Nahverkehr Westfalen-Lippe

Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe

Eine Marktanalyse – Was bedeutet die Liberalisierung des Fernbusmarktes für den Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe?

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nur wenige Ereignisse haben den Mobilitätsmarkt so belebt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes zum 01. Januar 2013. Durch die Öffnung des Marktes ist das Mobilitätsangebot um eine weitere Fahrtalternative bereichert worden. Nicht nur der Fernverkehr, sondern auch der Nahverkehr, und somit der Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe ist von der neuen Mobilitätsalternative Fernlinienbus betroffen.

Für alle beteiligten Institutionen und Behörden sind die Fernlinienbusse und der Umgang mit ihnen etwas Neues. Mit dieser Broschüre wird ein Überblick in das Thema Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe gegeben. Ziel ist eine umfassenden Betrachtung vieler Facetten des neuen Marktes, sowie die positiven und negativen Auswirken auf den SPNV darzulegen.

Zur Informationssammlung wurden Gespräche mit den Kommunen, in denen viele Fernlinienbusse halten, und mit Unternehmen und Genehmigungsbehörden geführt. Für die aufrichtigen Schilderungen und Ausführungen gilt ein ausdrücklicher Dank den betreffenden Mitarbeitern.

Die Marktbeobachtung ist mit der Informationsbeschaffung und Erstellung eines solchen Dossiers noch nicht abgeschlossen. Der Fernlinienbus wird, unabhängig von der Marktentwicklung, langfristig ein Bestandteil des Mobilitätsangebots in Westfalen-Lippe bleiben. Der NWL bleibt dabei auch weiterhin ein aufmerksamer Beobachter, der dann, wenn es die Interessen des SPNV verlangen, eingreift, um den Menschen in Westfalen-Lippe langfristig einen gutes Angebot auf der Schiene anbieten zu können.

Für die nachfolgenden Kapitel wünsche ich Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und einen hohen Erkenntnisgewinn.

Christian Manz

Verbandsvorsteher

Inhalt

Exposé – Zusammenfassung 1

1 Bewegung im Verkehrssektor – Die Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes und der rechtliche Rahmen 5

1.1 Rechtliche Vorgaben 5

1.2 Einflussmöglichkeiten der Gebietskörperschaften und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe 5

2 Der Fernlinienbusmarkt 7

2.1 Das Angebot 7

2.1.1 Ein Überblick durch Differenzierung der Linien 7

2.1.2 Karte des NWL 9

2.1.3 Konkurrenzsituation zwischen SPNV und Fernlinienbus 10

2.2 Die Anbieter 11

2.2.1 Marktanteile der Unternehmen 11

2.2.2 Die Struktur der Anbieter 11

2.2.3 Wirtschaftliche Ergebnisse der ersten Zeit 13

2.2.4 Neubeantragung von Linien 14

2.2.5 Auswirkungen der Fernlinienbusse auf kleine und mittelständische Unternehmen 14

2.3 Die Kunden 16

2.3.1 Zielgruppen der Fernlinienbusse 16

2.3.2 Verkehrsmittelnutzung der Fernlinienbuskunden vor der Liberalisierung 18

3 Fahrzeuge und Qualitätsstandards 19

4 Tarif und Vertrieb 23

4.1 Tarife 23

4.1.1 Fahrpreise im Fernlinienbus und bei der Bahn im Vergleich 23

4.1.2 Unterwanderung der Tarifsysteme 24

4.2 Vertrieb 25

4.3 Fahrgastrechte 26

4.3.1 Regelungen im Bahnverkehr 26

4.3.2 Regelungen im Fernlinienbusverkehr 26

5 Die Haltestellen 29

5.1 Situation in den Großstädten 29

5.2 Derzeitige Situation im NWL 31

5.2.1 Münster 32

5.2.2 Siegen 33

5.2.3 Bielefeld 35
5.2.4 Mittelzentren 37
5.3 Knotenpunkt Dortmund 39
6 Vernetzung der Fernlinienbusunternehmen im Vergleich zu Mitfahrzentralen und der Bahn 41
6.1 Mitfahrzentralen 41
6.2 Vernetzung der Bahnen in Deutschland 41
6.3 Vernetzung im Fernlinienbusanbieter in Deutschland 42
6.4 Kooperationen der Fernlinienbusanbieter 42
7 Zukünftige Themen im Fernlinienbusverkehr 45
7.1 Autobahnmaut für Busse 45
7.2 Stationsgebühren 46
7.3 Anzahl Unternehmen am Markt 46
7.4 Barrierefreiheit 46
7.5 Unfälle mit Fernlinienbussen 47
7.6 Schwachstellen im Schienennetz 47
8 Gefahr oder Nutzen für den SPNV im NWL? – Eine Handlungsempfehlung zum Umgang mit Fernlinienbussen 49

Exposé – Zusammenfassung

Sehr dynamischer Fernlinienbusmarkt , der auch den SPNV in Westfalen-Lippe betrifft

Kaum ein Bereich wird im Zusammenhang der Mobilität so oft in den Medien erwähnt und diskutiert wie Fernlinienbusse und ihre Wirkung auf andere Verkehrsmittel. Während die Fernlinienbusunternehmen weiter wachsen, ihr Angebot ausbauen und das Potential des Marktes ergründen sind die Konkurrenten durch die Ausmaße der Fernlinienbusnetze und die Nutzerzahlen der neuen Alternative auf dem Mobilitätsmarkt gezwungen, sich mit den Fernlinienbussen zu befassen. Die Entwicklung der Anbieter verläuft rasant und erfordert ebenso schnelle Reaktionen der Konkurrenten. Der SPNV in Westfalen-Lippe ist zumindest lokal Konkurrent der Fernlinienbusse, weswegen es nötig ist, auch aus Sicht des Schienenpersonennahverkehrs den neuen Markt mit seinen Akteuren zu beobachten, was unter anderem durch die Erstellung dieser Broschüre geschieht.

Aufbau und Struktur des Angebots

Die Linienverläufe sind sehr unterschiedlich und die Netze der verschiedenen Anbieter kaum zu durchschauen. Die Hauptverkehrsachsen der Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe gehen vom Knoten Dortmund aus und verlaufen im Süden nach Siegen und weiter nach Frankfurt, im Osten nach Kassel und Ostdeutschland, nordöstlich nach Bielefeld, Hannover und Berlin und im Norden über Münster nach Hamburg oder an die Nordseeküste. Dabei fällt auf, dass die Verkehre unterschiedlich ausgelegt sind: Die Fernlinienbusse verbinden sowohl die Großstädte und Ballungsräume in Deutschland, als auch touristische Bereiche entlang der Küsten oder in den Mittelgebirgen miteinander. Desweiteren bestehen Angebote im internationalen Linienverkehr und als Transfers zu Flughäfen.

Die Unternehmen am Markt: Startup-Unternehmen…

Egal welche Art von Linienverkehr vorliegt, die Anbieter und somit die Akteure am Markt sind vielfältig. Marktführer ist derzeit *MeinFernbus* (40% Marktanteil), deren Busse auf den Autobahnen durch die neongrüne Farbe auffallen. Ähnlich auffällig sind die blauen *Flixbusse* und die Fahrzeuge von *DeinBus* in gelb und blau. Die drei Unternehmen sind die wichtigsten Startup-Unternehmen, die erst seit der Liberalisierung 2013 präsent sind. Flexibilität, Innovation und kurze Reaktionsgeschwindigkeiten sind die Charakteristika der Unternehmen die aufzeigen, dass es keine großen Konzerne im Rücken braucht, um erfolgreich Fernlinienbusse zu betrieben. *Flixbus* hat es mit einem flächendeckenden Angebot geschafft, drittgrößter Player im Markt zu werden (Marktanteil: 15%), *DeinBus* hatte im Dezember 2013 einen Marktanteil von 4%.

…und Konzerntöchter

Großer gemeinsamer Konkurrent sind die großen Konzerne, die ebenfalls den Eintritt in den Markt gewagt haben. Sehr medienwirksam ist der ADAC zusammen mit der Deutschen Post AG mit seinem *ADAC Postbus* an den Start gegangen. Deutlich länger ist die DB mit dem Tochterunternehmen *IC-Bus* und anteilig mit *Berlin-Linien-Bus* in den Betrieb von Fernlinienbussen involviert. Durch eine Sonderstellung der Transitverkehre nach West-Berlin zu Zeiten der DDR existiert die Marke *Berlin-Linien-Bus* schon viele Jahre als Anbie-

ter von innerdeutschen Fernbuslinien. Die Bahntochter *IC-Bus* war ebenfalls schon vor der Liberalisierung 2013 im Geschäftsfeld internationale Verkehre tätig. Weiterer großer Konzern ist National Express Ltd. aus Großbritannien, der mit der Marke *city-2-city* verschieden Fernlinienbusverbindungen betreibt. Gegen das erfolgreiche Startup-Unternehmen *MeinFernbus* sind bisher alle Großkonzerne kleine Player am Markt: Die DB kommt zwar auf einen Marktanteil von 22%, allerdings nur, wenn die Anteile beider Beteiligungen addiert werden. Der *ADAC Postbus* konnte bisher 7% auf sich vereinen, *city-2-city* liegt bei 5% Marktanteil.

Wer fährt mit? – Die Kundengruppen

Unabhängig davon mit welchem Unternehmen der Kunde fährt, ist der Fernlinienbus als Verkehrsmittel nur für bestimmte Nutzergruppen attraktiv. Wer das ist versucht die Marktforschung zu ermitteln. Leider steht sie beim Fernlinienbusmarkt noch am Anfang: Es sind bisher kaum belastbare Zahlen veröffentlicht worden. Die vorhandenen Untersuchungen werden entweder von den Unternehmen geheim gehalten oder sind durch ihre geringe Stichprobe nur bedingt belastbar. Aufgrund der Charakteristika der Fernlinienbusse im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln ist anzunehmen, dass überwiegend preissensible Kundengruppen, für die eine lange Reisezeit kein Problem darstellt im Fernlinienbus eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sehen. Beispiele für Reisendengruppen mit den genannten Anforderungen sind junge Menschen und sogenannte „Best-Agger“ im Alter von 50 und älter.

Mit welchem Verkehrsmittel wären die Fernlinienbusfahrgäste sonst gefahren?

Von welchen anderen Verkehrsmitteln die Fernlinienbusfahrgäste gewechselt sind, hat das IGES Institut in Berlin untersucht. Die Ergebnisse besagen, dass die Nutzer der Fernlinienbusse zu ca. 40% ansonsten mit dem Pkw gefahren sind. 30% sind aus den Fernverkehrszügen gewechselt und 14% sind aus den Nahverkehrszügen, also auch den Zügen des SPNV in Westfalen-Lippe, auf den Bus umgestiegen.

Was bedeutet der aufkommende Fernlinienbus für den SPNV in Westfalen-Lippe?

Welche Auswirkung die Nutzung der Fernlinienbusse für den Nahverkehr auf der Schiene in der Region bedeuten, lässt sich nicht einheitlich für das gesamte Verbandsgebiet beantworten. Da die Fernlinienbusse bei rechtzeitiger Buchung durchweg preiswerter sind als der Zug, bleiben den Reisenden bei einer Fahrt im SPNV die Reisezeit und das Angebot im Taktverkehr als Vorteile. Ist der Zug schneller, sind die Auswirkungen der Busse auf den SPNV gering. Im NWL-Verbandsgebiet ergeben sich dort Probleme, wo der Fernlinienbus nicht nur günstiger, sondern auch schneller als der Zug ist. Vor allem durch geringe Reisegeschwindigkeiten sind einzelne Korridore besonders von der neuen Konkurrenz betroffen. Die besonders konkurrenzierten Strecken sind neben vielen weiteren Korridoren in Westfalen-Lippe am Ende der Broschüre in einer Tabelle dargestellt.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Unabhängig von der Einschätzung der Situation muss der NWL als Aufgabenträger des SPNV den Fernlinienbusverkehr aufmerksam beobachten. Die Fernlinienbusunternehmen sind flexibel und können schnell reagieren, sobald sie Korridore mit interessanten Verdienstaussichten erkennen. Beantragen die Fernlinienbusbetreiber neue Linien kann der NWL nur dann reagieren, wenn

die rechtlichen Anforderungen nicht eingehalten werden. Laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) müssen zwischen den Fernbushalten 50 km liegen und es darf dort kein Verkehr angeboten werden, wo mit den Nahverkehrszügen eine Verbindung in bis zu 60 Minuten besteht. Halten sich die Anbieter an diesen rechtlichen Rahmen hat der NWL auch bei konkurrenzierenden Verkehren keine Möglichkeit eine Genehmigung zu beeinflussen.

Ungleichgewicht im Wettbewerb der Verkehrsträger

Während die oben genannten rechtlichen Anforderungen an die Buslinien einen Schutz des Schienenverkehrs bieten, wird der Fernlinienbus durch die kostenfreie Infrastrukturnutzung entscheidend bevorzugt. Neben der Chancengleichheit hinsichtlich der Infrastruktur werden zukünftig weitere Themen für die Fernlinienbusse eine Rolle spielen und die Rahmenbedingungen verändern. Da die Darstellung in dieser Broschüre nur die aktuelle Situation darlegen kann, muss die Beobachtung durch den NWL auch zukünftig fortgeführt werden.

1 Bewegung im Verkehrssektor – Die Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes und der rechtliche Rahmen

Seit der Liberalisierung lebt der Markt

Seit der Novellierung des PBefG zum 01. Januar 2013 sind auf den Bundesautobahnen immer mehr Fernlinienbusse in verschiedenen markanten Farben anzutreffen. Sie verbinden die Ballungszentren miteinander und weiten nach und nach ihr Angebot auf den ländlichen Bereich aus. Zwischen den großen Städten und den Ballungsräumen ergeben sich durch das überlagerte Angebot mehrerer Anbieter stündliche Verbindungen, was vor allem für den Zulauf auf Berlin gilt. Allerdings wird beim Angebot noch viel probiert. Die Fahrplangültigkeit ist meistens sehr kurz, wodurch die Kunden gezwungen sind, sich vor einer Fahrt kurzfristig über den Status der Verbindung zu informieren.

1.1 Rechtliche Vorgaben

Mindestabstand für Fernlinienbushaltestellen 50 km und kein paralleler SPNV mit einer Fahrzeit bis 60 Minuten

Während es durch andere nationale Regierungen oder die Europäische Union schon lange Gesetz und Verordnungen zum Fernlinienbusbetrieb gibt, ist der deutsche Markt erst sehr spät liberalisiert worden. Derzeit ist es so, dass laut § 42a PBefG eine Linie beantragt werden kann, soweit eine anerkannte Betriebsleiterausbildung bei einem Mitarbeiter des beantragenden Unternehmens nachgewiesen werden kann. Für den Linienverlauf gilt: Die Halte zwischen denen eine Bedienung stattfindet, müssen mindestens 50 km weit voneinander entfernt liegen und es darf kein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einer Fahrzeit von 60 Minuten oder weniger zwischen den Halten angeboten werden.

1.2 Einflussmöglichkeiten der Gebietskörperschaften und des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe

Gebietskörperschaften können Fahrwege und Haltestelle vorschlagen

Bestehen bei den Kommunen, in denen gehalten werden soll, Vorbehalte gegen die Antragsinhalte, können sie als Träger der Straßenbaulast gegenüber den Bezirksregierungen Stellung beziehen: Wenn eine Straße innerhalb des Stadtgebiets nicht zusätzlich belastet werden soll, kann dem Fernlinienbusunternehmen eine Konzession mit der Beschränkung eines vorgegebenen Fahrweges erteilt werden. Gleiches gilt für die Haltestellen: Die Unternehmen dürfen nicht dort halten, wo es aus ihrer Sicht am besten passt, sondern die Kommune kann in ihrer Stellungnahme eine Haltestelle vorschlagen, was in der Regel der städtische Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ist. Die Haltestellenlage führt vor allem in Bielefeld regelmäßig zu Einsprüchen im Genehmigungsverfahren, da die Fernlinienbusunternehmen gerne am Hauptbahnhof halten würden, die Stadt allerdings aufgrund der Infrastruktur nur Halte im Stadtteil Brackwede zulässt.

Bezirksregierung beteiligt den NWL als Vertreter der SPNV-Belange

Alle Stellungnahmen, die zu einer beantragten Linie abgegeben werden, werden von der federführenden Bezirksregierung gesammelt. Dort wird dann nach Anhörung der beteiligten Stellen eine Entscheidung bzgl. des Antrags getroffen. Da bei vielen beantragten Linien parallel Nahverkehr auf der Schiene angeboten wird, wird der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Vertreter der Belange des Schienenpersonennahverkehrs an den Anhörungsverfahren beteiligt. Die Stellungnahmen zu den Anträgen der Fernlinienbusunternehmen werden zentral in der Geschäftsstelle des NWL in Unna, falls nötig in Absprache mit den Teilräume ZRL, ZVM, VVOWL, nph und ZWS, erstellt und kommuniziert. Stellt ein Betreiber einen Antrag, der alle rechtlichen Bedingungen berücksichtigt, kann der NWL selbst im Fall von konkurrenzierendem Parallelverkehr zur Schiene nicht gegen die Genehmigung vorgehen.

Kontrollen erfolgen durch die Bezirksregierungen

Für die Einhaltung der Genehmigungen, z.B. was Bedienungsverbote einzelner Verbindungen angeht, sind die Bezirksregierungen verantwortlich. Da diese allerdings im Zuge der Liberalisierung kein zusätzliches Personal zur Verfügung gestellt bekommen haben, sind Kontrollen – wenn überhaupt – nur punktuell und in großen Intervallen möglich.

Fernlinienbusmarkt ist Neuland für alle Akteure

Für die handelnden Akteure, aber auch für die rahmengebenden Institutionen ist der Fernlinienbusmarkt bis heute Neuland und so müssen sich die Strukturen erst mit der Zeit festigen.

2 Der Fernlinienbusmarkt

Der Fernlinienbusmarkt ist noch in der Entwicklung und Findung: Auf Anbieterseite beobachten Unternehmen den Markt und erwägen einen Markteintritt, die Anbieter, die bereits aktiv sind weiten ihr Angebot aus oder stellen Verbindungen mit geringer Nachfrage ein. Kundenseitig werden immer mehr potentielle Kunden auf das neue Angebot aufmerksam und testen eine Fernlinienbusfahrt. Und zuletzt sind auch die Institutionen der öffentlichen Verwaltung noch dabei den Umgang mit den Fernlinienbussen zu erproben und die Verfahren z.B. bei Einsprüchen gegen Anträge zu optimieren.

