

zur Diplomarbeit

**„Entwicklungen im innerdeutschen Fernverkehr – Einfluss jüngster Änderungen
des Personenbeförderungsgesetzes auf Angebot und Nachfrage unter
besonderer Berücksichtigung der Fernbusse“**

1 Einleitung

Die Ära der Postbusse ist in Deutschland bereits vor einigen Jahrzehnten zu Ende gegangen. Seitdem hatte der Reisende im öffentlichen Fernverkehr innerhalb Deutschlands mit dem Flugzeug und der Bahn als Fortbewegungsmittel zwei Alternativen zur Auswahl. Hinzu kommen die Mitfahrgelegenheit und der motorisierte Individualverkehr, der seit Jahrzehnten der beliebteste Verkehrsträger der Deutschen ist. Mit dem Inkrafttreten eines modifizierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu Beginn des Jahres 2013 wurde der Weg für eine Renaissance des Fernbusses auf gesetzlicher Grundlage geebnet.

2 Zielsetzung

Ziel der Diplomarbeit ist die aufschlussreiche Untersuchung der durch die Gesetzesänderung bedingten Veränderungen innerhalb der ersten neun Monate des Jahres 2013 auf dem innerdeutschen Fernverkehrsmarkt. Dabei werden sowohl die Angebots- als auch die Nachfrageseite einer genauen Analyse unterzogen. Es wird überprüft, welche Verkehrsträger direkt oder indirekt von den Veränderungen betroffen sind und über welche Qualitäten und Potentiale das sich entwickelnde Fernbusnetz verfügt. Außerdem wird untersucht, welche Akzeptanz der Fernbus unter den Nachfragern findet und inwiefern er möglicherweise das Fernverkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung verändern kann.

3 Vorgehensweise und Aufbau

Zu Beginn der Diplomarbeit werden die grundlegenden Unterschiede der neuesten Fassung des PBefG gegenüber den vorherigen erläutert, um dem Leser die Ursache für die erwartete Dynamik im Fernverkehrsmarkt im Jahr 2013 nahe zu bringen. Im Anschluss daran werden ausgewählte Pressestimmen und Expertenmeinungen aus der Vor- und Frühphase der Liberalisierung dargeboten, um so bestehende Erwartungen und Stimmungen zu vermitteln. Darauf folgt ein Überblick über die Historie der verschiedenen Verkehrsträger im Fernverkehr innerhalb Deutschlands. Darin wird u. a. auf das schrumpfende Streckennetz der Fernbahnen eingegangen, was die Folge von unrentablen oder vernachlässigten Relationen ist. In der Folge wird die Qualität des dynamisch wachsenden Streckennetzes in Deutschland analysiert und die Eigenschaften verschiedener Akteure auf dem „neuartigen“ Markt verglichen. Nach einem kurzen Exkurs, der Aufschluss über die erfolgreich liberalisierten Fernverkehrsmärkte in Großbritannien und Schweden gibt, folgen eine intramodale und eine intermodale Marktsimulation. Diese erörtern das Preisgefüge im Fernlinienbusverkehr und die Bedeutung von Buchungs- und Reisezeitpunkten und ermöglichen außerdem eine vergleichende Gegenüberstellung unterschiedlicher Verkehrsträger auf unterschiedlichen Distanzen. Um die Resonanz des Fernbusses unter den Nachfragern zu analysieren, wird eine umfangreiche Online-Umfrage durchgeführt und ausgewertet.

