

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
2	Einleitung	5
3	Angebotsseite	5
3.1	Anbieter von Fernbuslinienverkehren	5
3.2	Entwicklung der Genehmigungen sowie des Fahrten- und Linienangebots	11
3.3	Entwicklung des Fernbusliniennetzes	18
3.4	Preisentwicklung	29
3.5	Serviceangebote	35
3.6	Wirtschaftliche Entwicklung	36
3.7	Fahrzeuginvestitionen und Barrierefreiheit.....	37
4	Nachfrageseite	41
4.1	Verkehrsaufkommen und -leistung	41
4.2	Fahrgaststruktur.....	44
4.3	Kundenzufriedenheit.....	47
5	Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr	49
6	Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen	58
6.1	Struktur der Beschäftigten	58
6.2	Arbeitsmarktsituation	61
6.3	Arbeitsbedingungen.....	62
	Quellenverzeichnis	67

1 Zusammenfassung

Im Hinblick auf die Berichtspflicht nach § 66 PBefG wurde das Bundesamt vom BMVI beauftragt, den zum 01.01.2013 liberalisierten innerdeutschen Fernbuslinienverkehrsmarkt näher zu analysieren. Der vorliegende Bericht fasst wesentliche Entwicklungen auf der Angebots- und Nachfrageseite seit dem Jahr 2013 zusammen und gibt einen Überblick über die Entwicklung des Wettbewerbs zum Schienenpersonenverkehr, die aktuelle Situation auf dem Arbeitsmarkt und die Arbeitsbedingungen von Busfahrern im Fernbuslinienverkehr. Wesentliche Ergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Untersuchungs-
gegenstand

Nach einer kurzen Einführungsphase ging der innerdeutsche Fernbusmarkt zügig in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen, diverse Markteintritte sowohl neugegründeter als auch etablierter Unternehmen von innerhalb und außerhalb der Branche, Marktaustritte und eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität geprägt war. Zwischenzeitlich gibt es Anzeichen einer Sättigung. Die Anzahl der im Linienfernverkehr tätigen Omnibusunternehmen nahm von 76 im Jahr 2012 auf 97 im Jahr 2013 zu; infolge von Marktaustritten ging sie anschließend wieder bis auf 84 im Jahr 2015 zurück. Seit dem Jahr 2015 wird der Fernbusmarkt durch einzelne große Übernahmen geprägt. Mit rund 64,0 Prozent bezogen auf das Fahrtenangebot wies die FlixBus GmbH (FlixBus) im Frühjahr 2016 den höchsten Marktanteil auf. Auf den weiteren Plätzen folgten die Fernbusaktivitäten der DB AG (IC Bus, Berlin Linien Bus) und der Deutsche Post Mobility GmbH (Postbus) mit Anteilen von rund 17,2 Prozent bzw. 10,4 Prozent sowie die DeinBus Betriebs GmbH (DeinBus), die Deutsche Touring GmbH Int. Reiseverkehrsunternehmen und die Megabus.com GmbH (Megabus) mit Marktanteilen von jeweils unter 3 Prozent. Durch die Übernahmen von Megabus und Postbus durch FlixBus hat sich der deutsche Fernbusmarkt in der Folge weiter konsolidiert. Mithin ist FlixBus der dominierende Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland. Die Deutsche Bahn AG kündigte kürzlich an, ihr Fernbusangebot ab dem Jahr 2017 unter dem Markennamen IC Bus konsolidieren und den Betrieb unter der Marke Berlin Linien Bus Ende 2016 einstellen zu wollen.

Anbieter von
Fernbuslinienverkehren

Infolge der Liberalisierung kam es zu einer deutlichen Ausweitung des Fernbusliniennetzes und der Abfahrtsfrequenzen. Die Anzahl der insgesamt erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre hat sich von 86 am Ende des 4. Quartals 2012 auf 355 am Ende des 2. Quartals 2016 mehr als vervierfacht, wobei sich die Wachstumsraten seit dem 3. Quartal 2015 stark abgeschwächt haben. Von Beginn an konzentrierte sich der nationale Wettbewerb überwiegend auf die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten, auf denen von einer hohen Nachfrage und entsprechenden Umsätzen auszugehen war („Rosinenpicken“). Die höchste Anzahl täglicher Fahrten wiesen im Juni 2016 die Relationen Berlin-Dresden (150), Berlin-Hamburg (134) und München-Nürnberg (129) auf. Insgesamt wurden im Frühjahr 2016 deutschlandweit 428 Zielorte von nationalen Fernbussen – teilweise auch mit Nacht- und

Entwicklung des
Liniennetzes

Expresslinien – bedient, darunter über 90 Prozent aller deutschen Großstädte über 100.000 Einwohner und über 50 Prozent aller Mittelstädte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner. Mit 2.408 wöchentlichen Abfahrten wies Berlin im April 2016 die höchste Frequenz auf, gefolgt von München (1.602), Frankfurt am Main (1.402), Hamburg (1.178) und Köln/Leverkusen (1.028). Die Anzahl der umsteigefrei aus dem nationalen Fernbusnetz erreichbaren internationalen Zielorte nimmt ebenfalls zu. Handelte es sich zunächst vor allem um grenznahe europäische Städte, so gibt es mittlerweile Direktverbindungen nach London, Mailand oder Paris. Ferner zeigen sich erste Ansätze zur Verknüpfung des Fernbusnetzes mit dem Schienenverkehr und dem ÖPNV.

Nachdem sich die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung im Vorfeld der Liberalisierung auf einem relativ konstanten Niveau bewegten, verzeichneten beide Größen im Zuge der Angebotsausweitung hohe Zuwachsraten. Die Zahl der Fahrgäste im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr erhöhte sich von rund 2,1 Mio. im Jahr 2012 sukzessive auf rund 16,0 Mio. im Jahr 2015, die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum von rund 0,4 Mrd. pkm auf knapp 4,5 Mrd. pkm. Auf den Inlandsverkehr entfielen damit im Jahr 2015 rund 69,0 Prozent aller Fahrgäste und rund 61,6 Prozent der gesamten Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Omnibussen (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren).

Aufkommensentwicklung
- innerdeutscher Fernbus-
linienverkehr

Die Verkehrsleistung im gesamten Fernbuslinienverkehr (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) erhöhte sich im Jahr 2013 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 122,6 Prozent auf rund 2,7 Mrd. pkm, die Zahl der Reisenden nahm um rund 173,3 Prozent auf rund 8,2 Mio. zu. Im Jahr 2014 kam es bei beiden Größen nochmals annähernd zu einer Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr. Mit rund 7,3 Mrd. pkm bzw. 23,2 Mio. Reisenden wurden die Werte des Jahres 2014 im Jahr 2015 nach vorläufigen Ergebnissen lediglich noch um rund 36,3 bzw. 47,0 Prozent übertroffen. Der Fernbuslinienverkehr wies damit in den letzten drei Jahren von allen Verkehrsträgern die höchsten Zuwachsraten im Personenverkehr in Deutschland auf. Am gesamten öffentlichen Straßenverkehr erreichte er bezogen auf die Verkehrsleistung zuletzt einen Anteil von rund 6,8 Prozent, bezogen auf die Zahl der Reisenden von rund 0,2 Prozent. Sowohl für das Jahr 2016 als auch in mittelfristiger Perspektive gehen aktuelle Prognosen von einer weiteren Abschwächung des Wachstums im Fernbuslinienverkehr aus.

- Fernbuslinienverkehr
insgesamt (einschl. GV,
Transit- u. Auslandsverkeh-
ren)

Die Liberalisierung hat dem Fernverkehrsmarkt insgesamt Wachstumsimpulse verliehen. Die Verkehrsleistung im Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen erhöhte sich von insgesamt knapp 38,6 Mrd. pkm im Jahr 2012 sukzessive auf rund 44,1 Mrd. pkm im Jahr 2015; die Zahl der Reisenden stieg von 134,4 Mio. auf 154,6 Mio. Beide Größen wuchsen damit stärker als in den Jahren zuvor. Die Zuwächse im Fernbussegment lassen sich demnach nicht allein mit Umsteigern vom Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) begründen. Der SPFV verzeichnete in den Jahren 2013 und 2014 – trotz steigender Gesamtver-

Fernverkehr mit Bussen
und Bahnen, Modal Split

kehrsnachfrage – Leistungsrückgänge in Höhe von 1,4 bzw. 2,0 Prozent. Im Jahr 2015 legte er um 2,1 Prozent zu. Die Zahl der Reisenden im SPFV stagnierte im selben Zeitraum – abgesehen von einem temporären Rückgang auf 129,0 Mio. im Jahr 2014 – bei rund 131,4 Mio. Neben der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs nahmen u.a. diverse Streiks und witterungsbedingte Beeinträchtigungen Einfluss auf die Nachfrageentwicklung. Der Anteil der Schiene am gesamten Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen sank im Zeitraum von 2012 bis 2015 bezogen auf die Verkehrsleistung von 96,7 Prozent auf 83,5 Prozent; bezogen auf die Zahl der Reisenden von 97,8 Prozent auf 85,0 Prozent. Die Anteile des Fernbuslinienverkehrs erreichten im Jahr 2015 entsprechend Werte von 16,5 Prozent (Verkehrsleistung) bzw. 15,0 Prozent (Reisende).

Als Reaktion auf die Streichung der zuvor im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG bestehenden Interregio-Verbindungen gingen in den zurückliegenden Jahren einzelne Länder dazu über, fernverkehrsähnliche Regionalzüge als Ersatz zu bestellen. Da bei der Festlegung der Verkehrsnachfrage hierbei der Wettbewerb durch den Fernbus im Vorfeld der Liberalisierung in der Regel unberücksichtigt blieb, fordern Verkehrsunternehmen heute bei den Aufgabenträgern entsprechende Vertragsanpassungen ein. Vereinzelt wird berichtet, dass aufgrund wettbewerbsbedingt rückläufiger Fahrgastzahlen Direktverkehre zugunsten von Umsteigeverbindungen aufgegeben wurden.

Fernverkehrsähnliche
Regionalzüge

Fahrgasterhebungen lassen darauf schließen, dass der Fernbus sowohl eine Alternative zum Schienenpersonenverkehr als auch zum motorisierten Individualverkehr darstellt, in höherem Maße von Jüngeren und weiblichen Alleinreisenden frequentiert und vor allem aus privaten Gründen sowie für Freizeit- und Urlaubsaktivitäten genutzt wird. Angesichts einer hohen Preissensibilität und geringen Markentreue vieler Fernbusnutzer kennzeichnet den Fernbusmarkt von Beginn an ein intensiver Preiswettbewerb zwischen den Betreibergesellschaften, der sich in einer deutlichen Reduzierung des Fahrpreisniveaus widerspiegelte. Infolge der Liberalisierung verzeichneten die durchschnittlichen Umsatzerlöse je Personenkilometer sowohl bezogen auf die Normalpreise als auch die Angebotspreise zweistellige prozentuale Rückgänge und fielen damit auf Niveaus, die nach Angaben von Unternehmensvertretern teilweise nicht mehr kostendeckend waren. Bei den Normalpreisen zeichnet sich mittlerweile eine Stabilisierung auf niedrigem Niveau ab. Eine nachhaltige Erhöhung des Preisniveaus ist bislang weder bei den Normal- noch den Angebotspreisen erkennbar. Aussagen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der größten Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland sind aufgrund einer eingeschränkten Verfügbarkeit detaillierter Finanzdaten gleichwohl nur eingeschränkt möglich. Die verfügbaren Jahresabschlüsse einzelner Unternehmen deuten diesbezüglich auf eine heterogene Entwicklung hin.

Preisentwicklung

Mit einem Marktanteil von rund 99,8 Prozent im Jahr 2015 wird der SPFV von der DB Fernverkehr AG dominiert. Nachdem sich deren Umsätze im Jahr 2013 noch annähernd auf Vorjahresniveau bewegt hatten, sanken sie in den Jahren 2014 und 2015 um 1,3

Reaktionen des SPFV

bzw. 2,1 Prozent. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging von rund 304 Mio. Euro im Jahr 2012 auf rund 171 Mio. Euro im Jahr 2015 zurück. Als Reaktion auf die geänderten Rahmenbedingungen im Personenfernverkehr und die neuen Wettbewerbsangebote des Fernbuslinienverkehrs werden von den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere der Deutschen Bahn AG, zunehmend Gegenmaßnahmen ergriffen. Diese zielen sowohl auf die Preiskomponente als auch auf eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes und eine Verbesserung der technischen Ausstattung der Züge (u.a. mit kostenlosem WLAN und Infotainment-Programm) ab und orientieren sich insoweit an den Angeboten des Fernbusses. Um dem Kommunikationsverhalten der zumeist jüngeren Fahrgäste gerecht zu werden, sind Fernbusse regelmäßig mit kostenlosem WLAN und Steckdosen ausgestattet. Zudem werben Betreibergesellschaften mit zusätzlichen Leistungen wie einem breiten Multimedia- und Zeitschriftenangebot an Bord, einem weitgehend umsteigefreien Fahrtenangebot sowie der im Fahrpreis in der Regel bereits enthaltenen Sitzplatzreservierung.

Nach Rückgängen in den Vorjahren sind die Neuzulassungen von Kraftomnibussen in Deutschland im Zeitraum von 2013 bis 2015 mit Zuwachsraten von 5,2 bis 7,7 Prozent in der relevanten Gewichtsklasse deutlich gestiegen. Ein Vorziehen von Investitionen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben des § 42b PBefG zur Barrierefreiheit war dabei zuletzt nicht in größerem Maße feststellbar. Unklarheiten bestehen derzeit noch bei Fahrgästen und beim Fahrpersonal in Bezug auf die notwendige Kennzeichnung zu befördernder Elektro- bzw. muskelkraftbetriebener Rollstühle. Neue Rollstühle müssen den europäischen Normen DIN EN 12184 bzw. DIN EN 12183 entsprechen und für die Verwendung als Kraftfahrzeugsitz bestimmten Anforderungen genügen.

Fahrzeuginvestitionen
und Barrierefreiheit

Im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs hat sich die Nachfrage nach Busfahrern deutlich erhöht. In zunehmendem Maße berichten Busunternehmen über Abwerbungsversuche von Wettbewerbern und wachsenden Schwierigkeiten, vakante Stellen zu besetzen. Angesichts einer wachsenden Bedeutung der Entlohnung für die Mitarbeiterbindung lagen die tariflichen Lohnsteigerungen für Omnibusfahrer zuletzt regelmäßig über den Verbraucherpreisanstiegen. Des Weiteren hat nach Unternehmensangaben der Anteil befristeter Arbeitsverhältnisse deutlich abgenommen. Bei der Planung von Fernbuslinien wird nach Informationen des Bundesamtes zwar regelmäßig mit Pufferzeiten gearbeitet, so dass Fahrpläne, Taktungen sowie die gesetzlich zulässigen Lenk- und Ruhezeiten in der Regel eingehalten werden können. Dennoch stellt deren Einhaltung zeitweise eine Herausforderung dar, etwa aufgrund von Verkehrsbehinderungen. Trotz Zeit- und Termindrucks, dem viele Omnibusfahrer im beruflichen Alltag ausgesetzt sind, sowie eines hohen Wettbewerbs- und Kostendrucks der Unternehmen weicht die zahlenmäßige Entwicklung von Unfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kraftomnibussen seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs ebenso wenig vom langjährigen Trend ab, wie jene der beteiligten Busfahrer – auch als Hauptverursacher.

Arbeitsbedingungen

2 Einleitung

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2012 wurde der innerdeutsche Fernbuslinienverkehr zum 1.1.2013 liberalisiert. Gemäß § 66 PBefG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dem Deutschen Bundestag bis zum 1. Januar 2017 einen Bericht darüber vorzulegen, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal. Im Hinblick auf die Berichtspflicht nach § 66 PBefG wurde das Bundesamt für Güterverkehr vom BMVI beauftragt, den liberalisierten nationalen Fernbuslinienmarkt näher zu analysieren. In diesem Zusammenhang wurden seitens des Bundesamtes bereits in den Jahren 2014 und 2015 Zwischenberichte erstellt.

Hintergrund der Untersuchung

Der vorliegende Bericht fasst die Entwicklungen auf dem innerdeutschen Fernbuslinienverkehrsmarkt seit 2013 zusammen und gibt einen Überblick über den aktuellen Sachstand. In Kapitel 3 wird zunächst auf die Angebotsseite eingegangen. Im Anschluss an die Darstellung der zahlenmäßigen Entwicklung der Unternehmen und wesentlicher Marktteilnehmer im Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 3.1) werden die Entwicklung der Genehmigungen und des Fahrten- und Linienangebots (Abschnitt 3.2) sowie des Fernbusliniennetzes seit der Liberalisierung beschrieben. Es folgen Ausführungen zur Preisentwicklung (Abschnitt 3.3), zu den Serviceangeboten (Abschnitt 3.4) und zur wirtschaftlichen Entwicklung einzelner Unternehmen (Abschnitt 3.5). Kapitel 3 schließt mit der Entwicklung der Fahrzeuginvestitionen und Aspekten der Barrierefreiheit (Abschnitt 3.6). Kapitel 4 beschreibt die Nachfrageseite und geht dabei detailliert auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr (Abschnitt 4.1) sowie die Fahrgaststruktur (Abschnitt 4.2) und die Kundenzufriedenheit (Abschnitt 4.3) ein. Kapitel 5 widmet sich den Auswirkungen der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs auf den Schienenpersonenverkehr. Der Bericht schließt mit Daten und Erläuterungen zur Arbeitsmarktsituation und zu den Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals (Kapitel 6).

Gliederung des Berichts

3 Angebotsseite

3.1 Anbieter von Fernbuslinienverkehren

Der innendeutsche Fernbuslinienverkehr wurde bis zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2012 bis auf einige wenige Ausnahmestrecken im Rahmen der Personenbeförderung nicht betrieben. In der alten Fassung des PBefG bestanden insbesondere durch § 13 Abs. 2 Satz 2 für Unternehmen, die in den Personenfernverkehr einsteigen wollten, sehr hohe rechtliche Markteintrittsbarrieren. Die Genehmigung von neuen Fernbuslinien durfte lediglich in Fällen erteilt werden, in denen keine

Novellierung PBefG

Konkurrenz zu bestehenden Bahnlinien bestand. Die gesetzliche Regelung diente dem Schutz vor parallelen Buslinienverkehren zu bereits bestehenden Bahnverbindungen. Einige wenige Ausnahmen bestanden bereits vor der Liberalisierung. Aus historischen Gründen wurde die Verbindung zwischen West-Berlin und westlichen Bundesländern während der deutschen Teilung zugelassen, die nach der Wiedervereinigung weiterhin Bestand hatte. Die Reisenden von und nach Berlin sollten nicht auf das Eisenbahnnetz der ostdeutschen Bahn angewiesen sein. Zudem wurde Buslinienverkehr zugelassen, um die Anbindung von Flughäfen und Messegeländen zu ermöglichen. Internationale Fernbuslinien durften bedient werden, ohne jedoch, dass Fahrgäste in deren Rahmen innerhalb von Deutschland befördert werden durften. Die Entwicklung zum liberalisierten Fernbusmarkt dauerte mehrere Jahre. Bereits seit den 90er Jahren bestanden erste Anregungen, den Personenfernverkehr von den starren gesetzlichen Rahmenbedingungen zu befreien. Im Rahmen der Koalitionsvereinbarung aus dem Jahr 2009 einigte sich die damalige Bundesregierung auf eine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrsmarktes. Zwischenzeitlich gefallene richterliche Entscheidungen zugunsten einzelner Fernbuslinienanbieter, die sich vor Gericht das Recht zur Durchführung von Fernbuslinien erstreiten konnten, begünstigten die Liberalisierung des Fernbusmarktes. Am 2. November 2012 stimmte der Bundesrat dem vom Deutschen Bundestag am 27. September 2012 beschlossenen Gesetz und damit auch der Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes zu. Damit konnte die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 in Kraft treten.

In der novellierten Fassung des PBefG finden sich die grundlegenden Bestimmungen für den Fernbuslinienverkehr. Es regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linien- und Gelegenheitsverkehr. Nach § 42 PBefG handelt es sich beim Linienverkehr um eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind. Verkehre in Form von Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen sowie Verkehre mit Mietomnibussen und mit Mietwagen gelten hingegen als Gelegenheitsverkehr. Mit der Änderung des PBefG wurde in § 42a PBefG erstmals zwischen Personennah- und -fernverkehr differenziert. Demnach ist unter Personenfernverkehr derjenige Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen zu verstehen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Abs. 1 PBefG und nicht zu Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG gehört. Durch die Liberalisierung des Fernbusmarktes entfiel der zuvor bestehende Konkurrenzschutz der Bahn. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sollte dagegen weiterhin geschützt werden. Der § 42a Satz 2 PBefG sieht vor, dass Verkehre mit Fernbuslinien, bei denen der Abstand zwischen zwei Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder bei denen zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird, unzulässig sind. Ausnahmen sind nach § 42a Satz 3 PBefG auf Antrag in solchen Fällen zu gewähren, in denen

Grundlegende Bestimmungen des Fernbuslinienverkehrs

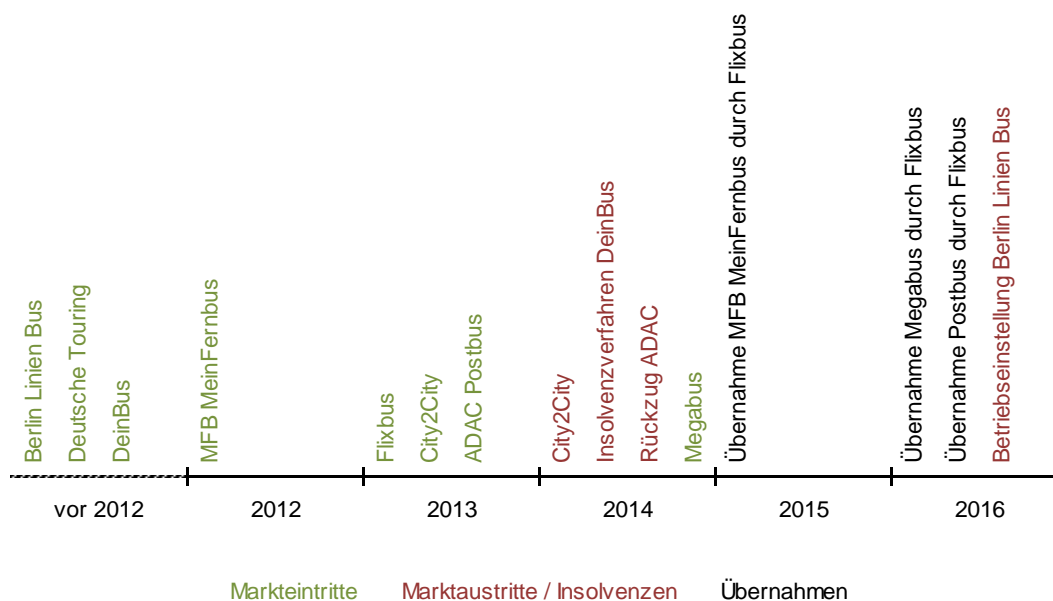
kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Mit der Novellierung des PBefG wurden die hohen rechtlichen Markteintrittsbarrieren für den Fernbuslinienverkehr in Deutschland beseitigt. Wie für junge Branchen nicht unüblich, war die Phase vor und im Anschluss an die Gesetzesnovellierung durch diverse Markteintritte neugegründeter Unternehmen (u.a. MeinFernbus, Flixbus) und etablierter Unternehmen sowohl von innerhalb als auch von außerhalb der Branche (u.a. City2City, Megabus bzw. ADAC Postbus) geprägt, die neben Unternehmen traten, die bereits im Vorfeld der Liberalisierung im Fernbussegment tätig waren (u.a. Berlin Linien Bus sowie zahlreiche kleinere Unternehmen mit einzelnen Linien). Wie die folgenden Abschnitte verdeutlichen, ging die Branche nach einer kurzen Einführungsphase rasch in eine dynamische Wachstumsphase über, die durch schnell steigende Fahrgastzahlen und ein sehr wettbewerbsintensives Marktumfeld gekennzeichnet war. In der Folge kam es zu ersten Marktaustritten, Insolvenzen und Übernahmen von Wettbewerbern. Abbildung 1 stellt die für den Fernbusmarkt wesentlichen Entwicklungen schematisch im Zeitablauf dar. Über das Unternehmen Berlin Linien Bus GmbH war die Deutsche Bahn AG mit ihren Tochterunternehmen Autokraft, Bayern Express & Kühn Berlin GmbH und Regionalverkehr Dresden (RVD) bereits lange vor der Liberalisierung am Markt aktiv. Gleiches gilt für die Deutsche Touring GmbH, die im Rahmen ihres internationalen Angebots gemeinsam mit Eurolines seit Beginn der Liberalisierung Fernbusverkehre auf nationalen Teilstrecken betreibt. Die DeinBus.de GmbH, die als studentisches Start-Up-Unternehmen gegründet wurde und nach einem zwischenzeitlich eröffneten Insolvenzverfahren mit einem neuen Investor als DeinBus Betriebs GmbH weiterhin Fernbuslinien anbietet, bestand ebenfalls bereits vor der Liberalisierung. In den Jahren 2012 und 2013 traten mit der MFB MeinFernbus GmbH, der FlixBus GmbH sowie City2City, einer Marke von National Express UK, neue Unternehmen in den Fernbusmarkt ein. City2City zog sich bereits im Jahr 2014 wieder aus dem Markt zurück, die MFB MeinFernbus GmbH wurde von der FlixBus GmbH, die im März 2016 zur FlixBus GmbH umfirmierte, übernommen. Mit dem ADAC Postbus, einem Angebot der Deutsche Post Mobility GmbH, an der zunächst der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC) und die Deutsche Post AG zu gleichen Anteilen beteiligt waren, trat im Jahr 2013 ein Gemeinschaftsunternehmen zweier branchenfremder Unternehmen in den Markt ein. Der ADAC gab bereits im November 2014 wieder seinen Ausstieg bekannt, dessen Anteile wurden von der Deutschen Post AG übernommen. Als letztes bedeutendes Unternehmen stieg Ende 2014 das Unternehmen megabus.com GmbH, ein Unternehmen der britischen Stagecoach-Group, die über langjährige Erfahrungen in ausländischen Fernbusmärkten verfügt, in den nationalen Fernbusmarkt ein. Ende Juni 2016 verkündete die FlixBus GmbH (Flixbus) die Übernahme des Megabus-Geschäfts in Deutschland, Italien, Frankreich, Spanien und Benelux zum Juli 2016, im August 2016 die Übernahme von Postbus, der Fernbuspartei der Deutschen Post, zum 1. November 2016. Im September teilte die Deutsche Bahn AG

Marktein- und -austritte

mit, ihr Fernbusangebot ab dem Jahr 2017 unter dem Markennamen IC Bus konsolidieren zu wollen.¹ Der Betrieb unter der Marke Berlin Linien Bus endet Ende 2016. Das Liniennetz des IC Bus soll dann sukzessive durch BLB-Linien ergänzt werden; vor allem touristische Linien und grenzüberschreitende Korridore sollen in das IC Bus-Netz aufgenommen werden.

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



Quelle: Eigene Darstellung.

Die derzeitigen Marktteilnehmer lassen sich in der Hauptsache nach Betreibergesellschaften, die zumeist als Dachorganisationen bzw. -marken fungieren und überwiegend Vertriebs-, Steuerungs- und Organisationsaufgaben übernehmen, sowie vorwiegend kleinen und mittelständischen Omnibusunternehmen unterscheiden. Letztere 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 derzeit vereinfacht im Wesentlichen die beiden nachstehend skizzierten Modelle unterscheiden, wobei auch Mischformen bestehen. 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.

Geschäftsmodelle:

- Beim „Subunternehmermodell“ werden zwischen Betreibergesellschaft und Omnibusunternehmen im Vorfeld ein fester Kilometersatz sowie weitere Rahmenbedingungen vertraglich vereinbart, zu denen das beauftragte Omnibusunternehmen für einen bestimmten Zeitraum bzw. auf bestimmten Linien die Verkehre im Auf-

- Subunternehmermodell

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2016).

trag des Betreibers durchführt. Die Bezahlung des Omnibusunternehmens erfolgt dabei unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg.

- Beim „Beteiligungsmodell“ wird zwischen Betreibergesellschaft und Omnibusunternehmen eine kilometerabhängige Grundvergütung vereinbart. Die Grundvergütung soll die Busunternehmen dabei vor einem zu hohen wirtschaftlichen Risiko schützen. Sie dient mithin lediglich als finanzielle Absicherung. Ergänzt wird die Grundvergütung um eine erfolgsabhängige Komponente, die sich entweder am Umsatz (Anteil am Ticketverkauf) oder an der Auslastung der jeweiligen Fernbuslinie orientiert. Die Omnibusunternehmen sind so stärker am Gewinn bzw. am Risiko beteiligt. - Beteiligungsmodell

Tabelle 1: Ausgewählte Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland nach Anteilseignern, Linienanzahl und -netz im Jahr 2016 (Stand 30.06.) Anbieterstruktur 2016

Anbieter (Marke)	Anteilseigner	Linienanzahl*	Linienetz
FlixBus GmbH (FlixBus)	u.a. General Atlantic LLC (35,38 %), SEK Ventures GmbH (29,35 %), HV Holtzbrinck Ventures Fund V GmbH & Co. KG (15,43 %), Daimler Mobility Services GmbH (5,47 %)	203	deutschlandweit
Berlin Linien Bus GmbH (Berlin Linien Bus)	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (100 %) (100 %-ige Tochter der DB Fernverkehr AG)	28	deutschlandweit
Deutsche Touring GmbH Int. Reiseverkehrsunternehmen (Eurolines)	IBERO-EUROSUR SL (82,8 %), Europäische Reiseversicherung AG (17,2 %)	14	international mit deutschen Teilstrecken
DeinBus Betriebs GmbH (DeinBus)	Tillmann Raith	10	überwiegend regional
Deutsche Post Mobility GmbH (Postbus)	Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH (100 %) (100 %-ige Tochter der Deutsche Post AG)	18	deutschlandweit
Megabus.com GmbH (Megabus)	Stagecoach Group Plc.	5	einzelne Städteverbindungen

* Stand: April/Mai 2016.

Quelle: ORBIS. Eigene Auswertungen.