2.1 Das Angebot

Angebot explodiert nach der Liberalisierung

Seit der Marktliberalisierung hat sich die Zahl der Anbieter und angebotenen Linien vervielfacht. Laut dem Institut IGES in Berlin wurden in Deutschland im Dezember 2013 123 „klassischen Fernbuslinien“, was Verbindungen zwischen Städten und Ballungsräumen meint, angeboten. Damit habe sich die Zahl der Fernbuslinien seit Beginn des Jahres 2013 mehr als verdoppelt. Hinzu kommen noch die internationalen Verkehre, die bereits vor 2012 zugelassen waren. Betrachtet man beide Linienarten und das Marktwachstum ist vorsichtig geschätzt Mitte 2014 von mehr als 250 zugelassenen Fernbuslinien auszugehen.

2.1.1 Ein Überblick durch Differenzierung der Linien

Durch Differenzierung der Produkte den Überblick behalten

Die seit 2013 herangewachsene Menge an Linienverkehren ist schwer zu durchschauen. Einen Anhaltspunkt liefert die Differenzierung des Angebots in die folgenden Produktarten:

- Nationale Städteverbindungen
- Internationale Städteverbindungen
- Verkehre mit touristischem Hintergrund und
- Transferverkehre zu Flughäfen.

Zwischen Hamburg und Berlin fährt mindestens stündlich ein Bus

In der öffentlichen Diskussion werden derzeit vor allem **nationale Städteverbindungen** diskutiert. Durch Überlagerung verschiedener Linien ergeben sich zwischen großen Knotenpunkten, wie z.B. Hamburg und Berlin, an einen Werktag zwischen 06.00 Uhr und 21.00 Uhr mehr als 38 Busverbindungen mit 5 verschiedenen Anbietern.

Gutes Fernlinienbusangebot zwischen Frankfurt a.M. und Köln trotz ICE-Schnellfahrstrecke

Als weiteres Beispiel dient die Verbindung von Köln nach Frankfurt a.M., auf der an einem Werktag zwischen 07.30 Uhr und 20.30 Uhr 39 Fahrtmöglichkeiten mit 3 verschiedenen Unternehmen bestehen. Beachtlich ist, dass ein solches Angebot parallel zu einem sehr guten Fernverkehrsangebot auf der Schiene angeboten wird: Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Frankfurt a.M. nach Köln erreichen die Züge im Fernverkehr der DB eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h und brauchen somit nur ca. 60 Minuten für die Verbindung der beiden Ballungszentren. Allerdings sind die Fernlinienbusse

bei einem ICE-Normalpreis von 71,00 € die deutlich günstigere Alternative, wenn auch die Reisezeit erheblich länger ist. Beim Anbieter *ADAC Postbus* kostet eine Sparpreis-Fahrkarte für die Strecke 8,00 €.

Bereits vor der Liberalisierung großes Angebot an internationalen Städteverbindungen vor allem Richtung Osteuropa

Beim Reisen über die Staatsgrenze hinweg bieten **internationale Städteverbindungen** eine gute Alternative zur Bahn oder zu Mitfahrzentralen. Schon vor der Novellierung des PBefG zum Januar 2013 gab es solche Verkehrsangebote in Deutschland, die u. A. vom Unternehmen *Eurolines* zusammen mit *Deutschen Touring* angeboten wurden. Dabei besteht ein größeres Angebot in Richtung Osteuropa, da dort aufgrund der schlechten Schieneninfrastruktur die Beförderung mit Fernlinienbussen schon lange etabliert ist. Die Reisezeiten betragen nach Russland oder in die Türkei bis zu oder mehr als 40 Stunden aus Deutschland.

Touristische Verkehre an die Küsten oder in Naherholungsgebiete

Ähnlich, wie die DB saisonale IC-Verbindungen an die deutsche Nord- und Ostseeküste oder in die Alpen betreibt, bieten einzelne Fernlinienbusunternehmen **Verkehre mit touristischem Hintergrund** an. Ziele sind dabei beispielsweise die deutschen Küsten: Der Anbieter *MeinFernbus* bietet ganzjährig mit einer, im Sommer sogar mit zwei Linien Verkehre zwischen Ostfriesland und dem Ruhrgebiet an. Mit *Berlin-Linien-Bus* können mehrmals wöchentlich Fahrten von Berlin an die Ostseeküste gebucht werden. Neben den Küsten werden auch die Naherholungsgebiete im NWL von Fernbuslinien angefahren: *MeinFernbus* fährt mit den Linien 35 und 56 täglich das Sauerland an und bedient u.a. die Ferienorte Medebach und Winterberg. Ausgangspunkt der Linien sind Berlin und Amsterdam in den Niederlanden.

Überregionale Anbindungen von Flughäfen, beispielweise Hahn, Bremen oder Memmingen

Als letzte klar abzugrenzende Linienart lassen sich **Transferverkehre zu Flughäfen** von anderen Angeboten unterscheiden. Die Anbindung des durch Ryanair bekannt gewordenen Flughafens Hahn im Hunsrück erfolgt über mehrere Fernlinienbusverbindungen von Frankfurt a.M., Trier und Köln aus. Der City-Airport in Bremen wird vom Anbieter *Publicexpress* angefahren. Die Fahrzeiten der Busse aus Richtung Oldenburg sind dabei direkt an die Flugzeiten ab Bremen angepasst. Ähnlich verhält es sich in Bayern: Der Flughafen Memmingen wird vom *Allgäu-Airport-Express* von München und Zürich aus angefahren.

Trotz der Differenzierung finden sich Mischformen

Eine Gliederung in die vier Angebotsarten nationale und internationale Städteverbindungen, touristische Verkehre und Flughafentransfers kann eine Hilfe sein, das Angebot besser zu überblicken, indem es etwas strukturiert wird. Mischformen zwischen den genannten Produktarten werden ebenfalls in Deutschland betrieben.

2.1.2 Karte des NWL

In der folgenden Karte ist das Aufkommen der Fernlinienbusse im NWL-Verbandsgebiet anhand der Querschnitte zwischen den Städten dargestellt. Berücksichtigt wurden dabei bereits buchbaren Linien der neun Anbieter *MeinFernb*us, *IC-Bus*, *Berlin-Linien-Bus*, *Flixbus*, *ADAC Postbus*, *city-2-city*, *DeinBus, Deutsche Touring* und *BBH BahnBus Hochstift GmbH* zum Stand Juli 2014. Die Linienverläufe auch außerhalb des NWL sind in einer Tabelle am Ende der Broschüre dargestellt.

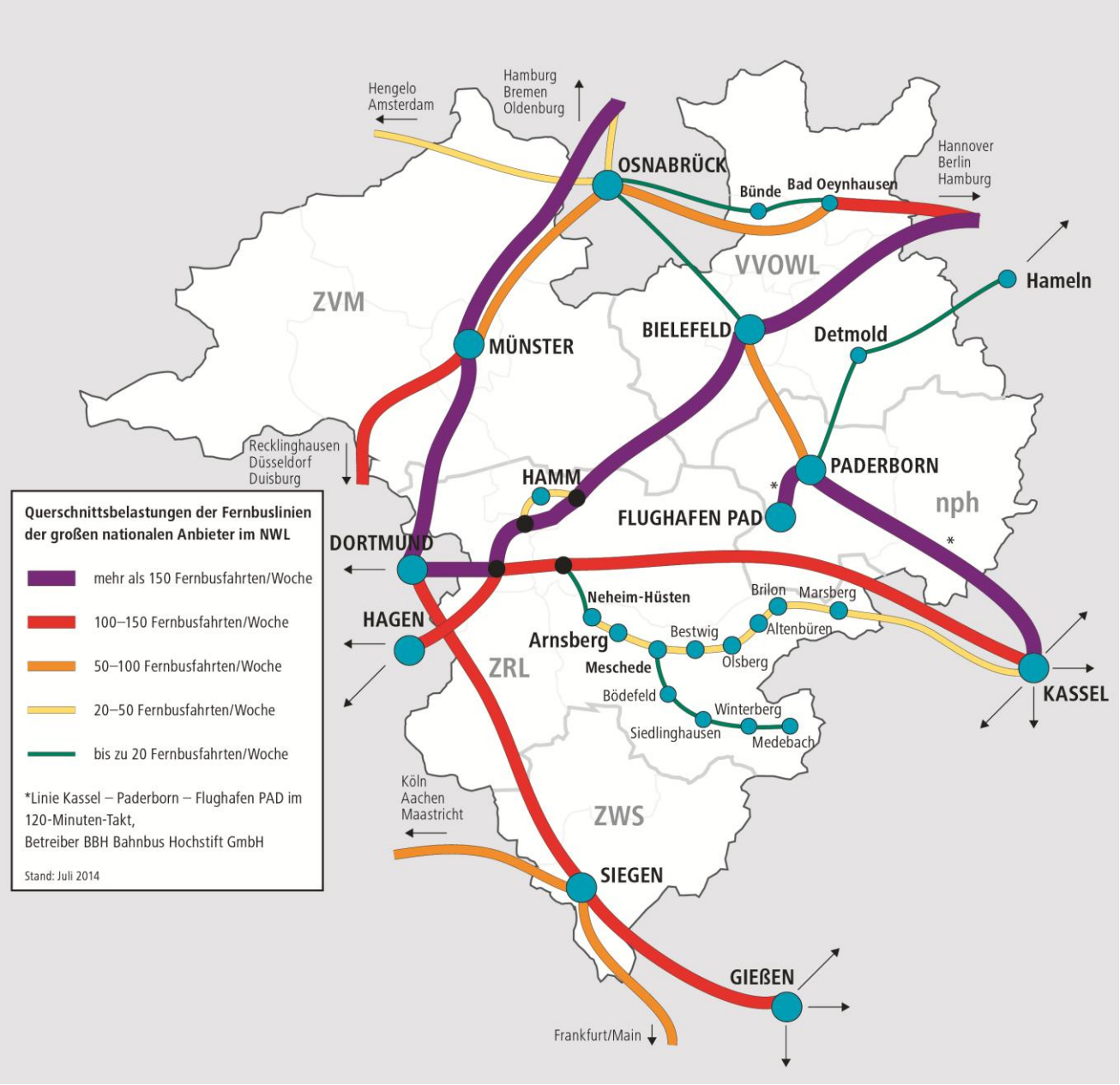

Abbildung 1, Streckenquerschnitte des Fernlinienbusangebots im NWL-Verbandsgebiet im Juni 2014; Quelle: eigene Darstellung

2.1.3 Konkurrenzsituation zwischen SPNV und Fernlinienbus

Im Verbandsgebiet des NWL bestehen im Wesentlichen drei verschiedene Konkurrenzsituationen zwischen SPNV und Fernlinienbus:

- Bedienungsverbot für die Fernlinienbusse
- Fernbuslinien parallel zu hochattraktiven SPNV-Linien
- Langsamer SPNV parallel zum Fernlinienbus

Zwischen Dortmund und Münster dürfen Fernlinienbusse niemanden befördern.

Einige Relationen sind aufgrund des guten SPNV-Angebots und der geringen Distanz zwischen den Städten im **Fernlinienbusverkehr mit Bedienungsverboten** belegt. Deswegen dürfen beispielsweise zwischen Dortmund und Münster, Münster und Osnabrück oder auch weiter südlich zwischen Lüdenscheid und Dortmund keine Fahrscheine für den Fernlinienbus verkauft werden. Das Fahrgastwechselpotential für eine solche Strecke ist in der Tabelle am Ende der Broschüre als „sehr niedrig“ bewertet.

Die RE-Linien 6 und 7 sind schneller als der Bus

Auf den meisten **hochattraktiven SPNV-Linien mit einem parallelen Angebot von Fernlinienbussen** ist der Zug schneller aber dafür teurer. Zusätzlich zum Vorteil der geringeren Fahrzeit verkehren die Züge im NWL im Taktverkehr, wodurch der Reisende in der Wahl seiner Startzeit sehr flexibel ist. Aus diesen beiden entscheidenden Vorteilen ergibt sich, in erster Linie für die hochkapazitiven RE-Linien 6 und 7 zwischen Münster und Wuppertal, bzw. zwischen Dortmund und Bielefeld, nur eine geringe Gefährdung und ein mittleres Fahrgastwechselpotential in der Bewertung am Ende des Dossiers.

Im Großraum Siegen ist der Fernlinienbus sehr attraktiv

Die SPNV-Strecken auf denen die Fahrgastnachfrage tatsächlich beeinflusst werden könnte finden sich vor allem im Süden des NWL-Verbandsgebietes und sind **über die Schiene sowohl langsamer, als auch teurer zurückzulegen als mit dem Fernlinienbus**. Von Siegen nach Dortmund parallel zum Ruhr-Sieg-Korridor ist der Bus sowohl schneller als auch billiger als die Bahn. Zudem besteht kein durchgehendes Angebot, sondern ein Umstieg in Hagen ist notwendig. Obwohl eine direkte Verbindung besteht, sind die Züge des Rhein-Sieg-Express RE 9 zwischen Siegen und Köln langsamer als die Fernlinienbusse auf der Bundesautobahn 4. Die Strecken, die diesen Kriterien entsprechen, haben abhängig von der Fahrtenhäufigkeit der Busse und der Bahn ein hohes oder sehr hohes Fahrgastwechselpotential in der Bewertung.

Linie S 900 zwischen Flughafen PAD und Kassel verkehrt im 120-Minuten-Takt.

Von den anderen Fernbusverkehren im NWL-Verbandsgebiet abzugrenzen ist die Linie S 900 der *BBH Bahnbus Hochstift GmbH* zwischen Paderborn Flughafen, Paderborn und Kassel. Das Angebot besteht über den ganzen Tag im 120-Minuten-Takt. Durch diese ungewöhnlich hohe Angebotsintensität und den – für eine Fernbuslinie – kurzen Linienweg wird die Darstellung in der Angebotskarte verzerrt. Offiziell vertrieben wird das Angebot unter der Marke *Berlin-Linien-Bus*.

Fahrzeit, Angebot und Preis gegenübergestellt

In der Tabelle am Ende der Broschüre sind die neben den bereits genannten noch einige weitere Schienenverkehrskorridore im Verbandsgebiet des NWL eingetragen und bewertet.

2.2 Die Anbieter

Mit der Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes sind viele neue Unternehmen aktiv geworden. Doch wer sind die Unternehmen, welche großen Konzerne sind über Tochterunternehmen aktiv und wie können die Netze innerhalb von kurzer Zeit so groß werden? Im Folgenden soll ein Überblick über die großen Anbieter und die Strukturen der Unternehmen gegeben werden wobei es sich aufgrund der großen Dynamik nur um eine Momentaufnahme handeln kann.

2.2.1 Marktanteile der Unternehmen

MeinFernbus ist Marktführer

Mit dem explosionsartigen Anwachsen des Angebots hat sich auch die Zahl der Anbieter am Markt erhöht. Die nach Fahrplankilometern bedeutendsten Anbieter von innerdeutschen Städteverbindungen sind in der folgenden Abbildung mit ihren jeweiligen Marktanteilen dargestellt.

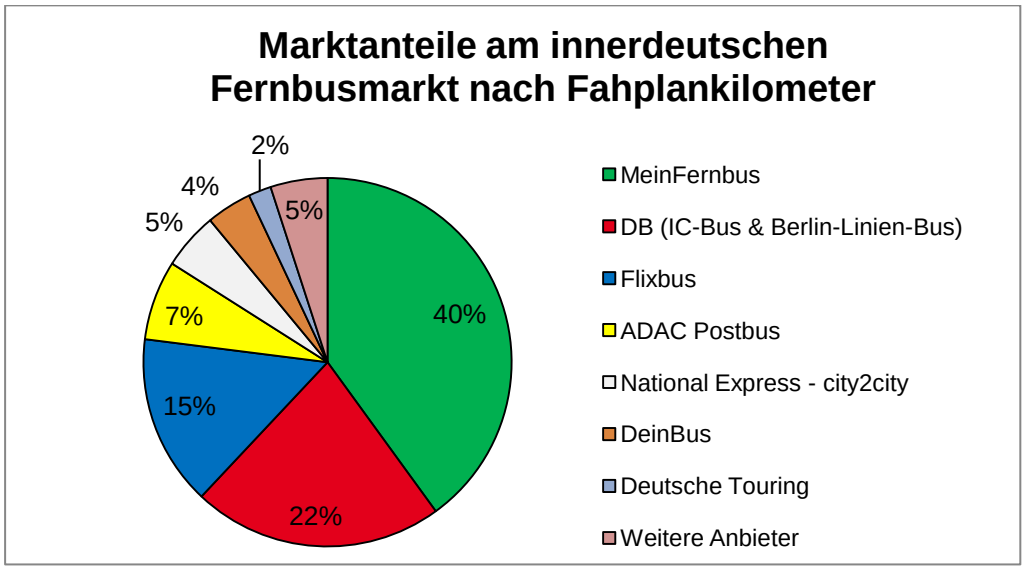

Abbildung 2, Marktanteile am innerdeutschen Fernlinienbusmarkt nach Fahrplankilometer; Quelle: IGES Institut Berlin, Stand Dezember 2013

2.2.2 Die Struktur der Anbieter

Alle Fernlinienbusanbieter arbeiten mit Partnerunternehmen zusammen

Die großen Player im deutschen Fernlinienbusmarkt machen mehr als 90% der Marktanteile unter sich aus, dennoch sind sehr viel mehr Unternehmen am Fernlinienbusboom in Deutschland beteiligt: Durch Partnerschaften in verschiedenen vertraglichen Ausprägungen erbringen viele überwiegend mittelständische Busunternehmen Leistungen auf den Linien der großen Anbieter. Teilweise werden die Unternehmen als klassische Subunternehmer eingesetzt, andere arbeiten als Lizenznehmer im Franchising-Verhältnis. Die Li-

nienkonzessionen bleiben dabei in den meisten Fällen bei den großen Anbietern, die mit dem Genehmigungsverfahren vertraut sind.