4 Zentrale Ergebnisse

Wie zu erwarten war, hat die Modifikation des PBefG bislang hauptsächlich Auswirkungen direkter Art auf den Fernbusmarkt. Innerhalb der ersten neun Monate des Jahres 2013 hat sich die Zahl der Fernbuslinien in Deutschland mehr als verdoppelt. Mittlerweile (Stand 20. Oktober 2013) werden schon mehr als 170 Linien bedient, zudem sind viele weitere Verbindungen für die nahe Zukunft bereits genehmigt oder beantragt, sodass sich bis zum Jahresende bereits ein recht flächendeckendes Netz mit dann über 200 Relationen quer durch die Bundesrepublik Deutschland erstrecken wird. Viele der neuen Fernbuslinien verbinden die größten deutschen Städte und sorgen mit günstigen Fahrpreisen für zusätzliche Optionen auf ohnehin vom Fernverkehr schon sehr gut erschlossenen Strecken. Andere Verbindungen bedienen mittelgroße oder kleinere Städte sowie touristisch attraktive Destinationen, wie zum Beispiel die deutschen Küsten oder verschiedene Mittelgebirge, die bisher nur über schlechte oder keine Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz verfügten. Auf einzelnen „Rennstrecken“ liefern sich parallel bereits bis zu sechs Wettbewerber Konkurrenzkämpfe. Einziger Faktor, durch den sich bislang die Anbieter unterscheiden, ist der Preis. Die Unternehmen versuchen, sich gegenseitig zu unterbieten und bescheren so dem Verbraucher bislang ein sehr niedriges Preisniveau. Neben einigen frisch gegründeten

Startups haben im Laufe der ersten drei Quartale auch Großkonzerne wie die Deutsche Bahn, der ADAC oder die Deutsche Post ihre Angebote im Fernbusmarkt erweitert oder überhaupt erst begonnen. Die meisten Akteure beziehen regionale mittelständische Busunternehmen in ihr operatives Geschäft mit ein, sodass nach kurzer Zeit schon viele Profiteure ein Stück vom wachsenden Kuchen des Fernbusmarktes abbekommen. Erfreulicherweise erzielen die Fernbusunternehmen bislang auf den meisten Strecken eine hohe Auslastung und es mussten bis auf ganz wenige Ausnahmen noch keine Strecken wieder stillgelegt werden. Allerdings stoßen vielerorts Busbahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenzen. Während die Zahl der in Fernbussen beförderten Passagiere im ersten halben Jahr stieg, mussten sowohl Fernbahnen als auch die innerdeutsch operierenden Fluggesellschaften in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2013 deutliche Passagierrückgänge hinnehmen. Zu berücksichtigen sind dabei allerdings die Einschränkungen, die durch das Hochwasser im Juni sowie Streiks an den Flughäfen zu Jahresbeginn verursacht wurden. Somit sind die bisherigen Veränderungen im Modal Split noch nicht eindeutig den Veränderungen des PBefG zuzuschreiben.

Hauptargument, das für eine Fahrt mit dem Fernbus spricht, ist der günstige Fahrpreis, der v. a. durch konkurrenzlos niedrige interne Kosten je Personenkilometer angeboten werden kann. Die Fahrpreise der Bahn werden je nach Buchungszeitpunkt um bis zu 80 % unterboten. Selbst die Preise der Mitfahrgelegenheit liegen meist leicht über dem Preis für ein Busticket. Beim Bus besteht außerdem Gewissheit darüber, dass die Fahrt auch wirklich stattfinden wird. Das größte Manko des Fernbusses ist die niedrige Reisegeschwindigkeit, die besonders auf längeren Distanzen zum Tragen kommt.

Die Online-Befragung wurde im Zeitraum zwischen dem 24. Juli und dem 30. August durchgeführt. 587 Teilnehmer füllten den Fragebogen vollständig aus. Das Ergebnis besagt, dass bereits ein Viertel der Befragten mindestens eine Fahrt mit dem Fernbus in Deutschland unternommen hat. 4,3 % der Befragten nannten den Fernbus bereits jetzt als ihr bevorzugtes Verkehrsmittel im Fernverkehr und lediglich 9,5 % aller Befragten schließen eine Fahrt mit dem Fernbus grundsätzlich aus. Nur jeweils knapp 7 % würden eine Fahrt mit dem Fernbus weder wiederholen, noch weiterempfehlen. Laut der Umfrage ist der Fernbus vor allem auf kurzen und mittleren Distanzen bis zu einer Länge von 350 Kilometern eine denkbare Alternative im öffentlichen Fernverkehr zur Bahn oder zur Mitfahrgelegenheit. Auf längeren Distanzen wird der Fernbus auf Grund der sehr langen Fahrtauern nur von wenigen Personen als eine Option angesehen. Mehr als ein Drittel aller Teilnehmer der Befragung geht davon aus, dass der Fernbus die persönliche Reisehäufigkeit positiv beeinflussen kann.

