einige Unternehmen mangels Fahrpersonals die Nachfrage nach Verkehrsleistungen nicht decken könnten bzw. Schwierigkeiten hätten, den für das Frühjahr 2022 geplanten Wiedereinstieg in das Fernbusliniengeschäft zu bewerkstelligen.

Zu den unternehmensseitigen Maßnahmen, um dem eigenen Fahrpersonalmangel zu begegnen, zählen Anwerbungsversuche von ausländischem Fahrpersonal, die Ausbildung junger Menschen und die Umschulung von Quereinsteigenden aus branchenfernen Berufsgruppen. Allerdings führe das schlechte Image von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern im Allgemeinen sowie der Fernbuslinienbranche im Speziellen, zu dem u.a. die mediale Berichterstattung beitrage, nach Auffassung befragter Unternehmen auch mit Blick auf diese Zielgruppen zu Herausforderungen. Ähnlich wie im gewerblichen Straßengüterverkehr seien lange Arbeitszeiten und eher geringe Verdienstaussichten weitere Gründe für junge Menschen und quereinsteigende Personen, sich gegen eine Ausbildung bzw. eine

Fahrpersonalgewinnung

⁵³ Zum Ausbruch der Corona-Pandemie im März 2020 konnten u.a. auch Omnibusunternehmen durch einen einfachen Zugang zum Kurzarbeitergeld für ihr Personal entsprechende Hilfen bei der Agentur für Arbeit beantragen. (Siehe hierzu Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Pressemitteilung „Mit Kurzarbeit gemeinsam Beschäftigung sichern“ vom 16.03.2020.). Kurzarbeitergeld ist eine staatliche Hilfe, die Unternehmen dabei helfen soll, ihr Personal auch bei Auftragsausfällen weiter beschäftigen zu können und entsprechende Kündigungen zu vermeiden. Die Agentur für Arbeit zahlt das Kurzarbeitergeld als teilweisen Ersatz für den durch einen vorübergehenden Arbeitsausfall entfallenen Lohn. Das Unternehmen wird dadurch bei den Personalkosten entlastet. Diese Erleichterungen traten rückwirkend zum 01.03.2020 in Kraft und waren zunächst bis zum 31.12.2020 befristet. Mit der zweiten Kurzarbeitergeldbezugsdauerverordnung wurde die Bezugsdauer des Kurzarbeitergeldes bis zum 31.12.2021 verlängert. (Siehe hierzu Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Pressemitteilung „Zweite Kurzarbeitergeldbezugsdauerverordnung“ vom 12.10.2020.) Im Dezember 2021 wurden mit der Kurzarbeitergeldverlängerungsverordnung die bisher geltenden Erleichterungen und Sonderregelungen für den Bezug von Kurzarbeitergeld um weitere drei Monate bis zum 31.03.2022 verlängert. (Siehe hierzu Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021): Pressemitteilung „Erleichtertes Kurzarbeitergeld“ vom 10.12.2021.)

Tätigkeit im Fernverkehrsgewerbe zu entscheiden. Bereits die Ausbildungsvergütung liege im Vergleich zu anderen Branchen deutlich niedriger. Teilweise abschreckende Wirkung habe des Weiteren der notwendige Erwerb des deutschen Führerscheins und des Personenbeförderungsscheins; deren Erwerb summiere sich nach Unternehmensangaben auf bis zu 12.000 EUR. Erschwerend hinzu komme, dass minderjährige Personen – anders als in anderen Ausbildungsberufen – den Beruf de facto zunächst nicht richtig ausüben könnten, da sie nicht die gesetzlichen Voraussetzungen zum Erwerb des Busführerscheins und des Personenbeförderungsscheins erfüllen. Folglich sei es schwierig, minderjährige Personen für eine Ausbildung in der Branche zu bewegen.

Der Akquirierung ausländischer Quereinsteigerinnen und -einsteiger werden zudem durch das derzeitige Ausbildungssystem gewisse Grenzen gesetzt. So stellen nach Unternehmensangaben fehlende oder mangelnde Deutschkenntnisse für ausländische Personen für die Prüfung bei der IHK eine große Hürde dar, da diese nur in deutscher Sprache abgelegt werden könne. Als Positivbeispiel benennen befragte Unternehmen in diesem Zusammenhang die Führerscheinprüfung in Deutschland, die in verschiedenen Sprachen abgelegt werden könne. Eine entsprechende Anpassung der IHK-Prüfungen könne nach Ansicht befragter Unternehmen einen Beitrag leisten, um weiteres Fahrpersonal für den Fernbuslinienverkehr zu gewinnen. Mit dem Ziel, mehr Menschen für den Beruf zu interessieren, hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) eine Kampagne unter dem Namen „Beweg was – werd Busfahrer“ gestartet.⁵⁴