ADAC Postbus mit weitreichenden Vorgaben für die Partnerunternehmen; *MeinFernbus* mit weniger Vorgaben

Die Bestrebungen ein einheitliches Auftreten dem Kunden gegenüber zu präsentieren sind dabei unterschiedlich stark ausgeprägt. Bei dem Marktführer *MeinFernbus* beispielsweise werden deutlich mehr Fahrzeugmodelle eingesetzt, als beim *ADAC Postbus*. Die Freiheit der Partnerunternehmen wird durch die Vorgabe der Fahrzeugmodelle eingeschränkt, die Qualitätssicherung aus Sicht des Fernlinienbusunternehmens vereinfacht. Die Partnerunternehmen werden üblicherweise innerhalb des Liniensystems des Auftraggebers auf einer zugewiesen Linie eingesetzt. Je nach Größe des Fuhrparks werden mehrere Unternehmen zur Unterhaltung einer Linie eingeteilt. Wird die Zusammenarbeit mit einem großen Partner beendet, kann es sein, dass die betroffene Fernbuslinie im letzten Schritt sogar aus dem Angebot des Fernlinienbusunternehmens entfernt wird.

Etablierte Konzerne stehen Startup-Unternehmen gegenüber

Grundsätzlich kann man im Rahmen der großen Anbieter von Fernlinienbusverbindungen zwei verschiedene Arten von Unternehmen ausmachen:

- Startup-Unternehmen und
- Konzerntöchter.

Startup-Unternehmen *MeinFernbus*, *DeinBus* und *Flixbus* versuchen Schwachstellen im Schienenfernverkehr zu nutzen.

Das **Startup-Unternehmen** *MeinFernbus* konnte sich bisher am besten gegen die Konkurrenten durchsetzten. Am Berliner Unternehmenssitz werden ca. 130 Mitarbeiter beschäftigt, was im Verhältnis zu den etwa 67 angebotenen Fernbuslinien eher wenig erscheint. Unternehmensgründer sind zwei ehemalige Mitarbeiter der DB, die versuchen dort ein Angebot zu schaffen, wo aus ihrer Sicht ein Defizit im Fernverkehr der DB besteht. Parallel zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main besteht dementsprechend nur ein sehr geringes Angebot von *MeinFernbus*; Eine der ersten Verbindungen bestand zwischen Freiburg und München, wo es keine Fernverkehrsverbindung auf der Schiene gibt. Ähnliche Konzepte wie *MeinFernbus* verfolgen die Anbieter *Flixbus* und *DeinBus*. Da sie keine eigenen Fahrzeuge besitzen, sind sie in besonderer Form auf die Partnerunternehmen angewiesen und bezeichnen sie sich gerne als „Partner des Mittelstandes“. Ob und welche Investoren den Startup-Unternehmen den Markteinstieg ermöglicht haben, ist nicht ersichtlich.

DB mit *IC-Bus* und *Berlin-Linien-Bus* am Markt

Einen langen Preiskampf können die **Konzerntöchter** am Markt ohne Finanzierungsprobleme bewältigen: die DB, National Express Ltd. und die Deutsche Post AG in Kooperation mit dem ADAC e.V. Die DB ist über ihre Konzerntochter DB Regio AG an dem Unternehmensverbund *Berlin-Linien-Bus* beteiligt und mit DB Fernverkehr einziger Gesellschafter beim *IC-Bus*. *Berlin-Linien-Bus* ist ein Verbund verschiedener Omnibusunternehmen, die unter einer gemeinsamen Marke zusammen Verkehre anbieten und bereits vor der Liberalisierung Fernlinienbusverkehre mit dem Ziel- oder Startpunkt Berlin angeboten haben. Seit 2013 haben sie ihr Netz innerdeutsch noch erweitert. Der *IC-Bus* ergänzt das Schienenangebot der Bahn vor allem auf Strecken ins benachbar-

te Ausland, nach Polen, Tschechien oder in die Schweiz. Innerdeutsch ergänzen die Busse in Süddeutschland das Netz des Fernverkehrs auf Verbindungen, die auf der Schiene nicht angeboten werden, wie z.B. Mannheim-Nürnberg oder Freiburg-München.

ADAC Postbus tritt als Premiumanbieter auf

Der *ADAC Postbus* plant, sich seit seinem etwas späteren Einstieg in den Fernlinienbusmarkt als Premiumanbieter zu etablieren. Es kommen nur neue Fahrzeuge zum Einsatz, die von Partnerunternehmen gefahren werden. Das Linienkonzept entspricht nach eigener Aussage des *ADAC Postbus*-Managements nicht dem der Startups, sondern ist unabhängig vom Schienennetz darauf ausgelegt, Relationen mit großer Nachfrage zu bedienen.

National Express Ltd. mit *city-2-city* aktiv

Große Erfahrung bringt der Anbieter *city-2-city* mit, der Konzerntochter des britischen National Express Ltd. ist. In Großbritannien ist National Express einer der größten Anbieter im Schienenverkehr, sowie bei Fernlinienbussen. Neben der Konzerntochter *Eurolines*, die im internationalen Busverkehr aktiv ist, ist dem Unternehmen mit dem Gewinn der Ausschreibung der RE 7 Krefeld-Rheine der erste Erfolg im innerdeutschen SPNV gelungen. Im Fernlinienbus bietet der Anbieter ein überschaubares Netz mit vier Linien an, die täglich dreimal verkehren. Das verhältnismäßig kleine Netz verfügt über eine gute Netzwirkung, da es den Fahrgästen durch abgestimmte Fahrzeiten an einigen Knoten möglich ist, in andere Fahrzeuge umzusteigen.

2.2.3 Wirtschaftliche Ergebnisse der ersten Zeit

Weitere Anbieter werden abgeschreckt

Geprägt ist die junge innerdeutsche Fernlinienbusbranche von einem sehr hohen Kostendruck. Die großen Anbieter unterbieten sich auf den stark nachgefragten Korridoren gegenseitig und versuchen so Konkurrenten aus dem Markt zu drängen. Für weitere Unternehmen ist daher der Ein- und Aufstieg im Markt schwer zu realisieren und sogar der große im Schienenpersonennah- und Busverkehr etablierte Anbieter Veolia Verkehr GmbH lehnt derzeit einen Einstieg in den Fernlinienbusmarkt ab.

Bisher überwiegend schlechte Jahresergebnisse

Eher abschreckend dürften dabei auch die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fernlinienbusunternehmen wirken: Lediglich 11% der Anbieter gaben für das Jahr 2013 ein positives Geschäftsergebnis bekannt, 34% berichteten von rückläufigen Gewinnen. Für das laufende Jahr 2014 gehen $\frac{2}{3}$ der Anbieter von unveränderten, überwiegend negativen Ergebnissen ihrer Geschäftstätigkeit aus.

Aldi steigt aus, *ADAC Postbus* zunächst vorsichtig

Dieser Ausblick zusammen mit dem Ergebnis des ersten halben Jahres waren offenbar zu wenig für den Discounter Aldi, der mit seiner Partner Univers, zunächst sehr medienwirksam seinen Einstieg in den Markt bekannt gab, bis zum heutigen Zeitpunkt allerdings keine Verbindungen mehr anbietet. Verhaltener als zu Zeiten ihres Markteintrittes gibt sich auch das Management des *ADAC Postbus*. Die Überlegung aus dem Fernlinienbusgeschäft auszusteigen, die im März 2014 zu vernehmen war, ist allerdings bis heute verworfen

worden: Im Sommer 2014 weitet der *ADAC Postbus* sein Netz erheblich aus und fährt dann 30 weitere Ziele in Deutschland und der Schweiz an.

$\frac{1}{3}$ des Marktvolumens bisher abgeschöpft

Vor dem Markteintritt ging der *ADAC Postbus* von einem Marktvolumen von 400 Mio. € im Jahr aus. Etwas vorsichtiger schätzte die DB das Geschäft ein und ging von 150-300 Mio. € aus, die mit Fernlinienbussen in Deutschland umzusetzen seien. Nach übereinstimmenden Schätzungen lag der Jahresumsatz der Branche im Jahr 2013, im ersten Jahr nach der Liberalisierung, bei ca. 120 Millionen €. Damit wäre also bisher erst $\frac{1}{3}$ des geschätzten Volumens abgeschöpft worden.

2.2.4 Neubeantragung von Linien

National weniger Neubeantragungen von Linien

Obwohl der Markt also noch weiteren Umsatz verspricht, steigt die Anzahl der Neubeantragungen von innerdeutschem Linienverkehr nicht mehr an. Teilweise werden die Netze noch erweitert, die Anbieter gehen allerdings zunehmend dazu über die Potentiale der bestehenden Linien zu testen und mit Linienänderungen, Verringerung des Fahrtenangebots oder bei guten Ergebnissen mit Angebotsausdehnungen zu reagieren.

International unverändertes Aufkommen

Anders stellt sich die Situation im internationalen Verkehr dar: Dort werden weiter Genehmigungen für Verkehre erteilt oder von ausländischen Behörden zur Kenntnisnahme vorgelegt. Obwohl die Erteilung von Genehmigungen eine Pflicht beinhaltet, die beantragen Verkehr auch tatsächlich durchzuführen, fahren weit weniger Fernlinienbusse als genehmigt sind. Zu prüfen, ob die Unternehmen ihrer Betriebspflicht nachkommen ist allerdings bei der Vielzahl an Anträgen nicht möglich.

2.2.5 Auswirkungen der Fernlinienbusse auf kleine und mittelständische Unternehmen

Fernlinienbus als neues Geschäftsfeld mit dem richtigen Partner

Für die mittelständischen Reisebusunternehmen ist der Fernlinienbus eine Chance ein weiteres Geschäftsfeld neben den Gelegenheitsverkehren oder Katalogreisen anzubieten. Da der Linienverkehr allerdings andere Anforderungen an die Unternehmen stellt und ein Markteintritt mit wenigen Linien als einzelnes Unternehmen wenig Chancen auf Erfolg hat, bringen sich die kleinen und mittelständischen Unternehmen als Partner der Großen Player ein. Die Charakteristika der Verträge zwischen Reisebusunternehmen und Fernlinienbusanbieter sind sehr unterschiedlich ausgestaltet und setzen verschiedene Schwerpunkte und Anreize für die Buspartner. Je nachdem, wie viel Eigenständigkeit und welche Kosten die Unternehmen haben, müssen sie abwägen welches Fernlinienbusunternehmen als Partner zu ihnen passt. Unterschiede ergeben sich neben der Bezahlung der Partner bei der Beteiligung am Gewinn der Linie.

Kurze Fahrplangültigkeit, hohes Investment

Obwohl die Fahrplangültigkeit der Fernbuslinien derzeit noch sehr kurz ist, müssen die Verträge aufgrund der hohen Investitionen der Reisebusunternehmen, lange Laufzeiten haben. Die langen Umlaufzeiten im Fernlinienbusverkehr führen dazu, dass der Betrieb einer Linie sehr viele Fahrzeuge benötigt. Betreibt dann ein Unternehmer als Partner eine Linie alleine, erreichen die Investitionen schnell 1 Mio. €, da die Kosten für einen Fernreisebus zwischen 250.000 € und 300.000 € liegen. Sollte eine Linie aus dem Netz entfernt werden, so hat der Unternehmer trotzdem die vertragliche Sicherheit, dass er noch weiter für das Fernlinienbusunternehmen fährt und mit seinen Fahrzeugen Umsätze generieren kann.

Hohe Belastung für die Fahrzeuge

Nicht nur organisatorisch, sondern auch technisch bestehen bei einem Markteinstieg in den Fernlinienbusmarkt andere Anforderungen, als der übliche Gelegenheitsverkehr der Reisebusunternehmen erfordert: Im Reisebusdienst ist eine Nutzung an 250 Tagen im Jahr für einen Bus eine normale oder sogar hohe Auslastung. Im Linienverkehr sind die Fahrzeuge bis auf wenige Ausnahmen täglich unterwegs. Auf das Jahr gesehen ergibt sich eine viel höhere Kilometerleistung, die das Material außerordentlich beansprucht.

Fernbuslinienverkehr attraktiv, da weniger saisonabhängig als Reisebustouristik

Wenn die Unternehmen gute Verträge aushandeln können, bietet der Fernlinienbusverkehr eine attraktive Einnahmequelle neben dem langfristig eher rückläufigen Geschäft der Bustouristik. Großer Vorteil ist die saisonale Unabhängigkeit der Aufträge, da die Fernlinienbusse überwiegend ganzjährig angeboten werden. Die Unternehmen, die innerhalb des NWL-Verbandsgebietes mit den Fernlinienbusanbietern zusammenarbeiten sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Fernlinienbus-unternehmen	Partnerunternehmen	Firmensitz	Landkreis
MeinFernbus	Brömmel Omnibusbetrieb	Raesfeld-Erle	Kreis Borken
	Hunau Reisen Ferd. Knipschild	Schmallenberg-Bödefeld	Hochsauerlandkreis
	IDEAL REISEN	Siegen	Kreis Siegen-Wittgenstein
	Strier Reisen	Ibbenbüren	Kreis Steinfurt
	Suerland Reisen	Borchen-Etteln	Kreis Paderborn
Flixbus	Gebr. Erfmann	Nordwalde	Kreis Steinfurt
	Frie Reisen	Steinfurt	Kreis Steinfurt
	Gödde Reisen	Legden	Kreis Borken
	Reisedienst Bils	Telgte	Kreis Warendorf
DeinBus	Theo´s Reisen	Münster	Krfr. Stadt Münster

Tabelle 1, Reisebuspartner der Fernlinienbusunternehmen im Juni 2014; Quelle: eigene Darstellung

2.3 Die Kunden

Gesellschaftlicher Trend dezentrale Familie oder Fernpartnerschaft

Grundlegend besteht in der heutigen Gesellschaft ein höheres Mobilitätsbedürfnis als noch vor einigen Jahren. Die Distanzen zwischen Familienmitgliedern, Freunden oder Partnern wachsen soweit, dass nach einer Studie des Meinungsforschungsinstitut „YouGo“ fast ein Viertel der Deutschen zwischen 100 km und 200 km von nahestehenden Personen entfernt lebt. Eine weitere große Personenmenge legt regelmäßig noch größere Entfernungen zu Familienangehörigen zurück. Zwar profitieren von den Besuchs- oder Pendelverkehren alle Verkehrsmittel, die preissensiblen Kundengruppen kann der Fernlinienbus allerdings für sich gewinnen.

Bisher wenig Marktforschung im Fernlinienbusmarkt

Über die Kunden im Fernlinienbusmarkt gibt es bisher nur sehr wenige Untersuchungen. Aufgrund der Charakteristika des Angebots und Beobachtungen lassen sich die Personengruppen allerdings eingrenzen.

2.3.1 Zielgruppen der Fernlinienbusse

Fernlinienbuskunden sind preissensibel und haben Zeit.

Das Produkt Fernlinienbusreise ist auf eine Zielgruppe ausgerichtet, die sich seit der Einstellung der Zuggattung InterRegio im deutschen Schienenverkehr nicht mehr wiederfindet. Mit den IRE-Zügen der DB konnten lange Strecken mit gehobenem Komfort zu Nahverkehrspreisen zurückgelegt werden. Die Nutzer waren Kunden, für die vor allem der Preis entscheidet. Genau für diese Kundengruppe, preis- aber nicht zeitsensible Reisende, ist der Fernlinienbus eine gute Alternative zu IC- und ICE-Zügen der Bahn und zu Mitfahrzentralen.

Junge Menschen als Kundengruppe

Im Anschluss an die Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes wurden vor allem junge Menschen auf die Fernlinienbusse aufmerksam. Sie gehören zu einer preissensiblen Kundengruppe und sind durch ihre Affinität zum Internet schnell auf die neuen Player auf dem Mobilitätsmarkt gestoßen. Die zurückgelegten Strecken liegen bei den jüngeren Kunden im Mittel- und Langstreckenbereich, da für kurze Wege Pauschaltickets, wie z.B. das Semesterticket genutzt werden können.

Best Agger ebenfalls Zielgruppe

Mit Andauern des Angebots und auch der Zunahme von Vertrieb über Filialen, z.B. in allen Geschäftsstellen und Agenturen der Deutschen Post AG, steigt der Anteil an „Best-Aggern“ in den Fernlinienbussen. Es handelt sich um die ebenfalls preissensible Kundengruppe der Menschen im Alter über 50 Jahren, für die eine kurze Reisezeit zur Auswahl des Verkehrsmittels nicht entscheidend ist. Wichtiger sind für diese Personengruppen Komfort, ein Ansprechpartner vor Ort und eine umstiegsfreie Verbindung. Eine Übersicht über die Verteilung der Altersgruppen ist in der folgenden Grafik dargestellt.

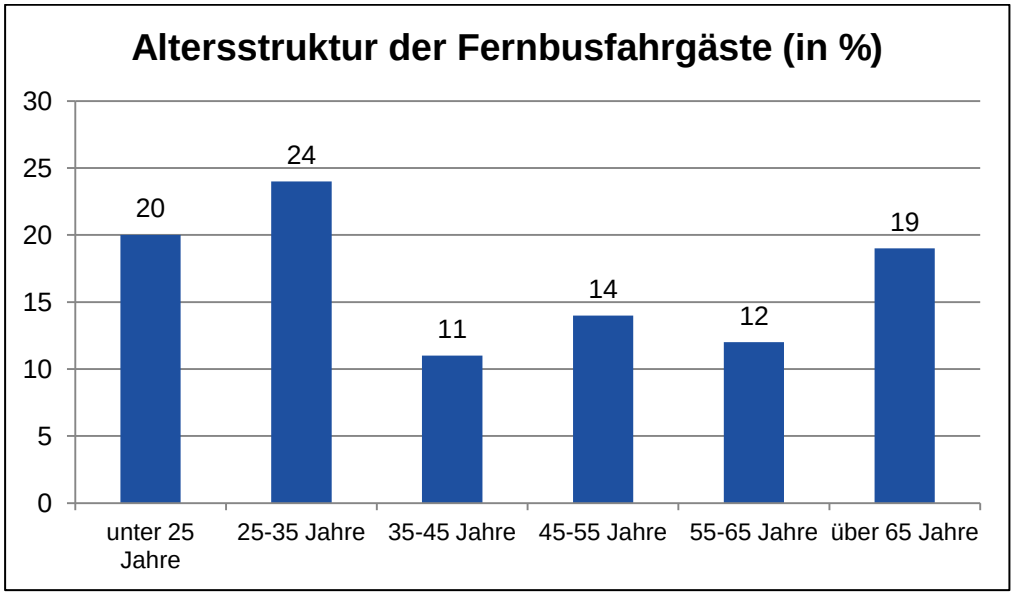

Abbildung 3, Altersstruktur der Fernlinienbusfahrgäste; Quelle: ADAC Postbus, in: Studie "Neue Fernlinienbushalte und Genehmigungspraxis"; Hrsg. KCW Berlin GmbH 2013

Keine Alternative für Geschäftsreisende

Vor allem für diese beiden Zielgruppen bildet der Fernlinienbusmarkt eine echte Alternative, während bestimmte Nutzergruppen auch bei einem ausgestalteten, optimierten Angebot keine Fernlinienbusnutzer werden sollten. Für zeitsensible Kundengruppen, welche die Fahrtkosten nicht selber tragen, also Geschäftsreisende ist der Fernlinienbus wohl langfristig keine Alternative zum Auto oder zur Bahn. Neben der langen Reisezeit ist die Flexibilität bei der Fernlinienbusnutzung durch die wenigen Abfahrten am Tag nicht gegeben.