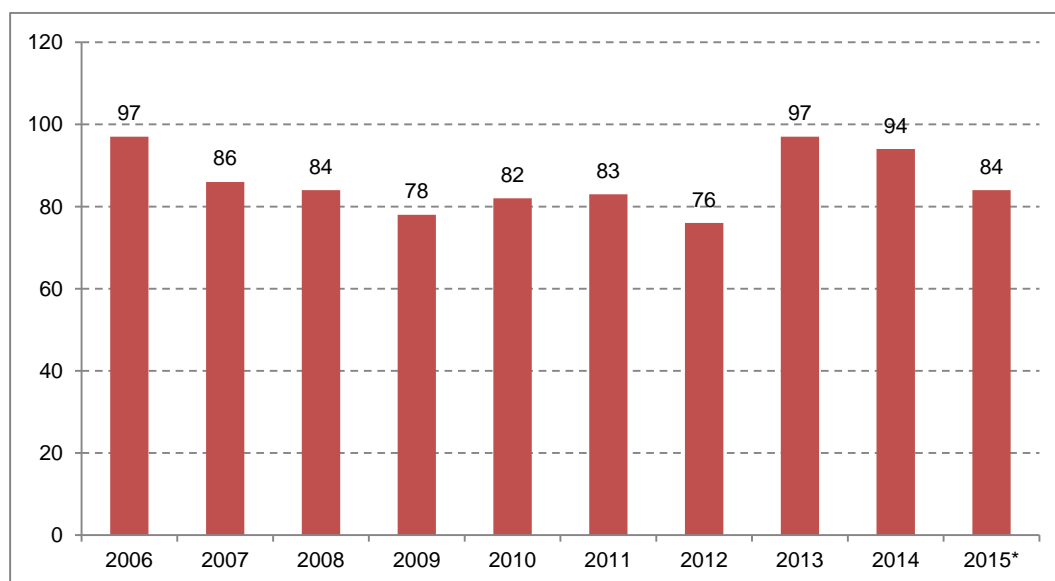
Die Betreibergesellschaften unterscheiden sich stark in Bezug auf die Unternehmensgröße, den Umsatz und das geographische Tätigkeitsfeld. Einen Überblick über die größten Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland (Stand 30.06.2016), deren Anteilseigner, Linienanzahl und -netz gibt Tabelle 1. Der Blick auf die Gesellschafterstrukturen deutet die unterschiedlichen Zielsetzungen der Investoren an, die ihrerseits Auswirkungen auf die Ausrichtung der Geschäftstätigkeit haben. Einige investieren ihre Finanzressourcen in einen wachsenden Markt mit der Absicht, ein neu gegründetes Unternehmen

im wachsenden Markt erfolgreich zu etablieren, um anschließend die Anteile zu veräußern und mit Gewinnen den Markt zu verlassen. Andere wiederum sehen ihre Beteiligung eher als Diversifikation und Stärkung der eigenen Position auf dem Mobilitätsmarkt.

Ergänzend zu den in Tabelle 1 aufgeführten Unternehmen existierten im Jahr 2016 weiterhin zahlreiche mittelständische Unternehmen, die nationale Fernbusverkehre anboten. Deren Angebote beschränkten sich jedoch zumeist auf einzelne Städteverbindungen oder die Anbindung von Ferienregionen, waren mithin in der Regel stark regional und auf einige wenige Linien konzentriert. Insgesamt waren im Jahr 2014 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 94 Omnibusunternehmen im Linienfernverkehr tätig, nachdem sich deren Anzahl zunächst von 76 im Jahr 2012 auf 97 im Jahr 2013 erhöht hatte. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes reduzierte sich die Anzahl der im Linienfernverkehr tätigen Omnibusunternehmen im Jahr 2015 auf 84 (siehe Abbildung 2). Insgesamt waren im Jahr 2014 im Fernverkehr mit Omnibussen 2.976 Unternehmen tätig, mit 2.936 der weit überwiegende Teil im Gelegenheitsfernverkehr. Entsprechende Daten für das Jahr 2015 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die vergleichsweise geringe absolute Zunahme der im Fernbuslinienverkehr tätigen Busunternehmen seit dem Jahr 2013 ist nach Einschätzung des Bundesamtes darauf zurückzuführen, dass lediglich ein sehr geringer Anteil der Busunternehmen ausschließlich im Fernbussegment tätig ist. D.h. ein Großteil der Busunternehmer, die heute mit den Betreibergesellschaften zusammenarbeiten, waren bereits vor der Liberalisierung in anderen Marktsegmenten aktiv und haben im Zuge der Liberalisierung ihr Geschäftsfeld erweitert. So arbeiten die Betreibergesellschaften mit einem Beteiligungsmodell nach Informationen des Bundesamtes häufig mit Busunternehmen zusammen, die lediglich zwei bis drei ihrer Busse im Fernbuslinienverkehr einsetzen.

Anzahl der Omnibusunternehmen im Linienfernverkehr

Abbildung 2: Anzahl der Unternehmen im Linienfernverkehr mit Omnibussen



* Vorläufige Ergebnisse.

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

3.2 Entwicklung der Genehmigungen sowie des Fahrten- und Linienangebots

Unternehmen, die mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr Personen befördern möchten, müssen hierfür im Besitz einer entsprechenden Genehmigung sein. Diese Genehmigung wird bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb erteilt. Genehmigungen dürfen nur erteilt werden, wenn einerseits die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet sind und der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmen ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben. Die Genehmigungen für Fernbuslinienverkehre werden durch Behörden erteilt und kontrolliert, die von der jeweiligen Landesregierung hierzu bestimmt wurden. Da es sich beim Angebot von Fernbuslinien um Verkehre handelt, bei denen die Bezirksgrenzen in der Regel überschritten werden, zeichnet diejenige Genehmigungsbehörde verantwortlich, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Gemäß PBefG soll die zuständige Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden treffen. Daneben sind im Rahmen eines Anhörungsverfahrens weitere Personen und Stellen zu beteiligen, beispielsweise die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden. Die Gemeinden können z.B. im Rahmen einer Stellungnahme darauf hinweisen, dass sich bestimmte Infrastrukturen aus ihrer Sicht nicht für die Nutzung durch Fernbusse eignen und auf diese Weise Einfluss auf die Lage der Haltestellen nehmen. Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, müssen hingegen nicht beteiligt werden.

Genehmigungsverfahren

Die Linienbetreiber selbst benötigen nach Informationen des Bundesamtes zur Vorbereitung eines Linienbetriebs eine Vorlaufzeit von bis zu drei Monaten. Neben der Beschaffung notwendiger Ressourcen (Fahrer, Fahrzeuge etc.) müssen im Vorfeld beispielsweise Wartungs- oder Übernachtungsmöglichkeiten organisiert werden. Zur Beschleunigung der Betriebsaufnahme werden die vorbereitenden Arbeiten in der Regel bereits vor bzw. während des Genehmigungsverfahrens durchgeführt. Während die Betreibergesellschaften in der Anfangsphase der Liberalisierung die eingebundenen Omnibusunternehmen nach Informationen des Bundesamtes regelmäßig noch aktiv in die Planung neuer Linien und Haltepunkte einbezogen haben, treffen sie ihre Entscheidungen zwischenzeitlich überwiegend autonom. Nach Erteilung einer Genehmigung unterliegt der Linienbetreiber der Betriebs- und Fahrplanpflicht. Änderungen im Fahrplan müssen der Genehmigungsbehörde ebenso angezeigt werden wie eine beabsichtigte Einstellung des Linienbetriebs. Letzteres muss mindestens drei Monate vor der Einstellung erfolgen.

Vorlaufzeiten

Kritik von Marktteilnehmern gibt es vor allem in Bezug auf die Dauer und die Uneinheitlichkeit des Genehmigungsverfahrens. Letzteres zeige sich beispielsweise in Bezug auf die bei den jeweiligen Genehmigungsbehörden einzureichenden Unterlagen. Marktteilnehmer regten daher eine grundlegende Vereinfachung sowie Vereinheitlichung der bun-

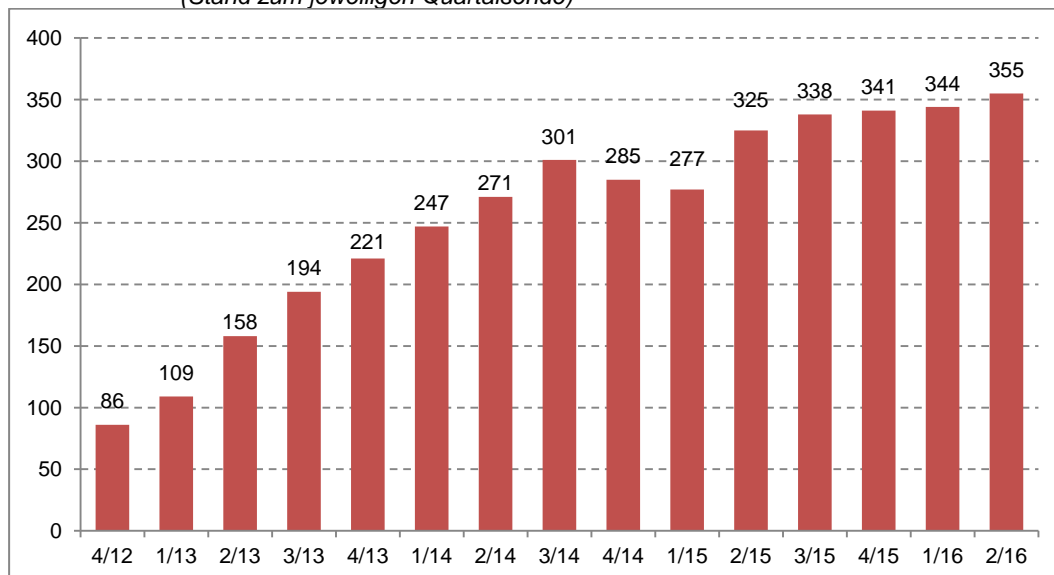
Kritik am Genehmigungsverfahren

desweiten Genehmigungsverfahren an, beispielsweise in elektronischer Form. Schwächen zeigten sich nach Aussagen von Marktteilnehmern ferner u.a. bei der Einbindung der Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) in die Genehmigungsverfahren. So gäbe es Fälle, in denen Genehmigungen für Abfahrten von bzw. Ankünfte an Omnibusbahnhöfen erteilt worden seien, ohne letztgenannte diesbezüglich im Vorfeld anzuhören bzw. zu informieren. Als problematisch erweise sich dieses Vorgehen beispielsweise dann, wenn zu den genehmigten Fahrplänen keine ausreichenden Zeitfenster an den Haltestellen zur Verfügung stünden.

Wie Abbildung 3 veranschaulicht, hat die Anzahl der insgesamt erteilten Genehmigungen für die Durchführung innerdeutscher Personenfernverkehre seit Beginn der Liberalisierung deutlich zugenommen. Zum 30.06.2016 belief sich die Zahl der erteilten Genehmigungen deutschlandweit auf insgesamt 355. Gegenüber dem Stand vor der Liberalisierung (31.12.2012) bedeutete dies mehr als eine Vervielfachung. Allerdings haben sich die Wachstumsraten seit dem 3. Quartal 2015 stark abgeschwächt. So erhöhte sich die Zahl der insgesamt erteilten Genehmigungen im 3. Quartal 2015 im Vergleich zum Vorquartal lediglich noch um 4,0 Prozent, in den beiden darauf folgenden Quartalen nur noch um jeweils 0,9 Prozent und im 2. Quartal 2016 um 3,2 Prozent. Zwar weiteten Postbus und Berlin Linien Bus ihre Aktivitäten aus, allerdings reduzierte sich das im Zuge der Fusion von Flixbus und MeinFernbus zusammengeführte Angebot parallel bestehender Linien.

Zahlenmäßige
Entwicklung der
Genehmigungen

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



Quelle: BMVI nach Angaben von Genehmigungsbehörden. Eigene Darstellung.

Der temporäre Rückgang der bestehenden Genehmigungen im 4. Quartal 2014 (-5,3 %) sowie im 1. Quartal 2015 (-2,8 %) dürfte auf die Marktaustritte von City2City und Public-Express zurückzuführen sein; eine Kompensation durch den seinerzeitigen Markteintritt

von Megabus erfolgte nur zum Teil. Nach Angaben von Marktteilnehmern dürfte der überwiegende Teil der bestehenden Genehmigungen heute auf die Betreibergesellschaften ausgestellt sein. Dies wird von Omnibusunternehmen teils kritisch gesehen, da hierdurch die mit der Durchführung betrauten Busunternehmen zunehmend austauschbar geworden sind. Die in der ersten Phase der Liberalisierung von kleinen und mittelständischen Unternehmen beantragten Genehmigungen wurden nach Informationen des Bundesamtes zwischenzeitlich weitestgehend zurückgegeben.

Die Tabellen 2 und 3 stellen die Entwicklung der Linien- und Fahrtenanzahl differenziert nach Anbietern seit dem Jahr 2013 dar. Grundlage für die Auswertung bilden sowohl die laut Fahrplan der Anbieter bestehenden nationalen Linien als auch die grenzüberschreitenden Linien, auf denen eine Bedienung deutscher Teilstrecken erfolgt.¹ Die Entwicklung der Linien- und Fahrtenanzahl gleicht in ihrer Dynamik jener der erteilten Genehmigungen zur Durchführung innerdeutscher Fernbuslinienverkehre. So hat sich die Anzahl der angebotenen Linien von 131 im August 2013 sukzessive auf 305 im April 2016 erhöht.² Das mit Abstand höchste absolute wie prozentuale Wachstum verzeichnete im Betrachtungszeitraum das Linienangebot der beiden mittlerweile vereinten Unternehmen MeinFernbus und Flixbus. Im April 2016 belief sich das Angebot von Flixbus auf 203 Linien. Die Unternehmen Postbus und Deutsche Touring wiesen ebenso wie der IC Bus³ der DB Fernverkehr AG im Betrachtungszeitraum gleichsam ein steigendes Linienangebot auf. Beim Unternehmen DeinBus reduzierte sich die Anzahl der Linien in den Jahren 2015 und 2016 infolge vorheriger wirtschaftlicher Schwierigkeiten. Ein deutlicher Rückgang nach einer anfänglichen Wachstumsphase war im Jahr 2015 beim Linienangebot von

Entwicklung des
Linienangebots

¹ Die nachfolgend dargelegte Anzahl der Linien und Fahrten stellt – ebenso wie die in anderen Veröffentlichungen genutzte Größe der Fahrplankilometer – lediglich eine jährliche Momentaufnahme der Marktentwicklung dar. Diese wird insbesondere durch die Angaben der jeweils zugrunde liegenden Fahrpläne beeinflusst. Beispielsweise werden Nachtlinien in den Fahrplänen entweder als eigenständige Linien ausgewiesen oder als einzelne Fahrten den Tageslinien hinzugerechnet. Hierdurch kann es zu Abweichungen zwischen der dargestellten Linienanzahl und den in den Fahrplänen ausgewiesenen Linien kommen. Weitere Ungenauigkeiten können sich beispielsweise durch Vertriebskooperationen ergeben, bei denen aus den Fahrplänen nicht eindeutig hervorgeht, welcher Partner die einzelnen Fahrten einer Linie durchführt. Ebenfalls ist nicht immer zweifelsfrei ersichtlich, auf welchen nationalen Teilstrecken Bedienungsverbote bestehen.

² Zwischen den seitens der Betreibergesellschaften ausgewiesenen Linien (Tabelle 2) und den seitens der Genehmigungsbehörden erteilten Genehmigungen (Abbildung 3) zeigen sich mithin leichte Abweichungen. Sie ergeben sich insbesondere daraus, dass die Angaben der Genehmigungsbehörden nur innerdeutsche Linien enthalten. Die Genehmigung von grenzüberschreitenden Linien innerhalb der EU und des EWR richtet sich nach der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 und nicht nach dem Personenbeförderungsgesetz. Ferner können sich Unterschiede beispielsweise in Bezug auf die fahrplan- und streckenmäßige Ausgestaltung ergeben. So werden in der Praxis zu bestimmten Zeiten bzw. an bestimmten Betriebstagen lediglich Teilstrecken der genehmigten Gesamtlinie bedient oder es werden mehrere genehmigte Linien als Teilstrecken zu einer neuen Linie zusammengeführt. Zudem dürften sich Abweichungen aufgrund der teilweise nur saisonal verkehrenden Linien ergeben, z.B. Linien mit Bedienung von Ferienregionen wie Ski-gebieten etc.

³ Der IC Bus dient vorrangig der Anbindung von ausländischen Zielen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Berlin Linien Bus zu verzeichnen, bevor das Angebot im Jahr 2016 wieder ausgeweitet wurde. Allerdings lag die Zahl der angebotenen Linien zuletzt weiterhin deutlich unterhalb des Linienangebots der Jahre 2013 und 2014, in denen Berlin Linien Bus zeitweise gemeinsam mit Univers das über den Discounter Aldi vertriebene Angebot weitergeführt hat. Die Anzahl der von sonstigen Unternehmen angebotenen Linien hat sich lediglich im Jahr 2014 deutlich erhöht und zeigte sich zuletzt, nach einer Stagnation im Jahr 2015, rückläufig.

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

Anbieter	Anzahl Linien ^{1,5}				Veränd. ggü. Vorjahr (in %)		
	2013	2014	2015	2016	14/13	15/14	16/15
(ADAC) Postbus ²	6	9	17	18	50,0	88,9	5,6
Berlin Linien Bus	38	45	21	28	18,4	-53,3	33,3
City2City	5	5	-	-	0	-100,0	-
DeinBus.de	8	12	11	10	50,0	-8,3	-9,1
IC Bus ³	3	5	5	8	66,6	0,0	60,0
Deutsche Touring ³	11	11	13	14	0,0	18,2	7,7
Flixbus	19	58	204	203	205,3	56,9	-0,5
MeinFernbus	28	72	-	-	157,1	-	-
Megabus ³	-	-	6	5	-	100,0	-16,7
Sonstige ⁴	13	22	22	19	69,2	0,0	-13,6
Insgesamt ³	131	239	299	305	82,4	25,1	2,0

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

² Ab dem Angebotsstart aller Linien am 01.11.2013.

³ Ohne grenzüberschreitende Ziele.

⁴ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit Betreiberesellschaften wurden die Linien dem größeren Vertriebspartner zugerechnet. Die Summe von Verkehren in Eigenregie beläuft sich auf maximal 5 Linien pro Unternehmen. Wesentliche Veränderungen haben sich hier durch die im Jahr 2014 aufgenommenen Fernbuslinien der Usedomer Bäderbahn und Onebus ergeben.

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

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

Eine Betrachtung des Fahrtenaufkommens zeigt ein vergleichbares Bild wie die Entwicklung des Linienaufkommens. Unterschiede bestehen insbesondere beim Angebot von IC Bus, das trotz konstanter Linienanzahl im Jahr 2015 einen deutlichen Rückgang bei der Fahrtenzahl aufwies. Das Fahrtenaufkommen von Flixbus hat sich im Jahr 2016 bei annähernd gleicher Linienzahl ebenfalls vergleichsweise deutlich reduziert. Einen sprunghaften Fahrtenrückgang verzeichneten im Jahr 2015 zudem die unter „Sonstige“ zusammengefassten Anbieter.

Entwicklung des
Fahrtenaufkommens

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

Anbieter	Anzahl Fahrten ^{1,3,6}				Veränd. ggü. Vorjahr (in %)		
	2013	2014	2015	2016	14/13	15/14	16/15
(ADAC) Postbus ²	392	415	671	933	5,9	61,7	39,0
Berlin Linien Bus	908	1.032	771	1.234	13,7	-25,3	60,1
City2City	350	231	-	-	-34,0	-100,0	-
DeinBus.de	220	270	276	198	35,0	2,2	-28,3
IC Bus ⁴	182	275	164	315	51,1	-40,4	92,1
Deutsche Touring ⁴	143	159	184	188	11,2	15,7	2,2
Flixbus	765	1.411	6.582	5.754	84,4	63,7	-12,6
MeinFernbus	1.431	2.610	-	-	82,4	-	-
Megabus ⁴	-	-	168	140	-	100,0	-16,7
Sonstige ⁵	323	372	202	228	15,2	-45,7	12,9
Insgesamt ⁴	4.714	6.775	9.018	8.990	43,7	33,1	-0,3

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

² Ab dem Angebotsstart aller Linien am 01.11.2013.

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

⁴ Ohne grenzüberschreitende Ziele.

⁵ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit Betreibergesellschaften wurden die Fahrten dem größeren Vertriebspartner zugerechnet. Die Summe von Verkehren in Eigenregie beläuft sich auf maximal 5 Linien pro Unternehmen. Wesentliche Veränderungen haben sich hier durch die im Jahr 2014 aufgenommenen Fernbuslinien der Usedomer Bäderbahn und Onebus ergeben.

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.

Verfolgten die Betreibergesellschaften in der Anfangsphase der Liberalisierung noch sehr unterschiedliche Strategien, so hat sich deren Ausrichtung in der Folgezeit immer stärker angeglichen. Nach der Markteinführung neuer Angebote dauerte es in der Vergangenheit in der Regel nicht lange, bis Wettbewerber mit vergleichbaren Angeboten nachzogen. Unterschiede zwischen den Betreibergesellschaften bestehen daher heute vor allem in der Häufigkeit der Bedienung bzw. bei der räumlichen Schwerpunktsetzung. Nach der starken Expansion zu Beginn der Liberalisierung ließ sich im Rahmen einer ersten Konsolidierungsphase im Jahresverlauf 2014 erstmals eine verstärkte Anpassung der bis dahin bestehenden Linienfahrpläne an den sich zeigenden Bedarf feststellen. Mehrfach reduzierten Betreibergesellschaften dabei aufgrund der unterschiedlichen Nachfragesituation beispielsweise die Taktfrequenzen innerhalb der Woche und nutzten die hierdurch freiwerdenden Kapazitäten zu einer Angebotsausweitung am Wochenende.

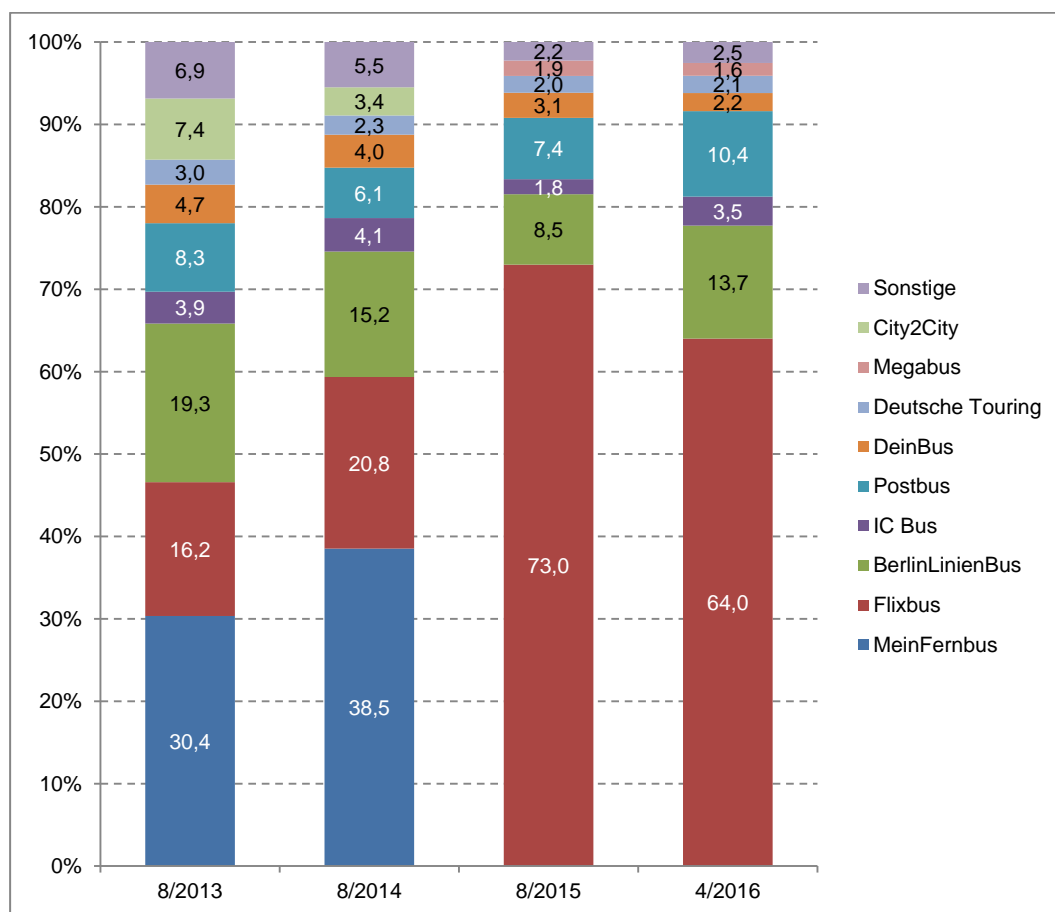
Angleichung der
Linienpläne

Aus dem Fahrtenanteil der einzelnen Jahre lässt sich die in Abbildung 4 dargestellte Entwicklung der Marktanteile ableiten. Demnach hat sich der Marktanteil von Flixbus – einschließlich des Fahrtenaufkommens von MeinFernbus – von 46,5 Prozent im Jahr 2013 über 59,3 Prozent im Jahr 2014 auf 73,0 Prozent im Jahr 2015 erhöht. Im Jahr

Marktanteile

2016 sank der Marktanteil auf rund 64,0 Prozent (Stand: April 2016).¹ An zweiter Stelle folgten im Betrachtungszeitraum regelmäßig die Fernbusaktivitäten der DB AG. Im Jahr 2013 kamen IC Bus und Berlin Linien Bus zusammengenommen auf einen Marktanteil von rund 23,3 Prozent. In den beiden Folgejahren reduzierte sich deren Marktanteil auf 10,3 Prozent, bevor er sich im Jahr 2016 wieder auf 17,2 Prozent erhöhte. Das Unternehmen Postbus als drittstärkster Anbieter musste trotz eines gestiegenen Fahrtenaufkommens im Jahr 2014 zunächst einen leichten Anteilsverlust hinnehmen, konnte seinen Marktanteil in der Folge jedoch stetig bis auf 10,4 Prozent im Jahr 2016 ausbauen. Der Marktanteil der unter „Sonstige“ zusammengefassten Anbieter ging zunächst leicht von 6,9 Prozent im Jahr 2013 auf 5,5 Prozent im Jahr 2014 zurück und reduzierte sich anschließend deutlich auf 2,2 Prozent im Jahr 2015 bzw. 2,5 Prozent im Jahr 2016.

Abbildung 4: Marktanteile ausgewählter Fernbuslinienanbieter nach Anzahl der Fahrten



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

Tabelle 4 differenziert abschließend das laut den Fahrplänen von Simplex Mobility und einzelnen Fernbusbetreibern im April 2016 bestehende Fahrtenangebot im nationalen Fernbuslinienverkehr (einschließlich grenzüberschreitender Linien mit Bedienung natio-

Fahrtenhäufigkeit
nach Wochentagen

¹ Ende Juni 2016 verkündete die FlixBus GmbH (Flixbus) die Übernahme des Megabus-Geschäfts u.a. in Deutschland zum Juli 2016, im August 2016 die Übernahme von Postbus zum 1. November 2016. Der kumulierte Marktanteil der drei Unternehmen betrug im April 2016 rund 76,0 Prozent.

nalere Streckenabschnitte) nach Wochentagen. Wie in den vorherigen Übersichten finden in Eigenregie betriebene Flughafenzubringerverkehre einzelner Busunternehmen darin keine Berücksichtigung. Demnach konzentriert sich das Fahrtenangebot zunehmend auf die nachfragestarken Tage von Donnerstag bis Montag. Das höchste Fahrtenaufkommen ist regelmäßig an Freitagen und Sonntagen zu verzeichnen, gefolgt von Samstagen, Montagen und Donnerstagen. Im aktuellen Fahrplan bietet lediglich das Unternehmen Megabus an allen Tagen eine identische Anzahl an Fahrten an; die übrigen Anbieter weisen tagesabhängige Schwankungen auf. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes wird mittlerweile seitens der Kundschaft mit zunehmender Angebotsdauer der Linien die Vorkhaltung eines gewissen Grundangebots erwartet, so dass an den anbieterseitig als aufkommensschwach bezeichneten Tagen Dienstag und Mittwoch in der Regel zwar ein ausgedünntes, aber dennoch vergleichsweise hohes Fahrtenangebot auf den jeweiligen Linien vorgehalten wird.

Tabelle 4: Anzahl der Fahrten ausgewählter Anbieter von Fernbuslinienverkehr nach Wochentagen (Stand: April/Mai 2016)

Anbieter	Anzahl Linien ¹	Gesamtzahl der Fahrten ² nach Wochentagen 2016							
		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Σ
Postbus	18	140	119	118	138	145	135	138	933
Berlin Linien Bus	28	174	174	174	178	178	178	178	1.234
DeinBus.de	10	40	0	0	44	46	28	40	198
IC Bus	8	41	44	44	47	45	47	47	315
Deutsche Touring	14	28	26	26	27	30	27	24	188
Flixbus	203 ⁵	838	663	665	822	961	869	936	5.754
Megabus	5	20	20	20	20	20	20	20	140
Sonstige ^{3,4}	19	32	19	24	28	37	48	40	228
<i>darunter:</i>									
OneBus	4	4	1	6	6	6	9	8	40
Ostfriesland-Express	1	4	0	0	0	4	4	2	16
RV Erzgebirge/Dresden	4	0	0	0	0	0	8	0	8
SemiTimes (Start 10/14)	3	1	2	1	6	2	3	4	19
Student Agency	3	17	16	17	16	18	16	18	118
Stuttgart-Berlin-Bus	1	0	0	0	0	1	2	2	5
Usedomer Bäderbahn	3	6	0	0	0	6	6	6	24
Insgesamt	305	1.313	1.065	954	1.304	1.462	1.352	1.423	8.990

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 Fahrdauer von mindestens einer Stunde.

³ Die Summe von Verkehren in Eigenregie beläuft sich auf maximal 5 Linien pro Unternehmen.

⁴ Bei bestehenden Vertriebskooperationen mit Betreibergesellschaften wurden die Linien bzw. Fahrten dem größeren Vertriebspartner zugerechnet.

⁵ Darunter 39 separat ausgewiesene Nachtlinien.