Neben den durchschnittlich deutlich längeren Reisezeiten sind die Hauptargumente der bislang noch fernbusunerfahrenen Personen, die gegen eine Fahrt mit dem Fernbus

sprachen, das noch zu schlecht ausgebaute Netz sowie die mangelnde Bekanntheit des Fernbusses. Die beiden letztgenannten Gründe werden sich mit der Zeit immer mehr verringern, sodass voraussichtlich die langsame Reisegeschwindigkeit als einziges bedeutenderes Argument Bestand haben wird.

Tendenziell nutzen junge Menschen bis zum Alter von 35 Jahren den Fernbus am häufigsten. Auch die Altersgruppe der über 65-Jährigen nutzt den Fernbus als Alternative im Fernverkehr bereits sehr gerne. Der Anteil der Alleinreisenden und der Reisenden in Gruppen ab sechs Personen ist beim Fernbus höher als dies gewöhnlich im sonstigen Fernverkehr der Fall ist. Signifikant häufiger als verheiratete oder in festen Partnerschaften lebende Personen nutzen Singles oder verwitwete Personen den Fernbus. Ebenfalls von signifikanter Bedeutung für die Fernbusnutzung ist das monatliche Nettoeinkommen. Menschen mit monatlichen Bezügen, die unter 2.500 Euro liegen, nutzen den Fernbus häufiger als Personen, die monatlich nach Abzügen mehr Geld zur Verfügung haben. Menschen, die in kleineren Orten und Kleinstädten wohnhaft sind, nutzten bislang den Fernlinienbus signifikant seltener als Bewohner größerer Städte. Dies liegt zum einen am schlechteren Anschluss kleinerer Orte an das Fernbusnetz und zum anderen an den signifikanten Diskrepanzen in der Autoverfügbarkeit. Die Verfügbarkeit liegt in ländlichen Gemeinden laut der Umfrage bei über 90 %, während in Großstädten nur gut 67 % der Einwohner einen Pkw zur Verfügung haben. Häufiger als dies in Deutschland durchschnittlich der Fall ist, liegt die Reisedauer für Reisen mit dem Fernbus zwischen einem und vier Tagen und fällt somit kürzer aus als Fahrten mit anderen Verkehrsträgern.

5 Schlussfolgerungen

Das liberalisierte PBefG hat zu einer lebhaften Dynamik im Fernverkehrsmarkt geführt. Die Liberalisierung des Marktes wird von 73 % der befragten Personen als positiv beurteilt, nur 2 % bewerten die Veränderungen des PBefG und die Folgen negativ. Ein Viertel der Umfrageteilnehmer ist bislang noch unentschlossen oder fühlt sich von den Modifikationen nicht betroffen. Sollte die Renaissance des Fernbusses in Deutschland wirklich für eine nachhaltige Steigerung der Reisehäufigkeit der Deutschen führen, so wäre dies eine sehr erfreuliche Konsequenz. Durch die kostengünstige Erreichbarkeit vieler Städte und touristisch attraktiver Regionen werden Reisen auch für einkommensschwächere Personen erschwinglich. Sehr spannend wird in den nächsten Jahren die Beobachtung sein, welche Auswirkungen der veränderte Markt tatsächlich auf den Modal Split im Fernverkehr haben wird und ob das Fernbusangebot sich lediglich – wie bisher – durch den Preis unterscheiden wird oder ob immer mehr auch unterschiedliche offerierte Qualitätsmerkmale die Wahl des Kunden beeinflussen werden.