Die meistgenannten Gründe für eine Fernlinienbusreise sind laut einer ARD Umfrage:

- der Preis,
- die direkten Verbindungen und
- ein sicherer Sitzplatz.

Nutzerbefragung des IGES Institut mit Fahrtenfuchs.de

Über die Personen, die sich in einem Fernlinienbus wiederfinden, lassen nicht nur die Zielgruppen, sondern auch die Anlässe der Nutzung Rückschlüsse zu. Die Ergebnisse einer Befragung des Instituts IGES in Kooperation mit dem Informationsportal Fahrtenfuchs.de sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

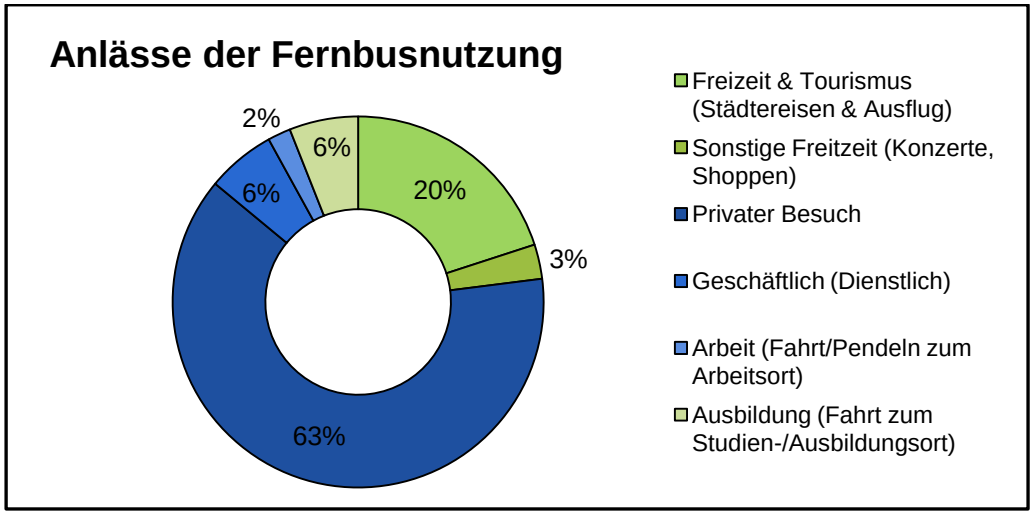

Abbildung 4, Anlässe der Fernlinienbusnutzung in Prozent; Quelle: IGES Institut Berlin, 2014

2.3.2 Verkehrsmittelnutzung der Fernlinienbuskunden vor der Liberalisierung

14% der Fernlinien-buskunden wären ansonsten mit dem SPNV gefahren.

Ebenfalls Teil der bereits erwähnten Untersuchung des IGES Instituts war es zu fragen, welches Verkehrsmittel die Busreisenden gewählt hätten, wenn sie nicht mit dem Fernlinienbus gefahren wären. Die Ergebnisse der Untersuchung, die allerdings mit einer geringen Stichprobengröße durchgeführt wurde, sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Es zeigt sich, dass nur 14% der Fernlinienbusnutzer ansonsten mit einem Nahverkehrszug, also auch den Zügen des NWL, gefahren wären. Es zeigt sich allerdings, dass weit mehr Fahrgäste aus anderen Verkehrsmitteln auf den Fernlinienbus gewechselt sind und die Abwanderung beim SPNV vergleichsweise gering ist.

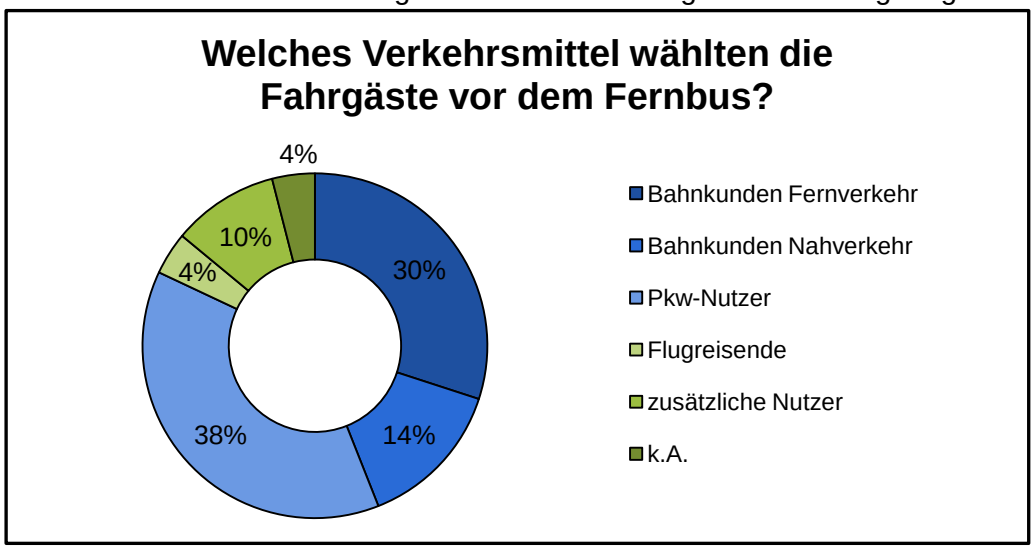

Abbildung 5, Vorherige Verkehrsmittel der Fernlinienbusnutzer; Quelle: IGES Institut Berlin, 2014

3 Fahrzeuge und Qualitätsstandards

Am Anfang zählt die Qualität

Um die Kunden der Fernlinienbusse zu halten und erneut in den Bussen zu begrüßen sind bei der ersten Nutzung der Komfort und die Qualität auf der Reise besonders wichtig. Wie bei allen Dienstleistungen können Fehler oder Unannehmlichkeiten nur schlecht korrigiert und zur Zufriedenheit des Fahrgastes ausgeräumt werden. Davon betroffen sind im Besonderen Verspätungen und verpasste Anschlüsse.

Neben dem Personal ist die Ausstattung entscheidend

Sehr gut messbar und maßgeblich für die Zufriedenheit der Kunden sind neben der Freundlichkeit und Kompetenz des Personals die Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge. Bei vielen Untersuchungsmerkmalen brauchen die Fernlinienbusse den Vergleich mit der Schiene nicht zu scheuen. Um eine Vergleichbarkeit herzustellen sind im Folgenden die Qualitätsmerkmale der Fernlinienbusse denen des neuen Nahverkehrszuges Rhein-Ruhr-Express (RRX) gegenübergestellt.

Der Sitzabstand ist in Bus und Bahn ähnlich

Der **Sitzabstand** beträgt in den neuen SPNV-Fahrzeugen, die z.B. als RRX auf den Hauptachsen in NRW eingesetzt werden sollen, in der 2.Klasse 80 cm. Die Fernlinienbusunternehmen haben durch ihre vielen Buspartner und deren unterschiedlichen Fahrzeuge überwiegend keine einheitlichen Sitzabstände. Der *ADAC Postbus*, der nur Neufahrzeuge einsetzt, kann in jedem Fahrzeug 80 cm garantieren. Der Anbieter *city-2-city* garantiert sogar 82 cm in seinen Bussen, *MeinFernbus* bietet in seiner Flotte überwiegend 83 cm Abstand zwischen den Sitzen. Die weiteren Anbieter machen keine Angaben zu ihren Fahrzeugen, was entweder an den uneinheitlichen Maßen oder an den schlechten Qualitätsstandards liegt.

Verpflegung wir im Bus angeboten, im Zug nicht

Ein Angebot, welches die Züge des RRX nicht bieten, ist **Verpflegung**: Die meisten der großen Player im Fernlinienbusmarkt bieten ihren Kunden kalte und heiße Getränke, sowie kleine Snacks an Bord. In den neuen Fahrzeugen des RRX wird keine Verpflegung angeboten. Einschränkend bleibt zu beachten, dass die Reisezeiten im RRX andere sind als in den Fernlinienbussen und daher in den Bussen eher eine Nachfrage nach Verpflegung besteht. In den Nahverkehrszügen wird eine durchschnittliche Fahrt deutlich weniger als 180 Minuten dauern, währenddessen sich die Kunden überwiegend längere Zeit in den Bussen aufhalten.

WLAN ist Standard

Die Bereitstellung von **Internet** ist ein Thema des ÖPNV in naher Zukunft. In den Bahnen des RRX besteht genau wie in nahezu allen Fernlinienbusfahrzeugen im Inland die Möglichkeit kostenfrei über WLAN im Internet zu surfen. Im Bus geht der *ADAC Postbus* in seinem Selbstverständnis als Premiumanbieter sogar noch darüber hinaus und bietet dem Kunden ein Multimedia-Portal mit Hörbüchern, Musik und Kinofilmen an. Im Laufe des Jahres 2014 plant *MeinFernbus* nachzuziehen und ebenfalls ein Multimedia-Portal anzubieten.

Steckdosen sichern die Stromversorgung

Nutzt man dieses Multimedia-Portal intensiv entsteht schnell ein Bedarf nach **Steckdosen**, da neue Smartphones und Tablet-PC´s bei großer Belastung schnell entladen sind. Die Vorhaltung von Steckdosen für die Kunden ist in den Fernlinienbussen unterschiedlich. Wenige Anbieter verzichten gänzlich auf Steckdosen. Überwiegend werden sie von den Unternehmen vorgehalten und auch beworben. Die Anzahl, also ob jede Sitzreihe einen Anschluss hat oder nur vereinzelt Stromanschlüsse bestehen ist nicht immer zu erkennen. In der Spitze bieten die Fernlinienbusse den Standard, der auch dem RRX entspricht: Eine Steckdose pro Sitzreihe.

Verspätungsinformationen kommen per SMS oder über die Homepage zum Kunden.

Über Verspätungen oder Ausfälle von Verbindungen informieren alle Fernlinienbusanbieter ihre Kunden. Anders als auf der Schiene gibt es keine einheitliche Übersicht über ein **Fahrgastinformationssystem**. Der Kunde muss sich bei dem Unternehmen informieren, von dem er einen Fahrschein erworben hat. Bereits bei der Buchung bieten die Fernlinienbusbetreiber an, eine Handynummer zu hinterlassen, um im Fall einer Verspätung den Kunden per SMS benachrichtigen zu können. Darüber hinaus existiert zum einen noch die Hotline der Unternehmen zur Information oder Informationen zur Fahrt auf den Unternehmenshomepages. Dort werden aktuelle Informationen zu den Fahrten bekannt gegeben. Der *ADAC Postbus* ist als erster Anbieter dazu übergegangen dynamische Informationen zur Verfügung zu Stellen. Auf der Homepage kann der Kunde für jeden Halt die Verspätungen der ankommenden und abfahrenden Fahrzeuge erkennen. Dennoch bietet der Schienenverkehr durch die bessere Vernetzung einen umfassendere Kundeninformation.

Die bereits erläuterten Punkte, sowie weitere Qualitätsmerkmale im Vergleich ausgewählter Fernlinienbusanbieter mit den Zügen des RRX befinden sich in der folgenden Tabelle.

Kriterien	RRX	ADAC Postbus	Mein Fernbus	Flixbus	Berlin Linien Bus	IC-Bus	City-2-city
Sitzabstand	80 cm	80 cm	83 cm	min. 74 cm	--	--	82 cm
Catering	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Toilette	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Klimaanlage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WLAN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Strom-versorgung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fahrrad-beförderung	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Fahrgast-information	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sitzplatz-reservierung	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✓

Tabelle 2, Komfortmerkmale verschiedener Fernlinienbusunternehmen im Vergleich zum RRX, Quelle: eigene Darstellung

Die Qualitätsmerkmale in Zug und Bus sind ähnlich

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Fernlinienbusse mit einer ähnlichen Ausstattung versehen sind, wie es die Züge des RRX sind. Beim Catering haben die Busse sogar einen Vorteil gegenüber der Schiene. Dafür können sich die Fahrgäste im Zug sicher sein, dass die versprochenen Standards auch gehalten werden. Im Fernlinienbus werden unterschiedliche Fahrzeugtypen im Regelverkehr und als Ersatzfahrzeuge eingesetzt, die nicht immer alle beworbenen Standards erfüllen. Zusätzlich hat die Bahn einen Vorteil bei der Fahrgastinformation: Auf verschiedenen Plattformen ist im Internet der Status einer Verbindung abzufragen, während sich das Fahrgastinformationssystem bei Fernlinienbussen meist auf eine SMS im Verspätungsfall beschränkt. Außerdem sind an den Haltestellen nur in Ausnahmefällen dynamische Informationstafeln angebracht.

4 Tarif und Vertrieb

Jeder Anbieter hat sein eigenes Tarifsystem

Die Tarife und Vertriebswege innerhalb des Fernlinienbusmarktes sind genauso vielfältig wie die Anbieter selber, was den Vergleich sehr schwierig macht. Grundsätzlich sind die Preise im Vergleich zur parallel verkehrenden Bahn derzeit deutlich niedriger.

4.1 Tarife

Spar- und Regeltarife im Bus wie bei der Bahn

Die Preisgestaltung ist ähnlich dem System verschiedener Airlines oder des Fernverkehrs der DB mit einem Ertragsmanagement hinterlegt: Auf jeder Relation bestehen bestimmte Ticket-Kontingente zu Angebotspreisen. Sind diese dann wenige Tage vor Reiseantritt vergriffen, bleiben dem Kunden nur höherpreisige Kontingente, was im Fernlinienbus in der Praxis auf manchen Routen durch die Kontingentgröße bisweilen nie oder nur selten vorkommt. Je nach Anbieter werden die verschiedenen Ticketarten als Spar- und Regeltarif entsprechend dem System bei der DB bezeichnet. Im Unterscheid zu den Tickets im Schienenverkehr enthält ein Fahrschein für den Fernlinienbus immer einer Fahrtbindung.

Greenwashing der Fernlinienbusfahrt wird angeboten

Gerade passend zu Markenauftritt von *MeinFernbus* in markantem grün, bietet das Unternehmen an, gegen einen geringen Aufpreis von wenigen Prozent auf den Fahrpreis eine Fahrt „Co_2-neutral“ durchzuführen. Das Unternehmen garantiert dem Kunden, dass Klimaschutzprojekte unterstützt werden und somit genau die Menge Co_2 an andere Stelle eingespart wird, wie sie bei der Busfahrt pro Person entsteht. Weitere Anbieter sind dem Beispiel gefolgt und bieten ebenfalls gegen einen Mehrpreis eine Fahrt ohne negative Folgen für die Umwelt an.

4.1.1 Fahrpreise im Fernlinienbus und bei der Bahn im Vergleich

Konkrete Fernlinienbus-Angebote auf Strecken im NWL

Zentraler Betrachtungspunkt aus Sicht des NWL ist nicht der eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehr der DB, sondern der gemeinwirtschaftlich finanzierte SPNV in der Region Westfalen-Lippe. Durch die Vorgaben des PBefG zum Schutz des SPNV dürfen einige Strecken zwischen benachbarten Kommunen im Verbandsgebiet nicht bedient werden, wie z.B. die Strecke von Münster nach Dortmund. In der Tabelle am Ende der Broschüre sind u.a. die Preise der Fernlinienbusse und der Bahn für ausgewählte Verbindungen im Vergleich aufgetragen.

Fernlinienbusse sind erheblich günstiger als der SPNV

Bei dem Vergleich der Verbindungen im NWL-Verbandsgebiet fällt auf, dass die Fernlinienbusse auf jeder Strecke günstiger als die Bahn sind. Für eine Fahrt mit der RE 7 von Münster nach Wuppertal kann für den Fernlinienbus ein Ticket zwischen 6,00 € und 8,00 € erworben werden. Im NRW-Tarif kostet die Strecke mit dem SPNV 23,60 €. Ähnlich ist es auf der Ruhr-Sieg-Strecke, exemplarisch zwischen Dortmund und Siegen. Auf dem Korridor besteht das beste Fernlinienbusangebot im Verbandsgebiet. Der Bus kann durch den sehr

gradlinigen Verlauf der Bundesautobahn 45 gegenüber der langsamen Schienenstrecke durch das Lennetal punkten. Preislich liegt der Bus in jedem Fall vorne, da eine Fahrkarte bereits ab 8,00 € zu erwerben ist. Die Bahnfahrkarte für den Regionalverkehr kostet im NRW-Tarif 28,80 €. Von besonderem touristischem Interesse war schon in der Vergangenheit die Verbindung vom Sauerland in die Niederlande. Dort setzte die Bahn bis in die 1970er Jahre regelmäßig direkte D-Züge ein. Auf den Spuren der Fernverkehrszüge im Sauerland besteht seit Juni 2014 eine Fernbuslinie von Medebach nach Amsterdam. Die Fahrkarte bis in die niederländische Hauptstadt kostet im Fernlinienbus als Sparpreis 22,00 €, mit den Fernverkehrszügen der DB und der niederländischen Eisenbahnen AG muss der Fahrgast 57,20 € bezahlen.

Langfristig werden die Preise steigen

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat sowohl im Nah,- wie im Fernverkehr mit den Fernlinienbussen eine neue Konkurrenz hinzubekommen, die derzeit zu günstigeren Preisen Verkehre anbieten kann. In aller Regel ist die Fahrzeit der Bahn für die Fernlinienbusse allerdings nicht erreichbar. Mittel- oder langfristig wird sich das Preisniveau im Fernlinienbusmarkt erhöhen: Verschiedene Quellen legen nahe, dass viele Verbindungen derzeit noch keine Gewinne für den Fernlinienbusbetreiber abwerfen. Die Preise dienen dazu, sich Marktanteile zu sichern und eventuell andere Anbieter zu destabilisieren und deren Marktanteil zu verringern. Mittelfristig müssen die Fernlinienbusbetreiber die Kosten erhöhen um einen kostendeckenden Betrieb sicherzustellen. Dann gilt es einen neuen Vergleich zwischen Zug und Bus vorzunehmen.