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

3.3 Entwicklung des Fernbusliniennetzes

Nach einer Auswertung des Bundesamtes auf Grundlage des Simplex Mobility Fahrplans wurden im Frühjahr 2016 deutschlandweit insgesamt 428 Zielorte von nationalen Fernbussen bedient.¹ Im Vergleich zum August 2015, in dem 455 nationale Zielorte angefahren wurden, bedeutete dies einen Rückgang um rund 5,9 Prozent.² In den Jahren 2013 und 2014 belief sich die Zahl der Zielorte auf 355 bzw. 412. Nach Informationen des Bundesamtes wurde das geschaffene Angebotsnetz in den letzten zwei Jahren in der Hauptsache um touristische Zielorte sowie Bedarfshalte entlang bestehender Verbindungen erweitert.³ Von den insgesamt 80 deutschen Großstädten⁴ verfügten im Frühjahr 2016 rund 91,3 Prozent über einen Fernbushalt, im August 2015 waren es noch rund 93,8 Prozent. Mit Ausnahme der Städte Bergisch-Gladbach, Fürth, Mühlheim an der Ruhr, Moers, Neuss, Offenbach am Main und Remscheid wurden zuletzt alle deutschen Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern von mindestens einer Fernbuslinie bedient. Der Mehrzahl der genannten Großstädte ist dabei gemein, dass ihr Stadtgebiet an eine Großstadt mit einer deutlich größeren Einwohnerzahl grenzt und hierüber eine Anbindung an gleich mehrere Fernbuslinien besteht. Laut Betreiberangaben lohne sich eine gesonderte Bedienung dieser benachbarten Halte aufgrund des sich ergebenden Fahrzeitverlustes sowie der gleichzeitig gegebenen ÖPNV-Anbindung in der Regel nicht.

Nationale Zielorte
- Städte über
100.000 Einwohner

Von den insgesamt 102 deutschen Städten mit einer Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern verfügten im Frühjahr 2016 – wie schon im August 2015 – 52 Städte (51,0 %) über einen Fernbushalt. Ähnlich wie bei den Großstädten befindet sich die Mehrzahl der nicht angebotenen Städte zwischen 50.000 und 100.000 Einwohnern innerhalb eines dicht besiedelten Raumes bzw. im Umkreis einer größeren Stadt, wovon ein Zugang zum Fernbusnetz besteht. Aus diesem Grund befindet sich eine hohe Zahl an Mittelstädten ohne Fernbusanschluss in Nordrhein-Westfalen. Mit ausschlaggebend für die Nichtberücksichtigung dieser Mittelstädte dürfte aus Sicht befragter Marktteilnehmer das für Fernbusse bestehende Bedienungsverbot zwischen Haltestellen sein,

- Städte unter
100.000 Einwohnern

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

² Im Vergleichszeitraum entfiel in 60 Städten bzw. Ortschaften ein Fernbushalt, in 33 anderen wurden Fernbushalte neu eingerichtet. Gestrichen wurden vor allem diverse touristische Ziele sowie Halte in Dorsten, Gifhorn, Lüneburg, Moers, Remscheid, Rosenheim und Uelzen – Städte mit einer Einwohnerzahl zwischen 25.000 und 110.000 Einwohnern. Neu hinzu kamen vor allem touristisch bedeutende Haltepunkte in vergleichsweise kleinen Städten bzw. Ortschaften, teilweise als optionale Bedarfshalte ausgewiesen, sowie Halte u.a. in Baden-Baden, Bretten, Emmerich, Lingen, Peine, Rottenburg (Neckar) und Völklingen.

³ Die Bedienung solcher Bedarfshalte unterscheidet sich in Abhängigkeit von den Anbietern. Beispielsweise wird ein Bedarfshalt von Flixbus dann bedient, wenn bis mindestens 60 Minuten vor Abfahrt ein Ticket ab dieser Haltestelle gebucht wurde oder Fahrgäste aussteigen wollen. Bei Berlin Linien Bus ist für die Nutzung eines Bedarfshaltes eine Anmeldung mindestens 3 Tage im Voraus erforderlich.

⁴ Einschließlich Cottbus, Hildesheim, Salzgitter und Siegen, die laut Zensus 2011 einen Bevölkerungsrückgang auf knapp unter 100.000 Einwohner zu verzeichnen hatten.

deren Abstand zueinander weniger als 50 km beträgt oder zwischen denen ein Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit von bis zu einer Stunde betrieben wird.

Tabelle 5 stellt für den Zeitraum von 2013 bis 2016 die jeweils aus dem deutschen Liniennetz der Anbieter zu erreichende Anzahl nationaler und internationaler Zielorte dar. Demnach weist das Unternehmen Flixbus mit zuletzt 304 nationalen und 86 internationalen Zielorten das zahlenmäßig größte Angebot auf. Bezogen auf die insgesamt 428 Zielorte in Deutschland erreichte Flixbus damit eine Marktabdeckung von rund 71,0 %. Als einziger der aufgeführten Anbieter hat Flixbus über den gesamten Betrachtungszeitraum die Zahl der nationalen Zielorte erhöht. Alle anderen Anbieter haben die Anzahl der nationalen Zielorte in mindestens einem Jahr nach unten angepasst. Während Berlin Linien Bus einen stetigen Rückgang der national bedienten Zielorte verzeichnete, zeigten sich bei der Deutschen Touring und beim Postbus erst im Jahr 2016 rückläufige Entwicklungen. Die Angebote von Berlin Linien Bus, Flixbus und Postbus können aufgrund ihrer Netzabdeckung als deutschlandweite Fernbusnetze beschrieben werden. Zwar wies das Angebot von Berlin Linien Bus im Jahr 2015 aufgrund einer Angebotsreduzierung zwischenzeitlich zahlreiche Lücken in den westlichen Landesteilen Deutschlands auf. Diese wurden im Rahmen einer erneuten Angebotsausweitung jedoch teilweise wieder geschlossen. Das Angebot von DeinBus.de konzentriert sich überwiegend auf den südwestdeutschen Raum mit Anbindung der Schweiz.

Anzahl der nationalen Zielorte nach Anbietern

Tabelle 5: Anzahl nationaler und internationaler aus dem deutschen Liniennetz umsteigefrei erreichbarer Zielorte nach ausgewählten Anbietern in den Jahren 2013 – 2016

Anbieter	Zielorte national ¹ (international)						
	Jahre				Veränd. ggü. Vorjahr (in %)		
	2013	2014	2015	2016	14/13	15/14	16/15
(ADAC) Postbus	24 (0)	33 (0)	106 (6)	85 (35)	37,0 (0,0)	221,2 (100,0)	-19,8 (483,3)
Berlin Linien Bus	223 (32)	191 (39)	155 (37)	113 (40)	-14,3 (21,9)	-18,8 (-5,1)	-27,1 (8,1)
DeinBus.de	20 (2)	37 (0)	35 (2)	38 (2)	85,0 (-100,0)	-5,4 (100,0)	8,6 (0,0)
IC Bus	7 (4)	15 (11)	12 (19)	19 (44)	114,3 (175,0)	-20,0 (72,7)	58,3 (131,6)
Deutsche Touring	27 (-) ³	64 (34)	66 (45)	61 (69)	137,0 (100,0)	3,1 (32,6)	-7,6 (53,3)
MeinFernbus/Flixbus ²	118 (6)	212 (23)	274 (54)	304 (86)	79,7 (283,3)	29,2 (134,8)	10,9 (59,3)
Megabus	-	-	17 (13)	14 (9)	-	100,0 (100,0)	-17,6 (-30,8)

¹ Sofern mehrere Haltestellen innerhalb einer Stadt (einschließlich Flughafen) bestehen, wurden diese zu einem Zielort zusammengefasst.

² Der Vergleichswert für die Zielorte wurde für das Jahr 2014 um fusionsbedingte Doppelzählungen bereinigt.

³ Nicht im Fahrplan ausgewiesen.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach Simplex Mobility.

Die Anzahl der umsteigefrei aus dem nationalen Fernbusnetz erreichbaren internationalen Zielorte hat sich bei allen grenzüberschreitend tätigen Anbietern über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg deutlich erhöht. Innerhalb der Netze ließen sich in einer ersten Stufe vor allem Verkehre in grenznahe europäische Städte wie Groningen, Salzburg, Straßburg oder Zürich beobachten. In einer weiteren Phase wurden zudem direkte Verbindungen in europäische Metropolen wie London, Mailand, Paris, Prag oder Wien angeboten. Daneben zeigten sich von Beginn an Verbindungen in Richtung der jungen EU-Mitgliedstaaten sowie der ehemaligen GUS-Staaten, die traditionell vor allem von der Deutschen Touring angeboten werden. Zuletzt nahm IC Bus eine Linie nach Kroatien mit zahlreichen Haltepunkten in Slowenien und Kroatien in den Fahrplan auf. Während sich bei Flixbus, IC Bus und Deutsche Touring ein stetiger Ausbau internationaler Verbindungen zeigt, lässt sich beim Postbus erst seit dem vergangenen Jahr eine deutliche Ausweitung der internationalen Aktivitäten feststellen. Bei Berlin Linien Bus und DeinBus blieb die Anzahl internationaler Ziele im Betrachtungszeitraum relativ konstant. Neben eigenen ausländischen Verbindungen bieten insbesondere Postbus und Berlin Linien Bus internationale Verkehre in Kooperation mit nationalen und ausländischen Unternehmen an, die ihrerseits entweder einzelne Verbindungen, beispielsweise von Berlin über Polen ins Baltikum, übernehmen oder Teil eines grenzüberschreitenden Netzwerkes sind. Flixbus offeriert mittlerweile Fahrten zwischen ausländischen Zielen und ist nach eigenen Angaben im innerstaatlichen Fernbusverkehr in Frankreich, Italien, Österreich und den Niederlanden tätig. In anderen Staaten bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr, etwa mit Polen, arbeitet Flixbus heute ebenfalls mit Partnern zusammen. Megabus bietet neben nationalen Verkehren in Großbritannien bereits seit längerem ein grenzüberschreitendes Angebot zwischen westeuropäischen Großstädten an. Durch die Kombination aus europaweiten Verkehren und der Bedienung nationaler Märkte erwarten sich die Betreiber Synergieeffekte. Während die nationalen Anbieter mit den nationalen Kunden eine gewisse Grundauslastung für die internationalen Verkehre mitbringen, ermöglichen die Kunden der europaweiten Verkehre eine gewisse Grundauslastung der Fahrzeuge beim Einstieg in nationale Fernbusverkehre in Deutschland oder auch in anderen europäischen Ländern. Wie die Deutsche Bahn AG mit IC Bus betreibt mittlerweile auch die französische Staatsbahn SNCF mit dem Tochterunternehmen Ouibus internationale Fernbusverkehre. Die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB wollen mit einer im Oktober 2015 gegründeten Tochtergesellschaft ebenfalls ihre schienenseitigen Aktivitäten durch ein eigenes Fernbusunternehmen ergänzen. Unter der Marke „Hellö“ werden seit dem 14. Juli 2016 u.a. grenzüberschreitende Verkehre von bzw. nach Deutschland angeboten. Nach Angaben von Marktteilnehmern zeige sich im grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr mittlerweile ein ähnlich hoher Wettbewerbs- und Preisdruck wie auf den nationalen Linien. Ursächlich sei neben der zunehmenden Anzahl an Wettbewerbern der regelmäßig verfolgte Ansatz, das nationale Geschäftsmodell 1:1 auf den grenzüberschreitenden Markt zu übertragen.

Internationale Zielorte

Den Busaktivitäten von Schienenverkehrsunternehmen auf der einen Seite steht zwischenzeitlich nicht nur ein öffentlich geäußertes Interesse der Fernbusanbieter an der Durchführung von Schienenverkehrsverbindungen, sondern auch die Aufnahme von Schienenverkehren in das internationale Fernbusnetzwerk gegenüber. So bietet Flixbus beispielsweise in Kooperation mit einem tschechischen Anbieter ergänzend zum grenzüberschreitenden Fernbusverkehr Schienenverkehre innerhalb Tschechiens an. Bereits in den zurückliegenden Jahren wurde mit der Westbahn in Österreich ebenfalls ein Schienenverkehrsunternehmen mit in das Fernbusnetz eingebunden. Nach Einschätzung von Marktteilnehmern werde für den heutigen Fernbuskunden hierdurch eine weniger zeitintensive Alternative geschaffen – bei einem Standard, der mit jenem der Fernbusse vergleichbar sei. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehre müsse das Angebot von Schienenverkehren im Vergleich zum heutigen Fernbusangebot jedoch stärker gebündelt werden, so dass sich hierdurch die für viele Kunden attraktive Fahrtenfrequenz reduzieren würde. Als Konsequenz einer solchen Bündelung der heute in weiten Teilen parallel verlaufenden Angebote mit unterschiedlichen Start- bzw. Zielorten würden Direktverbindungen entfallen, was die Attraktivität gegenüber dem heutigen Fernbusangebot schmälern würde.

Fernbusanbieter mit Schienenangeboten

Tabelle 6 listet auf Grundlage wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbuslinienverkehr die 20 am stärksten frequentierten Halteorte in Deutschland auf.¹ Mit 2.408 wöchentlichen Abfahrten wies Berlin im April 2016 die höchste Frequenz auf, gefolgt von München (1.602), Frankfurt/Main (1.402), Hamburg (1.178) und Köln/Leverkusen (1.028). Unter den 20 am stärksten frequentierten Städten befanden sich mit Freiburg, Kassel, Würzburg und Heidelberg lediglich vier Städte mit einer Einwohnerzahl unter 250.000 Einwohnern. Der hohe Anteil der Abfahrten in diesen Städten basiert auf der vergleichsweise hohen Anzahl von Fernbuslinien, die über diese Städte verlaufen. So beginnen bzw. enden in Freiburg beispielsweise zahlreiche Linien oder führen von hier weiter in das benachbarte Ausland.² Nahezu alle in Tabelle 6 berücksichtigten Städte verzeichneten in den Jahren 2014 und 2015 zweistellige prozentuale Anstiege bei der Anzahl der Abfahrten. Im Jahr 2016 zeigte sich bislang hingegen eine differenzierte Entwicklung: Während sieben der zwanzig Städte eine (leicht) rückläufige Entwicklung aufwiesen, verbuchten acht Städte eine Zunahme im einstelligen Prozentbereich. Weitere fünf Städte verzeichneten ein zweistelliges Wachstum, darunter Bremen und Nürnberg, die im Jahr zuvor lediglich eine leicht steigende bzw. noch eine rückläufige Entwicklung aufwiesen. Daneben verbuchten Düsseldorf, Heidelberg und München zweistellige Wachstumsraten.

Abfahrten nach Städten („Top 20“)

¹ Die Auswahlgrundlage für die 20 Städte mit den häufigsten wöchentlichen Abfahrten bildete der Fahrplan von Simplex Mobility mit Stand 8/2015.

² Ähnlich wie die genannten Städte profitieren weitere Städte mit einer vergleichsweise geringen Einwohnerzahl von ihrer Lage an den stark frequentierten Linien. So verzeichnen mit Erfurt, Göttingen, Jena, Kassel oder Siegen auch Städte mit einer vergleichsweise geringen Einwohnerzahl mehr als 250 wöchentliche Abfahrten. Durch das Linienwachstum der Anbieter konnte seit der Liberalisierung eine zunehmende Zahl von Städten und Gemeinden eine dreistellige Anzahl wöchentlicher Abfahrten vorweisen.

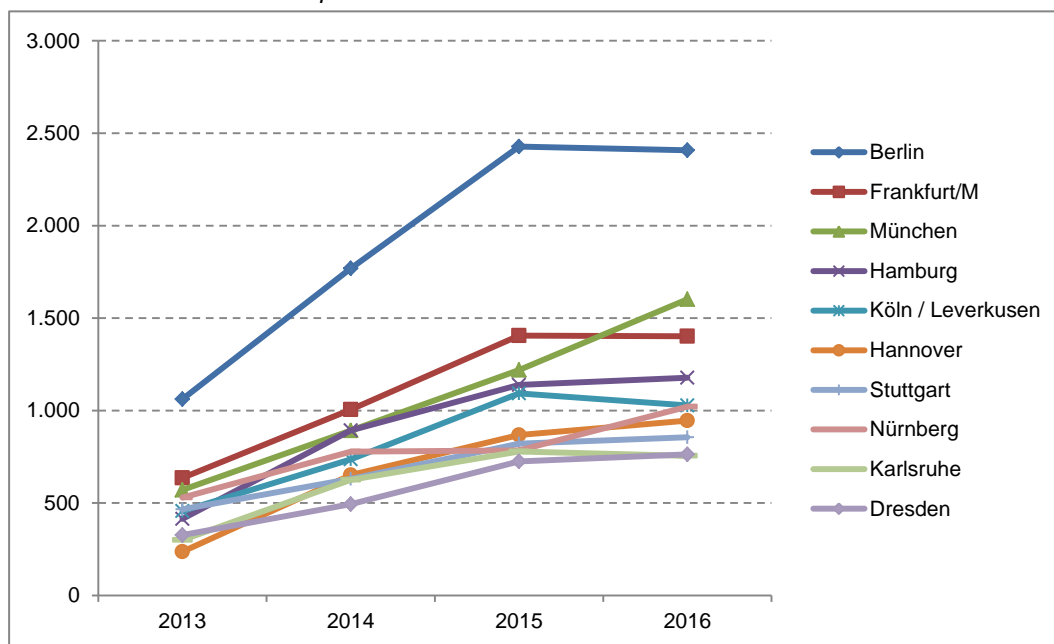
Während der erneut sprunghafte Anstieg der Abfahrten in Nürnberg und München auf eine verstärkte Einbindung des Flughafens München in das Liniennetz zurückzuführen ist, dürfte sich der Anstieg in Düsseldorf u.a. mit der Verlagerung des Kölner Innenstadthalts zum Flughafen Köln/Bonn und nach Leverkusen erklären lassen. Abbildung 5 fasst die Entwicklung der wöchentlichen Abfahrten für die zehn am stärksten frequentierten Haltestellen graphisch zusammen und verdeutlicht nochmals die herausragende Stellung Berlins für den nationalen Fernbuslinienverkehr.

Tabelle 6: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 20 am stärksten frequentierten Halteorten in den Jahren 2013 – 2016

Abfahrtsort	Jahre				Veränderung ggü. Vorjahr (in %)		
	8/2013	8/2014	8/2015	4/2016	14/13	15/14	16/15
Berlin	1062	1769	2428	2408	66,6	37,3	-0,8
München	571	892	1219	1602	56,2	36,7	31,4
Frankfurt/M	636	1005	1405	1402	58,0	39,8	-0,2
Hamburg	414	893	1139	1178	115,7	27,5	3,4
Köln / Leverkusen ¹	457	736	1093	1028	61,1	48,5	-5,9
Nürnberg	529	778	785	1021	47,1	0,9	30,1
Hannover	237	651	868	946	174,7	33,3	9,0
Stuttgart	466	631	821	856	35,4	30,1	4,3
Dresden	327	494	725	763	51,1	46,8	5,2
Karlsruhe	300	625	779	755	108,3	24,6	-3,1
Düsseldorf	281	548	668	744	95,0	21,9	11,4
Dortmund	322	552	708	694	71,4	28,3	-2,0
Leipzig	362	614	682	681	69,6	11,1	-0,1
Bremen	322	553	524	590	71,7	-5,2	12,6
Mannheim	249	467	552	582	87,6	18,2	5,4
Freiburg	275	376	534	576	36,7	42,0	7,9
Würzburg	167	382	498	546	128,7	30,4	9,6
Heidelberg	187	359	445	515	92,0	24,0	15,7
Essen	239	397	444	486	66,1	11,8	9,5
Kassel	130	326	440	356	150,8	35,0	-19,1

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

Abbildung 5: Anzahl wöchentlicher Abfahrten im nationalen Fernbusverkehr an den 10 am stärksten frequentierten Halteorten in den Jahren 2013–2016¹



¹ 8/2013, 8/2014, 8/2015, 4/2016.

Anmerkung: Berücksichtigt wurden ausgewiesene Fahrten mit einer Fahrtdauer von mindestens einer Stunde.
Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility.

Haltestellen außerhalb von Stadtzentren werden im Allgemeinen vergleichsweise schlecht angenommen. In Berlin habe es sich nach Aussagen von Marktteilnehmern aus Sicht von Fahrgästen und Betreibern als sinnvoll erwiesen, aufgrund der Größe der Stadt, der unterschiedlichen Zielorte und der Bevölkerungsverteilung neben dem Zentralen Omnibusbahnhof zusätzliche Haltepunkte einzurichten, beispielsweise im Ost- und Südteil der Stadt. Generell sei die Anzahl der verfügbaren Zeitfenster an stark frequentierten Haltepunkten, insbesondere zu attraktiven Abfahrtszeiten, in Teilen bereits sehr eingeschränkt. Beispielsweise erfolgte in Köln daher zwischenzeitlich die Ausweisung eines zweiten Haltepunktes. Für Betreibergesellschaften und Fahrgäste hat dies die Attraktivität der Halte – im Gegensatz zu Berlin – aufgrund einer reduzierten Anzahl direkter Umsteigeverbindungen teils deutlich reduziert. Zusätzliche Halteoptionen durch freie Zeitfenster erhalten die Betreiber hingegen im Rahmen eines Angebots von Nachtlinien.

Haltestellen

National wurden und werden heute überwiegend die sogenannten Rennstrecken zwischen den deutschen Großstädten bedient. Von Beginn an wurden von den Fernbuslinienverkehrsunternehmen vor allem jene Strecken angeboten, bei denen von einer hohen Nachfrage und entsprechenden Umsätzen auszugehen war („Rosinenpicken“). Abfahrten von Berlin, Frankfurt/Main, München, Hamburg und Köln hatte nahezu jede Betreibergesellschaft im Angebot. Die Tabellen 7 und 8 stellen die Anzahl der täglichen Verbindungen zwischen den o.g. 20 Städten mit der höchsten Abfahrtsdichte für die Stichtage

Hauptlinienverbindungen

7.6.2013 und 3.6.2016 gegenüber.¹ Während sich in der Anfangsphase der Liberalisierung das Fernbuslinienangebot vorwiegend auf umsteigefreie Verbindungen zwischen den bevölkerungsreichsten Städten konzentrierte, werden heute, sofern kein Bedienungsverbot besteht, für nahezu alle Städtepaare umsteigefreie Verbindungen angeboten. Ausnahmen lassen sich lediglich auf den Relationen Würzburg-Dresden und Würzburg-Mannheim sowie von Würzburg nach Bremen und von Leipzig nach Würzburg feststellen. Auf allen anderen Verbindungen hat sich das Verkehrsangebot im Vergleichszeitraum in der Regel vervielfacht bzw. deutlich erhöht.

Tabelle 7: Anzahl täglicher Verbindungen der 20 am stärksten frequentierten Städte am 7.6.2013

nach	von	Berlin	Frankfurt/M	München	Hamburg	Köln ¹	Hannover	Stuttgart	Nürnberg	Karlsruhe	Dresden	Dortmund	Leipzig	Düsseldorf	Mannheim	Freiburg	Bremen	Würzburg	Heidelberg	Essen	Kassel
Berlin		-	8	6	31	4	9	1	4	3	20	5	14	6	3	3	5	3	5	6	6
Frankfurt/M		8	-	11	6	18	3	12	8	5	2	5	4	9	8	4	-	8	3	5	3
München		6	9	-	2	-	-	22	12	5	2	-	6	3	5	13	-	1	4	2	-
Hamburg		31	3	2	-	9	1	-	2	1	-	2	-	9	1	2	8	-	1	6	3
Köln ¹		1	19	2	9	-	2	5	3	2	1	6	1	X	2	4	9	4	3	14	-
Hannover		9	3	-	3	2	-	5	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-	1	2	3
Stuttgart		0	14	18	-	5	-	-	3	9	-	-	-	3	8	6	-	-	7	3	-
Nürnberg		3	7	12	2	4	-	3	-	-	2	-	4	-	3	-	-	6	3	-	-
Karlsruhe		2	7	5	1	5	-	15	-	-	-	-	-	3	X	7	-	3	X	3	-
Dresden		19	2	2	-	1	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Dortmund		4	5	-	2	11	2	-	-	-	1	-	1	X	-	2	2	-	-	X	-
Leipzig		11	4	6	3	1	-	-	5	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Düsseldorf		4	9	4	9	X	2	3	-	-	-	X	-	-	-	4	9	-	3	X	-
Mannheim		2	5	6	1	5	1	13	3	X	-	-	-	3	-	-	-	-	X	3	1
Freiburg		2	4	6	-	-	-	8	-	2	-	-	-	4	-	-	-	2	4	1	-
Bremen		4	-	-	11	9	1	-	-	-	-	2	-	9	-	-	-	-	-	6	-
Würzburg		2	8	-	-	4	-	-	7	3	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Heidelberg		4	11	4	3	3	1	7	3	X	-	-	-	3	X	4	-	-	-	3	1
Essen		4	5	2	6	13	2	3	-	-	-	X	-	X	-	2	6	-	3	-	-
Kassel		-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹ Einschließlich Leverkusen.

Anmerkung: Berücksichtigt wurden Verbindungen ab einer Fahrtdauer von mehr als 1 Stunde und einer Entfernung über 50 km (X: Bedienungsverbot).

Quelle: Eigene Darstellung nach www.busliniensuche.de.

¹ Zu deren Berechnung wurden in einem ersten Schritt zunächst über eine Auswertung des Simplex Mobility Fahrplans mit Stand 8/2015 die 20 wöchentlich am stärksten frequentierten Städte identifiziert. Für diese Städte wurden in einem weiteren Schritt über das Buchungsportal www.busliniensuche.de Fahrten herausgesucht, die am 03.06.2016 auf sämtlichen Verbindungen zwischen diesen Städten angeboten wurden. Um einen Vergleich zum Jahr 2013 herstellen zu können, wurden den aktuellen Verbindungen abschließend die laut Simplex Mobility Fahrplan mit Stand vom 6/2013 am 07.06.2013 auf diesen Verbindungen angebotenen Fahrten gegenüber gestellt.

Tabelle 8: Anzahl täglicher Verbindungen der 20 am stärksten frequentierten Städte am 3.6.2016

nach	von	Berlin	Frankfurt/M	München	Hamburg	Köln ¹	Hannover	Stuttgart	Nürnberg	Karlsruhe	Dresden	Dortmund	Leipzig	Düsseldorf	Mannheim	Freiburg	Bremen	Würzburg	Heidelberg	Essen	Kassel
Berlin	-	26	35	64	15	34	15	21	11	81	19	47	17	12	6	13	11	4	13	8	
Frankfurt/M	20	-	21	19	33	13	29	23	32	6	17	5	24	30	15	8	25	47	13	11	
München	33	23	-	13	22	11	40	71	24	6	7	16	14	16	20	2	18	12	15	7	
Hamburg	70	20	12	-	16	27	9	11	7	8	12	4	7	6	6	31	6	10	7	13	
Köln ¹	20	23	18	17	-	13	16	16	11	5	25	5	X	11	6	8	12	12	20	2	
Hannover	41	14	10	25	12	-	6	10	8	7	16	9	12	8	5	7	6	3	10	12	
Stuttgart	12	28	39	9	17	6	-	7	36	4	10	5	11	18	17	4	2	19	10	2	
Nürnberg	22	20	58	12	17	11	7	-	2	8	4	12	16	8	1	1	25	7	9	7	
Karlsruhe	6	35	22	8	13	9	36	2	-	4	9	4	8	X	22	3	7	X	10	5	
Dresden	69	6	5	7	5	6	4	9	4	-	9	13	8	3	2	1	-	5	7	6	
Dortmund	20	18	6	12	24	18	9	4	8	10	-	7	X	3	4	10	3	6	X	8	
Leipzig	50	4	17	3	5	10	6	12	4	14	7	-	6	3	3	3	6	2	5	4	
Düsseldorf	19	16	14	7	X	13	10	13	6	8	X	6	-	8	5	7	11	7	X	6	
Mannheim	9	31	14	7	11	8	18	8	X	3	5	3	10	-	8	2	-	X	11	5	
Freiburg	5	15	18	6	7	5	14	1	22	2	4	3	5	9	-	2	6	7	4	3	
Bremen	13	8	2	33	8	6	4	1	2	1	10	-	7	2	2	-	-	4	7	1	
Würzburg	11	18	15	6	12	6	13	21	7	-	3	6	13	0	6	-	-	1	5	3	
Heidelberg	4	44	12	9	12	3	21	7	X	5	6	2	7	X	8	4	-	-	8	1	
Essen	15	11	12	7	15	11	8	8	8	8	X	5	X	8	3	7	4	8	-	6	
Kassel	6	12	7	13	4	12	3	7	6	8	10	6	7	5	3	1	3	2	7	-	

¹ Einschließlich Leverkusen.

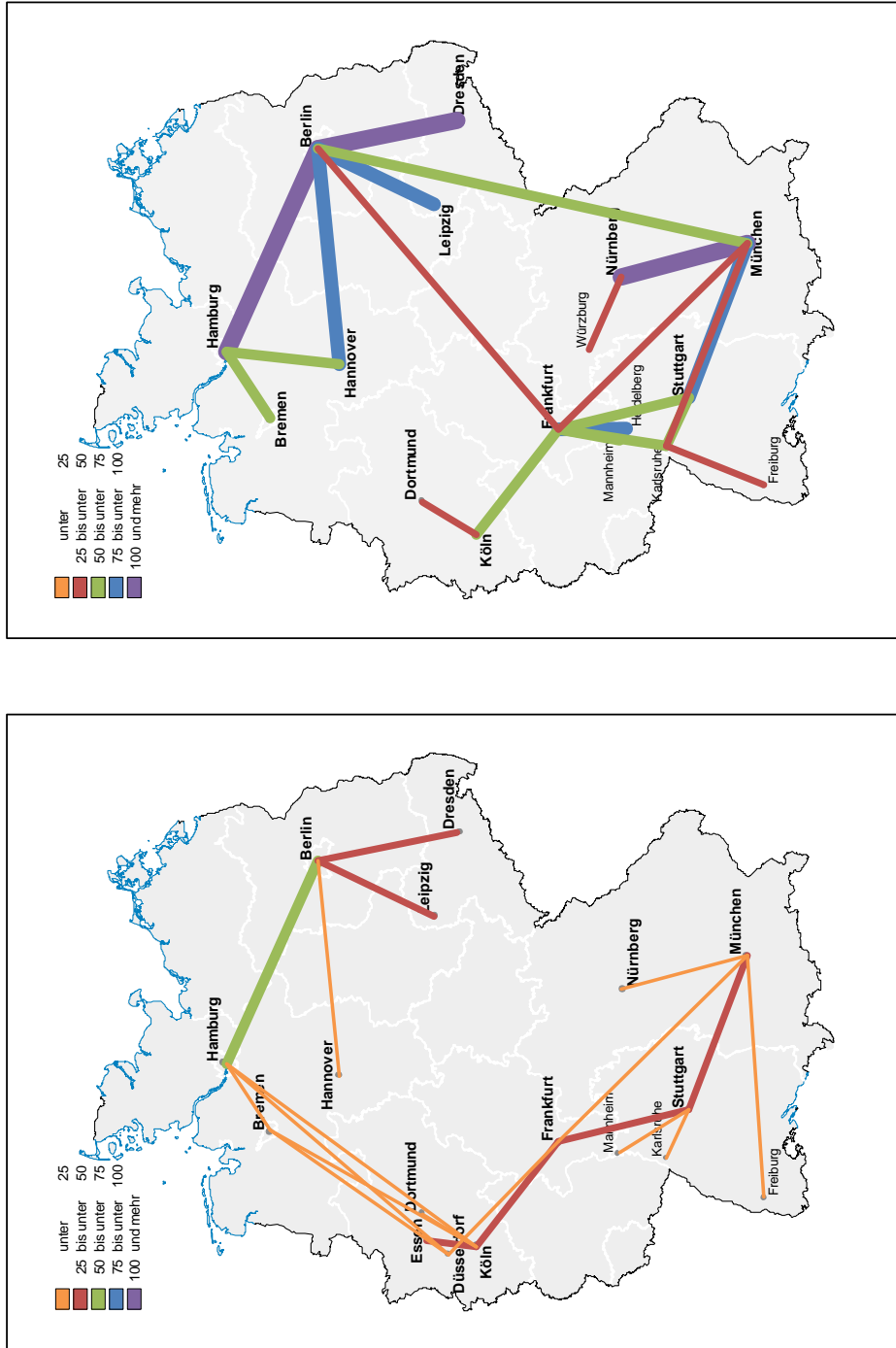
Anmerkung: Berücksichtigt wurden Verbindungen ab einer Fahrtdauer von mehr als 1 Stunde und einer Entfernung über 50 km (X: Bedienungsverbot).