Quereinsteigerinnen und
-einsteiger

6.3 Arbeitsbedingungen

Das Fahrpersonal im Fernbuslinienverkehr ist neben der eigentlichen Fahrzeugführung mit diversen weiteren Tätigkeiten betraut. Hierzu zählt die Betreuung der Fahrgäste, die ein freundliches und serviceorientiertes Auftreten sowie ausreichende Kenntnisse der deutschen und englischen Sprache erfordert. Beim Einchecken der Fahrgäste wird das Fahrpersonal 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 wird das Fahrpersonal dabei oftmals durch sogenanntes Stationspersonal unterstützt. Grundsätzlich unterscheiden sich im Fernbuslinienverkehr die personellen Anforderungen, Tätigkeitsprofile und Stressbelastungen des Fahrpersonals von anderen Bussparten wie dem Reise- oder Liniennahverkehr. Zwar bieten die genannten Tätigkeiten für das Fahrpersonal eine gewisse Abwechslung im Arbeitsalltag, jedoch kann insbesondere der erhöhte Fahrgastkontakt gelegentlich zu Konfliktsituationen führen, die eine

Tätigkeitsprofil

⁵⁴ Siehe hierzu Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (2021): <https://www.bdo.org/beweg-was-werd-busfahrer>.

hohe Stressresistenz und Konfliktmanagementqualitäten des Fahrpersonals verlangen. Vor diesem Hintergrund erhält das Fahrpersonal 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.

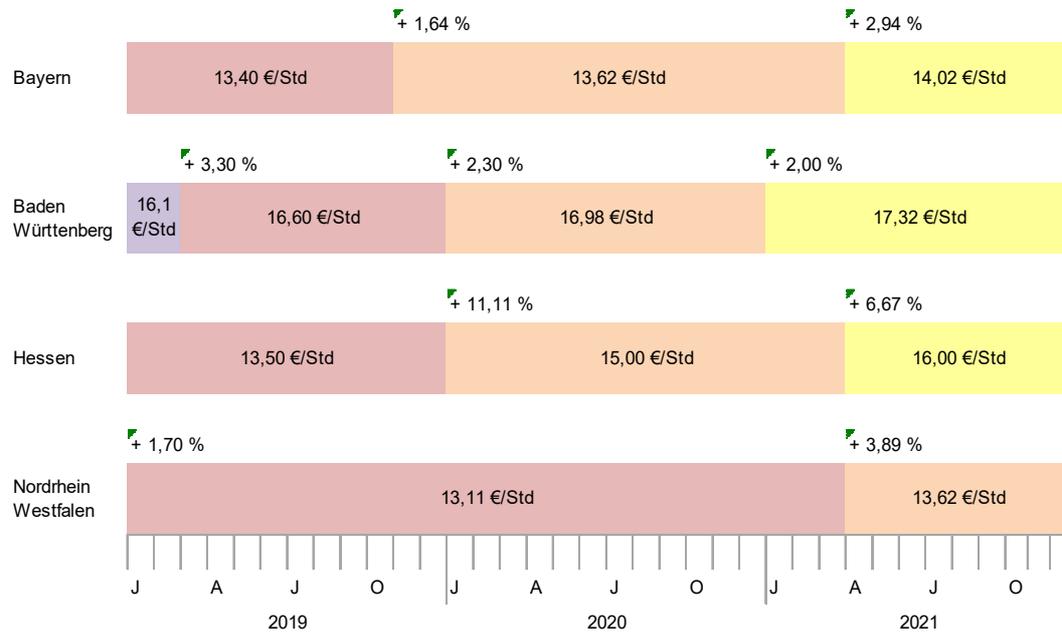
Im Zuge der Corona-Pandemie wurden von den Unternehmen der Fernbusbranche Hygiene-Konzepte entwickelt, deren Einhaltung seitens des Fahrpersonals bei der Beförderung von Fahrgästen zu kontrollieren ist. In Abhängigkeit von den jeweils geltenden Regelungen (Stand Februar 2022: 3G-Regelung) sind dem Fahrpersonal von den Reisenden vor Fahrtantritt die erforderlichen digitalen oder ausgedruckten Nachweise vorzuzeigen; Fahrgäste ohne erforderliche Nachweise können von der Reise ausgeschlossen werden. Bei grenzüberschreitenden Reisen sind die aktuell geltenden Einreisebestimmungen und Reisebeschränkungen zu beachten. Für die Reisen gilt Maskenpflicht, wobei die zu verwendenden Masken den gesetzlichen Vorgaben entsprechen müssen. Dem Fahrpersonal werden arbeitgeberseitig regelmäßig Masken und Desinfektionsmittel zur Verfügung gestellt; dies gilt in der Regel ebenso für Fahrgäste, die vor Reiseantritt keine eigene Maske mitführen. Nach Unternehmensangaben werde das Tragen der Masken in den Fernbuslinien im Allgemeinen akzeptiert. Von nennenswerten Verstößen gegen die Maskenpflicht wurde nicht berichtet.