Länder- und andere Pauschaltickets befinden sich schon auf dem Preisniveau der Fernlinienbusse

Legt man nicht den Fahrpreis für eine Person zu Grunde, sondern berechnet die Kosten für eine Personengruppe bieten die Pauschaltickets im Bahnverkehr, wie z.B. das Schöner-Tag-Ticket-NRW für 5 Personen schon heute Alternativen, die preislich in ähnlichen Regionen, wie die Fernlinienbustickets liegen.

Für Nutzer rabattierter Tickets, wie z.B. Studierende ist der Fernlinienbus bei Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der Semestertickets trotz der niedrigen Preise keine Option zum Nahverkehr, da dieser unausweichlich jedes Semester pauschal bezahlt wird.

4.1.2 Unterwanderung der Tarifsysteme

Durch Ticketkäufe für längere Strecken kann der gesetzliche Schutz des SPNV ausgehebelt werden.

Durch das starke Preisgefälle zwischen Fernlinienbus und Nahverkehr bestünde die Möglichkeit den Tarif des Zuges auf Relationen mit Bedienungsverbot zu unterlaufen. Der Fernlinienbuskunde kann derzeit kein Ticket von Münster nach Dortmund kaufen, da hier ein Bedienungsverbot aufgrund des Schutzes des SPNV nach PBefG eingerichtet wurde. Sehr wohl zu kaufen ist eine Fahrkarte von Münster nach Wuppertal, welche immer noch deutlich billiger als der Zug zwischen Münster und Dortmund ist. Kauft sich der Fahrgast nun die Fahrkarte für die längere Strecke, steigt aber dennoch in Dortmund aus, kann das Bedienungsverbot mit großen preislichen Anreizen ausgehebelt werden. Einen solchen Missbrauch gilt es durch die Fernlinienbusbetreiber zu

verhindern und ist laut den Bezirksregierungen bisher bei keiner Kontrolle aufgefallen.

Im SPNV wird der Verbundtarif auch unterlaufen

Da es sich bei dem Mindestabstand von 50 km zwischen den Halten um den gesetzlichen Schutz des Nahverkehrs handelt, liegt hier ein besonderes Augenmerk des NWL. Allerdings gibt es beim Schienenverkehr, vor Allem durch die Bahn-Card, genau wie beim Fernlinienbus, Anreize das Preissystem auszuhebeln. Genutzt wird dabei, dass eine Fahrkarte durch die Bahn-Card vergünstigt wird, wenn sie über Verbundgrenzen hinaus erworben wird. Währenddessen eine Fahrt innerhalb eines Verbundraumes nicht vergünstigt wird und dadurch teilweise eine längere Strecke günstiger ist, als ein kurzer Abschnitt.

4.2 Vertrieb

Neben dem Hauptvertriebskanal Internet existieren vereinzelt Verkaufsstellen

Anders als bei den Mitfahrzentralen basiert der Vertrieb im Fernlinienbusmarkt nicht vollständig auf dem Internet: Die schon lange etablierten Marken *Berlin-Linien-Bus* und *Deutsche Touring* betreiben an verschiedenen wichtigen Halten Verkaufsstellen. Von den seit 2013 am Markt agierenden Anbietern hat *MeinFernbus* das dichteste Netz an Verkaufsstellen: Viele Kioske und Zeitschriftenläden in der Nähe der Haltestellen sind als Agenturen befugt Fahrscheine für die Fernlinienbusse zu verkaufen. An den Zentralen Omnibusbahnhöfen in den Innenstädten arbeiten die Anbieter teilweise zusammen, da die Ladenflächen oftmals knapp sind. Am Dortmunder ZOB können beispielsweise am Schalter der *Deutschen Touring* Fahrscheine von *city-2-city* erworben werden. Grundsätzlich bieten alle Fernlinienbusanbieter neben dem Internet und den Verkaufsstellen einen Verkauf beim Fahr- und Servicepersonal in den Fahrzeugen an. Verkauft werden dabei aber üblicherweise nicht alle Ticketarten, z.B. keine Sparpreise. Außerdem erheben die Unternehmen auf den Regeltarif einen Aufschlag für den Verkauf am Fahrzeug. Ist der Bus ausgebucht können keine weiteren Fahrkarten verkauft werden.

ADAC Postbus profitiert vom Filial- und Agenturnetz der Deutschen Post AG.

Einen entscheidenden Vorteil beim Vertrieb der Fahrscheine hat der *ADAC Postbus*, der in allen Postfilialen oder –Agenturen Fahrscheine für die Busse verkaufen kann. Die Vertriebsstellen der Post sind sehr weit verbreitet und bieten neben dem Verkauf noch Werbeflächen für das Produkt Fernlinienbus deutschlandweit.

Lidl verkauft *Flixbus*-Gutscheine

Neu hinzugekommen ist der Verkauf über Supermärkte oder Discounter. Lidl hat bereits mehrfach Fahrkarten für *Flixbus* verkauft. Dabei handelt es sich nicht um Fahrscheine, sondern nur um Gutscheine, mit denen bei *Flixbus* Fahrten gebucht werden können. Allerdings sind nicht alle Strecken mit den Gutscheinen buchbar, sondern nur die, mit schwacher Auslastung. So kann *Flixbus* seine Auslastung steigern, sowie den potentiellen Kundenkreis erweitern, ohne wirtschaftlich große Risiken in Kauf nehmen zu müssen. Eine solchen Fahrt kostet im Discounter 9,99 €.

4.3 Fahrgastrechte

Fahrgastrechte sichern dem Kunden eine Handhabe gegen die Verkehrsunternehmen

Entstehen im Nah- und Fernverkehr der Eisenbahn Verzögerungen und Ausfälle entstehen dem Kunden Unannehmlichkeiten, die bei Dienstleistungen üblicherweise nicht augenblicklich ausgeräumt werden können. Um den Kunden eine Handhabe gegenüber den Unternehmen zu geben, wurden Schlichtungsstellen eingerichtet und gesetzliche Regelungen zur Erstattung der Fahrpreise in den Fahrgastrechten definiert.

4.3.1 Regelungen im Bahnverkehr

Verspätung	Erstattung	Messpunkt
ab 60 Minuten	25% des Ticketpreises Mahlzeiten+ Erfrischungen Übernachtungs- und Transferkosten	Zielort
ab 120 Minuten	50% des Ticketpreises	Zielort

Abbildung 6, Fahrgastreche im Schienenfernverkehr

Bearbeitung erfolgt durch das Servicecenter Fahrgastrechte.

Zuständig für die Bearbeitung von Rückerstattungsanträgen ist das Servicecenter Fahrgastrechte, welches betrieben von der DB im Auftrag eines Zusammenschlusses von fast allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland die Forderungen der Parteien gegeneinander geltend macht. Geht ein Antrag auf Erstattung gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ein, werden die angegebenen Daten und Vorkommnisse geprüft, eine Entschädigung oder Erstattung zugesprochen und dem Verursacherunternehmen in Rechnung gestellt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit ein Online-Formular des Eisenbahn-Bundesamtes zu nutzen. Darin besteht neben der Rückforderung von Fahrpreisanteilen noch die Möglichkeit eine Beschwerde zu formulieren. Sollte Meinungsverschiedenheiten im Bahnverkehr nicht auf den herkömmlichen Wegen zu klären sein, kann die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. angerufen werden, die zwischen den Parteien vermittelt und versucht Konflikte zu lösen.

Im Nahverkehr mit NRW Mobilitätsgarantie ab 20-minütiger Verspätung mit dem Fernzug

Im SPNV werden von den Verkehrsverbünden oder Verkehrsunternehmen weitere Regelungen angeboten, da die oben beschriebenen Kriterien für eine Erstattung des Fahrpreises bei Verspätungen im Nahverkehr häufig nicht erfüllt werden. In NRW hat der Kunde durch die NRW Mobilitätsgarantie die Möglichkeit ab einer Verspätung von 20 Minuten am Abfahrtsbahnhof auf die Züge des Fernverkehrs umzusteigen oder seine Fahrt bis zu einem Gegenwert von 25,00 €, abends sogar bis 50,00 €, mit dem Taxi zurückzulegen. Die Kosten dafür übernehmen die Verkehrsunternehmen, die in den acht Verbundräumen in NRW verkehren.

4.3.2 Regelungen im Fernlinienbusverkehr

EU-Verordnung Nr. 181/2011 bildet die Grundlage im Fernlinienbusverkehr

Schon Jahre vor der deutschen Marktliberalisierung hat das EU-Parlament durch die EU-Verordnung Nr. 181/2011 die Rechte der europäischen Busreisenden gestärkt und Fahrgastrechte formuliert. Durch den rechtlichen Charakter einer Verordnung ist die Bestimmung des EU-Parlaments direkt in allen

Ländern gültig und muss nicht mehr in nationales Recht umgewandelt werden. Da in anderen Ländern, vor allem im östlichen und nördlichen Europa, Fernlinienbusse schon lange zum Mobilitätsangebot gehören, konnten dort direkt viele Betroffene von den gestärkten Rechten profitieren.

Störung	Erstattung	Messpunkt
Annullierung oder Verspätung über 90 Minuten	Verpflegung und Hotelunterbringung	Zielort
ab 120 Minuten, Annullierung und Überbuchung	100% des Fahrpreises oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung	Startort

Abbildung 7, Fahrgastrechte im Busfernverkehr ab 250 km

Wenige Rechte der Reisenden auf Kurzstrecken

Für den Kurzstreckenbereich von unter 250 km wird ein Diskriminierungsverbot für mobilitätseingeschränkte Fahrgaste festgelegt, sowie detailliertere Vorschriften zur Reisendeninformation über den angetretenen Reiseverlauf und die Rechte und Pflichten an Busbahnhöfen und im Internet aufgezeigt.

Kunde muss selber seine Forderung vorbringen

Für den Fernlinienbusmarkt gibt es derzeit noch kein übergreifendes Servicecenter. Ansprüche gegen Fernlinienbusunternehmen müssen zunächst direkt gegenüber dem Vertragspartner gestellt werden. Hat das Verfahren keinen Erfolg oder ist eine der beiden Parteien mit dem Vorgang und Ergebnis unzufrieden, kann eine Beschwerde beim Eisenbahn-Bundesamt eingelegt werden. Schlichtungen werden über die verkehrsmittelübergreifende Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V. vorgenommen.

Anbieter kommen den Kunden im Fernlinienbusmarkt entgegen

Die großen Fernlinienbusanbieter bieten von sich aus eine Übersicht über die Rechte der Kunden auf ihren Internetauftritten an. Grundlage ist überall die EU-Verordnung 181/2011, die teilweise noch um freiwillige Leistungen, wie z.B. kostenfreie Rückreise an den Ausgangspunkt mit einem Fahrzeuge des gleichen Betreibers, ergänzt wird. Andere Anbieter gewähren bei hohen Verspätungen eine Weiterreise mit der Bahn und erstatten den Ticketpreis im Nachhinein. Dazu halten die Anbieter teilweise eigene Formulare bereit.

5 Die Haltestellen

Haltestellen größtes Problem der Fernlinienbusse

Die Haltestellen sind die Zugangspunkte und die Aushängeschilder der Fernlinienbusunternehmen und haben oft durch ihre zentrale Lage in der Stadt Einfluss auf das Erscheinungsbild der Bahnhofsumfelder und Innenstädte. Deutschlandweit besteht das größte Problem der Fernlinienbusse bisher bei den Haltestellen. Zentrale Omnibusbahnhöfe für den Gelegenheitsverkehr und den internationalen Linienverkehre sind vor der Liberalisierung nicht in jeder Kommunen gebaut worden. Wenn es Omnibusbahnhöfe gibt, sind sie durch die geringe Bedeutung für den öffentlichen Verkehr häufig vernachlässigt worden und mit der Zeit zu Angsträumen und Plätzen mit sehr geringer Aufenthaltsqualität verkommen. Eine gute Infrastruktur bestehend aus Unterständen, kleineren Läden für den Reisendenbedarf, gute Übergänge zu anderen Verkehrsmitteln und ordentlichen sanitären Anlagen wird in nahezu keiner Großstadt vorgehalten. Erst nach mehr als einem Jahr bessert sich mit zunehmender Aufmerksamkeit die Situation. Vielerorts werden Standorte von Zentralen Omnibusbahnhöfen derzeit neu geplant. Mancherorts warten die Verwaltungen weiter die Marktentwicklung ab: Sie wollen erst handeln, wenn der Markt seinen langfristigen Zustand eingenommen hat.

5.1 Situation in den Großstädten

Große zentrale Omnibusbahnhöfe ähneln Flughäfen

Bereits gehandelt haben die Kommunen Hamburg und München: Sie haben neue Busbahnhöfe gebaut, die neben dem Ein- und Ausstieg noch Einkaufsmöglichkeiten, Informationsschalter und viele gastronomische Angebote bieten. Betrieblich erinnern die Haltestellen in den beiden deutschen Metropolen eher an Flughäfen, da neben der betrieblichen Verkehrsdisposition und Abwicklung auch die Verwaltung der Laden- und Gastronomieflächen ein wichtiges Geschäftsfeld darstellt. Genau wie an Flughäfen wirkt sich die verkehrsunabhängige Geschäftstätigkeit an den Omnibusbahnhöfen erheblich auf das wirtschaftliche Ergebnis der ZOB-Betreiber aus.

Der ZOB Hamburg eignet sich als Best-Practice.

Der ZOB in Hamburg verfügt über 16 Haltestellen für Fernlinienbusse in Haltetaschen. Die Kundeninformation erfolgt über eine große Übersichtstafel in der Wartehalle, wie auch kleine Anzeiger an den Haltepunkten. Verspätungen werden über die digitalen Anzeiger oder die Homepage des ZOB angezeigt und den Kunden mitgeteilt. Zur persönlichen Auskunft steht ein Servicecenter im Gebäude zur Verfügung. Der Übergang auf den ÖPNV erfolgt entweder über Bushaltestellen für den Hamburger Nahverkehr direkt am Gebäude oder über einen Zugang zum U-Bahnsystem der Stadt, welches ebenfalls aus dem Gebäude heraus erreichbar ist.

Neben Hamburg und München besteht auch in Berlin ein gut ausgestatteter ZOB.

Neben den Haltestellen in München und Hamburg existieren in Mannheim und Berlin noch große Omnibusbahnhöfe: Schon vorher wurde Berlin aufgrund der gesetzlichen Sonderstellung von vielen Fernlinienbussen angefahren, welche an dem 1966 in Betrieb genommenen ZOB abgefertigt wurden. Im Jahr 2012 kam es zu durchschnittlich ca. 1.200 Abfahrten pro Woche, mit der Liberalisierung wurden ca. 1.700 wöchentliche Abfahrten für das Jahr 2013 gezählt.

Chaotische Situation in Frankfurt a.M.

Negative Beispiele für große Fernlinienbusstationen finden sich in Frankfurt a.M. und Köln. In Frankfurt a.M. sind die Halteplätze der Fernlinienbusse rund um den Hauptbahnhof an mehreren Stellen positioniert. Die Zufahrt erfolgt über stark frequentierte Stadtstraßen, die noch zusätzlich von der Stadtbahn gekreuzt werden. Am wichtigsten Haltepunkt der Busse haben die Fahrgäste keinen Wartebereich, sondern stehen auf dem Bürgersteig. Während des Ein- und Ausparken besteht besondere Gefahr, die die Fahrzeuge teilweise rückwärts einparken müssen. Die Stadt hat im Sommer 2014 auf die Umstände an der Haltestelle reagiert und u.a. bei der Bezeichnung und Wegeleitung ein einheitliches System für alle Haltespositionen geschaffen.

Große Distanz zwischen den zwei Haltestellen in Köln

In Köln ist die Situation ähnlich: Neben dem ZOB am Hauptbahnhof fahren viele Unternehmen mit weiteren Linien die Fernlinienbushaltestelle in der Gummersbacher Straße an, welche ca. 3,0 km entfernt ist. Die Fahrgäste müssen sehr aufmerksam sein und ihren Abfahrtsort genau kennen, um in den richtigen Fernlinienbus einzusteigen. Fahrtenketten mit einem Umstieg in Köln sind nur an der gleichen Haltestelle oder mit einer Fahrt im Nahverkehr möglich.

Nutzungsgebühren zwischen 6,00 € und 17,50 € werden in wenigen Städten in Form von Parkgebühren erhoben.

Mit der Einrichtung der neuen, leistungsfähigen Zentralen Omnibusbahnhöfe entstehen den öffentlichen Kassen hohe Kosten, welche u.a. durch Nutzungsgebühren von den Fernlinienbusunternehmen wieder eingenommen werden sollen. Rein rechtlich handelt es sich dabei um Parkgebühren, die den Unternehmen für 30 Minuten Haltezeit in Rechnung gestellt werden und zwischen 6,00 € und 17,50 € je nach Tageszeit und Stadt liegen. Teilweise werden für Vielnutzer Rabatte ab einer festgelegten Nutzungshäufigkeit angeboten. Grundsätzlich ist es fraglich, ob die Nutzungsgebühren, an den wenigen Stationen, an denen sie erhoben werden, tatsächlich einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften können.

Die Bahn bezahlt erheblich höhere Stationsentgelte.

Im Schienenverkehr dienen die erheblich höheren Stationspreise dazu den Unterhalt der Bahnhöfe sicherzustellen. Überträgt man diesen Anspruch auf die Fernlinienbushaltestellen, so könnten sich die Ausgangsposition für den verkehrsmittelübergreifenden Wettbewerb im Mobilitätsmarkt angleichen. Für einen Zug müssen in jedem Halt an einem Bahnhof Nutzungsgebühren entrichtet werden. Für die Hauptbahnhöfe der großen Städte im Verbandsgebiet des NWL liegen die Stationspreise bei 7,70 € in Siegen und 19,05 € in Bielefeld und Münster.

5.2 Derzeitige Situation im NWL

Wichtige Stationen im NWL sind Münster, Paderborn, Flughafen Paderborn/Lippstadt, Siegen und Bielefeld

Im NWL werden derzeit 21 Stationen von Fernlinienbussen angesteuert. Für das nationale Fernlinienbusnetz sind die Stationen Münster, Paderborn, Flughafen Paderborn/Lippstadt, Siegen und Bielefeld mit mehr als 100 Abfahrten in der Woche von Relevanz. Alle Halte der bisher genannten acht großen nationalen Anbieter und der *BBH BahnBus Hochstift GmbH* sind in der folgenden Abbildung mit der Häufigkeit der Halte eingetragen.