Quelle: Eigene Darstellung nach www.busliniensuche.de.

Im Juni 2013 war mit insgesamt 62 Fahrten die höchste Anzahl täglicher Fahrten auf der Relation Berlin-Hamburg zu verzeichnen. Daneben gehörten die Relationen Berlin-Dresden, Berlin-Leipzig, München-Nürnberg, München-Stuttgart und Köln-Frankfurt/Main zu den am stärksten frequentierten Strecken. Drei Jahre später zeigt sich auf den Verbindungen von und nach Berlin bzw. München weiterhin das stärkste Fahrtenaufkommen. Die höchste Anzahl täglicher Fahrten war dabei im Juni 2016 mit insgesamt 150 zwischen Berlin und Dresden zu verzeichnen, gefolgt von den Relationen Berlin-Hamburg und München-Nürnberg mit insgesamt 134 bzw. 129 Fahrten. Eine hohe Anzahl von Fahrten weisen des Weiteren Verbindungen innerhalb der südwestlichen Landesteile auf, insbesondere auf der Achse Ruhrgebiet/Rheinland-Frankfurt/Main-Karlsruhe-Stuttgart-München. Abbildung 6 veranschaulicht noch einmal die hochfrequenten Relationen im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr sowie die Zunahme des Verkehrsangebots im Zeitablauf.

Hochfrequenzstrecken

Abbildung 6: Anzahl täglicher Fahrten zwischen den 20 am stärksten frequentierten Städtepaaren in den Jahren 2013 (Stichtag: 07.06., linke Abbildung) und 2016 (Stichtag: 03.06., rechte Abbildung)



Anmerkung: Der Linienvorlauf bleibt bei der Darstellung der am stärksten frequentierten Städtepaare unberücksichtigt.
Quelle: Eigene Darstellung nach www.busliniensuche.de.

Tabelle 9 verdeutlicht anhand ausgewählter Verbindungen die Veränderung der Fahrtenfrequenz und der Anbieter zwischen den Jahren 2013 und 2016. Demnach wurde von der Mehrzahl der am Markt vertretenen Anbieter bereits im Jahr 2013 vor allem auf Verbindungen zwischen den bevölkerungsreichsten Städten eine hohe Anzahl an Fahrten angeboten. Entsprechend hoch war hier von Beginn an die Wettbewerbsintensität. Auf Verbindungen zwischen Städten mit geringeren Einwohnerzahlen, beispielsweise zwischen Kassel und Heidelberg, blieb die Zahl der Anbieter im Zeitablauf relativ konstant. Nur auf vergleichsweise wenigen Verbindungen lässt sich mit Blick auf die Anbieterzahl ein deutlicher Anstieg feststellen, beispielsweise bei der Verbindung Hannover-Kassel, die zu Beginn lediglich von Flixbus bedient wurde. Andere Anbieter wählten anfangs in Nord-Süd-Richtung eher eine Streckenführung über das bevölkerungsreiche Ruhrgebiet. Die Diskrepanzen zwischen der Zahl der Hin- und Rückfahrten auf einzelnen Verbindungen resultiert aus unterschiedlichen Bedienungsfrequenzen an einzelnen Wochentagen.

Ausgewählte
Verbindungen

Tabelle 9: Anzahl täglicher Fahrten auf ausgewählten Verbindungen in den Jahren 2013 und 2016

Städteverbindung	Juni 2013		Juni 2016	
	hin / zurück	Anbieter	hin / zurück	Anbieter
Berlin – Hamburg	31 / 31	BLB, FLX, UVR	70 / 64	BLB, FLX, IC Bus, POB
Berlin – Dresden	19 / 20	BLB, DTO, UVR	69 / 81	BLB, DTO, FLX
München – Stuttgart	18 / 22	BLB, CTC, DBS, FLX, MFB, UVR	39 / 40	FLX, DBS, DTO, MGB, PBO
München – Nürnberg	12 / 12	BLB, FLX, MFB, UVR	58 / 71	BLB, FLX, DTO, MGB, PBO
Stuttgart – Karlsruhe	15 / 09	BLB, DTO, FLX, MFB, UVR	36 / 36	BLB, DTO, FLX, POB
Köln – Frankfurt/M	18 / 19	BLB, DTO, FLX, UVR	33 / 23	DBS, FLX, DTO, MGB, POB
Frankfurt/M – Stuttgart	14 / 12	BLB, DBS, DTO, FLX, UVR	28 / 29	DBS, FLX, DTO, MGB, POB
Berlin – Leipzig	11 / 14	BLB, MFB, UVR	50 / 47	BLB, FLX, MGB, POB
Köln – Essen	13 / 14	BLB, DTO, MFB, UVR	15 / 20	DTO, FLX, POB
Köln – Dortmund	11 / 06	BLB, DTO, MFB, UVR	24 / 25	FLX, MGB, ONB, POB
Hannover – Kassel	02 / 03	FLX	12 / 12	BLB, DTO, FLX, MGB, POB
Hannover – Düsseldorf	02 / 01	BLB, UVR	13 / 12	BLB, DTO, FLX, POB
Hannover – Bremen	01 / 01	BLB	06 / 07	BLB, FLX
Düsseldorf – Heidelberg	03 / 03	MFB	07 / 07	FLX
Freiburg – Düsseldorf	04 / 04	MFB	05 / 05	FLX
Kassel – Heidelberg	01 / 00	DTO	01 / 02	FLX

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

Quelle: Eigene Darstellung nach Simplex Mobility (Stand 6/2013) und www.busliniensuche.de.

Bei den derzeit angebotenen Verbindungen handelt es sich hauptsächlich um umsteigefreie Verbindungen. Obwohl zwischenzeitlich einzelne Umsteigeverbindungen angeboten werden, etwa im Rahmen von Kooperationsverkehren,¹ findet eine Vernetzung der Linien im Rahmen von abgestimmten Umsteigeverbindungen bisher nur an wenigen Punkten statt. Zwar sind nach Überwindung anfänglicher Schwierigkeiten Buchungen von Umsteigeverbindungen mittlerweile technisch problemlos möglich. Die Mehrzahl möglicher Umsteigeverbindungen lässt sich bis zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht in einem Schritt buchen, sondern erfordert eine Buchung von zwei einzelnen Strecken. Eine Garantie für das Erreichen eines Anschlussverkehrs wird in diesen Fällen betreiberseitig im Rahmen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen regelmäßig ausgeschlossen. Problematisch an einer Verknüpfung von Fernbuslinien sei nach Angaben von Marktteilnehmern u.a. die Pünktlichkeit. So müssten in solchen Fällen beispielsweise alle Insassen eines Busses auf verspätete Kunden mit garantierten Anschlussverbindungen warten, was das System insgesamt verlangsamen und unattraktiver machen würde sowie einen hohen Abstimmungsbedarf erfordere. Aufgrund der heute vergleichsweise hohen Taktfrequenz auf den sogenannten Rennstrecken böten sich den Kunden bei Bedarf zahlreiche Alternativen ohne lange Wartezeiten. Marktteilnehmer weisen darauf hin, dass sich derzeit nur wenige Punkte innerhalb der jeweiligen Betreiberetze für einen Umstieg anböten und nur eine sehr geringe Nachfrage nach Umsteigeverbindungen bestünde. Der Vorteil einer Fernbusreise sei für den Kunden insbesondere in einer umsteigefreien Verbindung zu sehen. Aus diesem Grund ließen sich bei den Angeboten der großen Anbieter beispielsweise Verkehre beobachten, die in weiten Teilen parallel zueinander verliefen, sich jedoch in Bezug auf die Start- bzw. Endhaltestelle unterschieden oder nur eine bzw. wenige Haltestellen abweichend voneinander bedienten.

Umsteigeverbindungen

Nachtverbindungen und Expresslinien erfreuen sich nach Informationen des Bundesamtes einer anhaltend hohen Kundennachfrage. Betreiberabhängig werden als Expresslinien entweder Direktverkehre zwischen zwei Haltepunkten oder Verbindungen mit einer reduzierten Anzahl an Haltepunkten bezeichnet. Sie weisen gegenüber herkömmlichen Linien regelmäßig eine reduzierte Fahrtzeit auf und sind damit zugleich wettbewerbsfähiger gegenüber anderen Verkehrsträgern, etwa dem Schienenpersonenverkehr. Angeboten werden Expresslinien vor allem zwischen bevölkerungsreichen Städten, da hier oftmals eine ausreichende Fahrzeugauslastung gegeben ist bzw. erwartet wird. Die Chancen zur Einrichtung zusätzlicher wirtschaftlicher Nacht- und Expressverbindungen beschränken sich aus Sicht von Marktteilnehmern mittlerweile auf einzelne nationale Abfahrts- bzw. Zielorte. Das Potenzial von Nachtfahrten sei in der Regel auf täglich ein bis maximal zwei Fahrten je Linie beschränkt. Größere Potenziale werden hingegen noch bei internationalen Linien gesehen. Um weitere Nachtbus- bzw. Expressverkehre anbieten zu

Nacht- und Expresslinien

¹ Beispielsweise bieten Postbus und Deutsche Touring (Eurolines) Kooperationsverkehre an, bei denen auf bestimmten Verbindungen ein Übergang zwischen dem nationalen und internationalen Netz erfolgen kann und die Umsteigezeiten bereits in den Fahrplänen berücksichtigt wurden.

können, erweitern die Anbieter die Nachtlinien nicht selten um zusätzliche Haltepunkte im Umkreis der bevölkerungsreichen Städte, an denen Fahrgäste für die Teilstrecke zwischen den großen Städten gesammelt werden.

3.4 Preisentwicklung

Kennzeichnend für die ersten Jahre der Liberalisierung ist ein intensiver, bis heute anhaltender und von Marktteilnehmern zum Teil als nicht auskömmlich bzw. ruinös bezeichneter Preiswettbewerb sowohl intramodal zwischen den Anbietern von Fernbuslinienverkehren als auch intermodal zwischen den Betreibergesellschaften und dem Schienenpersonenverkehr. Während einzelne Betreibergesellschaften mit dem Ziel der Qualitätsführerschaft anfangs noch mit vergleichsweise hohen Preisen ihre Leistungen auf dem Markt anboten, dominierte in der Folgezeit der Kampf um Marktanteile. Angesichts einer hohen Preissensibilität und einer insbesondere anfangs geringen Markentreue war dieser in hohem Maße preisgetrieben. Dies spiegelte sich in einem Rückgang der durchschnittlichen Umsatzerlöse je Personenkilometer wider. Bewegten sich die Umsatzerlöse je Fahrgast und Kilometer nach Angaben der IGES Institut GmbH bezogen auf die Normalpreise im 4. Quartal 2012 noch um 0,11 Euro, so gingen sie in der Folge sukzessive zurück und stabilisierten sich erst im Jahr 2015 bei etwa 0,09 Euro.¹ Bezogen auf die Angebotspreise reduzierten sich die Umsatzerlöse je Personenkilometer von 0,05 Euro im 4. Quartal 2012 in der Folge auf zum Teil unter 0,04 Euro. Nach Informationen des Bundesamtes zeichnet sich bislang – trotz erster Marktaustritte und Konsolidierungstendenzen – weder in Bezug auf die Normalpreise noch auf die Angebotspreise eine Erhöhung des Preisniveaus ab. Von Beginn an wurde der Wettbewerb um Kunden von zahlreichen Preisaktionen der Anbieter begleitet. Neben Aktionspreisen ab 1 Euro pro Fahrt sind beispielsweise Gutscheinkaktionen und Pauschalangebote, im Rahmen derer Fahrkartengutscheine zum Festpreis über Discounter bzw. Warenhäuser und Einzelhandelsunternehmen angeboten wurden, zu nennen (u.a. 9,99 Euro für eine deutschlandweite Direktfahrt oder 19,95 Euro für eine Hin- und Rückfahrt unter 300 km). Zuletzt gab es Aktionen, bei denen Freifahrten für Mitfahrer angeboten oder Fahrscheine verlost wurden. Angesichts der skizzierten Preisniveaus berichtete zuletzt nur noch ein vergleichsweise geringer Anteil der vom Bundesamt befragten Busunternehmen, aufgrund einer hohen Nachfrage auf den von ihnen betriebenen Linien auskömmliche Preise zu erzielen. Der überwiegende Teil der Befragten deutete an, sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen kurzfristig aus dem Fernbusgeschäft zurückziehen zu wollen; die unternehmerischen Erwartungen an den Markteinstieg hätten sich nicht erfüllt.²

Preisentwicklung seit der Liberalisierung

¹ Siehe hierzu und im Folgenden IGES Institut GmbH (2014a, 2015)

² Hierzu passen aktuelle Medienberichte, denen zufolge nach NDR-Recherchen mehr als 20 Subunternehmen bundesweit aus dem Fernbusgeschäft ausgestiegen sind. Siehe tagesschau.de (2016).

Die Betreibergesellschaften nutzen für den Fahrkartenverkauf verschiedene Vertriebswege. Neben dem Verkauf über Reisebüros und Kooperationspartner (Discounter etc.) erfolgt ein Vertrieb über das Internet, teils mit firmeneigenen mobilen Applikationen (Apps), eigene Filialen an zentralen Punkten (vor allem ZOB), Buchungshotlines oder direkt im Fahrzeug. Auf diese Weise soll den sehr unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Kundengruppen Rechnung getragen werden. In der Anfangsphase der Liberalisierung waren die Marktteilnehmer vor allem bestrebt, über möglichst viele Vertriebswege das eigene Produkt so schnell wie möglich bekannt und möglichst allen potentiellen Nutzergruppen zugänglich zu machen. Zwischenzeitlich haben sich für die Anbieter die internetbasierten Vertriebswege als die mit Abstand wichtigsten herausgestellt. Neben Vergleichsportalen, über die Nutzer direkt zur Buchung auf die Internetplattform der Betreiber weitergeleitet werden, stehen zunehmend firmeneigene mobile Applikationen im Mittelpunkt des Interesses, mittels derer Nutzern kostengünstig und gezielt eigene Produkte angeboten werden können. Zudem lassen sich über mobile Applikationen wertvolle Informationen über das Kundenverhalten gewinnen. Aufgrund dieser Vorteile ließen sich zuletzt vermehrt Preisaktionen beobachten, mittels derer Kunden für eine Nutzung der firmeneigenen App gewonnen werden sollten.

Vertriebswege

Die Vielzahl der seit der Liberalisierung neu geschaffenen Vergleichsportale trug maßgeblich zur heutigen Bekanntheit und Transparenz von Fernbus- und Alternativangeboten bei. Nach Eingabe der Start- und Zielorte werden interessierten Kunden darin typischerweise verschiedene Reisealternativen, die jeweiligen Fahrzeiten und Fahrpreise oder der entstehende CO₂-Verbrauch angezeigt, teilweise mit der Möglichkeit einer direkten Buchung. Als Ergänzung zu den verschiedenen Verkehrsträgern der Hauptstrecke finden sich beispielsweise entsprechende Car- und Bike-Sharing-Angebote oder die Anbindungsmöglichkeiten über den ÖPNV. Hierdurch werden insbesondere Kunden angesprochen, die je nach Transportbedürfnis auf den für ihren Zweck bestmöglichen Angebotsmix der verschiedenen Mobilitätsdienstleister zurückgreifen wollen. Die verfügbaren technischen Möglichkeiten haben insoweit für die Nutzer nicht nur den Umstieg auf den Fernbus erleichtert und beschleunigt, sondern sie beeinflussen maßgeblich die gesamte Entscheidungsfindung.

Bedeutung von Vergleichsportalen

Im Folgenden wird anhand eines stichtagsbezogenen Vergleichs die Angebotsentwicklung auf den beiden wettbewerbsintensiven, hochfrequentierten Strecken Köln-Hamburg und Berlin-Hamburg beispielhaft dargestellt. Die Tabellen 10 und 11 zeigen zunächst für die Strecke Köln-Hamburg für diverse Reisetage im Juni und Juli 2016 bzw. im November 2013 die Zahl der Verbindungen und der Preise für eine einfache Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Anbietern.¹

Beispielhafte Angebotsvergleiche:
- Köln-Hamburg

¹ Die Auswertung erfolgte zu den Stichtagen 16.06.2016 bzw. 23.10.2013.

Tabelle 10: Angebotsvergleich für die Strecke Köln-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im Juni und Juli 2016 (Auswertungstichtag: 16.06.2016)

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ⁵
Postbus	17.06.16	Ø 7,50	2	19,00 - 33,00	2,69 - 5,55
	29.06.16		1	16,00	2,69
	01.07.16		2	19,00	3,19
Megabus	17.06.16	Ø 6,10	2 ⁴	7,50 - 16,50	1,26 - 2,77
	29.06.16		2 ⁴	5,50	0,92
	01.07.16		2 ⁴	5,50 - 10,50	0,92 - 1,76
Deutsche Touring (Eurolines)	17.06.16	Ø 7,10	(mit Postbus)	19,00	3,19
	29.06.16		-	-	-
	01.07.16		(mit Postbus)	19,00	3,19
Flixbus ²	17.06.16	Ø 6,30	10 ⁴	15,90 (29,50 ¹)	2,67 (3,87 ¹)
	29.06.16		9 ⁴	15,90	2,67
	01.07.16		10 ⁴	15,90 (29,50 ¹)	2,67 (3,87 ¹)
Mitfahrzentrale (BlaBlaCar)	17.06.16	Ø 4,20	45 ⁶	20,00 - 25,00	-
	29.06.16		2	20,00 - 25,00	-
	01.07.16		8	20,00 - 25,00	-
Deutsche Bahn	17.06.16	Ø 4,08	20	29,00 - 87,00	-
	29.06.16		17	29,00 - 69,00	-
	01.07.16		20	45,00 - 87,00	-
HKX	17.06.16	Ø 4,08	1	38,00 ³	-
	29.06.16		-	-	-
	01.07.16		1	38,00 ³	-

¹ Nachtbus.

² Haltepunkt in Leverkusen anstatt in Köln.

³ Möglichkeit zur Nutzung des Nahverkehrstarifs der DB AG („Schönes-Wochenende-Ticket“, Ländertickets etc.).

⁴ Darunter 1 Nachtverbindung.

⁵ Angenommene Strecke: 500 km.

⁶ Ergänzend hierzu gab es weitere Angebote mit Start-/Zielort im jeweiligen Umland der Städte.

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

Im Einklang mit der zuvor beschriebenen allgemeinen Preisentwicklung hat sich das Fahrpreisniveau deutlich reduziert: Bewegte sich beispielsweise der angebotene Nettopreis pro Personenkilometer von Flixbus an den ausgewählten Stichtagen im November 2013 in Abhängigkeit vom Wochentag noch zwischen 2,86 und 5,71 Eurocent, so lag er an den ausgewählten Reisetagen im Juni und Juli 2016 einheitlich bei 2,67 Eurocent bzw. 3,87 Eurocent für den Nachtbus.¹ Die Preisangebote der Wettbewerber lagen an den ausgewählten Reisetagen im Juni und Juli 2016 in der Tendenz ebenfalls niedriger als im November 2013. Erkennbar ist ferner die Angebotsausweitung auf der Strecke Köln-Hamburg, insbesondere seitens der großen Anbieter. So hat beispielsweise Flixbus seine Angebotsfrequenz von zwei bis drei täglichen Fahrten im November 2013 auf neun bis zehn Fahrten pro Tag im Juni/Juli 2016 erhöht.

¹ Das Preisniveau von Nachtlinien liegt aufgrund höherer Sicherheitsanforderungen (u.a. Doppelbesatzung) meist höher als bei Fahrten am Tage.

Tabelle 11: Angebotsvergleich für die Strecke Köln-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im November 2013 (Auswertungstichtag: 23.10.2013)

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ²
Aldi/Univers ¹	06.11.13	Ø 7:15	(4)	34,90	5,87
	08.11.13		(4)	34,90	5,87
BerlinLinienBus	06.11.13	Ø 7:15	4	37,00	6,22
	08.11.13		4	37,00	6,22
City2City	06.11.13	Ø 6:45	6	8,00	1,34
	08.11.13		6	26,20 – 28,20	4,40 – 4,74
Flixbus	06.11.13	Ø 6:27	2	17,00	2,86
	08.11.13		3	22,00 – 34,00	3,70 – 5,71
Mitfahrzentrale	06.11.13	Ø 4:05	7	22,00 – 25,00	-
	08.11.13	Ø 4:05	8	22,00 – 25,00	-
Deutsche Bahn	06.11.13	Ø 4:05	18	86,00 – 94,00	-
	08.11.13		18	86,00 – 94,00	-
HKX	06.11.13	Ø 4:05	3	23,00 – 28,00	-
	08.11.13		3	38,00 – 43,00	-

¹ Das Aldi-Angebot wurde zu diesem Zeitpunkt über die Linien der Berlin Linien Bus vertrieben.

² Angenommene Strecke: 500 km.

Quelle: Eigene Darstellung und Berechnungen nach Unternehmensangaben, www.Mitfahrgelegenheit.de und www.Mitfahrzentrale.de.

Wie auf der Strecke Köln-Hamburg zeigte sich auch auf der Strecke Berlin-Hamburg ein Rückgang des durchschnittlichen Preisniveaus, gleichsam zum Teil in Verbindung mit einer Angebotsausweitung einzelner Fernbuslinienbetreiber. Die Tabellen 12 und 13 stellen für diverse Reisetage im Juni und Juli 2016 bzw. im August und September 2014 die Zahl der Verbindungen und der Preise für eine einfache Fahrt eines Erwachsenen differenziert nach Anbietern dar.¹ Betrugten die Nettopreise pro Personenkilometer des Unternehmens Postbus an den ausgewählten Stichtagen im August bzw. September 2014 in Abhängigkeit vom Wochentag noch zwischen 3,36 und 7,42 Eurocent, so belief sich die Preisspanne an den ausgewählten Reisetagen im Juni und Juli 2016 auf 2,49 bis 3,36 Eurocent; die Preisspanne von Berlin Linien Bus reduzierte sich von 2,52 bis 7,00 Eurocent im August/September 2014 auf 1,96 bis 4,48 Eurocent im Juni/Juli 2016. Damit verringerte sich bei beiden Betreibergesellschaften nicht nur das Preisniveau, sondern auch die angebotene Preisspanne.

- Berlin-Hamburg

¹ Die Auswertung erfolgte zu den Stichtagen 16.06.2016 bzw. 28.08.2014.

Table 12: Angebotsvergleich für die Strecke Berlin-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im Juni und Juli 2016 (Auswertungstichtag: 16.06.2016)

Anbieter	Reisetag	Dauer	Anzahl Direktfahrten	Fahrpreise in Euro	Nettopreis in Eurocent pro km ²
Postbus	17.06.16	Ø 3,20	6	8,90 - 12,00	2,49 - 3,36
	29.06.16		5	8,90	2,49
	01.07.16		6	8,90 - 12,00	2,49 - 3,36
Berlin Linien Bus	17.06.16	Ø 3,15	16	10,00 - 16,00	2,80 - 4,48
	29.06.16		16	7,00	1,96
	01.07.16		16	7,00 - 10,00	1,96 - 2,80
Flixbus	17.06.16	Ø 3,15	50	7,90 - 25,00	2,21 - 7,00
	29.06.16		23	7,90 - 17,00	2,21 - 4,76
	01.07.16		50	7,90 - 21,00	2,21 - 5,88
IC Bus	17.06.16	Ø 3,10	1	14,00	3,92
	29.06.16		-	-	-
	01.07.16		1	14,00	3,92
Mitfahrzentrale (BlaBlaCar)	17.06.16	Ø 2,50	29	7,00 - 26,00	-
	29.06.16		2	12,00	-
	01.07.16		5	12,00 - 14,00	-
Deutsche Bahn - Fernverkehr -	17.06.16	Ø 1,52	24	29,00 - 78,00	-
	29.06.16		24	19,00 - 69,00	-
	01.07.16		24	19,00 - 59,00	-
Deutsche Bahn - IRE -	17.06.16	Ø 3,02	2	14,90 - 19,00 ¹	-
	29.06.16		2	14,90 - 19,00 ¹	-
	01.07.16		2	14,90 - 19,90 ¹	-

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

² Angenommene Strecke: 300 km.

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

Table 13: Angebotsvergleich für die Strecke Berlin-Hamburg nach Anbietern und ausgewählten Reisetagen im August und September 2014 (Auswertungstichtag: 28.08.2014)

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

¹ Angenommene Strecke: 300 km.

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

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

Um eine Fernbuslinie wirtschaftlich betreiben zu können, erachten die Gesprächspartner des Bundesamtes bei einer mittleren Auslastung der Fahrzeuge einen Nettopreis von durchschnittlich 5 bis 6 Eurocent pro Personenkilometer als notwendig. Verglichen mit den oben genannten Durchschnittspreisen liegt dieser Preis unterhalb des durchschnittlichen Normalpreises und oberhalb des heute weitverbreiteten Angebotspreises. Der angegebene Wert variiert allerdings in Abhängigkeit von Faktoren wie dem Kraftstoffverbrauch, der Sitzplatzanzahl der Fahrzeuge oder der Anzahl des eingesetzten Fahrpersonals. Zur Veranschaulichung werden in den Tabellen 10 bis 13 die Nettopreise pro Kilometer, d.h. ohne Berücksichtigung der Umsatzsteuer in Höhe von 19 Prozent, mit ausgewiesen. Zu deren Berechnung wurden für die Strecke von Köln nach Hamburg eine Kilometerleistung von 500 km und für die Strecke von Berlin nach Hamburg von 300 km angenommen (jeweils einschließlich einer Bedienung von Zwischenhalten). Unter den getroffenen Annahmen (Strecke, Wochentag, Entfernung) lag das untere Ende der zu beobachtenden Preisspanne auf beiden Strecken an den ausgewählten Stichtagen bei allen Fernbusanbietern unterhalb der Kostendeckungsgrenze. Das obere Ende der Preisspanne lag – zumeist beeinflusst von kurzfristigen Buchungszeiträumen – lediglich vereinzelt oberhalb der angenommenen Kostendeckungsgrenze. Im Falle angebotener Nachtverbindungen konnten zwar höhere Fahrpreise festgestellt werden, allerdings liegt hier die Kostendeckungsgrenze aufgrund der Doppelbesetzung ebenfalls höher.

- Wirtschaftlichkeit

Die Ergebnisse der Untersuchung legen nahe, dass bei allen Fernbusanbietern eine Form des Ertrags- bzw. Yield-Management¹ mit einem dynamischen Abgleich von Fahrpreis und Sitzplatzkapazitäten zum Einsatz kommt. Die Preisgestaltung zeigt sich dabei abhängig von dem jeweiligen Wochentag, dem Verbindungsangebot und dem Vorbuchungszeitraum. Beispielsweise werden für die Buchung einer Reise am nachfolgenden Tag bei allen anbietenden Fernbusbetreibern die höchsten Fahrpreise erhoben. Für die in der Wochenmitte nachgefragte Verbindung werden hingegen überwiegend die günstigsten Fahrpreise angeboten. Beispielsweise wurden von Flixbus auf der Strecke Berlin-Hamburg bei der überwiegenden Anzahl der Fahrten (32) Tickets zu Preisen zwischen 10,90 Euro und 14,00 Euro angeboten. Die niedrigeren Fahrpreise beschränkten sich auf Randzeiten, die höheren auf besonders attraktive Abfahrtszeiten.

- Yield-Management

Im Ergebnis der stichtagsbezogenen Auswertung haben die Fernbusbetreiber im intermodalen Vergleich ihre Fahrkarten deutlich unterhalb des Normalpreises des Schienenpersonenfernverkehrs der Deutschen Bahn AG angeboten. Einzelne Fernverkehrssparpreise der Deutschen Bahn AG waren mit 19,00 Euro bzw. 29,00 Euro preislich ebenfalls oberhalb des Fernbusses angesiedelt. Mit dem Inter-Regio-Express bietet die DB AG auf der Strecke Berlin-Hamburg mittlerweile ein Produkt, das mit dem Fernverkehrsangebot vergleichbar ist, zu einem Fahrpreis zwischen 14,90 Euro (Angebotspreis) und 19,00 Eu-

- Intermodaler Preisvergleich

¹ Beim Yield-Management werden, nachdem die günstigen Kontingente vergriffen sind, die nächst teureren Tickets angeboten, so dass sich die angebotenen Aktionspreise in der Regel nicht auf die gesamte Anzahl der Sitzplätze in einem Bus beziehen.

ro (Normalpreis) an. Dies entspricht preislich in etwa dem Niveau der Fernbusse. Im Jahr 2014 betrug der Normalpreis noch 47,90 Euro. Der von HKX auf der Strecke Köln-Hamburg angebotene Normalpreis ist zwischen den Fahrpreisen der Deutschen Bahn AG und jenen der Fernbusse angesiedelt. Aufgrund der Einstufung als Nahverkehrsangebot lassen sich bei der Nutzung des HKX jedoch insbesondere für Gruppenreisen deutliche Preisnachlässe je Fahrgast über eine Nutzung von Nahverkehrsangeboten wie dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ erzielen. Gleiches gilt für das IRE-Angebot der DB AG auf der Strecke Berlin-Hamburg.¹ Die Mitfahrzentralen, in diesem Fall das Unternehmen BlaBlaCar, bieten wochentagunabhängige Preise an, die im Spektrum der Fernbuspreise liegen.