Corona-Schutzmaßnahmen und Hygiene-Konzepte

Die Tarifverträge, nach denen sich die Vergütung für eine Mehrzahl des Fahrpersonals von Omnibussen bemisst, werden zwischen den Landesverbänden des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo) und den jeweiligen Tarifparteien individuell ausgehandelt. Daneben existieren anderweitige Tarifverträge, die zwischen einzelnen Omnibusunternehmen bzw. Arbeitgeberverbänden und verschiedenen Gewerkschaften geschlossen werden. Abbildung 25 stellt exemplarisch für einige Bundesländer die tarifliche Lohnentwicklung im Zeitraum von 2019 bis 2021 dar. Es ist ersichtlich, dass in diesem Zeitraum prozentuale Steigerungen der Tariflöhne zwischen 1,64 Prozent und 11,11 Prozent erzielt wurden. Damit lagen die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen größtenteils deutlich über den 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.

Vergütung

Abbildung 25: Ausgewählte Tarifabschlüsse des privaten Omnibusgewerbes im Zeitraum von 2019 bis 2021, Fahrpersonal von Omnibussen mit abgeschlossener Berufsausbildung und Berufserfahrung bis zwei Jahren



Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt laut STBA:

2019: 1,4 % 2020: 0,5 % 2021: 3,1 %

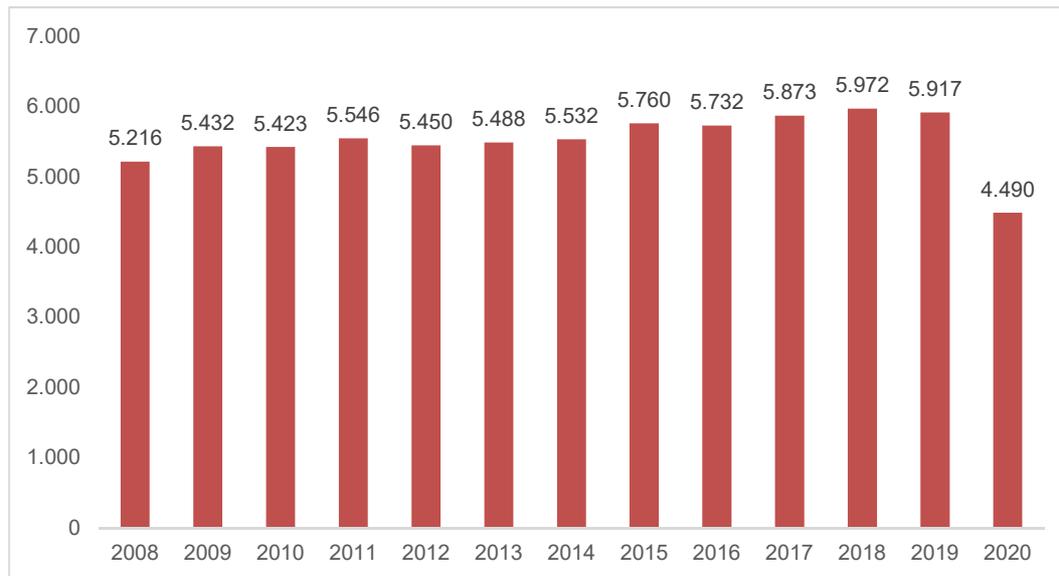
Quelle: Regierungspräsidien Baden-Württemberg, Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4), Tarifregister NRW, Ver.di Bayern, Ver.di Hessen. Eigene Berechnung.

Grundsätzlich können im Falle einer zu hohen Arbeitsbelastung des Fahrpersonals von Omnibussen Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit ausgehen. Aus der amtlichen Verkehrsunfallstatistik lassen sich bisher allerdings keine Entwicklungen ableiten, die darauf hindeuten, dass die Anzahl der Busunfälle mit Personenschaden infolge der Liberalisierung signifikant zugenommen hat. Im Jahr 2020 ereigneten sich insgesamt 4.490 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen; im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einem Rückgang von rund 24,1 Prozent.⁵⁵ Der tendenziell langsam ansteigende Trendverlauf der Vorjahre wurde im Jahr 2020 mithin deutlich nach unten durchbrochen (siehe Abbildung 26). Allerdings standen die in der Verkehrsunfallstatistik ausgewiesenen Zahlen im Jahr 2020 unter dem allgemeinen Einfluss der Corona-Pandemie auf den Busverkehr; aufgrund gesunkener Verkehrsleistungen kam es zu deutlich weniger Verkehrsunfällen. Der Wert für das Jahr 2021 liegt aktuell noch nicht vor.