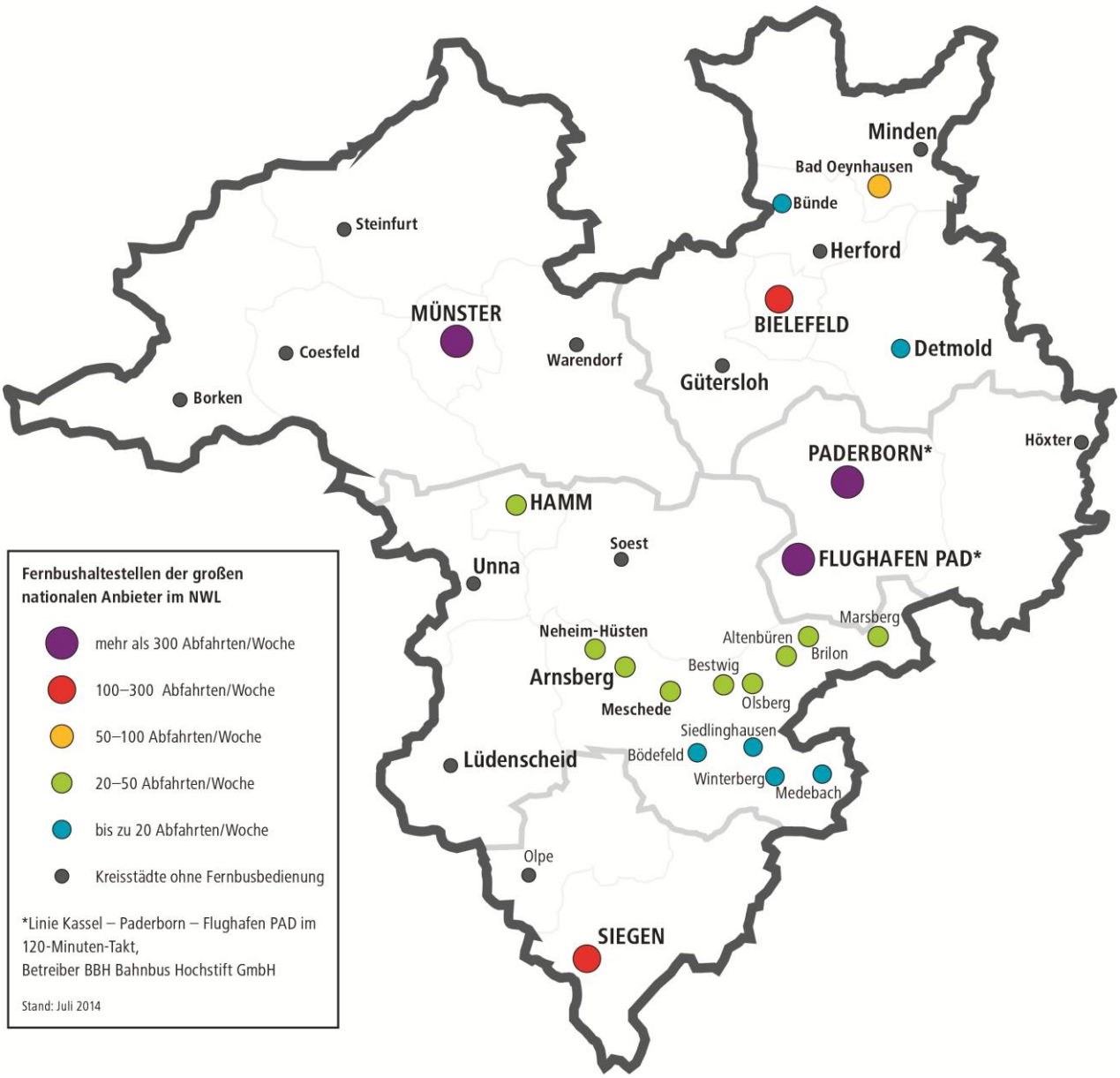

Abbildung 8, Ort im NWL-Verbandsgebiet mit einem Anschluss an das Fernlinienbusnetz im Juni 2014; Quelle: eigen Darstellung

Haltestellenausrüstung ist Zuständigkeit der Kommune

Je nach Anzahl der Abfahrten am Tag muss eine mehr oder weniger große Fläche als Haltestelle zur Verfügung gestellt werden. Für die Bereitstellung der Fläche, sowie für die Errichtung der Haltemasten sind die Kommunen verantwortlich. Fahrplan- und Tarifinformationen, sowie die Rahmen an den Hal-

temasten werden von den Unternehmen angebracht und betreut. Für weitere Einrichtungen, wie Toilettenanlagen, einen überwachten Wartebereich und Verkaufsstellen für Reiseverpflegung müssen die Städte sorgen und z.B. durch Kooperationen mit privaten Partnern ein Angebot für die Busreisenden schaffen.

5.2.1 Münster

Münster verfügt über guten Straßen- und Schienenanschluss

Der Fernlinienbushalt Münster ist die wichtigste Station innerhalb des Einflussbereichs des NWL. Dabei profitiert Münster von der verkehrsgünstigen Lage am Korridor Ruhrgebiet-Hamburg. Sowohl über das Straßennetz, als auch über die Schiene ist die Stadt sehr gut nach Norden und Süden angebunden. Zusätzlich verläuft die Bundesautobahn A 43 mit der parallelen Bahnstrecke Münster-Recklinghausen nach Südwesten und weiter ins Ruhrgebiet. Im Fernverkehr bestehen vereinzelt Verbindungen mit dem ICE, stündlich mit dem IC nach Hamburg und ins Ruhrgebiet.

Fernlinienbushaltestelle am Hauptbahnhof

Der Fernlinienbushalt in Münster befindet sich auf der östlichen Seite des Hauptbahnhofs am Bremer Platz. Dort bestehen drei Halteplätze für die nationalen Linienverkehre und eine weitere Halteposition für Gelegenheitsverkehr. Derzeit finden nach Untersuchungen der Stadt ca. 50 Abfahrten pro Tag statt, für die die zur Verfügung stehenden Kapazitäten nach Beobachtung der Stadt ausreichen. Vor dem Hintergrund von großen Umbauten an der Verkehrsstation Münster Hauptbahnhof kann es zu Zeiten mit besonders hohem Verkehrsaufkommen, bei besonderen Events und aufgrund von Falschparkern zu Problemen bei der Anfahrt auf den Bahnhof kommen. Für einen Halt in Münster müssen die Fernlinienbusunternehmen keine Gebühren entrichten.

Versorgung der Reisenden über Infrastruktur am Hauptbahnhof

Ähnlich wie in den meisten Städten profitiert der Busbahnhof von der Nähe zum Hauptbahnhof. Die Versorgung der Fahrgäste und die Vorhaltung von sanitären Anlagen erfolgt über den Hauptbahnhof. Notfalleinrichtungen wie Polizei oder Feuerwehr sind ebenfalls mit kurzer Wegstrecke zu erreichen. Durch die Haltestelle direkt am Hauptbahnhof konnte die Stadt Münster Kosten für aufwendige Um- und Neubauten, sowie die Errichtung neuer Versorgungsinfrastruktur umgehen. Die Haltestelle ist auf dem folgenden Foto abgebildet.

Abbildung 9, Haltestelle in Münster am Bremer Platz, Quelle: eigenes Foto

Prüfung verschiedener Standorte

Im Rahmen des weiter wachsenden Fernlinienbusmarktes hat die Stadt im Jahr 2013 verschiedene Flächen hinsichtlich einer Nutzung als Fernlinienbushaltestelle untersucht. Am Ende der ergebnisoffenen Untersuchung stellte sich der bisherige Standort am Bremer Platz als bester Kompromiss nach Betrachtung der Kriterien Erreichbarkeit, Flächengröße, Verfügbarkeit und planungsrechtlicher Status heraus.

5.2.2 Siegen

Straßenanschluss über die Bundesautobahn A 45; kein Fernverkehr auf der Schiene

Siegen ist mit ca. 100.000 Einwohnern das südlichste Oberzentrum im NWL-Verbandsgebiet und ist geprägt durch den großen Anteil an Studierenden im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung. An das Bundesfernstraßennetz ist Siegen über die Bundesautobahn A 45 angebunden, über die in Nord-Süd-Richtung eine Verbindung nach Dortmund und Frankfurt a.M. hergestellt wird. In Richtung Osten und Westen verlaufen mehrere Bundesstraßen durch Siegen, welche den Talverläufen folgen und in Richtung Köln und Nordhessen verlaufen. An das Schienennetz besteht über die Bahnhöfe Siegen, Siegen-Weidenau, Siegen-Geisweid und Eiserfeld(Sieg) eine Zugangsmöglichkeit. Seit Dezember 2011 wird Siegen nicht mehr von den Zügen des Fernverkehrs angefahren, somit halten an allen Bahnhöfen ausschließlich SPNV-Züge. Die wichtigen RE-Linien verkehren nach Frankfurt a.M., Essen und Köln und werden durch Regionalbahnen ergänzt.

Fernlinienbushaltestelle in der Berliner Straße

Die Fernlinienbushaltestelle liegt in der Innenstadt unweit des Bahnhofs und der Fußgängerzone in der Berliner Straße im Umfeld der Kreuzung mit der Koblenzer Straße. Dort nutzen die Fernlinienbusse eine Haltestelle des kommunalen Busverkehrs mit, welche in der folgenden Fotographie zu erkennen ist.

Abbildung 10, Fernlinienbushaltestelle in der Berliner Straße in Siegen; Quelle: eigenes Foto

Kapazität reicht nicht aus und der weitere Verkehr wird behindert.

Die Kapazität der Busbucht reicht für zwei zeitgleich haltende Busse aus. Durch den starken Anstieg an Fernbuslinien, die über Siegen verkehren, reicht die Kapazität zu bestimmten Zeitlagen nicht mehr aus. Verstärkt durch die längeren Haltezeiten der Fernlinienbusse gegenüber dem städtischen ÖPNV kann es vorkommen, dass drei Fahrzeuge gleichzeitig an der Haltestelle stehen und den fließenden Verkehr behindern. Zusätzlich ankommende Fahrzeuge des ÖPNV verschärfen die Situation.

Unterstellmöglichkeit bei der angrenzenden Bebauung; Bahnhof in der Nähe

Die Ausstattung der Station ist sehr einfach: Unterstellmöglichkeiten bestehen bei der benachbarten Volksbank, ein Fahrgastunterstand auf dem Bürgersteig besteht nicht. Sanitäre Anlagen stehen im Bahnhof Siegen zur Verfügung, der ca. 400 m entfernt ist. Geschäfte und Einkaufsmöglichkeiten bestehen mit kürzerem Fußweg in der Innenstadt oder im Umfeld des Bahnhofs. Der Anschluss an den ÖPNV ist durch die direkte Nähe zur Haltestelle und zum ZOB sehr gut.

Weitere Plätze sind geprüft worden, allerdings fehlen die Stellplätze sowohl in der Innenstadt, als auch in den Unterzentren.

Die Stadtverwaltung hat schon einige weitere Plätze im Rahmen einer Standortsuche für eine Fernlinienbusstation geprüft, da langfristig eine Verschärfung der Kapazitätsprobleme erwartet wird und der Infrastrukturzustand unbefriedigend ist. Eine Verlagerung an die zentralen Omnibusbahnhöfe am Bahnhof Siegen oder im Unterzentrum Weidenau scheitert allerdings an den bereits knappen Stellflächen für den kommunalen Busverkehr. Ein komplett neuer Standort in der Innenstadt oder am Hauptcampus der Universität wurde aufgrund der geringen freien Flächen, die dann auch nicht in städtischem Besitz sind, verworfen. Eine Alternative bietet sich möglicherweise im Umfeld des Bahnhofs Weidenau, allerdings bestehen auch dort keine optimalen Voraussetzungen für eine Fernlinienbushaltestelle. Mittelfristig ist für die Stadt Siegen keine Verbesserung der Situation zu erwarten.

Insgesamt besteht noch Verbesserungspotential, ein geeigneter Ort ist bisher noch nicht gefunden worden.

Insgesamt ist die Haltestellensituation in Siegen sehr unbefriedigend. Die Kapazität ist langfristig zu gering und durch die ein- und ausladenden Fernlinienbusse wird neben dem ÖPNV auch der übrige Verkehr auf der Berliner Straße beeinträchtigt. Die Infrastruktur ist bisher kaum ausgebaut, was allerdings am derzeitigen Standort auch nur schwer umzusetzen ist. Langfristig ist eine eigene Fernlinienbushaltestelle an einem anderen Standort wünschenswert. Wo das in Siegen sein kann, ist allerdings noch unklar. Eventuell profitiert die Stadt von einer Marktbereinigung, wodurch sich die parallelen Abfahrten an der Haltestelle verringern könnten.

5.2.3 Bielefeld

Großstadt an den Ost-West-Achsen

Die Stadt Bielefeld ist Oberzentrum in Ostwestfalen und mit ca. 330.000 Einwohnern die größte Kommune innerhalb des NWL-Gebietes. Sie profitiert von der verkehrsgünstigen Lage zwischen Hannover und Dortmund. Am Bielefelder Hauptbahnhof hält die ICE-Linie 10 der DB, welche die wichtigste Schienenverbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet darstellt. Im Zu- und Abbringerverkehr ergänzen RE- und RB-Linien den ÖPNV im Stadtumland. Genau wie im Schienenverkehr besitzt Bielefeld auch an das deutsche Fernstraßennetz eine gute Anbindung. Nahezu parallel zur ICE-Strecke verläuft die Bundesautobahn 2 als wichtigste deutsche Ost-West-Verbindung.

Fernlinienbushalt am Bahnhof Brackwede

Direkt am Ostwestfalendamm im Stadtteil Brackwede liegt die gebührenfrei nutzbare Fernlinienbushaltestelle der Stadt. Da der alte Busbahnhof am Kesselbrink in neuer Gestalt in eine Parkfläche umgewandelt wurde und am Hauptbahnhof keine Flächen zur Verfügung stehen musste in Bielefeld eine andere Fläche für den Fernlinienbushalt gefunden werden. Wichtig dabei waren die Erreichbarkeit von der Autobahn, eine Anbindung an den ÖPNV, sowie Aufenthaltsmöglichkeiten und sanitäre Anlagen für die Busreisenden. Bester Kompromiss war der Bahnhof Brackwede: Das Bahnhofsgebäude wurde für einen symbolischen Euro von der DB erworben und im Innenraum saniert. Dort ist in Zusammenarbeit mit der Stadt ein Shop mit Fahrkartenverkauf für diverse Fernlinienbusunternehmen entstanden. Sanitäre Anlagen werden ebenfalls im Laden vorgehalten und stehen den Fernlinienbusreisenden bis

21.00 Uhr, sowie auf Nachfrage auch später zur Verfügung. Das Gebäude mit dem Zugang zum Bahnsteig ist auf dem folgenden Foto zu erkennen.

Abbildung 11, Bahnhofsgebäude in Brackwede dient als Aufenthaltsmöglichkeit der Fahrgäste, Quelle: Stadt Bielefeld

Mit Schaffung der Fernlinienbushaltestelle wurde die Anbindung des Bahnhofs Brackwede verbessert.

Zum Übergang auf die Stadtbahn und den Stadtbus muss eine nicht barrierefrei ausgebaute Wegstrecke von 200 m zurückgelegt werden. Zum Hauptbahnhof besteht mehrmals in der Stunde eine Verbindung mit Regionalbahnen. Neben den derzeit vier Halteplätzen für Fernlinienbusse wurde ein Taxistand direkt am Bahnhof eingerichtet. Im Wartebereich stehen den Busreisenden Wartehäuschen zur Verfügung, außerdem wurde zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens die Beleuchtung erweitert.

Bestmöglicher Kompromiss mit Abstrichen

Die Haltestelle in Bielefeld Brackwede ist keine perfekte Lösung in Anbetracht der Alternativen allerdings ein annehmbarer Kompromiss. Größte Kritikpunkte sind der schlechte Anschluss an die Stadtbahn und den Stadtbus und das Sicherheitsempfinden bei Dunkelheit. Bei derzeit ca. 80 Fernlinienbusabfahrten in der Woche mit noch leicht steigender Tendenz bestehen keinerlei Kapazitätsprobleme, langfristig können sogar noch zwei weitere Halteplätze ausgewiesen werden. Außerdem wurde mit dem Shop im Bahnhofsgebäude eine gute Lösung für die Bewirtung, die kleinere Besorgungen und die sanitären Anlagen der Reisenden gefunden.

5.2.4 Mittelzentren

Viele kleine Städte sind an das Fernlinienbusnetz angeschlossen

Neben den großen Städten gibt es im NWL-Verbandsgebiet noch einige Halte, die nur von wenigen Fernbuslinien angefahren werden. Beispielsweise befinden sich im Sauerland entlang der Ruhr die Fernlinienbushalte Neheim, Arnsberg, Meschede, Bestwig, Medebach, Olsberg, Altenbüren, Brilon und Marsberg, sowie im Hochsauerland Bödefeld, Siedlinghausen, Winterberg und Medebach. Angefahren werden die Ferienorte im Sauerland bisher ausschließlich von dem Anbieter *MeinFernbus*. Bei einem Erfolg sind allerdings weitere Engagements der Fernlinienbusbetreiber möglich.

Wenige Halte am Tag an Haltestellen des ÖPNV

Die Kommunen müssen für einen gesicherten Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sorgen und den Unternehmen dazu Halteplätze zur Verfügung stellen. Da es sich überwiegend um maximal 2 Abfahrten pro Tag und Richtung handelt, ist es nicht notwendig aufwendige Busbahnhöfe für den Fernverkehr zu erstellen. Bisher behelfen sich die Kommunen überwiegend damit, die Fernlinienbusse an die Haltestellen des ÖPNV zu verweisen. Soweit vorhanden halten die grünen Busse an den Bussteigen an den Omnibusbahnhöfen, die ansonsten nur vom Gelegenheitsverkehr oder einzelnen Verstärkerfahrten genutzt werden. Verfügt die Kommune über keinen ZOB, halten die Fernlinienbusse in den Busbuchten der ÖPNV-Haltestellen an der Fahrbahn.