Bezogen auf die Fahrdauer weisen die Fernverkehrsangebote der Deutschen Bahn AG ebenso wie das Angebot des Hamburg-Köln-Express (HKX) bei umsteigefreien Verbindungen auf der Strecke Köln-Hamburg einen durchschnittlichen Fahrtzeitvorteil von mehr als 2 Stunden gegenüber dem Fernbus auf. Gleiches gilt für das Angebot der Mitfahrzentralen. Auf der Strecke Berlin-Hamburg beträgt der Fahrtzeitvorteil des Fernverkehrs der Deutschen Bahn AG rund 1,5 Stunden. Dort weisen die Angebote des IRE und der Mitfahrzentralen nur vergleichsweise geringe Fahrtzeitvorteile gegenüber dem Fernbus auf.

- Intermodaler
Reisezeitvergleich

3.5 Serviceangebote

In ihrem Ziel, den Fernbus im Bewusstsein der Bevölkerung als alternative Reisemöglichkeit im innerdeutschen Fernverkehr zu verankern, setzten die Anbieter von Fernbuslinienverkehren von Beginn an nicht ausschließlich auf die preisliche Attraktivität, sondern auch auf eine möglichst hohe Servicequalität ihres Angebots. Zum Teil warben Gesellschaften bereits vor ihrem Markteintritt mit der hohen Qualität ihrer künftig angebotenen Leistung. Entsprechend zielten die Betreibergesellschaften darauf ab, nicht nur die eigene Marke bekannt zu machen, sondern gleichsam mit einem positiven Image zu versehen. Beispielsweise verfolgte (ADAC) Postbus von Anfang das Ziel, dass der Kunde die eigene Marke mit einem Höchstmaß an Qualität, Sicherheit und Service verbindet. Mein-Fernbus signalisierte den Kunden mit der Unternehmensfarbe Grün ein besonders umweltfreundliches Image, das sich selbst beim Angebot der Snacks und Getränke widerspiegelte, und warb von Beginn an mit einem partnerschaftlichen Verhältnis zu Kunden und Busunternehmen.

Qualität und Preis

Nicht zuletzt um dem Kommunikationsverhalten der zumeist jüngeren Fahrgäste gerecht zu werden, sind die Fernbusse regelmäßig mit kostenlosem WLAN und Steckdosen ausgestattet. Zudem werben Betreibergesellschaften aktiv mit zusätzlichen Leistungen wie einem breiten Multimedia- und Zeitschriftenangebot an Bord. Die junge Fernbusbranche

Serviceangebote

¹ Die Nahverkehrsangebote für Gruppenreisen blieben bei der Auswertung über das Portal Busliniensuche.de jedoch unberücksichtigt. Gleiches gilt für zusätzliche Preisnachlässe durch Kundenkarten (BahnCard, Postbus Karte etc.) oder Gutscheine.

profitierte insoweit stark von der fortschreitenden Digitalisierung, als die internen Strukturen und die Ausstattungen auf dem neuesten Stand der Technik aufsetzen konnten. Als verkaufsfördernd wird des Weiteren der persönliche Ansprechpartner in Form des Busfahrers, ein weitgehend umsteigefreies Fahrtenangebot sowie die im Fahrpreis in der Regel enthaltene Sitzplatzreservierung angesehen. Anders als auf der Schiene besteht aufgrund des Stehplatzverbotes in den Fernbussen eine Reservierungspflicht, so dass in stark frequentierten Zeiten nicht mit überfüllten Fahrzeugen zu rechnen ist. Durch Erweiterungen des Produktportfolios, etwa durch die Einführung von Nachtlinien und Expressfahrten, im Rahmen derer z.B. die Strecke Köln-Berlin ohne Zwischenhalte bedient wird, wurde die Attraktivität des Fernbusses zusätzlich gesteigert. Die Einführung von Kundenkarten sowie unternehmenseigener Apps zur Buchung und Kundeninformation, gepaart mit Anreizaktionen zur Wahrnehmung von Angeboten, wirkten sich gleichsam positiv auf die Gewinnung und Bindung von Kunden aus.

Im Rahmen eines Qualitätsmanagements werden die eigenen Leistungen und die Kundenzufriedenheit seitens der Betreibergesellschaften regelmäßig mithilfe von Testfahrten, Kundenbefragungen oder Auswertungen von Einträgen in sozialen Medien überprüft. Des Weiteren werden Rückmeldungen des Fahrpersonals, etwa bei Problemen mit Fahrgästen oder zu Kundenbeschwerden, ausgewertet. Als Konsequenz eines wiederholten Fehlverhaltens auf Anbieterseite erfolgt in der Regel die Entlassung des auffällig gewordenen Fahrpersonals oder die Trennung von einem der beauftragten Unternehmen.

Qualitätsmanagement

3.6 Wirtschaftliche Entwicklung

Detaillierte Finanzdaten zu den derzeit größten Anbietern von Fernbuslinienverkehren in Deutschland stehen bislang nur eingeschränkt zur Verfügung. Aussagen zu deren Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage sind mithin nur eingeschränkt möglich. Tabelle 14 stellt auf Grundlage veröffentlichter Jahresabschlüsse die ausgewiesenen Jahresüberschüsse bzw. -verluste der MFB MeinFernbus GmbH, der DeinBus.de GmbH und der Deutschen Touring GmbH Internationales Reiseverkehrsunternehmen seit 2011 gegenüber. Während die im Jahr 2011 gegründete MFB MeinFernbus GmbH in den Jahren 2013 und 2014 Jahresüberschüsse in Höhe von rund 0,4 bzw. 1,1 Mio. Euro erwirtschaftete, schrieb die im Jahr 2009 gegründete DeinBus.de GmbH in den Jahren 2011 und 2012 Verluste. Im Jahr 2014 wurde über die DeinBus.de GmbH das Insolvenzverfahren eröffnet. Die Deutsche Touring GmbH, die vorrangig im grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr aktiv ist und in diesem Rahmen innerdeutsche Teilstrecken bedient, wies von 2010 bis 2014 Nachsteuergewinne zwischen knapp 0,2 und 2,0 Mio. Euro aus. Für die FlixBus GmbH (FlixBus), die Berlin Linien Bus GmbH sowie die Deutsche Post

Jahresabschlussdaten

Mobility GmbH (Postbus) liegen derzeit auf Jahresabschlussbasis keine Daten zur Ertragslage vor.¹

Tabelle 14: Jahresüberschüsse bzw. -verluste ausgewählter Anbieter von Fernbuslinienverkehren in Deutschland im Zeitraum von 2010 bis 2015 in 1.000 Euro

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
MFB MeinFernbus GmbH	-	n.v.	n.v.	376	1.138	-
DeinBus.de GmbH	n.v.	-55	-184	n.v.	-	-
Deutsche Touring GmbH Int. Reiseverkehrsunt.	1.474	1.867	1.755	164	1.989	n.v.

n.v. – nicht veröffentlicht.

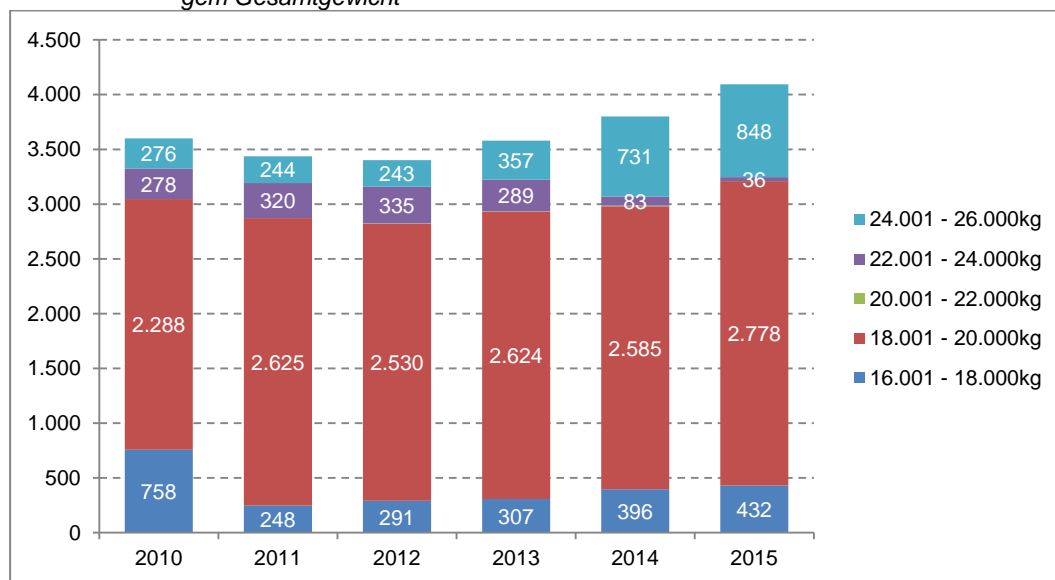
Quelle: Jahresabschlüsse nach Bundesanzeiger.

3.7 Fahrzeuginvestitionen und Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund des schnellen Wachstums des Fernbusmarktes kam es in den letzten Jahren zu einer Belebung der Fahrzeuginvestitionen. Nach Rückgängen in den Vorjahren nahm die Zahl der Neuzulassungen von Kraftomnibussen in Deutschland im Zeitraum von 2013 bis 2015 erkennbar zu (siehe Abbildung 7). Aufgrund ihrer Bauart fallen im Fernbuslinienverkehr eingesetzte Kraftomnibusse typischerweise in die höheren Gewichtsklassen zwischen 16 und 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.²

Neuzulassungen

Abbildung 7: Neuzulassungen von Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2015 nach zulässigem Gesamtgewicht



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

¹ Auf ausgewählte Finanzkennzahlen der DB Fernverkehr AG wird in Kapitel 5 näher eingegangen.

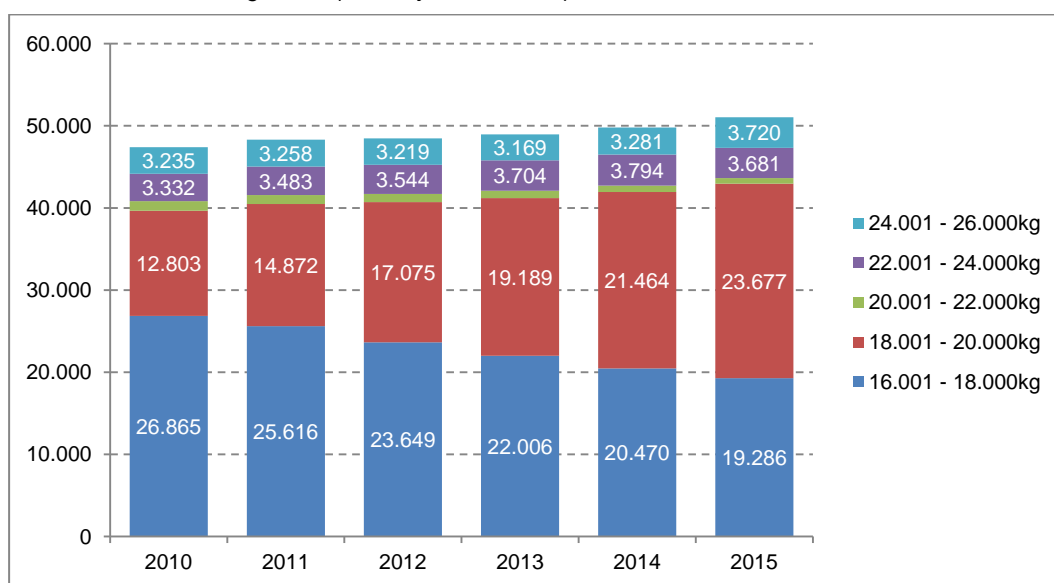
² In Einzelfällen können Kraftomnibusse, die im Fernverkehr eingesetzt werden, zwar auch in die Gewichtsklasse von mehr als 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht fallen. In der Regel fallen unter diese Gewichtsklasse jedoch Gelenkbusse, die im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt werden. Die Gewichtsklasse von mehr als 26 t zGG bleibt daher im Folgenden außerhalb der Betrachtung.

Die jährlichen Zuwachsraten der insgesamt neu zugelassenen Kraftomnibusse bewegten sich hier in den letzten drei Jahren zwischen 5,2 und 7,7 Prozent. Überproportionale Zuwächse verzeichneten dabei die Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 24 und bis einschließlich 26 t. Sie erhöhten sich von 243 im Jahr 2012 sukzessive auf 848 im Jahr 2015. Dies entspricht einem Plus von rund 249,0 Prozent. In diese Gewichtskategorie fallen in der Regel u.a. doppelstöckige Kraftomnibusse, die aufgrund ihrer hohen Sitzplatzanzahl stark an Bedeutung im Fernbuslinienverkehr und hier vor allem im Nachtbusverkehr gewonnen haben.

Die Zunahme der Neuzulassungen spiegelt sich letztlich auch in einem Anstieg des Bestands an Kraftomnibussen in Deutschland mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 16 t bis einschließlich 26 t wider (siehe Abbildung 8). Dieser hat sich von 48.477 Fahrzeugen zu Beginn des Jahres 2012 kontinuierlich bis auf 51.041 Fahrzeuge zu Beginn des Jahres 2015 erhöht. Dies entspricht einer Gesamtzunahme um rund 5,3 Prozent. Eindeutige Rückschlüsse auf die Anzahl der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse sind auf Grundlage der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes allerdings nicht möglich.

Omnibusbestand

Abbildung 8: Bestand an Kraftomnibussen in den Jahren 2010 bis 2015 nach zulässigem Gesamtgewicht (Stand: jeweils 01.01.)



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

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

Gesetzliche Vorgaben zur Barrierefreiheit

zur Barrierefreiheit der Richtlinie 2001/85/EG (Anhang 7) bzw. der Regelung UN R107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (Anhang 8) bindend. Angesichts geringer Margen im nationalen Fernbuslinienverkehr stellt dies Betreibergesellschaften und Busunternehmen vor wirtschaftliche Herausforderungen. Für die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben rechnen Betreibergesellschaften und Busunternehmen in Abhängigkeit vom Fahrzeug und dessen Ausstattung derzeit pro Fahrzeug mit zusätzlichen Investitionskosten zwischen 8.000 und 70.000 Euro sowie einem Verlust von bis zu acht Sitzplätzen. Des Weiteren werden höhere Betriebskosten erwartet, u.a. aufgrund einer zeitlichen Verlängerung von Ein- und Aussteigevorgängen.¹

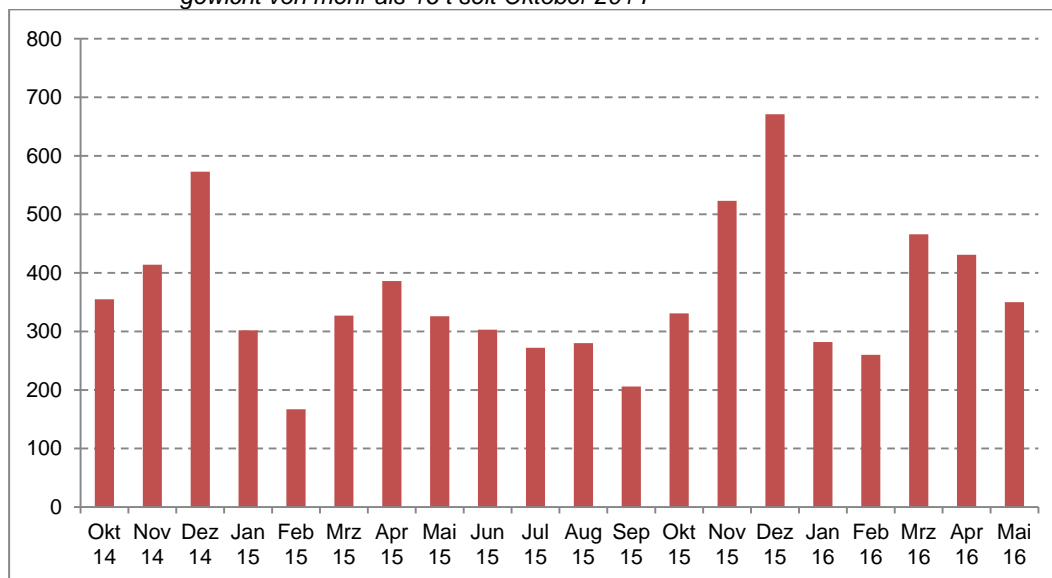
Aufgrund der hohen Beanspruchung der im Fernbuslinienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sowie häufig bestehender Vorgaben der Betreibergesellschaften in Bezug deren Laufleistungen und Alter sind die Investitionszyklen relativ kurz.² In Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Markteintritts standen zahlreiche Busunternehmen bereits Ende 2015 vor der Entscheidung, notwendige Fahrzeuginvestitionen mit Blick auf die gesetzlichen Fristen zur Barrierefreiheit ggf. noch vor dem 01.01.2016 zu tätigen. In Gesprächen mit dem Bundesamt gaben Busunternehmen nur vereinzelt an, gezielt vor dem 01.01.2016 in neue Fahrzeuge investiert zu haben. Dabei handelte es sich in der Regel um vorgezogene Ersatzinvestitionen, die planmäßig ansonsten in der ersten Jahreshälfte 2016 erfolgt wären. Vereinzelt gaben die Busunternehmen zudem an, bereits im Vorfeld des 01.01.2016 in barrierefreie Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit einer Vorausstattung für die Barrierefreiheit investiert zu haben. In diesem Zusammenhang spielen u.a. alternative Verwendungsmöglichkeiten der Fahrzeuge in nachfrageschwachen Zeiten oder im Anschluss an die Fernbusnutzung eine Rolle. In Abhängigkeit von der Betreibergesellschaft bestehen darüber hinaus Vorgaben zum Beschaffungszeitpunkt, beispielsweise im Falle einer Sammelbeschaffung. Gestützt werden die Aussagen der Marktteilnehmer durch die Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes. Danach stieg die Zahl der Neuzulassungen von Kraftomnibussen zum Ende des Jahres 2015 zwar stark an und ging in den Folgemonaten wieder deutlich zurück. Allerdings zeigte sich eine vergleichbare Entwicklung – wenngleich auf etwas niedrigerem Niveau – bereits im Jahr zuvor (siehe Abbildung 9). Ein Vorziehen von Investitionen aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit in größerem Umfang lässt sich aus der Zulassungsstatistik mithin nicht unmittelbar ableiten.

Investitionszyklen

¹ Nach Angaben von Busunternehmen seien bei Beförderungen von Rollstuhlfahrern Verzögerungen von bis zu 15 Minuten zu erwarten, da ein Rollstuhlfahrer in Abhängigkeit von der Bauart des Busses bzw. der im Bus verbauten Technik für den Einstieg teilweise auf eine Höhe von 2 m angehoben werden müsse.

² Teilweise befinden sich die Omnibusse im Dauereinsatz und erreichen nicht selten jährliche Kilometerleistungen in Höhe von 300.000 bis 400.000 km. Betreibergesellschaften schreiben teilweise vor, dass die eingesetzten Fahrzeuge möglichst nicht älter als 3 bis 4 Jahre sind und keine Laufleistung von mehr als eine Million Kilometer aufweisen.

Abbildung 9: Monatliche Neuzulassungen von Kraftomnibussen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 16 t seit Oktober 2014



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

Neben den wirtschaftlichen Auswirkungen bestehen aus Sicht von Betreiber- und Busunternehmen weitere Unklarheiten im Zusammenhang mit der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit. Ein wesentlicher Aspekt sind rechtliche Fragestellungen in Bezug auf die Sicherung von Rollstühlen. So besteht eine große Unsicherheit der Busunternehmen bezüglich der Freigabe von Rollstühlen als Fahrzeugsitz. Während die Busunternehmen beim Kauf bzw. bei der Nachrüstung der Fahrzeuge bestehende Anforderungen an die hierfür notwendigen Rückhaltesysteme berücksichtigen können, haben sie keinen Einfluss auf die Bauart der jeweils zu befördernden Rollstühle. Neue Rollstühle müssen den europäischen Normen DIN EN 12184 (Elektrorollstühle) bzw. DIN EN 12183 (Muskelkraftbetriebene Rollstühle) entsprechen und für die Verwendung als Kraftfahrzeugsitz bestimmten Anforderungen genügen, beispielsweise auf eine sogenannte Crashtests geprüft sein. Solche Prüfungen werden in der Regel für bestimmte Basismodelle von Rollstühlen durchgeführt, so dass diese über eine entsprechende Kennzeichnung verfügen. Individuell gefertigte bzw. den Nutzeranforderungen – beispielsweise durch bestimmtes Zubehör – speziell angepasste Rollstühle verfügen hingegen nicht über eine solche Kennzeichnung. Dies gilt auch für ältere Rollstühle. In diesen Fällen werden in der Regel keine gesonderten Crashtests durchgeführt, so dass kein Nachweis für deren Eignung als Fahrzeugsitz vorliegt. Die Betreiber weisen laut eigenen Angaben in einem solchen Fall zwar im Vorfeld darauf hin, dass eine Fernbusnutzung lediglich im Rahmen dieser Bestimmungen möglich sei. In der Praxis zeige sich jedoch, dass heute weder bei den Fahrgästen noch beim Fahrpersonal entsprechende Kenntnisse über die notwendige Kennzeichnung der Rollstühle vorhanden seien. Weitere offene Fragen drehen sich u.a. um die praktischen Abläufe im Falle eines notwendigen Toilettengangs mobilitätseingeschränkter Fahrgäste oder die Gewährleistung

Anforderungen an die Rollstühle

einer barrierefreien Transportkette. So ist bislang nur ein geringer Anteil der Haltestelleninfrastruktur barrierefrei zugänglich.

Die Anzahl mobilitätseingeschränkter Menschen, die als potentielle Nutzer eines barrierefreien Fernbusangebotes infrage kommen, lässt sich derzeit weder von den Behindertenverbänden noch von den Busunternehmen realistisch einschätzen. Auf Kundenseite zeige sich laut Auskunft der Busunternehmen bzw. der Anbieter bisher ein äußerst zurückhaltendes Interesse an einer Beförderung in Fernbussen. Mit einer Voranmeldung sei eine Beförderung von Rollstuhlfahrern jedoch bereits heute möglich. Diese sei notwendig, da die Bereitstellung eines barrierefreien Fahrzeugs einer entsprechenden Disposition bedürfe. Generell nimmt die Anzahl der barrierefreien Fahrzeuge zu. Anhand der im Rahmen der Kraftfahrzeugstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes abgefragten Merkmale sind zum heutigen Zeitpunkt allerdings keine Rückschlüsse auf die Barrierefreiheit zugelassener Kraftomnibusse möglich. Der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) betreibt seit Oktober 2014 eine Meldestelle für barrierefreie Fernbusse und berät Reisende bei Fragen zur Barrierefreiheit in Fernbussen. Die Entwicklung der barrierefreien Angebote sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite wird nach Informationen des Bundesamtes derzeit seitens des BSK evaluiert.¹

Angebot und
Nachfrage

4 Nachfrageseite

4.1 Verkehrsaufkommen und -leistung

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs und die hieraus resultierende Ausweitung des Beförderungsangebots spiegeln sich in einem deutlichen Nachfrageanstieg wider. Nachdem sich sowohl die Zahl der Reisenden als auch die Verkehrsleistung im Vorfeld der Liberalisierung auf einem relativ konstanten Niveau bewegten, verzeichneten beide Größen ab dem Jahr 2013 hohe Zuwachsraten. Tabelle 15 weist für den Zeitraum von 2010 bis 2015 die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung im innerdeutschen Linienfernverkehr mit Omnibussen aus und stellt diese den Gesamtwerten für den Linienfernverkehr (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) gegenüber. Demnach erhöhte sich die Zahl der Fahrgäste im innerdeutschen Fernbuslinienverkehr von rund 2,1 Mio. im Jahr 2012 auf rund 16,0 Mio. im Jahr 2015, die Verkehrsleistung stieg im selben Zeitraum von rund 0,4 Mrd. pkm auf knapp 4,5 Mrd. pkm. Auf den Inlandsverkehr entfielen damit im Jahr 2015 rund 69,0 Prozent aller Fahrgäste und rund 61,6 Prozent der gesamten Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Omnibussen.

Inlandsverkehr

¹ Einen Überblick über die Anforderungen an einen barrierefreien Fernbuslinienverkehr gibt das zwischenzeitlich unter Leitung des Bundesverbandes Selbsthilfe Körperbehinderter e.V. (BSK) in einer Steuerungsgruppe erstellte Lastenheft für einen barrierefreien Fernbusverkehr.

Tabelle 15: Fahrgäste und Beförderungsleistungen im Linienfernverkehr mit Omnibussen

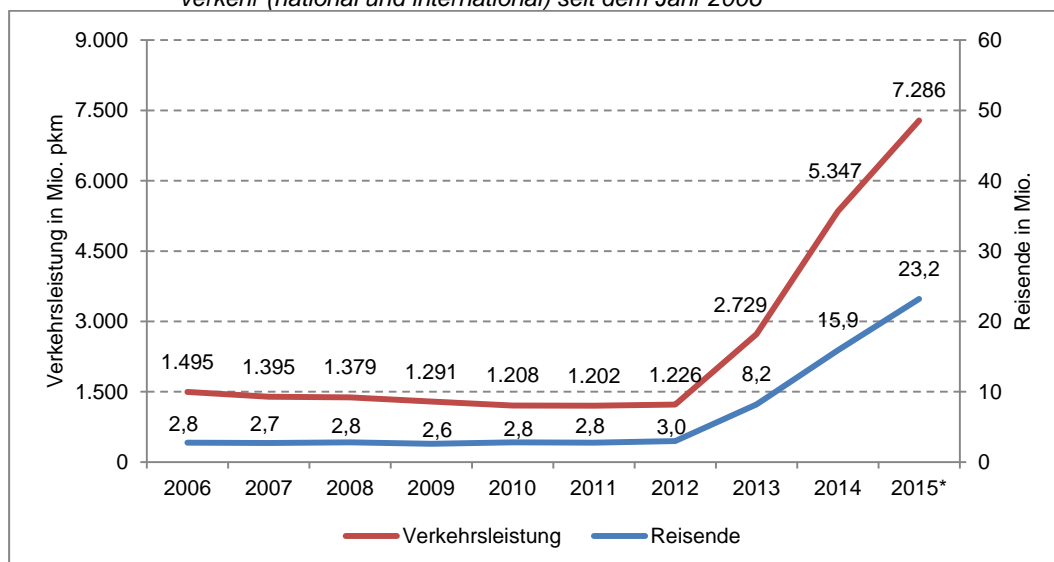
Jahr	Fahrgäste (in Mio.)			Beförderungsleistung (in Mio. pkm)		
	Insgesamt	davon: im Inlandsverkehr		Insgesamt	davon: im Inlandsverkehr	
		Anzahl	Anteil in %		Anzahl	Anteil in %
2010	2,8	1,9	67,9	1.207,8	407,5	33,7
2011	2,8	1,8	65,1	1.201,9	389,0	32,4
2012	3,0	2,1	70,0	1.225,5	431,4	35,2
2013	8,2	6,6	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	7.286,0	4.489,0	61,6

* Vorläufige Ergebnisse.

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

Abbildung 10 stellt für den gesamten Linienfernverkehr mit Omnibussen (einschl. grenzüberschreitenden Verkehren, Transit- und Auslandsverkehren) die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Beförderungsleistung seit dem Jahr 2006 dar. Demnach erhöhte sich die Verkehrsleistung im Fernbuslinienverkehr im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um rund 122,6 Prozent auf rund 2,7 Mrd. pkm, die Zahl der Reisenden nahm um rund 173,3 Prozent auf rund 8,2 Mio. zu. Im Jahr 2014 kam es bei beiden Größen nochmals annähernd zu einer Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2015 schwächte sich das Wachstum weiter ab. Mit rund 7,3 Mrd. pkm bzw. 23,2 Mio. Reisenden wurden die Werte des Jahres 2014 lediglich noch um rund 36,3 bzw. 47,0 Prozent übertroffen.

Gesamtverkehr

Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Reisenden im gesamten Fernbuslinienverkehr (national und international) seit dem Jahr 2006

* Vorläufige Ergebnisse.

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

Gemäß der im Auftrag des BMVI erstellten gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr ist sowohl für das Jahr 2016 als auch in mittelfristiger Perspektive bis 2019 mit einer weiteren Abschwächung des Wachstums im Fernbuslinienverkehr zu

rechnen.¹ Allerdings wurden in den aktuellen Prognosen sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Beförderungsleistung für das Jahr 2015 deutlich unterschätzt.

Wie Tabelle 16 verdeutlicht, weist der Fernbuslinienverkehr seit dem Jahr 2013 von allen Verkehrsträgern die höchsten Zuwachsraten im Personenverkehr in Deutschland auf. Dies gilt sowohl in Bezug auf die Zahl der Reisenden als auch die Verkehrsleistung. Am gesamten öffentlichen Straßenverkehr erreichte der Fernbuslinienverkehr im Jahr 2014 bezogen auf die Verkehrsleistung bereits einen Anteil von rund 6,8 Prozent, bezogen auf die Zahl der Reisenden von rund 0,2 Prozent. Daten für das Jahr 2015 liegen diesbezüglich noch nicht vor. Am gesamten Fernverkehr mit Bussen und Bahnen hielt der Fernbus im Jahr 2015 einen Verkehrsleistungsanteil in Höhe von 16,5 Prozent. Bezogen auf die Zahl der Reisenden lag der entsprechende Anteilswert bei rund 15,0 Prozent.