Verkehrsunfälle

⁵⁵ Unfälle, an denen Busse im Linienfernverkehr beteiligt waren, werden nicht explizit ausgewiesen.

Abbildung 26: Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen von 2008 bis 2020 (Absolute Angaben)

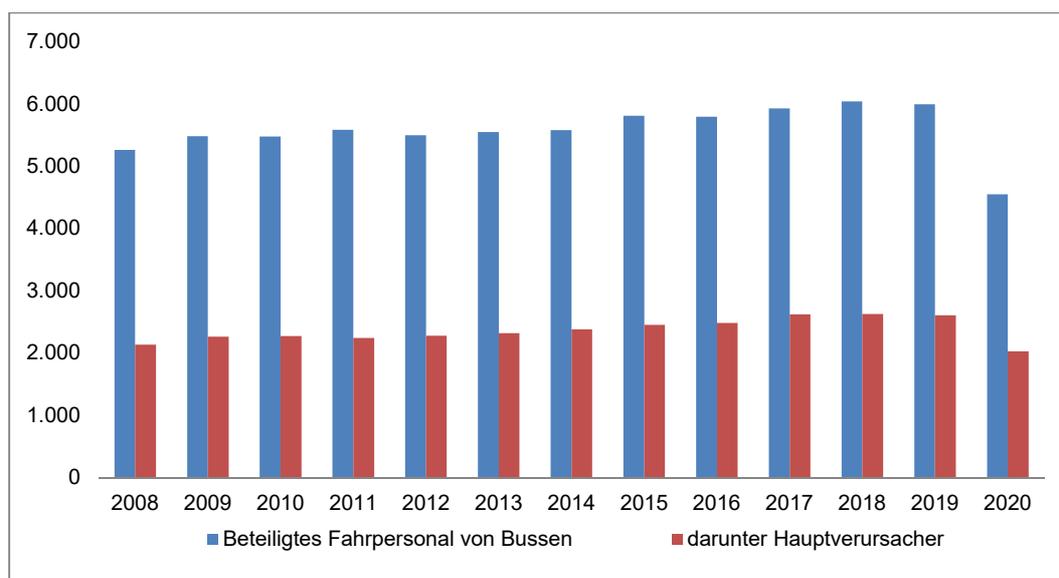


Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle Zeitreihen 2020). Eigene Darstellung.

Abbildung 27 stellt die Anzahl der an Unfällen beteiligten Busfahrerinnen und -fahrer, auch als Hauptverursacherinnen bzw. -verursacher, für den Zeitraum von 2008 bis 2020 dar. Insgesamt wurden von der amtlichen Statistik im Jahr 2020 rund 4.547 Unfälle mit Personenschaden erfasst, an denen Busfahrerinnen und -fahrer beteiligt waren. Dies entsprach einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr von rund 24,1 Prozent. Die Anzahl der Unfälle, bei denen Busfahrerinnen und -fahrer Hauptverursacherinnen bzw. -verursacher waren, nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 22,3 Prozent auf 2.024 ab.

Beteiligtes Fahrpersonal von Bussen

Abbildung 27: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Beteiligung von Fahrpersonal von Bussen im Zeitraum von 2008 bis 2020 (Absolute Angaben)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle Zeitreihen 2020). Eigene Darstellung.

Die Anzahl der verunglückten Businsassinnen und -insassen ging im Jahr 2020 ebenfalls deutlich zurück (siehe Tabelle 18). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verunglückten im Jahr 2020 insgesamt 4.102 Businsassinnen und -insassen, rund 34,4 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Anteil der Leichtverletzten unter den Verunglückten lag im Jahr 2020 bei rund 91,8 Prozent, jener der Schwerverletzten bei rund 8,0 Prozent und jener der Getöteten bei rund 0,2 Prozent. Die Anteilswerte zeigten sich damit im Vergleich zum Jahr 2019 nahezu unverändert. Ein eindeutiger Trend lässt sich im Zeitraum von 2016 bis 2020 in Bezug auf die prozentualen Anteile der Betroffenen nicht beobachten.

Verunglückte Businsassen

Tabelle 18: Anzahl der verunglückten Businsassinnen und -insassen bei Unfällen unter Beteiligung von Bussen im Zeitraum von 2016 bis 2020

	2016		2017		2018		2019		2020	
Insgesamt	5.532	100,0%	6.142	100,0%	6.416	100,0%	6.250	100,0%	4.102	100,0%
<i>darunter:</i>										
Getötete	4	0,1%	22	0,4%	9	0,1%	7	0,1%	10	0,2%
Schwerverletzte	387	7,0%	451	7,3%	461	7,2%	502	8,0%	329	8,0%
Leichtverletzte	5.141	92,9%	5.669	92,3%	5.946	92,7%	5.741	91,9%	3.763	91,8%

Quelle: Statistisches Bundesamt (Verkehrsunfälle Zeitreihen 2020). Eigene Darstellung.