Fernlinienbusse laden auf der Straße Gepäck ein und aus

Sowohl für die Busunternehmen, als auch aus Sicht der Kommunen ist die derzeitige Situation an den kleinen Haltestellen nicht ideal. Halten die Fernlinienbusse in Busbuchten am Straßenrand kann es sein, dass sich die Fahrgäste während sie das Gepäck auf der linken Fahrzeugseite einladen auf der Fahrbahn aufhalten. Als Beispiel ist in der folgenden Abbildung die Haltestelle in Altenbüren im Ruhrtal zu sehen.

Abbildung 12, Fernlinienbushaltestelle in Brilon-Altenbüren; Quelle: eigenes Foto

GVFG-Mittel dürfen nur dem ÖPNV zugeführt werden

Aus Sicht der Kommunen lassen sich die Fernlinienbusse sehr komfortabel an die örtlichen ÖPNV-Busbahnhöfe verweisen. Rechtlich ist die Kommune dazu verpflichtet den Unternehmen eine Haltestelle ausgestattet mit einem Haltestellenmast zur Verfügung zu stellen. Laut verschiedener juristischer Fachaufsätze birgt eine Finanzierung der Haltestellen aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) eine rechtliche Unsicherheit: Die GVFG-Mittel werden noch bis 2019 zur Finanzierung von Infrastrukturausbauten eingesetzt, sind allerdings für den ÖPNV zweckgebunden. Die Experten warnen davor, durch eine Freigabe der oftmals so finanzierten zentralen Omnibusbahnhöfe für den Fernlinienbus die Fördermittel falsch einzusetzen und eventuell Ansprüche zu verlieren. Fälle in denen eine Rückforderung der Fördermittel gestellt worden sind, sind bisher nicht bekannt.

Sichere Lösung ist eigene Fernlinienbushaltestelle

Rechtlich unbedenklich ist es, wenn die Kommunen den Fernlinienbusunternehmen einen eigenen Mast abseits der ÖPNV-Haltestellen zur Verfügung stellen. In diesem Fall entstehen auch keine Behinderungen für die Busse des Stadt- und Regionalverkehrs. Hier zeigt sich, typisch für die gesamte Branche, dass der Markt ein neuer ist und der Umgang mit den Fernlinienbussen sich noch weiter einspielen muss.

5.3 Knotenpunkt Dortmund

Dortmund ist der wichtigste Halt in Westfalen

Die Stadt Dortmund liegt nicht im NWL-Einflussbereich, ist allerdings im Fernlinienbusverkehr in Nordrhein-Westfalen zentraler Knotenpunkt und wirkt sich durch die direkte Nähe zum NWL auf die Verkehrsbeziehungen aus. Die Stadt profitiert von ihrer Lage im östlichen Ruhrgebiet, da hier sowohl Linien in Ost-West-, als auch in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Im internationalen Verkehr beginnen einige Linien in Dortmund und führen über Essen, Bochum und Duisburg ins Rheinland und von dort weiter ins Ausland. Insgesamt werden von Dortmund aus täglich ca. 90 Fahrten angeboten, wodurch die Stadt der wichtigste Halt in Westfalen ist.

Sehr gute Verbindungen mit der Bahn

Der Anschluss an das Fernverkehrsschienennetz der DB ist ebenfalls sehr gut. Dortmund liegt an der ICE-Linie 10 nach Berlin und ist außerdem Ausgangspunkt für weitere Linien in Richtung Süddeutschland. Für den Nahverkehr ist Dortmund als Übergangsstation von großer Bedeutung im SPNV-Netz in NRW.

Fernlinienbushalt an der Steinstraße am Hauptbahnhof

Der ZOB in Dortmund befindet sich seit ca. einem Jahr am nördlichen Ausgang des Hauptbahnhofs an der Steinstraße. Zuvor befand sich der Halt auf der südlichen Seite des Bahnhofs am Königswall, auf einer Fläche auf der derzeit ein Museum des Deutschen Fußball Bundes entsteht. Am neuen Standort sind in klassischer Schrägaufstellung, sowie in den Außenbereichen bis zu 13 Haltepositionen für die Fernlinienbusse vorhanden.

Für die Nutzung fällt eine Gebühr an

Um als Unternehmen in Dortmund halten zu dürfen, wird ein Nutzungsentgelt für die Infrastruktur, ähnlich der Haltegebühren im Schienenverkehr, berechnet. Ein Halt am ZOB in Dortmund, der maximal 30 Minuten dauern darf, kostet 6,00 €. Beim teilweise konkurrierenden Verkehrsträger Schiene kostet ein Halt im Dortmunder Hauptbahnhof nach der aktuellen Stationspreisliste 15,30 €. Da die Zu- und Ausfahrt zum ZOB über eine Schrankenanlage geregelt wird, kann die private Betreibergesellschaft mit geringem Aufwand fahrzeugscharf abrechnen. Anderen Verkehrsteilnehmern ist die Einfahrt auf das ZOB-Gelände ebenfalls gestattet, sie müssen allerdings als Parkgebühr das geltende Nutzungsentgelt entrichten.

Versorgung wird über einen Pavillon sichergestellt

Bei der Auswahl der Fläche für den neuen ZOB wurde im Jahr 2012 der Ort an der Steinstraße gewählt, da hier von der umliegenden Infrastruktur profitiert werden konnte und Kosten bei der Errichtung gespart werden konnten. Den Mitteleinsatz möglichst gering zu halten war ein Interesse der Stadt, da es sich bei der derzeitigen Anlage um ein Provisorium handelt und langfristig eine Umlegung innerhalb des Bahnhofsumfelds geplant ist. Derzeit können die Fahrgäste an einem Container-Pavillon, betrieben durch die *Deutsche Touring*, Tickets von *Eurolines*, der *Deutschen Touring* und *city-2-city*, sowie weiterer Unternehmen erwerben. Außerdem stehen ein kleiner Wartebereich, sanitäre Anlagen und ein Kiosk mit dem Verkauf von Snacks und Getränken zur Verfügung. Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im benachbarten

Hauptbahnhof. Der ZOB mit dem Verkaufs-Container im Hintergrund ist auf der folgenden Abbildung zu sehen.

Abbildung 13, ZOB in Dortmund; Quelle: Mobilitätsplanung Stadt Dortmund

Synergien werden bei der Versorgung genutzt

Am aktuellen Standort profitiert der Busbahnhof außerdem von der nahegelegenen Feuerwehr und Polizei, die bei Vorfällen schnell an der Haltestelle eintreffen. Ein direkt anliegendes Kino ist selbst wochentags bis deutlich nach Mitternacht geöffnet, wodurch ein Gefühl von sozialer Sicherheit vermittelt wird. Zur Weiterfahrt im städtischen Netz besteht ein Anschluss an die Stadtbahn in Dortmund am nördlichen Ausgang des Bahnhofs. Desweiteren verkehren mehrere Buslinien im Tagesnetz und zwei Linien im Nachtnetz am ZOB entlang.

Kapazität reicht aus, Verkaufsstelle nicht optimal

Insgesamt vermittelt der Busbahnhof in Dortmund einen passablen Eindruck. Positiv sind die Kapazität – trotz der hohen Verkehrsdichte behindern sich die Fahrzeuge nicht untereinander – und die Synergien, die hinsichtlich der Einkaufsmöglichkeiten und der guten Erreichbarkeit von Feuerwehr und Polizei genutzt werden. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen beim Aufenthalts- und Verkaufsbereich im Container, der nicht zum Aufenthalt einlädt und dem Sicherheitsempfinden bei Dunkelheit.

6 Vernetzung der Fernlinienbusunternehmen im Vergleich zu Mitfahrzentralen und der Bahn

Konkurrenten im Mobilitätsmarkt sind besser Vernetzt

Ebenso wichtig wie das Angebot ist für eine junge Branche die Vernetzung und der Vertrieb des neuen Angebots. Die direkte Konkurrenz der Fernlinienbusse, die Bahn und Mitfahrzentralen sind gut vernetzt und einschlägige Auskunfts- oder Anbieterportale sind potentiellen Kunden geläufig.

6.1 Mitfahrzentralen

Organisation in Mitfahrzentralen

Die Mitfahrzentralen sind verhältnismäßig junge Netzwerke, die ausschließlich über das Internet aufgebaut worden sind und bis heute auf diese Weise organisiert werden. Dabei gibt der Fahrer seine Strecke mit möglichen Zwischenhalten, einer Abfahrtszeit, die Fahrzeugkapazität und einen Preis für die Gesamtstrecke, pro Zwischenabschnitt oder pro 100 km, an. Der Mitfahrer gibt in einer Suchmaske seinen Start- und Endpunkt mit Toleranzen von bis zu 50 km, sowie das Datum seiner Reise mit einer Toleranz bis zu mehreren Tagen ein und erhält als Angebot alle Verbindungen zwischen den zwei eingegebenen Punkten anhand der Eingaben der Fahrer.

Einfluss der Fernlinienbusse auf die Mitfahrzentralen

Der Fernlinienbusmarkt hat bei den Mitfahrzentralen zu deutlichen Rückgängen der Nutzerzahlen geführt: Während das Preisniveau ähnlich ist, weiß der Mitfahrer im Fernlinienbus schon vor der Buchung wie seine Beförderung ablaufen wird und kennt insbesondere die Komfortmerkmale der Fahrzeuge. Zusätzlich tragen die Mitfahrzentralen selber zum Erfolg des Fernlinienbusses bei, in dem sie die Abfahrten der Busse mit in ihre Suchmaschinen aufnehmen und als Verbindung präsentieren.

6.2 Vernetzung der Bahnen in Deutschland

Zentrale Auskunftssysteme für die Schiene existieren mit HAFAS und EVA.

Zweiter großer Konkurrent der Fernlinienbusse ist die Bahn. Das Angebot auf der Schiene ist zentralisiert und auf verschiedenen Plattformen einzusehen. Auf den Homepages der DB sind nahezu alle Verbindungen in Deutschland integriert. Darüber hinaus bestehen noch über das gerade aktualisierte Angebot der elektronischen Fahrplanauskunft EVA die Möglichkeit über regionale Server, so auch im NWL, das Schienenangebot einzusehen.

Was auf der Schiene funktioniert, gilt nicht für den Fernlinienbussektor

Die besondere Marktsituation im SPNV in Deutschland sorgt bis heute dafür, dass der ehemalige Monopolist, die DB, eine Plattform für alle Leistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland gegen Bezahlung bereitstellt. Da es sich im Fernlinienbusmarkt um einen sehr stark liberalisierten Markt handelt, gibt es dort keinen Anbieter, der freiwillig die Leistungen von anderen Unternehmen mit in seine Suchmaschine mit aufnehmen möchte.

6.3 Vernetzung im Fernlinienbusanbieter in Deutschland

Unabhängige Plattformen etablieren sich

Allerdings kann es für einen unabhängigen Betreiber durch Werbung attraktiv sein eine Buchungs- und Informationsplattform zu betreiben. Es existieren mittlerweile viele Plattformen, die über Fernlinienbusangebote informieren, die wichtigsten sind im Folgenden aufgelistet:

- Busliniensuche.de,
- Fahrtenfuchs.de,
- Checkmybus.de.

Auch Umsteigeverbindungen werden angezeigt

Der Kunde bekommt bei einer Verbindungsanfrage auf den entsprechenden Seiten auch Verbindungen mit Umstieg angezeigt. Da die Fahrscheine der Fernlinienbusunternehmen allerdings gegenseitig nicht anerkannt werden, muss der Kunde für eine solche Verbindung zwei Fahrscheine kaufen. Verspätet sich einer der Anbieter, besteht keine Möglichkeit Anschlüsse zu sichern, wie das im Schienenverkehr möglich ist.

Bewertung der Fahrten mit Feedback der Unternehmen

Obwohl es viele Seiten zur Verbindungssuche bei Fernlinienbussen gibt, existieren nur wenige Homepages zur Bewertung der Fahrten, wie z.B. Fernlinienbus-bewertung.de. Dort können Kunden im Nachgang oder sogar on-trip ihre Erfahrungen und Kritiken schildern. Zwar weist die Seite einen Foren-Charakter auf, wodurch die Autoren der Kommentare nicht zu erkennen sind, dennoch nehmen die überwiegend internetaffinen Anbieter die Plattform ernst. Bei schlechten Erfahrungen erhalten die Kunden öffentlich eine Antwort und gegebenenfalls eine Entschuldigung für die Erlebnisse. Häufigste Kritikpunkte sind kein funktionsfähiges WLAN trotz aktiver Bewerbung durch die Anbieter, unfreundlich und schlecht informiertes Personal, sowie Fahrzeugdefekte und -Ausfälle.

6.4 Kooperationen der Fernlinienbusanbieter

Einzelne Unternehmen ergänzen ihr Liniennetz durch Kooperationen

Während bei der Darstellung des Angebots noch keine gute Vernetzung besteht, haben sich bzgl. der Durchführung der Verkehrsleistungen Kooperationen zwischen einzelnen Anbietern ergeben.

Startup-Unternehmen integrieren z.B. *Publicexpress*, *Allgäu-Airport-Express* und *Expressbus* in ihre Netze

Der Betreiber *Flixbus* hat das zweitgrößte Liniennetz in Deutschland und den angrenzenden Ländern und betreibt dies mit Hilfe von Partnerunternehmen: Die Fahrten des Anbieters *Publicexpress* zwischen Groningen und Bremen sind in den Netzplan und die Datenbank der *Flixbus*-Homepage integriert. Bei einer Buchung teilt eine Fußnote dem Kunden mit, dass die Verkehre von einem Partner und nicht *Flixbus* selber ausgeführt werden. Ähnlich ist es zwischen München und Wien: Die dortige *Flixbus*-Linie wird zwischen Wien und Salzburg zusammen mit dem privaten, österreichischen Fernverkehrsanbieter *Westbahn* betrieben. Bis Salzburg können die Fahrgäste mit dem Zug reisen, dort steigen sie dann in einen, in markantem blau beklebten *Flixbus* um und fahren weiter bis München. Außerdem besteht noch eine Kooperation zwi-

schen Prag und Stuttgart über München, sowie zwischen München und Zürich über den Allgäu-Airport in Memmingen. Dort arbeiten die großen Anbieter *DeinBus* und *Flixbus* mit dem Unternehmen *Expressbus* nach Prag, bzw. dem *Allgäu-Airport-Express* nach Zürich zusammen. Vor allem im Luftverkehr gehören Kooperationen zum Geschäftsmodell der Unternehmen. Im Fernlinienbusmarkt bestehen bisher wenige solcher Verknüpfungen auch wenn sie sich sehr gut eignen, um das eigene Netz zu erweitern und zu ergänzen.

City-2-city und *Berlin-Linien-Bus* arbeiten seit Sommer 2014 zusammen.

Im Sommer 2014 gaben die beiden Anbieter *Berlin-Linien-Bus* und *city-2-city* eine Zusammenarbeit bekannt. Im weiteren Verlaufe der Partnerschaft soll es den Kunden möglich werden, anbieterübergreifende Fahrscheine zu erwerben. Beide Anbieter können durch die Partnerschaft ihr Liniennetz erheblich ausweiten. Zur Anwendung soll „Code-Sharing“ kommen, was bisher aus dem Luftverkehr bekannt ist. Im Buchungssystem erscheint bei beiden Anbietern eine Verbindung, die mit zwei unterschiedlichen Fahrzeugnummern gekennzeichnet ist. Letztendlich wird die Fahrt allerdings nur von einem Anbieter durchgeführt.

Kooperationen im Vor- und Nachlauf sind nicht vorhanden, aber wünschenswert

Im Übergang zu anderen Verkehrsmitteln hat bisher nur der bereits vom Markt verschwundene Anbieter Aldi-Reisen seinen Kunden ein Ticket für den Vor- und Nachlauf in öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten. Die Fahrscheine im Aldi-Sortiment berechtigten zu einer Fahrt mit dem ÖPNV innerhalb des VRR und des VRS. Einen solchen Service bietet die DB ihren Fahrgästen bei Fahrscheinen des Fernverkehrs ab einer Reisestrecke über 100 km in einigen Verkehrsverbünden an. Laut einer Studie zum Thema Anreise zur Haltestelle von *MeinFernbus* reisen mehr als 70% der Fernlinienbusfahrgäste mit dem ÖPNV zur Haltestelle an. Dementsprechend würde eine ähnliche Regelung für Kunden des Fernlinienbusses eine sinnvolle Erweiterung des Angebots sein. Allerdings würde eine Realisierung nur in Form einer Solidarfinanzierung als Aufschlag auf alle Fernlinienbustickets eingeführt werden können. Bei geringen Reiseweiten und dementsprechenden niedrigen Ticketpreisen könnte ein Anschlussticket bis zu 20% des Fahrpreises ausmachen, was dann aus Sicht der Kunden eine erhebliche Preissteigerung ausmachen würde. Als Beispiel gilt der NRW-Tarif: Bei Fahrten im NRW-Tarif sind der Vor- und Nachlauf in den ÖPNV-Netzen mit integriert. Die Kosten liegen bei diesem Modell bei 1,40 € pro Fahrkarte.

7 Zukünftige Themen im Fernlinienbusverkehr

Dossier nur punktuelle Erfassung

Der aktuelle Marktzustand, die Akteure am Markt, sowie die Nutzersituation kann nur punktuell abgebildet werden, da sich eine große Dynamik in allen Bereichen abgezeichnet hat. Zusätzlich zu den Bereits erläuterten Themenfelder ergeben sich aus der Recherche einige weitere Bereiche, welche möglicherweise zukünftig Einfluss auf den Fernlinienbusmarkt nehmen werden.