Anteile am
Personenverkehr

Tabelle 16: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen						Verkehrsleistung					
	in Mio. Personen			Veränd. in %			in Mrd. pkm			Veränd. in %		
	2013	2014	2015	13/12	14/13	15/14	2013	2014	2015	13/12	14/13	15/14
MIV ¹	57.318	59.415	n.v.	0,6	3,7	-	921,4	939,4	n.v.	0,7	2,0	-
Öffentl. Straßenverkehr	9.380	9.440	-	0,6	0,6	-	77,1	78,8	-	1,5	2,1	-
- Liniennahverkehr ²	9.298	9.348	n.v.	0,5	0,5	-	55,0	55,2	n.v.	0,0	0,3	-
- Fernbuslinienverkehr	8	16	23	173,3	93,3	47,0	2,7	5,3	7,3	122,6	96,0	36,3
- Gelegenheitsverkehr	74	76	n.v.	-0,5	3,4	-	19,4	18,3	n.v.	-1,9	-5,9	-
Eisenbahnverkehr	2.613	2.693	-	2,5	3,1	-	89,6	91,0	-	0,9	1,5	-
- Nahverkehr (SPNV)	2.482	2.564	n.v.	2,6	3,3	-	52,8	54,9	n.v.	2,6	4,0	-
- Fernverkehr (SPFV)	131	129	131	0,0	-1,8	1,9	36,8	36,1	36,9	-1,4	-2,0	2,1
Luftverkehr ³	181	187	194	1,1	3,1	4,0	-	-	-	-	-	-
Summe ⁴	69.492	71.735	-	0,7	3,2	-	1.088,2	1.109,2	-	0,8	1,9	-

Teilweise vorläufige Ergebnisse. Daten für 2015 liegen nur eingeschränkt vor.

n.v. – nicht verfügbar.

¹ Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr.

² Straßenbahnen, Kraftomnibusse.

³ Einschließlich Doppelzählungen der Umsteiger.

⁴ Verkehrsleistung ohne Luftverkehr.

Quellen: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihen 1.1 und 3.1), BMVI (2015). Eigene Berechnungen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lag der durchschnittliche Auslastungsgrad der Fahrzeuge im Jahr 2013 bei rund 55 Prozent, im Jahr 2014 bei rund 51 Prozent und im Jahr 2015 bei rund 59 Prozent.² Nach Angaben von Busunternehmen sei bezogen auf einen Bus mit durchschnittlich 50 Sitzplätzen für einen wirtschaftlichen Betrieb ein Auslastungsgrad von mindestens 50 Prozent erforderlich. Nach Informationen des Bundesamtes unterliegen die Auslastungsgrade u.a. in Abhängigkeit von Fahrzeiten, Fahrtzielen und der aktuellen Wettbewerbssituation deutlichen Schwankungen. Marktteilnehmer be-

Fahrzeugauslastung

¹ Siehe TCI Röhling, Bundesamt für Güterverkehr (2016, 2016a)

² Siehe Statistisches Bundesamt (2014, 2015, 2016).

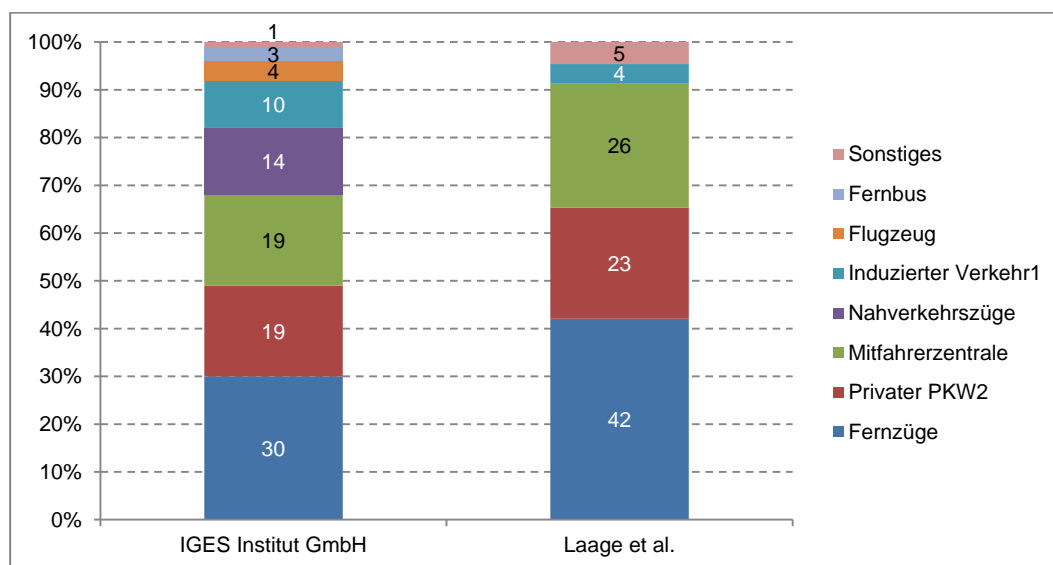
richteten in den zurückliegenden Jahren von Auslastungsgraden in einer Spanne von unter 30 bis zu 100 Prozent. Niedrige Auslastungsgrade – vor allem in der Wochenmitte – wiesen beispielsweise Linien in der Erprobung sowie mit Schwerpunkt auf touristischen Zielen auf. Hohe Auslastungswerte waren hingegen vor allem bei Wochenendverkehren zwischen deutschen Großstädten zu beobachten. Weiterhin lässt sich im Allgemeinen ein Nachfrageanstieg im Zusammenhang mit national bzw. international bedeutenden Veranstaltungen sowie Feiertags- bzw. Ferienzeiten feststellen, für die nicht selten ein Angebot im Rahmen sogenannter Verstärkerverkehre geschaffen wird. Weitere Auslastungsschwankungen zeigen sich saisonal sowie nach Wochentagen bzw. Tageszeiten. Insbesondere bei zeitlich und räumlich parallel verkehrenden Linien zeigten sich Auslastungsschwankungen in Abhängigkeit von Angebotsöffensiven der Wettbewerber. Ferner wirken sich Beeinträchtigungen anderer Verkehrsträger, beispielsweise durch Streikmaßnahmen, auf die Nachfrage aus.

4.2 Fahrgaststruktur

Allgemein verfügbare Informationen zur Herkunft von Nutzern der Fernbuslinienverkehrsangebote, insbesondere zu Verkehrsverlagerungen von anderen Verkehrsmitteln (Modal Shift), liegen bislang nur sehr eingeschränkt vor. Gleiches gilt in Bezug auf die Struktur der Fahrgäste. Anhaltspunkte liefern diverse Fahrgastbefragungen aus dem Jahr 2014. So befragte die IGES Institut GmbH 798 Fernbuskunden rückblickend, mit welchen Fernverkehrsmitteln sie in der Vergangenheit vergleichbare Reisen durchgeführt hätten. Mehrfachnennungen waren möglich. Einen vergleichbaren Ansatz wählten Laage et al. Ihrer Studie zum Umsteige- und Mobilitätsverhalten lagen 936 Befragte zugrunde. Abbildung 11 stellt die Ergebnisse der beiden Studien gegenüber.

Fahrgasterhebungen
- IGES Institut GmbH,
Laage et al.

Abbildung 11: Modal Shift von Fernbusnutzern



¹ Fahrt wäre ohne das Fernbusangebot nicht unternommen worden.

² Einschließlich Mitfahrer ohne Bezahlung.

Quellen: IGES Institut GmbH (2014), Laage et al. (2014). Eigene Darstellung.

Demnach kommen beide Studien zu dem Ergebnis, dass Verkehrsverlagerungen zum Fernbus vor allem zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Schienenpersonenfernverkehrs gehen. Gleichwohl weichen die Studienergebnisse im Einzelnen zum Teil stark voneinander ab. So bewegt sich beispielsweise der ermittelte Anteil der Fernbusnutzer, die einen Modal Shift vom Schienenpersonenfernverkehr vollzogen haben, zwischen 30 Prozent und 42 Prozent. Bezogen auf den Privat-Pkw beträgt die Bandbreite der ermittelten Anteilswerte zwischen 19 Prozent und 23 Prozent. Der Anteil der Fahrten, die vor der Liberalisierung nicht stattgefunden haben und insoweit als induzierte Verkehre angesehen werden können, bewegt sich nach den Studienergebnissen zwischen 4 Prozent und 10 Prozent.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) führte im Jahr 2014 ebenfalls eine Fahrgastbefragung durch, entschied sich hierbei allerdings für einen modifizierten Ansatz. So wurden Fernbusnutzer danach befragt, welches Verkehrsmittel alternativ für die Durchführung der Reise genutzt worden wäre, falls es das Fernbusangebot nicht gegeben hätte. Mit 288 Befragten fiel die Stichprobe des VCD geringer aus als in den beiden anderen Studien.¹ Im Ergebnis gaben rund 59,9 Prozent bzw. 55,5 Prozent der Befragten an, dass sie alternativ das eigene Auto bzw. den Schienenfernverkehr genutzt hätten. Mehrfachnennungen waren möglich. Rund 15,2 Prozent der Nennungen entfielen auf die Mitfahrzentralen. Rund 10,0 Prozent der Befragten hätten die Reise nicht gemacht, wenn es das Fernbusangebot nicht gegeben hätte. Angesichts der Bandbreiten der Studienergebnisse lassen sich hieraus zwar Tendenzen ableiten, jedoch keine genauen allgemeingültige Rückschlüsse auf das Umsteigeverhalten ziehen. Ferner handelt es sich um Momentaufnahmen, die im Zeitablauf, beispielsweise aufgrund von Marketingaktionen, Veränderungen unterliegen, mithin im Zeitablauf variabel sein dürften.

- VCD Verkehrsclub
Deutschland e.V.

Anhaltspunkte zum Fahrtzweck bietet ebenfalls eine Erhebung der IGES Institut GmbH aus dem Jahr 2014. Darin wurden 535 Fernbuskunden zu deren Anlass der Fernbusnutzung befragt.² Im Ergebnis nannten rund 63 Prozent der Befragten private Gründe wie beispielsweise den Besuch von Freunden oder Verwandten. Weitere 20 Prozent gaben als Reiseanlass Freizeit- und Urlaubsaktivitäten an. Sonstige Freizeitaktivitäten, wie Konzertbesuche o.ä., nannten rund 3 Prozent der Befragten. Mit Anteilen von jeweils rund 6 Prozent wurden Dienstreisen bzw. Fahrten zum Ausbildungs- oder Studienort nur in vergleichsweise geringem Umfang mit dem Fernbus durchgeführt. Entsprechendes gilt für Pendelfahrten zum Arbeitsplatz (2 Prozent).

Fahrtzweck

Anhaltspunkte zur Altersstruktur der Fernbusreisenden liefern diesbezügliche Erhebungen von FlixBus bzw. MeinFernbus. Wie Abbildung 12 zu entnehmen ist, fielen danach im 1. Quartal 2016 rund 35 Prozent der befragten Fahrgäste in die Altersgruppe der 18- bis

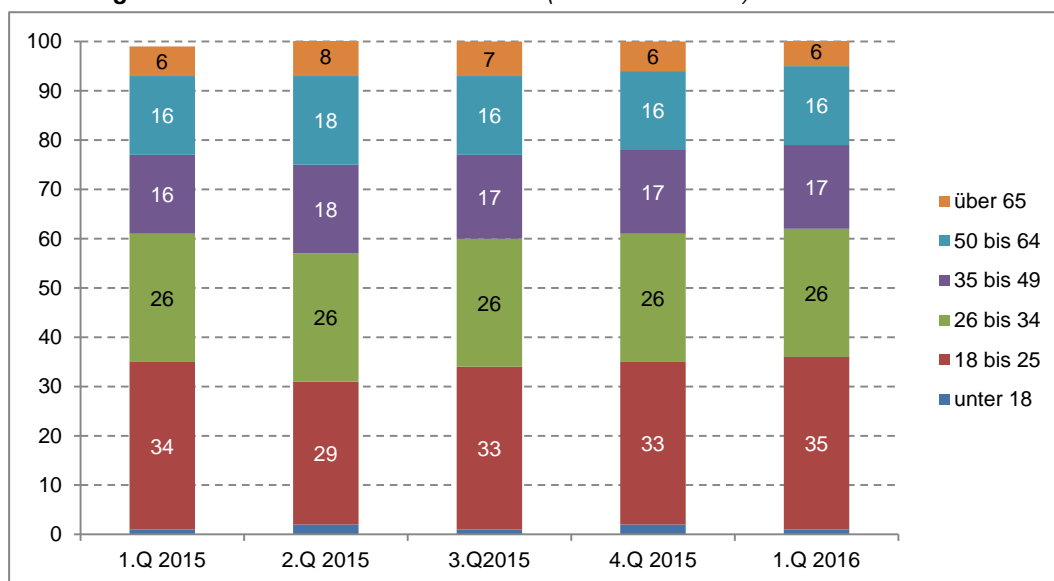
Altersstruktur der
Fahrgäste

¹ Siehe hierzu und im Folgenden VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2014).

² Siehe hierzu und im Folgenden IGES Institut GmbH (2014).

25-Jährigen. Weitere 26 Prozent der Fahrgäste entfielen auf die Altersgruppe der 26- bis 34-Jährigen. Der Anteil der über 50-Jährigen lag zuletzt bei rund 21 Prozent. Wie Abbildung 13 gleichsam verdeutlicht, weist die Altersstruktur der Fernbusreisenden im Zeitablauf keine nennenswerten Veränderungen auf. Altersbezogene Unterschiede zeigen sich heute vor allem in Abhängigkeit der Betreiber, bei der zeitlichen Nutzung der Linienangebote nach Tageszeiten und Wochentagen sowie bei den wenigen Umsteigeverbindungen. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien es vor allem ältere Fahrgäste, die zu nachfrageschwächeren Zeiten eine Grundaustausung auf umsteigefreien Verbindungen gewährleisteten.

Abbildung 12: Altersstruktur von Fernbuskunden (Anteile in Prozent)



Quelle: FlixBus (2016).

Gemein ist einem Großteil der Fernbusreisenden eine hohe Preissensibilität. Vor allem zu Beginn der Liberalisierung wurde ihnen daher eine geringe Markentreue und hohe Wechselbereitschaft bei Preisveränderungen zugeschrieben, nicht zuletzt angesichts der vergleichsweise geringen Unterschiede der einzelnen Fernbusangebote in Bezug auf Leistungsbreite und Qualität. Zwischenzeitlich berichten die Betreiber jedoch, dass sich der Anteil der Stammkunden zunehmend erhöht habe. Verantwortlich hierfür sei vor allem die Ausweitung von Angeboten zur Kundenbindung. Bei Fernbusreisenden handelt es sich überwiegend um Privatreisende, darunter viele Studenten und Senioren. Trotz zunehmender Angleichung der Geschlechteranteile überwiegt nach Angaben von Marktteilnehmern weiterhin der Anteil weiblicher Alleinreisender. Zwar hat nach Angaben von Marktteilnehmern die Anzahl von Familien, die das Fernbusangebot nutzen, zwischenzeitlich zugenommen. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Reisenden sei jedoch insgesamt vergleichsweise gering. Eine Zunahme lasse sich auch bei Gruppenreisen beobachten, auf die mit speziellen Angeboten reagiert werde. Aufgrund des überwiegend angewandten Yield-Managements böte die Fernbusnutzung ab einer gewissen Gruppenstärke bzw.

Sozio-demografische
Unterschiede

an bestimmten Reisetagen allerdings keine preislichen Vorteile mehr gegenüber einer selbstorganisierten Busreise.

4.3 Kundenzufriedenheit

Maßgeblich für eine hohe Kundenzufriedenheit und Kundenbindung sowie die Akquise von Neukunden sind nach Aussagen von Marktteilnehmern eine gleichbleibend gute Qualität der Fahrten- und Serviceangebote sowie ein positives Image des Fernbusses im Allgemeinen und der eigenen Marke im Speziellen. Um dies zu gewährleisten, ist aus Sicht der vom Bundesamt befragten Betreibergesellschaften ein ganzheitliches Qualitätsmanagement erforderlich, das sowohl die Reisevorbereitung bzw. die Buchung als auch die Haltestellen, das Fahrpersonal, das Serviceangebot im Fahrzeug sowie das Beschwerdemanagement umfasst. Dies gelte nicht zuletzt im Hinblick auf das Ziel, den Fernbus als alternative Reisemöglichkeit im innerdeutschen Personenfernverkehr zu etablieren. In Verfolgung der eigenen Qualitätsansprüche und Ziele waren die Betreibergesellschaften nach Angaben von Marktteilnehmern von Beginn an bemüht, Kunden für eventuell entstandene Unannehmlichkeiten zu entschädigen. Kundenbeschwerden beziehen sich nach Angaben von Betreibergesellschaften überwiegend auf Verspätungen von Bussen oder nicht funktionierende Ausstattungen der Fahrzeuge (WLAN, Steckdosen, Toiletten etc.), mithin auf Aspekte, die vor allem in den Verantwortungsbereich der Busunternehmen fallen.¹ In den Verantwortungsbereich der Betreiber fallen typischerweise Beschwerden, die im Zusammenhang mit der Einführung neuer Linien, Systeme oder Techniken stehen. Nach Angaben von Betreibergesellschaften, die die Kundenzufriedenheit und die Qualität der eigenen Leistung regelmäßig mithilfe von Testfahrten, Kundenbefragungen sowie Auswertungen von Einträgen in sozialen Medien überprüfen, beurteilen Kunden das eigene Produkt insgesamt positiv. Verbesserungspotenziale bestünden demnach vorrangig in Bezug auf die Pünktlichkeit und die Verfügbarkeit von WLAN. Unterstützung erfahren diese positiven Einschätzungen durch eine Studie des ifes Institut für Empirie und Statistik und der FOM Hochschule für Oekonomie & Management, der zufolge die Zufriedenheits- und Weiterempfehlungsrate bei Nutzern des Fernbusses bei über 90 Prozent liegt.² Im Zuge wachsender Verkehrs- und Fahrgastzahlen nimmt gleichwohl auch die Zahl der Beschwerden zu. In diesem Zusammenhang beklagen die Betreibergesellschaften eine zunehmende Anzahl von Beschwerden, bei denen nach ihrer Auffassung die Entschädigungsforderungen weit über das übliche Maß hinausgingen.

Qualitätsanspruch und
-wahrnehmung

Seit dem 1. März 2013 gilt die EU-Verordnung Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde mit Wirkung vom 27. Juli

Beschwerdestelle
Eisenbahn-Bundesamt

¹ Beschwerden über Verspätungen kommen dabei eher von wartenden Fahrgästen als von Mitreisenden im Bus, denen die Gründe für die Verspätungen meist bekannt sind.

² Siehe ifes Institut für Empirie und Statistik FOM Hochschule für Oekonomie & Management (2014).

2013 als nationale Durchsetzungsstelle benannt. Im Rahmen dieser Aufgabe geht das EBA Beschwerden von Fahrgästen nach, die der Auffassung sind, dass ihre gesetzlich garantierten Fahrgastrechte seitens der Beförderer nicht beachtet worden seien. In der Anlaufphase als Durchsetzungsstelle für die Busfahrgastrechte in den Jahren 2013/2014 gingen dem EBA insgesamt 192 Beschwerden zu. Im Jahr 2015 erhöhte sich die Anzahl auf 836 Beschwerden. Bis zum 30. September 2016 gingen weitere 158 Beschwerden ein.¹ Der deutliche Rückgang ist auf einen neuen, engeren Beschwerdebegriff zurückzuführen, der einheitlich auch bei den Fahrgastrechten im Eisenbahn- und Schiffsverkehr angewendet wird. Danach zählen nur noch die Beschwerden, die tatsächlich mögliche Ansprüche nach der EU-Verordnung Nr. 181/2011 betreffen und bei denen das EBA der zuständige Adressat ist. Nicht zuständig ist das EBA für allgemeine Beschwerden etwa wegen defekter Toiletten, unfreundlicher Fahrer oder zivilrechtlicher Ansprüche z. B. wegen eines Gepäckverlustes. Dies gilt auch, wenn sich der Fahrgast nicht wie vorgeschrieben zunächst erfolglos an das Busunternehmen gewandt hat. Inhaltlich beziehen sich die Beschwerden häufig auf Artikel 19, wonach unter anderem der Beförderer bei einer Annullierung, Überbuchung oder Verspätung der Abfahrt von mehr als 120 Minuten dem Fahrgast die Fortsetzung der Fahrt ohne Aufpreis unter vergleichbaren Bedingungen und die Erstattung des Fahrpreises zur Auswahl anbieten muss. Laut EBA gingen solche Beschwerden oftmals einher mit der mangelhaften oder fehlenden Information über die Lage und die voraussichtliche Abfahrtszeit (Artikel 20). Daneben war eine nennenswerte Anzahl von Beschwerden zum Recht auf angemessene Reiseinformation während der Fahrt (Artikel 24) und zur Nichteinhaltung von Antwortfristen (Artikel 27) zu verzeichnen.

Entsprechend § 6 EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EU-FahrgRBusG) besteht für Fahrgäste von Fernbussen die Möglichkeit, sich für eine niedrigschwellige und kostengünstige Klärung und Durchsetzung von Ansprüchen z.B. an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (söp) zu wenden. Daneben ist die Nahverkehr-Schlichtungsstelle e.V. (SNUB) als Schlichtungsstelle anerkannt worden. Damit eine Schlichtungsstelle sich des Anliegens annimmt, muss der jeweilige Vertragspartner seine Bereitschaft an der Teilnahme einer Schlichtung zeigen. Von der Möglichkeit, sich der söp als Mitglied anzuschließen, haben nach Informationen des Bundesamtes zwischenzeitlich nahezu alle großen Betreiber Gebrauch gemacht. Die Anzahl der Schlichtungsverfahren hat sich in den letzten drei Jahren sukzessive von 22 im Jahr 2013 über 71 im Jahr 2014 auf 200 im Jahr 2015 erhöht.² Nach Angaben der söp beruhe der Beschwerdeanlass von Fahrgästen im Fernbuslinienverkehr – wie bei anderen Verkehrsträgern – in der Regel auf einer Verspätung bzw. einem ausgefallenen Bus. Häufigster Beschwerdeggrund war mit einem Anteil von rund 42 Prozent die „Nichtbeförderung“ (z.B. aufgrund

Schlichtungsstellen

¹ Bei gleichem Erfassungsmodus wie in den Vorjahren lagen bis zum 30. September 2016 ca. 900 Beschwerden vor.

² Siehe hierzu und im Folgenden Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (2015), S. 12.

unklarer Ortsangabe der Haltestelle). Rund 25 Prozent der Schlichtungsanträge drehten sich um das Thema Gepäck, insbesondere um Schäden am Reisegepäck oder dessen Verlust.¹ Die Schlichtungsquote im Bereich der Fernbuslinienverkehre wird seitens der SÖP für das Jahr 2015 mit 85,4 Prozent angegeben. Rund 2,4 Prozent der Empfehlungen wurden seitens der Beschwerdeführer abgelehnt, rund 12,2 Prozent von den Beschwerdegegnern. Nach den Ergebnissen einer Befragung von 440 Fernbuskunden durch die Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein kannten lediglich rund 44 Prozent der Befragten ihre Rechte im Falle eines Ausfalls oder einer Verspätung.² Rund 45 Prozent der Befragten kannten ihre Kundenrechte nicht, weitere rund 11 Prozent waren sich unsicher.

5 Wettbewerb zum Schienenpersonenverkehr

Im Rahmen der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wurden die bis dato zum Schutz des Schienenpersonenverkehrs bestehenden gesetzlichen Regelungen weitgehend aufgehoben. Hiervon ausgenommen wurde lediglich der öffentliche Personennahverkehr³. Gemäß § 42a PBefG ist Personenfernverkehr der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist demnach weiterhin unzulässig, wenn der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Ausnahmen sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken zu gewähren, wenn kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird. Gemäß dieser Abgrenzung lassen sich überregionale schienenseitige Verbindungen entsprechend als Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) einstufen und unterliegen nicht mehr dem Wettbewerbsschutz des PBefG. Letzteres schließt fernverkehrsähnliche Regionalzüge mit ein.⁴ Im Vorfeld der Liberalisierung wurden für den Fernbus vor allem dort Chancen gesehen, wo seitens der Schienenverkehrsanbieter internationale Verbindungen, Nacht-

Aufhebung des Wettbewerbsschutzes im PBefG

¹ Über zunehmende Beschwerden aufgrund des Verlusts von Reisegepäck berichteten zuletzt auch verschiedene Marktteilnehmer, hierunter die Betreiber von Haltestellen.

² Siehe hierzu und im Folgenden Verbraucherzentrale Sachsen, Verbraucherzentrale Brandenburg (2015).

³ Gemäß § 8 Abs. 1 PBefG ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

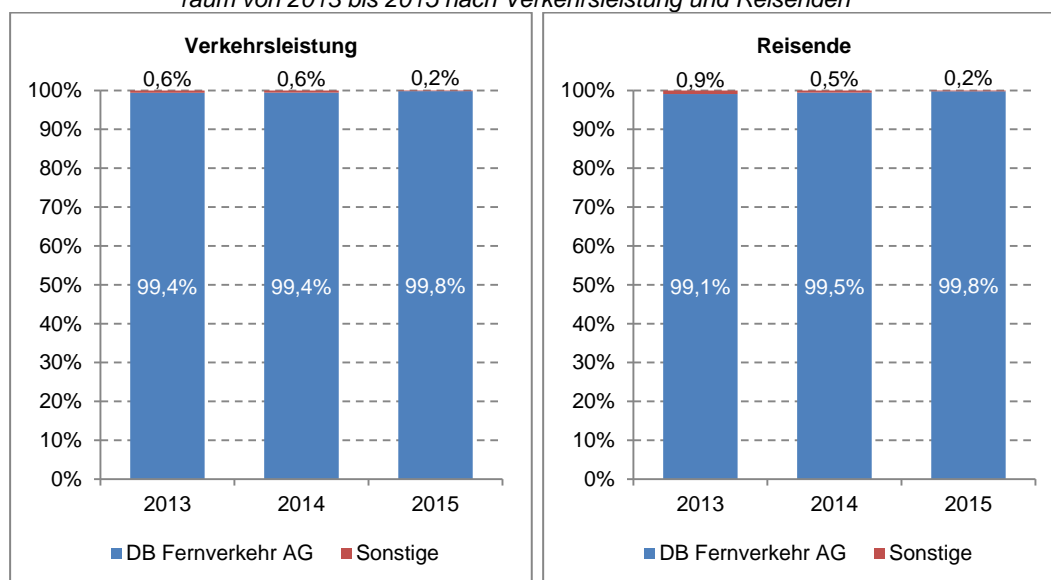
⁴ Infolge des von der Deutschen Bahn AG vollzogenen Rückzugs des Fernverkehrs aus der Fläche gingen in den zurückliegenden Jahren einzelne Länder dazu über, fernverkehrsähnliche Regionalzüge als Ersatz zu bestellen. So lassen sich heute im Rahmen des bestehenden SPNV-Angebots deutlich längere Strecken zurücklegen als dies per definitionem im Nah- bzw. Regionalverkehr zu erwarten wäre.

zugverbindungen oder regional bedeutsame Verkehre – zumeist aus wirtschaftlichen Gründen – gestrichen oder nur durch Umsteigeverbindungen aufrecht erhalten wurden. Wie in Abschnitt 3.2 deutlich wurde, konzentriert sich der Wettbewerb durch den Fernbus jedoch vor allem auf die hochattraktiven Strecken des SPFV.

Der Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland wird von der Deutschen Bahn AG dominiert. Unter Zugrundelegung der Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes errechnet sich für die DB Fernverkehr AG im Jahr 2015 ein Marktanteil bezogen auf die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr in Höhe von 99,8 Prozent (siehe hierzu auch Abbildung 13). In den beiden Vorjahren lag ihr entsprechender Anteilswert jeweils bei 99,4 Prozent. Bezogen auf die Zahl der Reisenden bewegte sich der Marktanteil der DB Fernverkehr AG zuletzt ebenfalls bei rund 99,8 Prozent.

Marktanteile im
SPFV

Abbildung 13: Marktanteile der DB Fernverkehr AG am Schienenpersonenfernverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2015 nach Verkehrsleistung und Reisenden



Quellen: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1), DB Fernverkehr AG (2015, 2016). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der derzeit einzige Wettbewerber ist die HKX GmbH, die mit dem Hamburg-Köln-Express (HKX) mehrmals wöchentlich Verkehre zwischen Hamburg und Köln mit Unterwegshalten in Osnabrück, Münster, Gelsenkirchen, Essen, Duisburg und Düsseldorf anbietet.¹ Darüber hinaus ließen sich im SPFV seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs vornehmlich Angebote im Autoreise- bzw. Nachtzugsegment oder im Rahmen von Gelegen-

¹ Mit dem Fahrplanwechsel zum 14.12.2015 wurde das Streckenangebot an einzelnen Tagen über Halte in Bonn, Koblenz und Bingen bis nach Frankfurt/Main verlängert. Seit dem 01.02.2015 ist das Angebot des HKX in den deutschlandweiten Tarif des Regionalverkehrs eingebunden. Hierdurch werden beim HKX neben dem eigenständigen Tarif beispielsweise auch Nah- („Schönes-Wochenende-Ticket“ etc.) und Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn AG anerkannt. In der Folge lässt sich das HKX-Angebot streng genommen nicht mehr als eigenwirtschaftlicher Schienenpersonenfernverkehr, sondern als Angebot des SPNV einstufen. Hauptgesellschafter der HKX GmbH ist die Railroad Development Corporation (RDC) Deutschland.

heits- bzw. Saisonverkehren beobachten, die aus verschiedenen Gründen jedoch nicht als direkter Wettbewerb zu den planmäßig verkehrenden Linien im nationalen SPFV angesehen werden können. Bis zur Angebotseinstellung zum Fahrplanwechsel am 14.12.2014 aufgrund stark rückläufiger Fahrgastzahlen zählte zu den Wettbewerbern im SPFV auch die Veolia Verkehr GmbH, die mit ihrem InterConnex bis dato Verkehre zwischen Leipzig, Rostock und Berlin betrieb.¹ Sowohl die Schienenverkehrsangebote des HKX als auch des InterConnex standen seit dem Jahr 2013 in einem direkten Wettbewerb zum Fernbus und richteten sich aufgrund ihrer Angebots- und Preisstruktur weitgehend an dieselbe preissensible Zielgruppe. Beide sahen sich zudem durch einen zunehmenden Preiswettbewerb der Deutschen Bahn AG betroffen. Mit der Locomore GmbH und Co. KG und der-schnellzug.de haben für dieses Jahr zwei neue Unternehmen Angebote im nationalen Schienenpersonenfernverkehr angekündigt.²

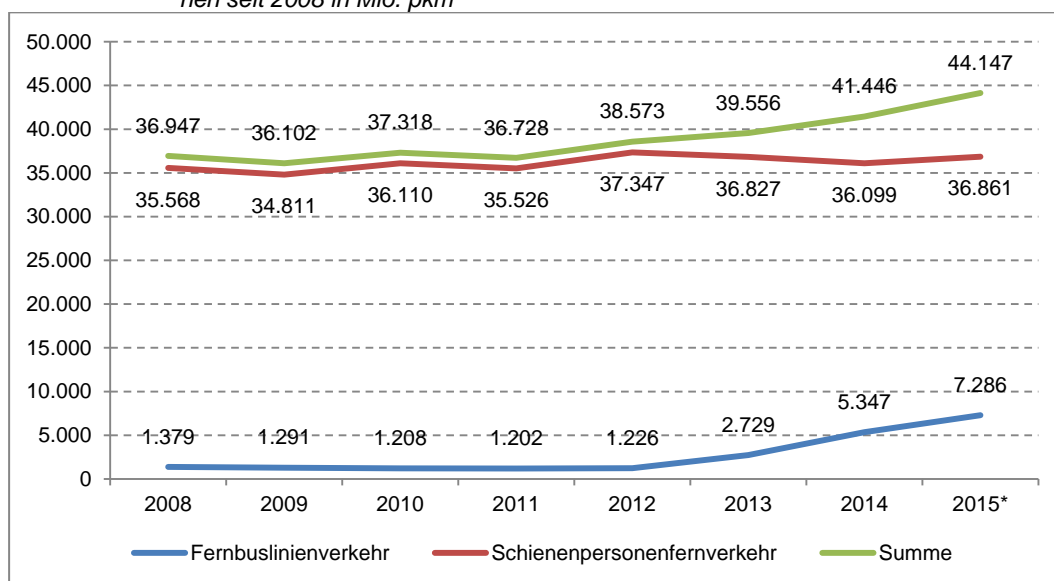
Infolge der Liberalisierung hat sich das Beförderungsangebot im Personenfernverkehr deutlich erhöht. Wie die Abbildungen 14 und 15 veranschaulichen, hat dies die Nachfrage nach Verkehrsleistungen insgesamt stimuliert. Abbildung 14 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr und im Fernbuslinienverkehr im Zeitraum von 2008 bis 2015 dar. Ausgehend von einem moderaten durchschnittlichen Wachstum im Zeitraum von 2008 bis 2011 hat sich das Verkehrsleistungswachstum im Personenfernverkehr bereits ab dem Jahr 2012 deutlich beschleunigt. Mit knapp 38,6 Mrd. pkm wurde der Wert aus dem Jahr 2011 um knapp 5,0 Prozent übertroffen. Bis zum Jahr 2015 stieg die Verkehrsleistung im Personenfernverkehr sukzessive auf über 44,1 Mrd. pkm an. Während der Fernbuslinienverkehr seit 2013 jährlich Zuwächse verbuchte, verzeichnete der SPFV trotz der steigenden Gesamtverkehrsnachfrage in den Jahren 2013 und 2014 Leistungsrückgänge von 1,4 bzw. 2,0 Prozent. Im Jahr 2015 legte der SPFV im Vergleich zum Vorjahr wieder um 2,1 Prozent zu, blieb mit einer Verkehrsleistung von knapp 36,9 Mrd. pkm gleichwohl hinter dem Wert des Jahres 2012 zurück. Ein wesentlicher Grund für die Zunahme im Jahr 2015 war die im Folgenden noch näher beschriebene Angebotsoffensive der Deutschen Bahn AG.