7 Straßenkontrollen des Bundesamtes

In Deutschland werden gemeinsam durch die Länder (Polizei, Gewerbeaufsichtsämter) und das Bundesamt für Güterverkehr 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 Prozent der Fahrtage zu überprüfen, wobei die Anzahl der jährlichen Arbeitstage je Fahrerin bzw. Fahrer 240 Tage beträgt. Die Anzahl der vom Bundesamt für Güterverkehr in den Jahren 2017 bis 2020 jährlich kontrollierten Fernbusse lässt sich Tabelle 19 entnehmen. Im Jahr 2019 wurden demnach insgesamt 454 Omnibusse im Fernbuslinienverkehr kontrolliert, im Jahr 2020 – vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie und deren Einfluss auf den Busverkehr – insgesamt 92 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 erhöhte sich von rund 11,9 Prozent im Jahr 2017 über 13,6 Prozent im Jahr 2018 auf rund 17,0 Prozent im Jahr 2019,

Beanstandungsquote

bevor sie im Jahr 2020 auf rund 12,0 Prozent zurückfiel. Im Jahr 2020 wurden 11 der insgesamt 92 kontrollierten Omnibusse beanstandet. Die genaue Anzahl jährlich kontrollierter Fahrzeuge unterteilt nach Herkunft der Fahrzeuge sowie Zahl der Beanstandungen ist Tabelle 19 zu entnehmen.

Tabelle 19: Im Rahmen von Fernbuskontrollen des Bundesamtes beanstandete Fahrzeuge nach Art der Verstöße und Herkunft der Fahrzeuge

Herkunft	Deutsche	EU/EWR	Drittländer	Insgesamt
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 Fahrpersonalrecht kontrollierte Fahrzeuge	392	168	37	597
im Fahrpersonalrecht 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
Jahr 2019				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	17,60%	15,79%	11,11%	16,96%
im Fahrpersonalrecht kontrollierte Fahrzeuge	341	95	18	454
im Fahrpersonalrecht beanstandete Fahrzeuge	60	15	2	77
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	30	5	6	41
Lenkzeiten	6	0	1	7
Unterbrechungen	8	3	1	12
Ruhezeiten	16	2	4	22
Verstöße VO (EU) Nr. 165/2014 und AETR	269	23	3	295
Jahr 2020*				
Beanstandungsquote in Prozent (%)	11,11%	11,76%**	33,33%**	11,96%
im Fahrpersonalrecht kontrollierte Fahrzeuge	72	17	3	92
im Fahrpersonalrecht beanstandete Fahrzeuge	8	2	1	11
Verstöße VO (EG) Nr. 561/2006 und AETR	1	0	0	1
Lenkzeiten	0	0	0	0
Unterbrechungen	0	0	0	0
Ruhezeiten	1	0	0	1
Verstöße VO (EU) Nr. 165/2014 und AETR	7	1	2	10

* Pandemiebedingt rückläufige Kontrollzahlen.

** Aufgrund der geringen Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge hat hier die Beanstandungsquote lediglich sehr eingeschränkte Aussagekraft.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. Stand November 2021.

Die Verstöße der beanstandeten Fernbusse 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

Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2020): Fernbus-Bahnhöfe: Passagiere stehen zu oft im Regen, Meldung vom 18.06.2020, unter: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/fernbus-bahnhoefe-passagiere-stehen-zu-oft-im-regen.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Berlin.de (2020): Fernbusreisen mit Blablabus wieder möglich, Meldung vom 24.06.2021, unter: <https://www.berlin.de/tourismus/infos/verkehr/nachrichten/6213138-4357821-fernbusreisen-mit-blablabus-wieder-moegl.html>, abgerufen am 23.12.2021.

BlaBlaCar (2021): BlaBlaCar mit gesamtem Busnetzwerk zurück in Deutschland, Meldung vom 20.05.2021, unter: <https://blog.blablacar.de/newsroom/unternehmensnews/blablacar-mit-gesamtem-busnetzwerk-zurueck-in-deutschland>, abgerufen am 23.12.2021.

BlaBlaCar (2021): <https://de.blablabus.com/destinations>, abgerufen am 23.12.2021.

Bus Blickpunkt (2020): Pinkbus: Klimaneutraler Neustart, Meldung vom 10.07.2020, unter <https://www.busnetz.de/pinkbus-klimaneutraler-neustart/>, abgerufen am 23.12.2021.

Bus Blickpunkt (2020): Pinkbus ist zu „Telekom-pink“, Meldung vom 03.09.2020, unter <https://www.busnetz.de/pinkbus-zu-telekom-pink/>, abgerufen am 23.12.2021.

Bus Blickpunkt (2021): Blablabus wird zu Blablacar, Meldung vom 20.05.2021, unter <https://www.busnetz.de/blablabus-wird-zu-blablacarbus/>, abgerufen am 23.12.2021.

Bus Blickpunkt (2021): Pinkbus Ende Juli wieder on the road, Meldung vom 19.07.2021, unter <https://www.busnetz.de/pinkbus-ende-juli-wieder-on-the-road/>, abgerufen am 23.12.2021.

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.

Bundesanzeiger: FlixBus GmbH Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2017 bis zum 31.12.2017, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesanzeiger: FlixBus GmbH Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2018, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesanzeiger: FlixBus GmbH Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019, abgerufen am 23.12.2021.

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_BGBI&jumpTo=bgbl119s2886.pdf#_bgbl__%2F%2F%5B%40attr_id%3D%27bgbl119s2886.pdf%27%5D__1581516756578, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Mit Kurzarbeit gemeinsam Beschäftigung sichern, Meldung vom 16.03.2020, unter: <https://www.bmas.de/DE/Service/Presse/Meldungen/2020/mit-kurzarbeit-gemeinsam-beschaeftigung-sichern.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2020): Pressemitteilung „Zweite Kurzarbeitergeldbezugsdauerverordnung“, Meldung vom 12.10.2020, unter: <https://www.bmas.de/DE/Service/Gesetze-und-Gesetzesvorhaben/zweite-verordnung-bezugsdauer-kurzarbeitergeld.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021): Pressemitteilung „Erleichtertes Kurzarbeitergeld“, Meldung vom 10.12.2021, unter: <https://www.bmas.de/DE/Corona/erleichtertes-kurzarbeitergeld.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2020): BMVI stellt 170 Millionen Euro für die Busbranche bereit – Programm startet am 24.07.2020, Meldung vom 16.07.2020, unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/030-scheuer-busbranche-kann-hilfsgelder-abrufen.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2021): <https://www.ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de>, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (2020): Publikation "Konjunkturumfrage 2020/2021" unter https://www.bdo.org/uploads/assets/60479d22b020d6974900038e/original/bdo-Konjunkturumfrage_2020_2021.pdf?1615306018, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (2020): Publikation "Der Politikbrief 01/2020" unter https://www.bdo.org/uploads/assets/5fb7a47abfac734d17000166/original/bdo-politikbrief_1-2020.pdf?1605870714, abgerufen am 23.12.2021.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (2021): <https://www.bdo.org/beweg-was-werd-busfahrer>, abgerufen am 23.12.2021.

Deutsche Bahn AG (versch. Jahrgänge): Geschäftsbericht, Frankfurt am Main.

Deutsche Bahn AG (2021): DB macht Reisen mit Kindern einfacher, günstiger und moderner, Meldung vom 03.12.2021, unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-macht-Reisen-mit-Kindern-einfacher-guenstiger-und-moderner-6985404, abgerufen am 23.12.2021.

DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH (2021): BKF-Statistik-2019, Bonn.

DTG Deutsche Touring GmbH (2021): <https://www.eurolines.de/de/nationale-fernbusse/mit-dem-fernbus-guenstig-durch-deutschland/>, abgerufen am 23.12.2021.

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.