Verkehrsnachfrage
- Pkm

¹ Nach Unternehmensangaben gingen die Fahrgastzahlen beim InterConnex im Jahr 2013 um rund 16 Prozent auf rund 335.000 zurück. Siehe WirtschaftsWoche (2014).

² Die Locomore GmbH & Co. KG startet laut aktueller Pressemitteilung ab 14. Dezember 2016 mit einer Schienenfernverkehrsverbindung in beiden Richtungen zwischen Stuttgart und Berlin mit Zwischenhalten in Vaihingen (Enz), Heidelberg, Darmstadt, Frankfurt/Main, Hanau, Fulda, Kassel, Göttingen, Hannover und Wolfsburg. Siehe Locomore GmbH & Co. KG (2016). Auf der Internetseite von derschnellzug.de finden sich aktuell keine Hinweise für einen baldigen Angebotsstart.

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



* Vorläufige Ergebnisse.

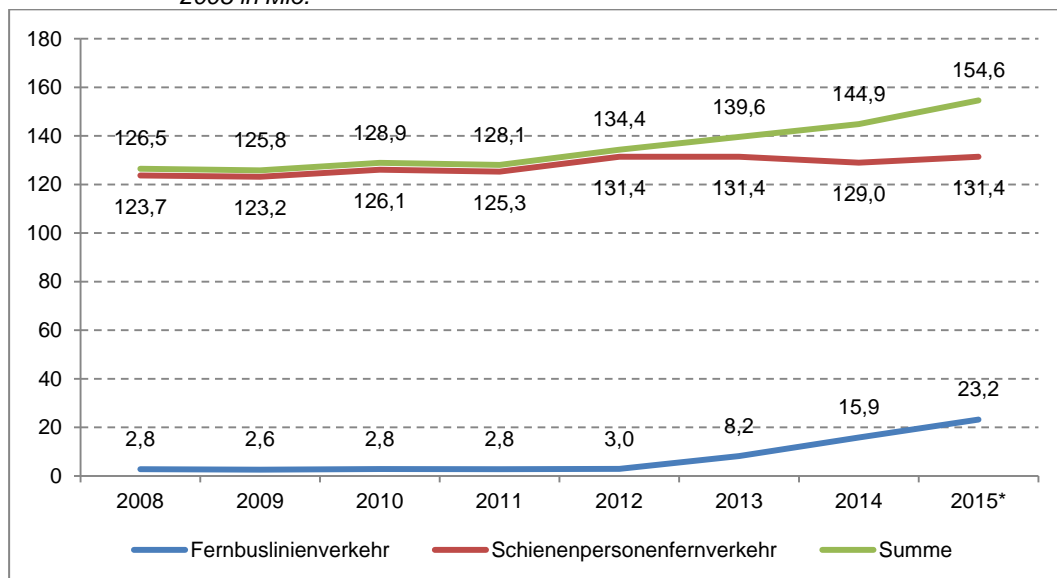
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 3.1). Eigene Darstellung.

Abbildung 15 stellt die Entwicklung der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr und im Fernbuslinienverkehr im Zeitraum von 2008 bis 2015 dar. Die Entwicklungsverläufe ähneln jenen in Abbildung 14. Wie die Verkehrsleistung weist die Zahl der Reisenden im Personenfernverkehr ab dem Jahr 2012 eine überdurchschnittliche Zunahme auf. Rund 134,4 Mio. Reisende im Jahr 2012 bedeuteten ein Plus im Vergleich zum Jahr 2011 um rund 4,9 Prozent. Bis zum Jahr 2015 erhöhte sich die Zahl der Reisenden auf 154,6 Mio. Während der Fernbuslinienverkehr seit 2013 jährlich Zuwächse verbuchte, stagnierte die Zahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr – abgesehen von einem temporären Rückgang auf rund 129,0 Mio. im Jahr 2014 – bei rund 131,4 Mio. Gemäß der im Auftrag des BMVI erstellten gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr ist sowohl für das Jahr 2016 als auch in mittelfristiger Perspektive bis 2019 sowohl im Schienenpersonenfernverkehr als auch im Fernbuslinienverkehr mit einer Zunahme der Verkehrsleistung und der Fahrgastzahlen zu rechnen – wenngleich in abgeschwächter Form.¹

- Reisende

¹ Siehe TCI Röhling, Bundesamt für Güterverkehr (2016, 2016a)

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



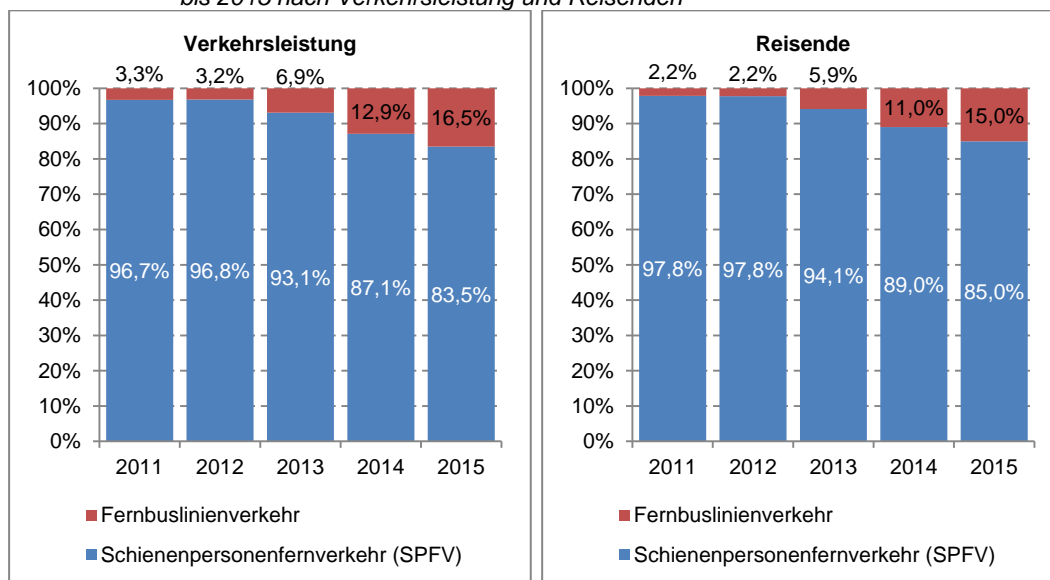
* Vorläufige Ergebnisse.

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

Die skizzierten Entwicklungen bei der Verkehrsleistung und der Zahl der Reisenden spiegeln sich seit 2013 in deutlichen Anteilsverlusten der Schiene am gesamten Personenfernverkehr mit Bussen und Bahnen wider. Wie Abbildung 16 zu entnehmen ist, sank der diesbezügliche Anteil des SPFV bezogen auf die Verkehrsleistung von 96,7 Prozent im Jahr 2012 auf 83,5 Prozent im Jahr 2015; bezogen auf die Zahl der Reisenden reduzierte sich der Anteil der Schiene im selben Zeitraum von 97,8 Prozent auf 85,0 Prozent. Entsprechend erhöhten sich die Anteile des Fernbuslinienverkehrs auf zuletzt 16,5 Prozent (Verkehrsleistung) bzw. 15,0 Prozent (Reisende).

Modal Split

Abbildung 16: Anteile von Bussen und Bahnen am Personenfernverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2015 nach Verkehrsleistung und Reisenden



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

Im Ergebnis zeigen die vorstehenden Ausführungen, dass der Personenfernverkehrsmarkt (mit Bussen und Bahnen) im Zuge der Liberalisierung stärker gewachsen ist als in den Jahren zuvor. Die von vielen Fernbusbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Anfangsphase der Liberalisierung geäußerte Erwartung, dass eine relativ konstante Nachfrage auf ein erweitertes Angebot treffen werde, hat sich demnach bislang nicht bestätigt. Stattdessen hat die Liberalisierung dem Fernverkehrsmarkt insgesamt Wachstumsimpulse verliehen. Die Zuwächse im Fernbussegment lassen sich demnach nicht allein mit Umsteigern vom SPFV begründen. Auffallend ist dennoch, dass der Wachstumstrend des SPFV der Vorjahre im Zuge der Liberalisierung zumindest vorübergehend unterbrochen wurde.¹ Der alleinige Hinweis auf die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs erscheint diesbezüglich allerdings nicht hinreichend, da in den vergangenen Jahren verschiedene Faktoren Einfluss auf die Nachfrageentwicklung im SPFV genommen haben. Eine Gewichtung der einzelnen Einflussfaktoren ist dabei gleichwohl nicht möglich. Neben den geänderten Wettbewerbsbedingungen sind als wesentliche Einflussgrößen auf den SPFV insbesondere Beeinträchtigungen durch Streikmaßnahmen in den Jahren 2014 und 2015 aufgrund des Tarifstreits bei der Deutschen Bahn AG zu nennen. Des Weiteren kam es durch das Jahrhunderthochwasser im Jahr 2013 sowie das Sturmtief Ela im Jahr 2014 regional zu witterungsbedingten Beeinträchtigungen. Im Jahr 2013 habe sich nach Aussagen von Marktteilnehmern zudem eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit negativ auf die Nachfrage ausgewirkt. Zu berücksichtigen sind ebenfalls die Wettbewerbsangebote der sogenannten Low-Cost-Carrier im innerdeutschen Luftverkehr.

Zwischenfazit

Tabelle 17 stellt für den Zeitraum von 2012 bis 2015 die Entwicklung diverser Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG dar. Nachdem sich die Umsätze im Jahr 2013 noch annähernd auf Vorjahresniveau bewegt hatten, gingen sie in den Folgejahren um 1,3 bzw. 2,1 Prozent zurück. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sank von rund 304 Mio. Euro im Jahr 2012 sukzessive auf rund 171 Mio. Euro im Jahr 2015. Dies entspricht einem Rückgang von knapp 44 Prozent. In den Jahren 2013 und 2014 vollzog sich die skizzierte Entwicklung parallel zu einer rückläufigen Verkehrsleistung und Anzahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr. Im Jahr 2015 setzte sich die Verschlechterung der Finanzkennzahlen der DB Fernverkehr AG fort, obwohl die Verkehrsleistung und die Zahl der Reisenden auf der Schiene wieder anstiegen. In der letztjährigen Entwicklung spiegeln sich nach Einschätzung des Bundesamtes nicht zuletzt die Folgen einer preislichen Angebotsoffensive der Deutschen Bahn AG wider, im Rahmen derer u.a. mehrere Millionen von Spartickets zum Preis von 19 Euro pro Fahrt verkauft wurden. Dies kann als direkte Reaktion auf den Preiswettbewerb durch den Fernbus gewertet werden. Sowohl von der Angebots- als auch der Nachfrageseite wird der Preis nach Erkenntnissen des Bundesamts als maßgeblich für die Nutzung des Fern-

Finanz- und Leistungskennzahlen
DB Fernverkehr AG

¹ Die Deutsche Bahn AG spricht von deutlichen Anzeichen, dass der Fernbus in erheblicher Anzahl potenzielle Fahrgäste des Schienenfern- und Nahverkehrs übernehme. Siehe Deutsche Bahn AG (2014), S. 11.

busses angesehen. Die Angebotsoffensive trug bei der DB Fernverkehr AG maßgeblich zum Anstieg der Bahnreisenden von rund 128,3 Mio. im Jahr 2014 auf rund 131,1 Mio. im Jahr 2015 bei. Allerdings ging dies erneut zu Lasten des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, das im Jahr 2015 nochmals um rund 5,0 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahreswert lag. Ferner machen die Leistungskennzahlen deutlich, dass auch die DB Fernverkehr AG in den vergangenen Jahren in Form einer zunehmenden Anzahl von Busreisenden an der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs partizipiert hat. Ausgehend von rund 0,3 Mio. im Jahr 2013 erhöhte sich die Zahl der Busreisenden in ihrem Geschäftsbereich auf rund 0,8 Mio. im Jahr 2015.

Table 17: Ausgewählte Finanz- und Leistungskennzahlen der DB Fernverkehr AG im Zeitraum von 2012 bis 2015

	2012	2013	2014	2015	Veränderungen in %		
					13/12	14/13	15/14
<i>Finanzkennzahlen (in Mio. Euro)</i>							
Umsatz	4.046	4.049	3.997	3.912	0,1	-1,3	-2,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	304	263	180	171	-13,5	-31,6	-5,0
<i>Leistungskennzahlen</i>							
Reisende Schiene (in Mio.)	130,8	130,2	128,3	131,1	-0,5	-1,5	2,2
Reisende Bus (in Mio.)	-	0,3	0,5	0,8	-	66,7	60,0
Verkehrsleistung Schiene (in Mrd. pkm)	37,2	36,6	35,9	36,8	-1,3	-1,9	2,5
Verkehrsleistung Bus (in Mrd. pkm)	-	0,1	0,2	0,2	-	100,0	-

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

Als Reaktion auf die geänderten Rahmenbedingungen im Personenfernverkehr und die neuen Wettbewerbsangebote des Fernbuslinienverkehrs wurden bzw. werden seitens der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere seitens der Deutschen Bahn AG, diverse Maßnahmen ergriffen. Diese zielen nicht allein auf die Preiskomponente und das Verkehrsangebot ab, sondern auch auf die technische Ausstattung der Fahrzeuge, um dem geänderten Kommunikationsverhalten der Fahrgäste gerecht zu werden:

Reaktionen des SPFV auf neue Wettbewerbsangebote:

- Mit Berlin Linien Bus hat die Deutsche Bahn AG ihrerseits ein Unternehmen im Fernbussegment etabliert, das mit einem vergleichbaren Geschäftsmodell wie die großen Wettbewerber deutschlandweite Verkehre anbietet. Unter der Marke IC Bus ergänzt die DB Fernverkehr AG ihr Schienenverkehrsangebotes zusätzlich um weitere Buslinienverkehre, insbesondere für solche Strecken, die seitens der Deutschen Bahn AG mit dem Zug nicht konkurrenzfähig bedient werden können.¹ Beispielsweise wurde auf der Strecke Frankfurt-Luxemburg zwischenzeitlich ein

- Eigene Fernbusangebote

¹ Siehe Deutsche Bahn AG (2014a), S. 29.

neues Fernbusangebot geschaffen und in der Folge die einzige direkte Schienenfernverkehrsverbindung zwischen Deutschland und Luxemburg eingestellt.

- Im Frühjahr 2015 kündigte die Deutsche Bahn AG eine breitangelegte Angebots-offensive im Schienenpersonenfernverkehr an.¹ Danach wird bis zum Jahr 2030 eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes um 25 Prozent angestrebt. Hierüber sollen beispielsweise im IC-Netz nahezu alle deutschen Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern in einem Zweistundentakt angebunden werden. Für das ICE-Netz wurden zusätzliche tägliche Fahrten, eine Aufstockung der Fahrzeugflotte sowie eine stärkere Anbindung der Metropolen angekündigt. Zudem strebt die Deutsche Bahn AG zusätzliche Direktverkehre und Reisezeitverkürzungen an.

- Ausbau des Schienenfernverkehrsangebotes

Zur Erhöhung des Komforts soll in beiden Zuggattungen die technische Ausstattung zur Internetnutzung verbessert werden. Im ICE-Netz soll in den Zügen zusätzlich ein Infotainment-Programm sowie unabhängig von der gebuchten Klasse kostenloses WLAN angeboten werden. Verbesserungen gibt es auch in Bezug auf die Kundeninformation sowie den Gepäckservice.

- Technische Ausstattung und Service

Bezüglich der Fahrpreise kündigte die Deutsche Bahn AG im Rahmen ihrer Angebotsoffensive an, die BahnCard- ebenso wie die Sparpreisangebote attraktiver gestalten zu wollen, beispielsweise durch Inkludierung der Sitzplatzreservierung in den Sparpreis. Zwischenzeitlich wurden bereits mehrere Millionen Sparpreistickets zum Preis von 19 Euro je Fahrt verkauft. Bezogen auf die mittlere Reiseweite im Schienenfernverkehr ergeben sich hierdurch für die Kunden vergleichbar niedrige Fahrpreise wie im Fernbussegment. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden die Preise entgegen der zuvor zu beobachtenden Praxis weitgehend stabil gehalten, Buchungsfristen für Sparpreise verkürzt und zum Teil auf Servicegebühren verzichtet.²

- Buchungs- und Preissystem

- Mit dem täglich zwischen Hamburg und Berlin verkehrenden Interregio-Express-Zug (IRE) hat die Deutsche Bahn AG bereits frühzeitig ein Pilotprojekt geschaffen, das zwar als Fernverkehr zu werten ist, bei dem jedoch der Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG gilt. Deren Kunden haben hierbei einerseits die Möglichkeit, den Nahverkehrstarif zu nutzen. Andererseits gibt es für den IRE ein Angebot zum Festpreis von 19,90 Euro für eine einfache Fahrt und 29,90 Euro für eine Hin- und Rückfahrt. Ähnlich einzuordnen ist die oben skizzierte Angebotsveränderung des HKX, der seit dem 01.02.2015 in den deutschlandweiten Tarif des Regionalverkehrs eingebunden ist. Hierdurch werden beim HKX neben dem

- Regionalverkehrsangebote

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2015).

² Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG (2014b).

eigenständigen Tarif beispielsweise auch Nah- („Schönes-Wochenende-Ticket“ etc.) und Fernverkehrstickets der Deutsche Bahn AG anerkannt. Durch die Kooperation mit der Deutschen Bahn AG dürfte die Nutzung des HKX-Angebots für potentielle Kunden einerseits flexibler, andererseits preislich attraktiver geworden sein.

Als Reaktion auf die Streichung der zuvor im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG bestehenden Interregio-Verbindungen gingen in den zurückliegenden Jahren einzelne Länder dazu über, fernverkehrsähnliche Regionalzüge als Ersatz zu bestellen. Heute lassen sich daher im Rahmen des bestehenden SPNV-Angebotes deutlich längere Strecken zurücklegen als dies per definitionem im Nah- bzw. Regionalverkehr zu erwarten wäre. Beispielsweise verkehrt in Nordrhein-Westfalen der Regionalexpress der Linie 1 der Deutschen Bahn AG zwischen Aachen und Paderborn auf einer Strecke von rund 250 km Länge mit einer Reisedauer von etwa 3,5 Stunden. Die für die Durchführung von Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen im Personenfernverkehr in § 42a Satz 2 PBefG zum Schutz des SPNV verankerten Rahmenbedingungen greifen bei derartigen Entfernungen nicht. Mithin sind solche überregionalen Verkehre, die häufig über Länder- bzw. Verbindungsgrenzen hinausgehen, seit der Liberalisierung dem Wettbewerb durch den Fernbus ausgesetzt und nach Einschätzungen von Stakeholdern auch negativ hiervon betroffen. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn alternative Fernbusangebote in Bezug auf Preis oder Reisezeit attraktiver sind. Aufgrund von Nachfrage- und Einnahmerückgängen wurden zwischenzeitlich von Unternehmen des SPNV und Stakeholdern diverse Einzelanalysen durchgeführt. Die BAG-SPNV stellt beispielsweise fest, dass die Verkaufszahlen in bestimmten Fahrscheinsegmenten (z.B. Ländertickets) rückläufig seien. Unternehmen beklagen teils deutliche Einbußen. Aufgrund der insgesamt sehr hohen Aufkommens- und Leistungswerte im SPNV in Deutschland einerseits und der noch vergleichsweise geringen Bedeutung des Fernbuslinienverkehrs lassen sich aus der amtlichen Statistik bislang keine belastbaren Aussagen zu Verlagerungen vom SPNV zum Fernbus ableiten.¹

Auswirkungen auf den Regionalverkehr

Ein großer Teil der heute bestehenden SPNV-Verträge wurde zu einem Zeitpunkt geschlossen, zu dem die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs noch nicht absehbar war. Bei Nahverkehrsleistungen im Schienenverkehr handelt es sich in der Regel um langfristige Verträge, die gleichzeitig in die jeweiligen (Tarif-)Verbünde eingebunden sind. Verkehrsunternehmen, die von den Aufgabenträgern mit der Durchführung regionaler Verkehre beauftragt wurden, können daher nur bedingt mit Marketingmaßnahmen auf die neue Wettbewerbssituation reagieren. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Preisge-

Alt-Verträge

¹ In den Jahren 2013 und 2014 erhöhte sich die Verkehrsleistung im SPNV im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahren um 2,6 bzw. 1,1 Prozent, das Aufkommen um 2,6 bzw. 2,1 Prozent. Im Jahr 2015 hat sich das Aufkommen nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes leicht reduziert. Allerdings kamen auch hier Sondereffekte wie der Tarifstreit der Deutschen Bahn AG zum Tragen.

staltung.¹ Finanzielle Auswirkungen des Wettbewerbs zeigen sich nach Angaben von Marktteilnehmern sowohl bei sogenannten Nettoverträgen als auch bei Brutto-Anreizverträgen. Während die Verkehrsunternehmen bei erstgenannten unmittelbar auf die Fahrgeldeinnahmen angewiesen sind, wird ihnen bei letztgenannten eine bestimmte Verkehrsnachfrage zugesichert. Da bei der Festlegung der Verkehrsnachfrage der Wettbewerb durch den Fernbus im Vorfeld der Liberalisierung in der Regel unberücksichtigt blieb, fordern Verkehrsunternehmen heute bei den Aufgabenträgern entsprechende Vertragsanpassungen ein. Vereinzelt wird berichtet, dass aufgrund wettbewerbsbedingt rückläufiger Fahrgastzahlen Direktverkehre zugunsten von Umsteigeverbindungen aufgegeben wurden. Im Falle einer zunehmenden Fokussierung der Fernbusanbieter auf regionale Relationen wird befürchtet, dass hiervon künftig auch regionale Strecken betroffen sein könnten und letztlich das gesamte Nahverkehrssystem geschwächt werden könnte. Aufgrund des geschilderten Sachverhalts wird von Marktteilnehmern aus dem Bereich des SPNV teilweise gefordert, den in § 42a PBefG geregelten Mindestabstand zwischen zwei Haltestellen, zwischen denen die Beförderung von Personen im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen unzulässig ist, von „nicht mehr als 50 km“ auf „nicht mehr als 100 km“ zu erhöhen.

Jenseits dessen wird das neue Fernbusangebot gleichsam als eine Ergänzung des SPNV-Angebotes betrachtet. So war seitens mehrerer Fernbusbetreiber zu erfahren, dass sich diese aktuell in Gesprächen mit Anbietern des öffentlichen Nahverkehrs befinden, um den Fernbusnutzern künftig einen Kombitarif zur An- und Abreise zu bzw. von den Fernbushaltestellen anbieten zu können. In Teilen lassen sich diesbezüglich bereits erste Praxistests beobachten, bei denen sich zeigen muss, ob die Fernbusnutzer dazu bereit sind, einen entsprechend höheren Fahrpreis für dieses Zusatzangebot zu entrichten.

Ergänzung der Angebote

6 Arbeitsmarktsituation und Arbeitsbedingungen

6.1 Struktur der Beschäftigten

Nach Informationen des Bundesamtes ist die Nachfrage nach Busfahrern im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs deutlich gestiegen; vor allem zu Beginn wurden seitens des Omnibusgewerbes zahlreiche Neueinstellungen vorgenommen. Die dynamische Entwicklung des nationalen und internationalen Fernbusmarktes begünstigte auch in der Folge die Arbeitsmarktsituation für Busfahrer. Anhaltspunkte hierfür liefert die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Diese beinhaltet zwar keine spezi-

Beschäftigungsentwicklung

¹ In diesem Zusammenhang wird von Marktteilnehmern angemerkt, dass die bestehenden Kostenstrukturen im SPNV nur bedingt geeignet seien, auf den Wettbewerb durch den Fernbus zu reagieren. So entfielen allein 40 Prozent der Gesamtkosten bzw. 7,3 Eurocent je Personenkilometer auf die Nutzung der Infrastruktur (einschließlich der Haltestellen). Allein dieser Kostenanteil liege höher als die für Fernbusse angenommenen Gesamtkosten je Personenkilometer in Höhe von 5,3 Eurocent. Siehe Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (2016), S. 79.

fischen Angaben zu den Beschäftigten im Fernbuslinienverkehr, allerdings gibt sie einen Einblick in die Entwicklung innerhalb der Berufsgruppe der Bus- und Straßenbahnfahrer.¹ Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit ist die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrer in den vergangenen Jahren kräftig gewachsen. Befanden sich im Jahr 2012 insgesamt 109.209 Bus- und Straßenbahnfahrer in einem sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnis, so waren es im Jahr 2015 bereits 121.265 Beschäftigte (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 18). Rund 84,9 Prozent der Beschäftigten waren zuletzt in Vollzeit tätig. Allerdings hat der Anteil der Teilzeitbeschäftigten von rund 12,4 Prozent im Jahr 2012 auf rund 15,1 Prozent im Jahr 2015 zugenommen. Nach Informationen des Bundesamtes greifen Unternehmen zum Ausgleich saisonaler Schwankungen sowie bei Nachfragespitzen in Teilen zudem auf sogenannte Aushilfsfahrer zurück, u.a. pensionierte Busfahrer, die im Rahmen einer geringfügigen Beschäftigung eingestellt sind. Frauen waren im Jahr 2015 in der betrachteten Berufsgruppe mit einem Anteil von 11,7 Prozent weiterhin unterrepräsentiert, gleichwohl entwickelte sich deren Anteil in den letzten Jahren leicht positiv. Anteilig erkennbar zugenommen hat in den vergangenen Jahren die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung älterer Arbeitnehmer – auch aus demografischen Gründen. Während der Anteil der unter 25-Jährigen seit 2012 nahezu konstant geblieben ist, stieg der Anteil der Beschäftigten, die älter als 55 Jahren sind, kontinuierlich an und erreichte im Jahr 2015 einen Wert von rund 31,2 Prozent. Mit einem Anteilswert von rund 76,3 Prozent wiesen im Jahr 2015 gut drei Viertel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten einen anerkannten Berufsabschluss auf.

Anteilig und absolut zugenommen haben im Betrachtungszeitraum ausländische Beschäftigte. Ihr Anteil an den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bus- und Straßenbahnfahrern betrug im Jahr 2015 rund 12,0 Prozent und lag damit rund 2,4 Prozentpunkte über dem Wert für das Jahr 2012. Im Fernbuslinienverkehr werden ausländische Busfahrer nach Erkenntnissen des Bundesamtes überwiegend auf grenzüberschreitenden Relationen eingesetzt – mit steigender Tendenz. Begründet wird dies unternehmensseitig mit entsprechend besseren Landes- und Sprachkenntnissen in den jeweiligen Zielländern. Dagegen werden ausländische Fahrer ohne Wohnsitz in Deutschland auf innerdeutschen Fernbusverbindungen vor allem aufgrund von Sprachbarrieren eher selten eingesetzt. Einzelne Busunternehmen gaben in Gesprächen mit dem Bundesamt an, ausländisches Fahrpersonal für innerdeutsche Verbindungen über Personalvermittlungsagenturen vornehmlich aus Spanien oder osteuropäischen Ländern akquiriert zu haben. Diese Beschäftigten hätten in der Regel ihren Wohnsitz ganz oder teilweise nach Deutschland verlagert. Da viele Betreiber von Fernbuslinienverkehren eine europaweite

Ausländische Beschäftigte

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

Expansionsstrategie verfolgen, dürfte der Anteil ausländischen Fahrpersonals künftig weiter steigen.

Table 18: Struktur der sozialversicherungspflichtig beschäftigten „Bus- und Straßenbahnfahrer (Berufsgruppe 5213), Stand: jeweils 31.12. (in Klammern: Anteile in Prozent)

	2012		2013		2014		2015 ¹	
Insgesamt	109.209	(100)	113.238	(100)	115.726	(100)	121.265	(100)
darunter:								
Männer	97.494	(89,3)	100.763	(89,0)	102.607	(88,7)	107.027	(88,3)
Frauen	11.715	(10,7)	12.475	(11,0)	13.119	(11,3)	14.238	(11,7)
Deutsche	98.634	(90,3)	101.600	(89,7)	102.710	(88,8)	106.589	(87,9)
Ausländer	10.533	(9,6)	11.568	(10,2)	12.955	(11,2)	14.610	(12,0)
unter 25 Jahre	-	-	2.545	(2,2)	2.634	(2,3)	2.733	(2,3)
25 bis unter 55 Jahre	-	-	77.338	(68,3)	78.112	(67,5)	80.667	(66,5)
55 bis unter 65 Jahre	-	-	30.035	(26,5)	31.374	(27,1)	33.015	(27,2)
65 Jahre und älter	-	-	3.320	(2,9)	3.606	(3,1)	4.850	(4,0)
in Vollzeit	95.613	(87,6)	98.561	(87,0)	100.314	(86,7)	102.904	(84,9)
in Teilzeit	13.596	(12,4)	14.677	(13,0)	15.412	(13,3)	18.361	(15,1)
ohne beruflichen Bildungsabschluss	11.189	(10,2)	11.673	(10,3)	12.077	(10,4)	12.525	(10,3)
mit anerkanntem Berufsabschluss	82.588	(75,6)	85.838	(75,8)	88.338	(76,3)	92.544	(76,3)
mit akademischem Berufsabschluss	1.009	(0,9)	1.216	(1,1)	1.403	(1,2)	1.695	(1,4)
Ausbildung unbekannt	15.206	(13,9)	14.511	(12,8)	13.908	(12,0)	14.501	(12,0)

¹ Stand 30.09.2015.

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

Bei den im nationalen Fernbuslinienverkehr eingesetzten Busfahrern handelt es sich sowohl um Beschäftigte, die zuvor in anderen Bussegmenten, beispielsweise im ÖPNV oder im Reisesegment, tätig waren, als auch um Beschäftigte aus anderen fahreraffinen Berufen. Nicht selten fanden unternehmensinterne Bereichswechsel statt, insbesondere bei Omnibusunternehmen, die sich sehr frühzeitig im Fernbuslinienverkehr engagiert haben. Bei den Quereinsteigern handelt es sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes um einen hohen Anteil von Umsteigern aus dem Straßengüterverkehr. Ein Indikator hierfür ist die Entwicklung der Prüfungen gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz. Nach Angaben der DIHK-Gesellschaft für berufliche Bildung wurden im Jahr 2015 insgesamt 8.779 Prüfungen zur Grundqualifikation und zur beschleunigten Grundqualifikation mit Erfolg durchgeführt.¹ Hiervon entfielen 8.761 bzw. ein Anteil von 99,8 Prozent auf die beschleunigte Grundqualifikation. Mit 4.715 entfiel das Gros hiervon im Jahr 2015 auf die beschleunigte Grundqualifikation Umsteiger. In den beiden Jahren zuvor vereinten die

Fahrer im nationalen Fernbuslinienverkehr

¹ Siehe hierzu und im Folgenden DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHH-Weiterbildung mbH (2016).

Umsteiger ebenfalls mehr als die Hälfte aller Absolventen der beschleunigten Grundqualifikation. Aufgrund der Erfahrungswerte im Straßenverkehr werden Umsteiger von Unternehmen bevorzugt eingestellt. Zu den Gründen für einen Wechsel vom Güter- zum Personenverkehr zählen u.a. der Kundenkontakt und feste Fahrpläne.

Nach Informationen des Bundesamtes wurden in der Anfangsphase der Liberalisierung angesichts einer ungewissen Branchenentwicklung die meisten Fahrer zunächst im Rahmen befristeter Arbeitsverträge neu eingestellt. Des Weiteren berichteten Omnibusunternehmen in dieser Phase von einer vergleichsweise hohen Fluktuation der Beschäftigten, u.a. aufgrund falscher Vorstellungen von den Arbeitsbedingungen und Anforderungen im Linienfernverkehr. Zwischenzeitlich haben sich die Arbeitsbeziehungen nach Unternehmensangaben vielfach stabilisiert, so dass der Anteil befristeter Arbeitsverhältnisse deutlich zurückgegangen ist.

Befristungen

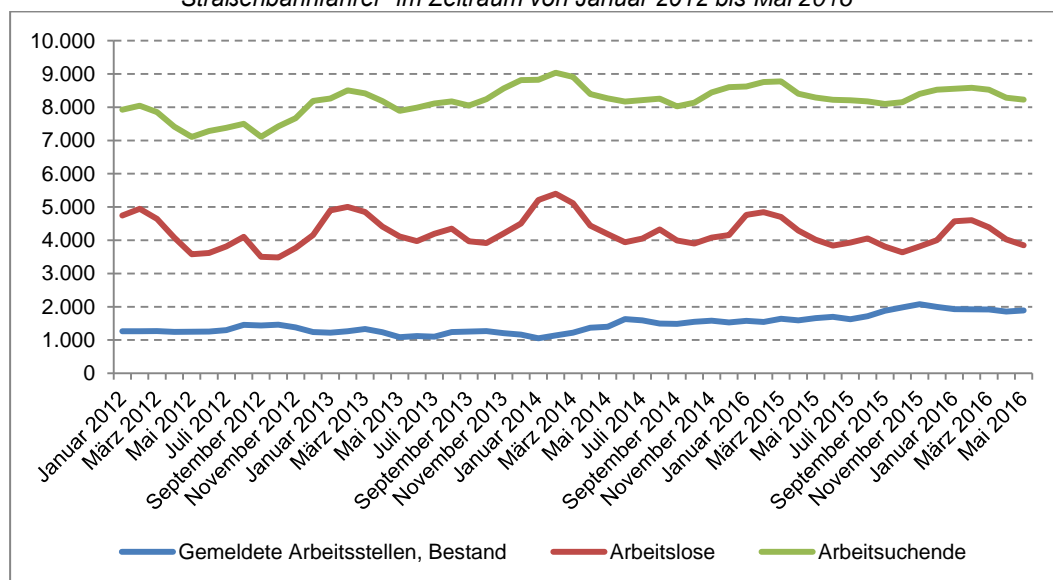
6.2 Arbeitsmarktsituation

Trotz der hohen Anzahl an Umsteigern sowie der oben beschriebenen Marktaustritte einiger Unternehmen und der Konsolidierung hochfrequentierter Linien werden Busfahrer nach wie vor verstärkt gesucht. Abbildung 17 stellt für die Berufsgruppe „Bus-/Straßenbahnfahrer“ für den Zeitraum von Januar 2012 bis einschließlich Mai 2016 die zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitslosen, der Arbeitsuchenden und der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland dar. Demnach zeigt sich während des gesamten Betrachtungszeitraums ein Überschuss der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden im Vergleich zum angebotenen Stellenbestand. Allerdings konvergieren die Zeitreihen seit 2014, d.h. sowohl die Arbeitslosenzahlen als auch die Zahl der Arbeitsuchenden gehen tendenziell leicht zurück, während die Zahl der offenen Stellen in der Tendenz leicht zunimmt. Im Mai 2016 waren deutschlandweit 1.891 offene Stellen für Bus-/Straßenbahnfahrer bei der Bundesagentur für Arbeit registriert. Diesen standen 3.849 Arbeitslose bzw. 8.226 Arbeitssuchende gegenüber. Damit kamen im Mai 2016 auf 100 Arbeitsstellen rein rechnerisch 204 Arbeitslose bzw. 435 Arbeitssuchende. Vier Jahre früher – im Mai 2012 – kamen auf 100 Arbeitsstellen noch 287 Arbeitslose bzw. 569 Arbeitssuchende. Aus Arbeitgebersicht hat sich das Verhältnis in den vergangenen Jahren damit verschlechtert. In zunehmendem Maße berichten Omnibusunternehmen über Abwerbungsversuche von Wettbewerbern, die es so im Gewerbe in früheren Jahren nicht gegeben habe. Entsprechend häufiger wurde von Unternehmensvertretern in der jüngeren Vergangenheit auf Schwierigkeiten hingewiesen, vakante Stellen zu besetzen. Allerdings wird dies nicht allein mit einem rückläufigen Bewerberangebot begründet. Viele Gesprächspartner des Bundesamtes beklagen, dass es Bewerbern oft an Erfahrung und notwendigen Kenntnissen für den Arbeitsalltag sowie an Soft Skills wie Zuverlässigkeit und Service- bzw. Kundenorientierung mangle. Zusätzliche Schulungen bzw. Weiterbildungen seien daher nach Einstellung in vielen Fällen gängige Praxis. Erkennbar sind in Abbildung 17 ferner die saisonalen Ein-

Arbeitsuchende, Arbeitslose, offene Stellen

flüsse auf die Entwicklung der Arbeitslosenzahlen. Wie bei den Arbeitsuchenden steigt deren Bestand in den Wintermonaten regelmäßig an, bevor er in den Folgemonaten wieder sinkt. Diese Entwicklungen stehen jedoch eher im Zusammenhang mit den saisonalen Entwicklungen im Reise- bzw. Gelegenheitsverkehr als mit dem Fernbuslinienverkehr.

Abbildung 17: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Bus- und Straßenbahnfahrer“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Mai 2016



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

6.3 Arbeitsbedingungen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes unterscheiden sich die personellen Anforderungen, Tätigkeitsprofile und Stressbelastungen im Fernbuslinienverkehr von anderen Busparten wie dem Reise- oder Liniennahverkehr. Neben der Haupttätigkeit der Fahrzeugführung übernehmen die Fahrer die Betreuung der Fahrgäste. Zu den Verantwortlichkeiten der Fahrer zählen etwa der Verkauf und die Kontrolle von Fahrscheinen, die Unterstützung beim Be- und Entladen des Gepäcks sowie der Verkauf von Getränken und Snacks. An größeren Haltepunkten werden die Fahrer häufig durch sogenanntes Stationspersonal unterstützt. Zwar bieten die genannten Tätigkeiten eine gewisse Abwechslung, jedoch können im Kundenkontakt gleichsam Konfliktsituationen entstehen, die eine hohe Stressresistenz und Konfliktmanagementqualitäten der Fahrer verlangen. Nicht zuletzt aus diesem Grund erhalten Fahrer bei einigen Betreibergesellschaften regelmäßig ausführliche Einführungsschulungen, bei denen u.a. ein hoher Wert auf Deeskalationstrainings gelegt wird, um kunden- bzw. dienstleistungsorientiert agieren zu können. Generell spielt der höfliche und freundliche Umgang mit Kunden eine große Rolle. Ein gepflegtes Äußeres wird seitens der Arbeitsgeber vorausgesetzt. Ferner wird im Allgemeinen erwartet, dass Fahrer neben guten Deutschkenntnissen über Grundkenntnisse in Englisch verfügen, um sich mit internationalen Gästen verständigen zu können. Aus Sicht

Anforderungen

von Busunternehmen sei es für Fahrer zunehmend wichtig, sich gegenüber den Fahrgästen abschotten zu können, da sie als Gesicht der Betreiber für Verspätungen sowie für alle im Zusammenhang mit einer Fahrt stehenden Schwierigkeiten verantwortlich gemacht würden. Das Vorhandensein und die Ausstattung von Rückzugsmöglichkeiten an Start- und Endhaltestellen der Linien haben sich seit der Liberalisierung zwar verbessert. Allerdings bestehen solche Angebote bislang hauptsächlich an den Start- bzw. Endhaltestellen, nicht auf Rastanlagen, mithin nicht flächendeckend, so dass aus Sicht von Marktteilnehmern weiterer Nachholbedarf bestehe.

Vereinfacht wird die Tätigkeit der Fahrer vor allem bei den großen Marktteilnehmern durch den Einsatz sogenannter Fahrer-Apps, die es den Fahrern ermöglichen, Fahrgäste einzuchecken, Tickets auszustellen, Hilfe zu bestimmten Fragestellungen zu erhalten sowie am Ende die durchgeführte Fahrt abzurechnen. Die Apps sind in der Regel so gestaltet, dass die Gefahr einer Fehlbedienung des Mobilgerätes ebenso minimiert wird wie ein mögliches Fehlverhalten des Fahrers. Zu diesem Zweck sind hierin neben wesentlichen Informationen für den Fahrer alle für die Fahrtabwicklung notwendigen Arbeitsvorgänge hinterlegt; deren ordnungsgemäße Durchführung muss durch den Fahrer teils schrittweise bestätigt werden. Die richtige Bedienung der Apps ist ebenso wie das Verhalten gegenüber Fahrgästen, die Kommunikation mit der Betreibergesellschaft oder der Umgang mit technischen Gerätschaften regelmäßiger Bestandteil von Fahrerschulungen. Daneben haben die Fahrer in der Regel die Möglichkeit, direkte Hilfe über eine Telefonhotline zu erhalten.

„Fahrer-Apps“

Personenbeförderungen im Fernbuslinienverkehr unterliegen den gesetzlichen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten. Zwar wird nach Unternehmensangaben bei der Planung von Fernbuslinien mit entsprechenden Zeitpuffern gearbeitet, so dass Fahrpläne, Taktungen sowie die gesetzlich zulässigen Lenk- und Ruhezeiten in der Regel eingehalten werden könnten. Trotz der Pufferzeiten stelle die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten und der Fahrpläne für die Omnibusfahrer aufgrund von Verkehrsbehinderungen wie Staus oder Baumaßnahmen jedoch mitunter eine Herausforderung dar. Insoweit bewegen sich die Fahrer in einem permanenten Spannungsfeld zwischen der Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben einerseits und unternehmensinternen Forderungen, die Fahrpläne einzuhalten, andererseits. Generell unterscheiden sich Arbeitszeiten und -modelle in Abhängigkeit der bedienten Linien. Während kurze Linien im Allgemeinen von einem Fahrer mit täglicher Rückkehr durchgeführt werden, erfolgt die Bedienung längerer Strecken entweder in Teams bestehend aus zwei Fahrern oder in Verbindung mit einem Fahrertausch. Auf Langstrecken sind Übernachtungen von Fahrern am Ziel- bzw. Startort keine Seltenheit. Eine Besonderheit stellen Nachtfahrten dar. Eine solche liegt vor, wenn die Fahrt nach 02:00 Uhr endet bzw. vor 04:00 Uhr beginnt und länger als 3 Stunden dauert. Nachtfahrten werden in der Regel mit einer Doppelbesetzung durchgeführt. Dabei müs-

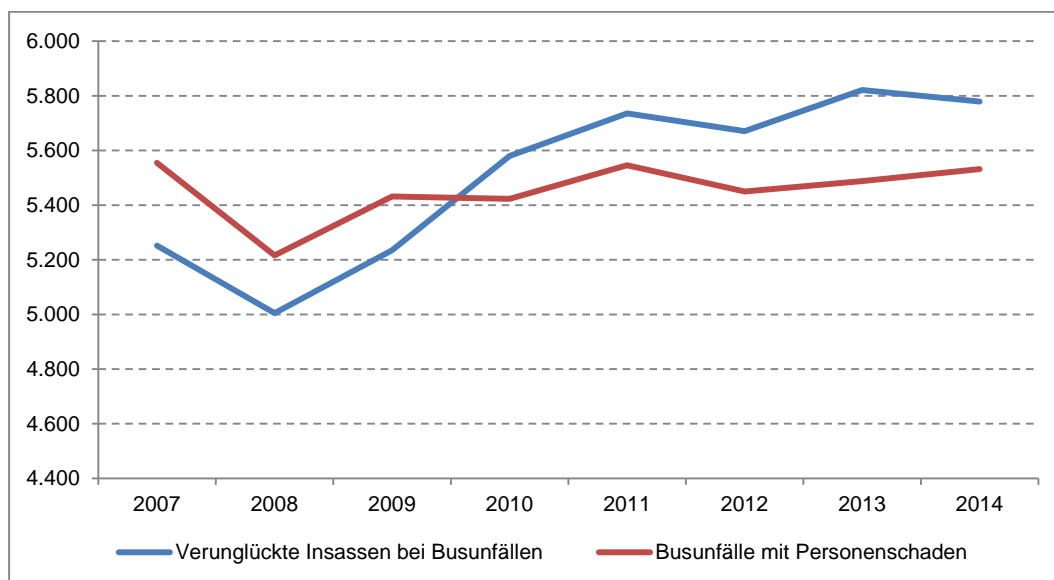
Arbeitszeiten

sen in regelmäßigen Abständen Fahrerwechsel durchgeführt und dem Betreiber angezeigt werden.

Grundsätzlich können im Falle einer zu hohen Arbeitsbelastung von Omnibusfahrern Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit entstehen. Die amtliche Verkehrsunfallstatistik liefert bislang keine Hinweise, dass die Zahl der Busunfälle mit Personenschaden – trotz zunehmenden Verkehrsaufkommens – infolge der Liberalisierung zugenommen hat. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 5.579 Unfälle mit Personenschaden registriert, an denen Busse beteiligt waren.¹ Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Anstieg von 0,6 Prozent. Dabei verunglückten 5.779 Insassen, rund 0,7 Prozent weniger als im Jahr 2013. Wie Abbildung 18 verdeutlicht, liegt die Entwicklung in den Jahren 2013 und 2014 damit weitestgehend im Trendverlauf der Vorjahre; auffällige Abweichungen hiervon – insbesondere eine deutliche Zunahme der Busunfälle mit Personenschaden bzw. der Verunglückten – sind für die Jahre 2013 und 2014 nicht feststellbar.

Verkehrsunfälle

Abbildung 18: Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Bussen von 2007 bis 2014

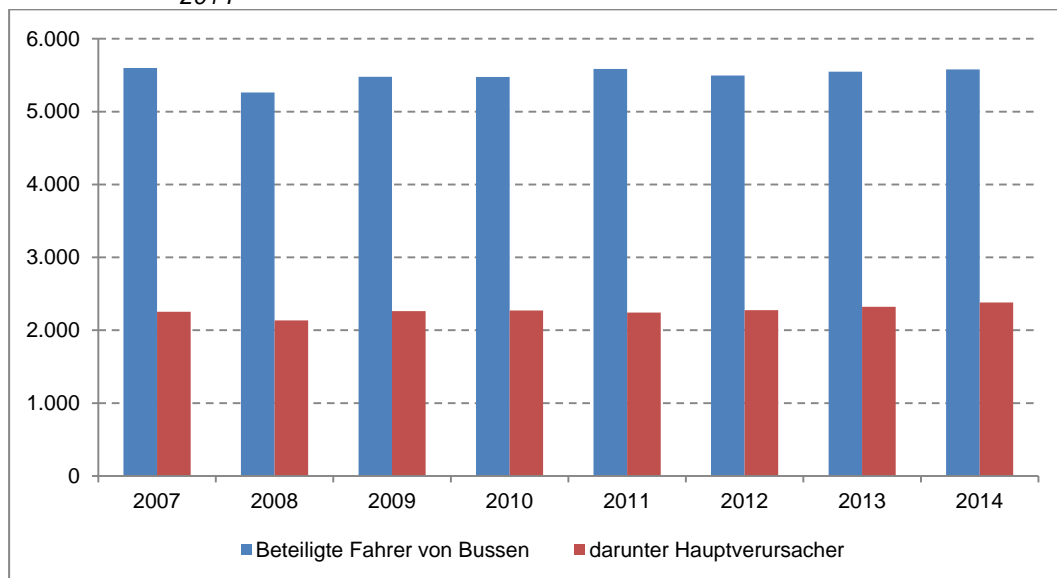


Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Insgesamt waren 5.579 Fahrer von Omnibussen an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2014 beteiligt. Beteiligte sind dabei alle Fahrzeugführer, die selbst oder deren Fahrzeug Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Von den insgesamt Beteiligten galten 2.380 bzw. 42,7 Prozent als Hauptverursacher des Unfalls. Letzterer ist jener Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Zustandekommen eines Unfalls trägt. Wie Abbildung 19 zeigt, war die Zahl der an Unfällen beteiligten Fahrer, auch als Hauptverursacher, im Zeitraum von 2007 bis 2014 relativ konstant.

Beteiligte Fahrer von Bussen

¹ Unfälle, an denen Busse im Linienfernverkehr beteiligt waren, werden nicht explizit ausgewiesen.

Abbildung 19: Anzahl der beteiligten Busfahrer an Unfällen mit Personenschaden von 2007 bis 2014

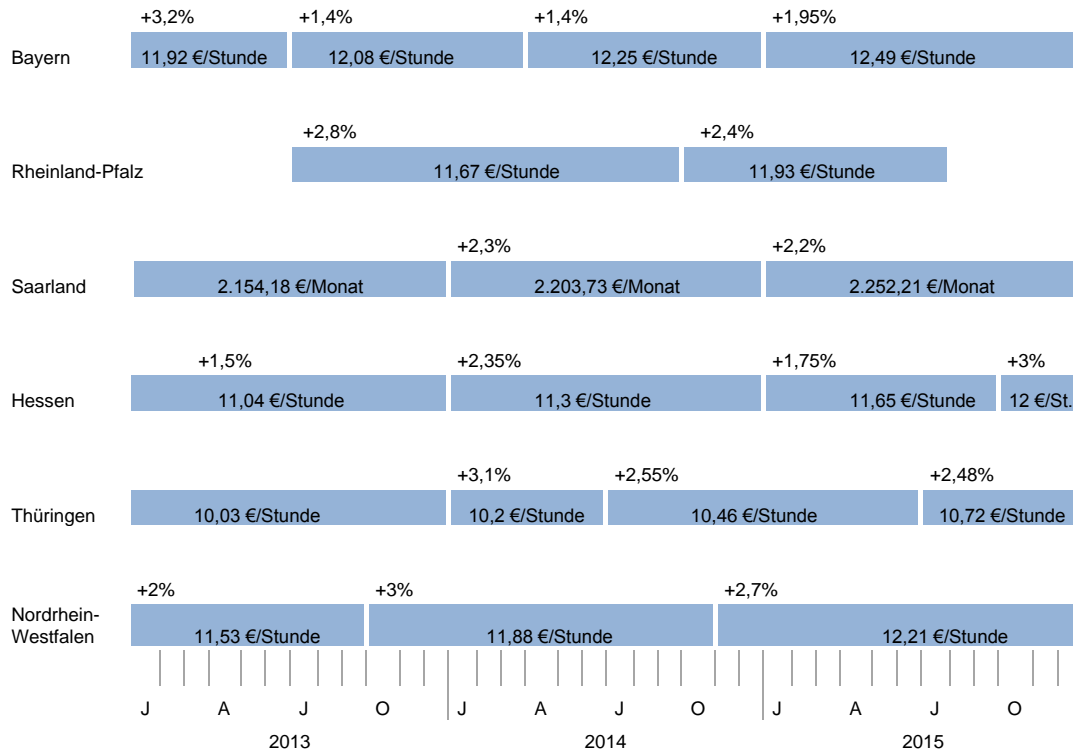
Quelle: Statistisches Bundesamt (Fachserie 8 Reihe 7). Eigene Darstellung.

Die Vergütungen für Fahrer im Fernbuslinienverkehr unterliegen zumeist den zwischen den Landesverbänden des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) und den jeweiligen Tarifpartnern individuell ausgehandelten Tarifverträgen. Daneben bestehen Tarifverträge, die zwischen einzelnen Omnibusunternehmen bzw. Arbeitgeberverbänden und verschiedenen Gewerkschaften geschlossen wurden. Ein Teil der Omnibusunternehmen ist nicht tarifgebunden. Trotz des hohen Wettbewerbs- und Kostendrucks, der zumindest im Fernbussegment zu beobachten ist, fielen die tariflich vereinbarten Lohnsteigerungen für Omnibusfahrer zuletzt regelmäßig höher aus als die Anstiege der Verbraucherpreise, d.h. es kam zu realen Lohnsteigerungen. Dabei dürfte nicht zuletzt die wachsende Bedeutung der Entlohnung für die Mitarbeiterbindung vor dem Hintergrund einer sich aus Arbeitgebersicht verschlechternden Arbeitsmarktlage eine Rolle gespielt haben. Abbildung 20 zeigt exemplarisch für einige Bundesländer die tarifliche Lohnentwicklung seit 2013. Danach bewegten sich die Tarifabschlüsse in den betrachteten Ländern im Jahr 2014 zwischen 1,4 und 3,1 Prozent und im Jahr 2015 zwischen 1,75 und 3,0 Prozent. Alle für das Jahr 2015 ausgewiesenen Tariflöhne lagen dabei deutlich über dem gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 Euro brutto je Zeitstunde. Die durchschnittlichen Verbraucherpreise in Deutschland erhöhten sich nach Angaben des Statistischen Bundesamtes demgegenüber lediglich um 0,9 Prozent im Jahr 2014 und 0,3 Prozent im Jahr 2015. Ein Druck auf die Fahrerlöhne infolge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs lässt sich insoweit zumindest auf Grundlage der Tariflohnentwicklung nicht feststellen und fand nach Angaben der vom Bundesamt befragten Marktteilnehmer auch nicht statt. Wie Abbildung 20 andeutet, bestehen generell regionale Unterschiede in Bezug auf die Lohnhöhe. So liegt das Tariflohniveau nach Informationen des Bundesamtes in den nördlichen und östlichen Ländern insgesamt niedriger als in den westlichen und südlichen Regionen. Der monatliche Bruttolohn wird nach Erkenntnissen des Bundesam-

Vergütung

tes in der Regel um Sonderzuwendungen wie Urlaubs- bzw. Weihnachtsgeld sowie Zuschläge für Mehr-, Sonn-, Feiertags-, Nacht- und Schichtarbeit ergänzt. Zusätzlich werden Spesen für die Versorgung gezahlt.

Abbildung 20: Ausgewählte Tarifabschlüsse des privaten Omnibusgewerbes im Zeitraum von 2013 bis 2015, Omnibusfahrer mit abgeschlossener Berufsausbildung und Berufserfahrung bis zwei Jahre



Quelle: Statistisches Bundesamt (2016a). Eigene Darstellung in Anlehnung an Statistisches Bundesamt (Fachserie 16 Reihe 4). Eigene Berechnung.

Quellenverzeichnis

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.

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (Hrsg.) (2016): Marktreport SPNV 2015/16, Hamburg / Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015): Verkehr in Zahlen 2015/2016, Hamburg.

DB Fernverkehr AG (2014): Geschäftsbericht 2013, Frankfurt am Main.

DB Fernverkehr AG (2015): Geschäftsbericht 2014, Frankfurt am Main.

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

Deutsche Bahn AG (2014): Wettbewerbsbericht 2014, Berlin.

Deutsche Bahn AG (2014a): Zwischenbericht Januar-Juni 2014, Berlin.

Deutsche Bahn AG (2014b): Nullrunde in der 2. Klasse und bei BahnCards: Stabile Preise für rund 90 Prozent der DB-Fernverkehrskunden, Pressemitteilung vom 29.09.2014, Berlin.

Deutsche Bahn AG (2015): Mehr Bahn für Metropolen und Regionen: Die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs, Pressemitteilung vom 18.03.2015, Berlin.

Deutsche Bahn AG (2016): Deutsche Bahn stellt Weichen für langfristiges Engagement im Fernbusmarkt, Pressemitteilung vom 16.09.2016, Berlin.

DIHK Gesellschaft für berufliche Bildung – Organisation zur Förderung der IHK-Weiterbildung mbH (2016): BKF-Statistik-2015, Bonn.

Flixbus (2016): Präsentationsunterlagen, Besprechung mit dem Bundesamt für Güterverkehr am 02.06.2016 in Berlin, unveröffentlicht.

Ifes Institut für Empirie und Statistik FOM Hochschule für Oekonomie & Management (2014): FOM fragt nach: Fernbuslinienverkehr 2.0, Essen.

IGES Institut GmbH (2014): Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen, Pressemeldung vom 17.11.2014, unter:
http://www.iges.com/presse/2014/fernbus/index_ger.html, abgerufen am 21.07.2016.

IGES Institut GmbH (2014a): Zwei-Jahres-Bilanz: Fernbusanbieter liefern sich starken Konkurrenzkampf – Bis zu 20 Millionen Fahrgäste erwartet, Pressemeldung vom 09.12.2014, unter: http://www.iges.com/presse/2014/fernbus-iii/index_ger.html, abgerufen am 21.07.2016.

IGES Institut GmbH (2015): Fernbusmarkt: Tendenz zu höheren Preisen, Pressemeldung vom 26.04.2015, unter: http://www.iges.com/presse/2015/fernbusmarkt/index_ger.html, abgerufen am 21.07.2016.

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

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

Laage, Tim / Becker, Thilo / Lißner, Sven (2015): Liberalisierung des Fernbusverkehrs – Wie hoch ist der Beitrag zum Klimaschutz, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 1, März 2015, 67. Jahrgang, S. 52 - 54.

Locomore GmbH & Co. KG (2016): Locomore stellt ersten Reisezugwagen vor und setzt Crowdfunding mit Eröffnung des Ticketvorverkaufs fort, Pressemitteilung vom 20.09.2016, Berlin.

Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. (2016): söp_Jahresbericht 2015, Berlin.

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

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

Statistisches Bundesamt (2014): Boom bei Linienfernbusen 2013: Von 3 auf 8 Millionen Fahrgäste, Pressemitteilung Nr. 351 vom 08.10.2014, Wiesbaden.

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

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

Statistisches Bundesamt (2016a): Tarifdatenbank, unter:

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/GesamtwirtschaftUmwelt/VerdiensteArbeitskosten/Tarifverdienste/TDB/TDB/TarifdatenbankIF.html>, abgerufen am 27.06.2016.

Statistisches Bundesamt (2016b): Fachserie 8 Reihe 1.1 – Verkehr aktuell 10/2016, Wiesbaden.

tagesschau.de (2016): Unternehmen kapitulieren im Preiskampf, Meldung vom 17.07.2016, unter: <http://www.tagesschau.de/wirtschaft/fernbus-geschaeft-101.html>, abgerufen am 18.07.2016.

TCI Röhling, Bundesamt für Güterverkehr (2016): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2015 / 2016, Waldkirch / Köln.

TCI Röhling, Bundesamt für Güterverkehr (2016a): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2016, Waldkirch / Köln.

VCD Verkehrsclub-Deutschland e.V. (2014): VCD Bahntest 2014 / 2015, Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto, Berlin.

Verbraucherzentrale Sachsen, Verbraucherzentrale Brandenburg (2015): Was hakt im Fernbusmarkt? – Erfahrungen der Verbraucher mit Fernbusreisen, Leipzig / Potsdam.

WirtschaftsWoche (2014): Ostdeutsche Zugverbindung vor dem Aus, Meldung vom 24.08.2014, unter: <http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/interconnex-ostdeutsche-zugverbindung-vor-dem-aus/10368168.html>, abgerufen am 21.07.2016.