Europäische Kommission (2021): Kommission genehmigt 550 Millionen Euro staatliche Beihilfen für Deutsche Bahn, Meldung vom 11.08.2021, unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommission-genehmigt-550-millionen-euro-staatliche-beihilfen-fur-deutsche-bahn-2021-08-11_de, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): <https://www.flixbus.de/service/personen-mit-eingeschränkter-mobilität>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): www.flixbus.de/unternehmen/ueber-flixbus, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): <https://www.flixbus.de/fernbus/deutschland>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2020): Mit Verantwortungsbewusstsein: FlixBus malt deutsche Straßen wieder grün, Meldung vom 22.05.2020, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/mit-verantwortungsbewusstsein-flixbus-malt-deutsche-strassen-wieder-gruen/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2020): #StaySafe: FlixBus und FlixBus stellen den Betrieb vorübergehend, Meldung vom 30.10.2020, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/staysafe-flixbus-und-flixbus-stellen-den-betrieb-voruebergehend-ein/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2020): FlixBus ist ab dem 17. Dezember zurück, Meldung vom 03.12.2020, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-ist-ab-dem-17-dezember-zurueck/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): FlixBus nimmt Betrieb mit ausgewählten Verbindungen wieder auf, Meldung vom 17.03.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-nimmt-betrieb-mit-ausgewaehlten-verbindungen-wieder-auf/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): FlixBus startet ab 25. März in Liechtenstein, Meldung vom 22.03.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-startet-ab-25-maerz-in-liechtenstein/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): Größtes Streckennetz seit Frühjahr 2020 und Expansion nach Brasilien, Meldung vom 29.07.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/groesstes-streckennetz-seit-fruehjahr-2020-und-expansion-nach-brasilien/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): FlixBus sichert sich 650 Millionen US-Dollar zusätzliche Finanzierung und plant weitere globale Expansion – Neue Bewertung bei 3 Mrd. US-Dollar, Meldung vom 02.06.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-sichert-sich-650-millionen-us-dollar-zusaetzliche-finanzierung-und-plant-weitere-globale-expansion--neue-bewertung-bei-3-mrd-us-dollar/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): Ausbau des globalen FlixBus-Fernbusnetzes: FlixBus übernimmt Greyhound in den USA, Meldung vom 21.10.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/ausbau-des-globalen-flixbus-fernbusnetzes-flixbus-uebernimmt-greyhound-in-den-usa/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): FlixBus fährt ab heute in Brasilien: Erste Verbindungen von São Paulo, Rio de Janeiro und Belo Horizonte, Meldung vom 01.12.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-faehrt-ab-heute-in-brasilien-erste-verbindungen-von-so-paulo-rio-de-janeiro-und-belo-horizonte/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixBus (2021): CA Immo schließt langfristigen Pachtvertrag für Fernbusbahnhof in Frankfurt/M. ab – FlixBus wird offizieller Betreiber des FernbusTerminals Frankfurt, Meldung vom 20.12.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixbus-betreibt-fernbusbahnhof-frankfurt/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2021): <https://www.flixtain.de/alle-fahrplaene> abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2020): "Neuer Partner, noch mehr Komfort: FlixTrain macht Bahnfahrten wieder grün und erschwinglich", Meldung vom 23.07.2020, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/neuer-partner-noch-mehr-komfort-flixtain-macht-bahnfahrten-wieder-gruen-und-erschwinglich/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2020): "StaySafe: FlixBus und FlixTrain stellen den Betrieb vorübergehend ein", Meldung vom 30.10.2020, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/staysafe-flixbus-und-flixtain-stellen-den-betrieb-voruebergehend-ein/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2021): "FlixTrain expandiert in Europa: Start in Schweden", Meldung vom 14.04.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixtain-startet-in-schweden/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2021): "FlixTrain startet größte Expansion seit Bestehen", Meldung vom 11.05.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixtain-startet-groesste-expansion-seit-bestehen/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2021): FlixTrain mit neuen Halten im Winter und größerem Angebot ab Frühjahr 2022, Meldung vom 17.11.2021, unter: <https://corporate.flixbus.com/de/flixtain-mit-neuen-haltestellen-im-winter-und-groesserem-angebot-ab-fruehjahr-2022/>, abgerufen am 23.12.2021.

FlixTrain (2021): <https://www.flixtain.de/zugverbindung>, abgerufen am 23.12.2021.

Golem.de (2020): Roadjet mit zwei WLANs und Maskenerkennung gegen Flixbus“, Meldung vom 03.08.2020, unter: <https://www.golem.de/news/fernbus-roadjet-mit-zwei-wlans-und-maskenerkennung-gegen-flixbus-2008-150010.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Handelsblatt (2020): Flixbus-Betreiber klagt gegen Staatshilfen für die Deutsche Bahn, Meldung vom 18.12.2020, unter: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/staatskonzern-flixbus-betreiber-klagt-gegen-staatshilfen-fuer-die-deutsche-bahn/26729520.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Handelsblatt (2021): BlaBlaCar besorgt sich fast 100 Millionen Euro frisches Kapital, Meldung vom 20.04.2021, unter: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/mobilitaet-blabla-car-besorgt-sich-fast-100-millionen-euro-frisches-kapital/27110612.html?ticket=ST-3078018-oUe0LERyhydX0Yd4lxpP-ap2>, abgerufen am 23.12.2021.

Intraplan Consult GmbH & Bundesamt für Güterverkehr (2021): Gleitende Mittelfristprognose Sommer 2021, München / Köln.

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

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

Kreditanstalt für Wiederaufbau (2021): KfW-Corona-Hilfe: Kredite für Unternehmen unter: <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Unternehmen/KfW-Corona-Hilfe/>, abgerufen am 23.12.2021.

Lok-Report (2020): "Frankreich: FlixBus verschiebt FliXTrain-Pläne", Meldung vom 15.04.2020, unter: <https://www.lok-report.de/news/europa/item/17103-frankreich-flixbus-verschiebt-flixtrain-plaene.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Omnibusrevue (2020): „Pinkbus fährt bis Montag weiter“, Meldung vom 18.03.2020, unter: [management/pinkbus-faehrt-bis-montag-weiter-2583529](https://www.omnibusrevue.de/management/pinkbus-faehrt-bis-montag-weiter-2583529), abgerufen am 23.12.2021.

Pinkbus (2020): „Investment für Pinkbus: Venista Ventures steigt als Early-Stage-Investor beim Kölner Mobility-Startup ein“, Meldung vom 21.04.2020, unter: <https://pinkbus.de/wp-content/uploads/2020/07/PM-Pinkbus-Venista-Investment-21.04.2020.pdf>, abgerufen am 23.12.2021

Pinkbus (2021): <https://pinkbus.de/haltestellen/>, abgerufen am 23.12.2021.

Presse.Online (2020): „FliXtrain stellt Verbindungen ein“, Meldung vom 19.03.2020, unter: <https://www.presse.online/2020/03/19/flixtrain-stellt-verbindungen-ein/>, abgerufen am 23.12.2021.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2020): „Leitlinien zum Kampf gegen die Corona-Epidemie vom 16.03.2020“, Meldung vom 16.03.2020, unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/coronavirus/leitlinien-zum-kampf-gegen-die-corona-epidemie-vom-16-03-2020-1730942>, abgerufen am 23.12.2021.

Regierungspräsidien Baden-Württemberg: Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe Baden-Württemberg, unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Themenportal/Wirtschaft/Tariftreue_-_Mindestlohn/_DocumentLibraries/Documents/14_Itmg_tarif_str_1_2d.pdf, abgerufen am 23.12.2021.

RegioJet a.s. (2021): <https://www.regiojet.de/fahrplane-und-haltestelle/haltestellen/>, abgerufen am 23.12.2021.

RoadJet (2021): <https://www.roadjet.de/>, abgerufen am 23.12.2021.

RP Online (2020): Fernbus-Anbieter kritisieren Wettbewerbsverzerrung bei der Bahn, Meldung vom 07.09.2020, unter: https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/startups/flixbus-und-pinkbus-kritisieren-wettbewerbsverzerrung-bei-der-bahn_aid-53181101, abgerufen am 23.12.2021.

Rundfunk Berlin-Brandenburg (2020): Flixbus und Blablabus stellen Betrieb bis auf Weiteres ein, Meldung vom 17.03.2020, unter: <https://www.rbb24.de/wirtschaft/thema/2020/coronavirus/beitraege/flixbus-corona-virus-krise-betrieb-einstellung-mitternacht.html>, abgerufen am 23.12.2021.

Staatsministerium Baden-Württemberg (2020): Rettungsschirm für Reisebusunternehmen beschlossen, Meldung vom 23.06.2020, unter: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/rettungsschirm-fuer-reisebusunternehmen-beschlossen/>, abgerufen am 23.12.2021.

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

Simplex Mobility (2021): Simplex Fernfahrplan, Nationale und Internationale Fernreise-Verbindungen, Ausgaben für versch. Jahrgänge, Königswinter.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Fachserie 8 Reihe 1.1, Wiesbaden.

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

Statistisches Bundesamt: Online-GENESIS Datenbank, unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>.

Statistisches Bundesamt (versch. Jahrgänge): Verkehrsunfälle Zeitreihen, Wiesbaden.

T-Online.de (2020): „BlaBlaBus stellt Betrieb im Zuge der Corona-Krise ein“, Meldung vom 19.10.2020, unter: https://www.t-online.de/finanzen/news/unternehmen-verbraucher/id_88777020/busunternehmen-blablabus-stellt-betrieb-vorerst-ein-wegen-corona-krise.html, abgerufen am 23.12.2021.

T-Online.de (2020): „Flixbus sagt Fahrten zu den Feiertagen ab“, Meldung vom 15.12.2020, unter: https://www.t-online.de/leben/reisen/id_89126098/tid_amp/corona-weihnachten-flixbus-sagt-reisen-bis-11-januar-ab.html, abgerufen am 23.12.2021.

Tarifregister NRW: Lohntarifvertrag für das private Omnibusgewerbe NRW, unter: <http://www.tarifregister.nrw.de/material/omnibus3.pdf>, abgerufen am 23.12.2021.

Ver.di Bayern (2020): Tarifrunde Privates Omnibusgewerbe Bayern 2020, unter: <https://bayern.verdi.de/branchen-berufe/verkehr/tarifrunde-2020>, abgerufen am 23.12.2021.

Ver.di Hessen (2019): Schlichtungsergebnisse Busfahrer*innen, Meldung vom 10.12.2019, unter: <https://hessen.verdi.de/presse/pressemitteilungen/++co++afa53d24-1b74-11ea-992d-001a4a160100>, abgerufen am 23.12.2021.



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 Digitales und Verkehr
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: Juni 2022

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