7.1 Autobahnmaut für Busse

Fernlinienbusse bezahlen kein Infrastrukturnutzungsentgelt

Immer wieder angesprochen wird die Wettbewerbsverzerrung zwischen Bahn und Fernlinienbus durch die Infrastrukturnutzungsentgelte, welche der Schienenverkehr zahlen muss. Auf Bundesautobahnen gilt zwar eine Maut für Lkw, allerdings sind Reise- und somit Fernlinienbusse bisher von der Zahlung der Maut ausgenommen. Für Lkw ab 12 t Gewicht gilt auf Autobahnen und ausgewählten Bundesstraßen je nach Schadstoffausstoß eine Maut zwischen 14 und 28 Cent pro km. Obwohl die im Fernlinienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge deutlich schwerer sind als 12 t und somit die Fernstraßen in gleichem Maße wie Lkw belasten, tragen sie zur Finanzierung der Verkehrswege derzeit nicht bei. Laut Aussage des Bundesverkehrsministeriums sei die Problematik hinlänglich bekannt. Es sei allerdings nicht beabsichtigt, den sich entwickelnden Markt durch Ausweitung der Maut einzuschränken. Langfristig sei eine Maut für Busse allerdings nicht ausgeschlossen. Sollte das Nutzungsentgelt erhoben werden, werden die Kosten der Fernlinienbusbetreiber steigen, was sich dann direkt auf die Ticketpreise auswirken dürfte. Im Vergleich zur Schiene sind die Kosten für die Nutzung der Bundesfernstraßen selbst bei einer Ausweitung der Lkw-Maut nur marginal, müssen die Aufgabenträger des Nahverkehrs doch im Schnitt zwischen 4,00 € und 5,00 € pro km genutzten Schienenweges an den Infrastrukturinhaber bezahlen. Um das Ungleichgewicht im Verkehrsmittelvergleich Fernlinienbus zu Bahn in der Infrastrukturnutzung zu verdeutlichen, sind in der folgenden Abbildung die Aufwendungen für Infrastruktur im Vergleich zu den anderen Kosten des NWL dargestellt.

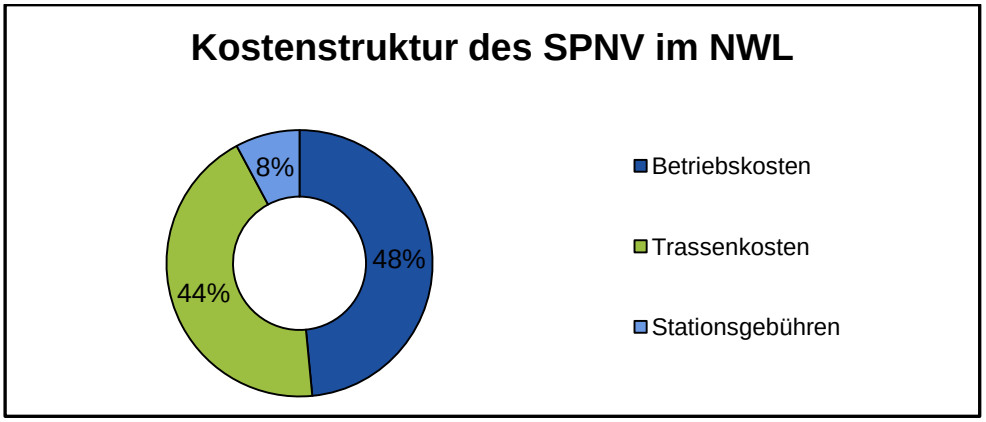

Abbildung 14, Aufteilung der Kosten des NWL, Quelle: NWL-Haushaltsplan 2014

Fernlinienbusse sind von der Kfz-Steuer befreit

Neben den Mauteinnahmen könnte der Bund seine Einnahmen im Fernlinienbusmarkt auch über die Kfz-Steuer erhöhen. Dort sind bisher Kraftomnibusse, die zu mehr als 50% im Linienverkehr eingesetzt werden, von der Zahlung befreit. Aus Sicht des SPNV-Aufgabenträgers würde eine steuerliche Belastung der Fernlinienbusse innerhalb des Mobilitätsmarktes zu einer Angleichung der Rahmenbedingungen beitragen.

7.2 Stationsgebühren

Nutzungsentgelte an den Stationen können vermehrt auftreten

Neben den Trassengebühren sorgen außerdem noch die Stationsgebühren für Wettbewerbsverzerrung zwischen Zug und Fernlinienbus. Wie bereits im Kapitel Haltestellen erwähnt, gibt es zwar Bushaltestellen für die eine Nutzungsgebühr entrichtet werden muss, das sind jedoch bisher erst wenige in Deutschland. Außerdem wird dort dann trotzdem noch eine geringere Gebühr für eine Nutzung verlangt, als sie Schienenfahrzeuge für einen Stopp am Hauptbahnhof entrichten müssen. Wenn die Kommunen zunehmend Geld investieren in neue Zentrale Omnibusbahnhöfe, dann wird im Gegenzug auch die Generierung von Einnahmen vorausgesetzt werden. Langfristig müssen die Fernlinienbusunternehmen damit rechnen, dass Stationsgebühren in größerer Menge zu entrichten sein werden. Während der Wettbewerb zur Schiene dadurch fairer wird, werden die Fahrpreise für die Fernlinienbuskunden bei höherem Aufkommen von Nutzungsentgelten vermutlich steigen.

7.3 Anzahl Unternehmen am Markt

Anbieter werden weniger; Fahrpreise steigen

Ebenfalls eine Auswirkung auf die Ticketpreise wird die weitere Entwicklung auf der Anbieterseite des Marktes haben. Es ist möglich, dass sich die Anzahl der großen Anbieter reduzieren wird. Zwar ist das gesamte Marktvolumen noch nicht ausgeschöpft und ein weiteres Wachstum zu erwarten, dennoch zeigen die Erfahrungen aus anderen Ländern, dass sich vermutlich nur 3 bis maximal 5 Anbieter lange am Markt etablieren werden. Für die Startup-Unternehmen muss sich der Betrieb mittelfristig rechnen, da die Kapitalreserven nicht bei allen Akteuren einen jahrelangen Preiskampf ermöglichen. Die großen Konzerne könnten zwar lange Kampfpreise anbieten, werden allerdings von ihren Geschäftsführungen nach mehrjährigen Verlusten keine weiteren Mittel mehr zur Verfügung gestellt bekommen. Gegebenenfalls sind feindliche Übernahmen denkbar. Sollten die Partnerunternehmen dann nicht mit übernommen werden, werden wohl die mittelständischen Busunternehmen je nach Vertragsgestaltung und Fahrzeugbesitz die Folgekosten übernehmen müssen.

7.4 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit eine Herausforderung für die Omnibushersteller

Entscheidend für das Thema Fahrzeuge ist die Barrierefreiheit, die derzeit in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs ein Thema ist und laut PBefG im ÖPNV bis 2022 umgesetzt werden muss. Nach den § 42 und § 62 des PBefG ist es ab 2016 in allen neuen Fahrzeugen Pflicht zwei Rollstuhlplätze und eine Einstiegshilfe vorzuhalten. Ab 2020 gelten diese Anforderungen für alle Fahr-

zeuge. Baulich ist die Integration der Anforderungen des PBefG bei Reisebussen für die Hersteller eine Herausforderung. Fahrzeuge, die im Jahr 2014 bereits die Anforderungen erfüllen finden sich nur bei einem Fernlinienbusbetreiber, dem *ADAC Postbus*. In dessen Fuhrpark befinden sich zwei Modelle, von denen das eine Plätze für Rollstuhlfahrer und eine Rampe eingebaut hat. Die Mehrkosten beim Neuerwerb eines Fahrzeuges liegen zwischen 25.000 € und 30.000 € und sind somit ein erheblicher Kostenfaktor.

Haltestellen sind nicht barrierefrei

Neben der Unterbringung in den Fahrzeugen ist die Barrierefreiheit ein Thema bei der Zuwegung und den Haltestellen der Fernlinienbusse. Da es sich außer in wenigen Ausnahmekommunen fast überall um provisorische oder kurzfristig dazu umfunktionierte Halteplätze handelt, ist der Ausbau nicht barrierefrei.

Anforderungen an die Barrierefreiheit im Fernlinienbusverkehr gemindert

Insgesamt gilt es zu beachten, dass Barrierefreiheit nicht nur durch die im PBefG für Fernlinienbusse vorgeschriebenen Anforderungen definiert wird, sondern im allgemeinen Verständnis noch deutlich darüber hinausgeht. Als barrierefrei ist etwas zu betrachten wenn es von Sehbehinderten, taubstummen Personen oder geistig behinderten Menschen genauso wie von uneingeschränkten Personen nutzbar ist. Diese Personengruppen finden bisher im PBefG-Abschnitt zum Thema Fernlinienbusse keine Beachtung.

7.5 Unfälle mit Fernlinienbussen

im Fernlinienbus höheres Unfallrisiko als in der Bahn

Neben der Barrierefreiheit ist die Sicherheit ein zentrales Thema im Fernlinienbusverkehr. Der Anbieter *city-2-city* und auch weitere Unternehmen belehren ihre Fahrgäste nach dem Einsteigen mit einem Sicherheitsvideo über die Anschnallpflicht, die Notausstiege, Lage der Feuerlöscher und die Maßnahmen, die im Falle einer Havarie zu treffen sind. Die Fakten zeigen, dass das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken deutlich höher ist, als im Schienenverkehr. Die Fernlinienbusbetreiber müssen durch den Einsatz moderner Fahrzeuge, sowie durch gut geschultes Personal dafür sorgen, dass Unfall- und Verletzungsrisiken minimiert werden.

7.6 Schwachstellen im Schienennetz

Unwirtschaftliche Fernverkehrsverbindungen und Nachtzüge ersetzt der Bus

Direkter Wettbewerb zur Schiene besteht bei jeder Form von Fernlinienbussen. Der Bus kann bei einer geschickten Angebotsplatzierung die Schwachstellen der Bahn nutzen, was bereits einigen Anbieter auf Strecken mit schlechter Eisenbahnerschließung probieren. Neben solchen Schwachstellen im Bahnnetz bestehen schon Angebote in Ferienregionen, auf denen früher D- und heute IC-Züge in den Sommermonaten eingesetzt werden. Da der Bus schon bei einer geringeren Nachfrage profitabel betrieben werden kann, können Angebote aufrechterhalten werden, welche die Bahn aufgrund der Kostendeckung aufgegeben hat. Eine weitere Sparte des Bahnverkehrs mit Schwierigkeiten bei der Kostendeckung und rückläufigen Reisendenzahlen sind innerdeutsche Nachtzugverbindungen. Es zeichnet sich ab, dass Fernlinienbusunternehmen verstärkt Nachtverbindungen in ihr Angebot mit aufnehmen.

8 Gefahr oder Nutzen für den SPNV im NWL? – Eine Handlungsempfehlung zum Umgang mit Fernlinienbussen

Liberalisierung schuf günstigere Fahrtalternative, neue Direktverbindungen und neue Konkurrenz für die DB

Mit der Liberalisierung zum 01. Januar 2013 verfolgte der Gesetzgeber das Ziel den Menschen in Deutschland eine neue Alternative innerhalb des Mobilitätsangebotes zu eröffnen. Bereits nach einer kurzen Entwicklungszeit können der Marktöffnung mehrere positive Effekte zugeschrieben werden. Den Menschen steht durch das Angebot Fernlinienbus eine günstigere Alternative zu Flugreisen oder Bahnfahrten zur Verfügung. Außerdem haben sich durch die schnell wachsenden Liniennetze neue Direktverbindungen ergeben, die zuvor nicht mehr durch den öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene angeboten wurden. Zuletzt hat die Deutsche Bahn AG als größter Anbieter von Fernverkehrszügen in Deutschland eine neue Konkurrenz bekommen, auf die das Unternehmen mit Maßnahmen, von denen der Kunde profitiert, reagiert.

In Westfalen-Lippe fahren die Fernlinienbusse auf den Spuren der InterRegios.

Im Raum Westfalen-Lippe kann der Fernlinienbus dort zusätzliche Angebote schaffen, wo auf der Schiene seit der Einstellung des InterRegio keine Verbindungen mehr bestehen. Durch die niedrigeren Fixkosten kann der Bus schon bei geringerer Nachfrage kostendeckend betrieben werden. Somit kann der Fernlinienbus dazu beitragen, dass das Verkehrsangebot grundsätzlich verbessert wird.

Einzelne Strecken haben eine große Konkurrenz bekommen.

Da die Fernlinienbusbetreiber auf gute Auslastung und rentable Verbindungen angewiesen sind bieten sie allerdings auch dort Verbindungen an, wo ein Angebot im SPNV besteht. In Westfalen-Lippe wird das unmittelbar an den Relationen deutlich, die am Ende der Broschüre mit einem hohen Fahrgastwechselpotential bewertet worden sind. Aktives Eingreifen ist auf den betroffenen Verbindungen kaum möglich, da die rechtlichen Bedingungen in den Konzessionsanträgen der Fernlinienbusunternehmen eingehalten werden. Da das Busangebot nicht beeinflusst werden kann, bleibt somit nur die Möglichkeit das eigene Produkt SPNV weiterzuentwickeln und attraktiver zu machen, beispielweise durch qualitative oder tarifliche Verbesserungen.

Vor allem zwischen den Oberzentren bestehen hochattraktive Nahverkehrsverbindungen.

Weniger von dem neuen Angebot Fernlinienbus betroffen sind die Strecken zwischen den Oberzentren und die, deren Fahrgastwechselpotential in der Tabelle im Angang 01 als niedrig bewertet ist. Zwischen Bielefeld und Dortmund beispielsweise besteht ein so starkes Nahverkehrsangebot, dass die Fernlinienbusse den Schienenverkehr kaum beeinflussen.

Fernlinienbusse können geringfügig neue Fahrgäste im ÖPNV generieren.

Entgegen des Szenarios der abwandernden Fahrgäste kann der Fernlinienbusboom auch positive Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen im NWL haben: Die Fahrgäste müssen am Zielort von der Fernlinienbushaltestelle weiterreisen und tun dies vorrangig mit dem ÖPNV. Der Fernbusanbieter *MeinFernbus* hat bei Befragungen seiner Kunden ermittelt, dass 70% der Fernlinienbusfahrgäste am Zielort den Nahverkehr nutzen. Vor allem an den dezentralen Fernlinienbusstationen, die gut an den ÖPNV angebunden sind, entstehen

zusätzliche Verkehre innerhalb der Verkehrsverbünde. In Westfalen-Lippe könnte das z.B. an der Bielefelder Station in Brackwede der Fall sein.

Insgesamt wandern mehr ab, als neu gewonnen werden.

Trotz der somit entstehenden zusätzlichen Fahrten an den Ziel- und Startorten ist davon auszugehen, dass der Anteil der abwandernden Fahrgäste aus dem SPNV in Westfalen-Lippe überwiegt. Ob der Anteil allerdings so groß ist, dass sich der Effekt in den Fahrgastzahlen abzeichnet, bleibt abzuwarten. Durch die Untersuchungen, beispielsweise des IGES Instituts wird allerdings belegt, dass der größte Anteil der Fernbuskunden von den Verkehrsmitteln Pkw und Fernverkehrszug in den Bus gewechselt ist und der Nahverkehr nur geringfügig unter den Fernbuslinien leidet.

Ungleiche Rahmenbedingungen: Fernlinienbus zahlt die Infrastruktur nicht mit.

Die günstigen Angebote der Fernlinienbusse sind der hauptsächliche Grund für die Fahrgäste mit dem Bus zu fahren. Bei dem Vergleich mit der Bahn kann der Bus auf fast jeder Strecke zu günstigeren Preisen Verbindungen anbieten. Eine Ursache für das Ungleichgewicht sind die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der beiden Verkehrsträger Straße und Schiene, deren Gestaltung ausschließlich dem Gesetzgeber vorbehalten ist. Der Schienenverkehr trägt über Nutzungsgebühren die Kosten seiner Infrastruktur mit, während die Fernlinienbusse bisher sowohl für die Nutzung der Strecke, als auch für die Halte in den Stationen nur in Ausnahmefällen Entgelte entrichten müssen. Mittelfristig ist es aus Sicht des SPNV in Westfalen-Lippe notwendig, Chancengleichheit durch Anpassung der Rahmenbedingungen herzustellen. Ein Teil davon kann die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fernlinienbusse sein, die mittelfristig weiter diskutiert werden sollte.

Gutes Nahverkehrsangebot braucht den Fernlinienbus nicht zu fürchten

Wägt man die Chancen und Risiken der Fernlinienbusse für den SPNV in Westfalen-Lippe gegeneinander ab, so entsteht der Eindruck, dass derzeit bei den niedrigen Angebotspreisen der Fernlinienbusse und der nicht gegebenen Chancengleichheit zumindest in manchen Korridoren die Risiken überwiegen. Ein gutes Nahverkehrsangebot braucht den Fernlinienbus nicht zu fürchten. Aufgabe des Gesetzgebers, muss es allerdings sein, vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsträger zu schaffen, z.B. hinsichtlich der Infrastrukturfinanzierung. Die Entwicklung des neuen, derzeit sehr dynamischen Marktes muss daher auch in Zukunft beobachtet werden.

Streckenverläufe der Fernbuslinien mit Halten in Westfalen-Lippe

Anbieter	Linie	Streckenverlauf
ADAC Post-bus	12	Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Bochum – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Magdeburg – Berlin
	24	München – Nürnberg – Frankfurt/Main – Gießen – Siegen – Dortmund – Münster
	60	Bonn/Köln – Duisburg – Essen – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Kiel/Rostock
MeinFernbus	16	Freiburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt/Main – Siegen – Dortmund – Essen
	17	Stuttgart – Karlsruhe – Frankfurt/Main – Siegen – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Berlin
	19	Köln – Wuppertal – Dortmund – Münster – Oldenburg – Nordseeküste
	20	Dresden – Jena – Erfurt – Gießen – Siegen – Köln
	31	Münster – Osnabrück – Bünde – Bad Oeynhausen – Hannover – Magdeburg – Berlin
	35	Neheim-Hüsten – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Olsberg – Altenbüren – Brilon – Marsberg – Kassel – Göttingen – Braunschweig – Berlin
	37	Duisburg – Essen – Dortmund – Siegen – Gießen – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – München
	56	Medebach – Winterberg – Siedlinghausen – Bödefeld – Meschede – Neheim–Hüsten – Dortmund – Essen – Oberhausen – Arnheim – Utrecht – Amsterdam
	58	Berlin – Hamm – Herne – Bottrop – Oberhausen – Duisburg – Krefeld
	59	Berlin – Hannover – Bielefeld – Paderborn
	67	Dresden – Leipzig – Halle – Magdeburg – Braunschweig – Hannover – Bad Oeynhausen – Osnabrück – Amsterdam
	78	Berlin – Leipzig – Eisenach – Bad Hersfeld – Alsfeld – Gießen – Siegen – Köln
Deutsche Touring		Köln–Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Berlin
		Münster – Dortmund – Essen – Düsseldorf – Köln – Aachen
		Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Hamburg – Flensburg
DeinBus.de		Marburg – Gießen – Siegen – Dortmund – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg
		Marburg – Gießen – Siegen – Köln – Maastricht
City-2-City	Blau	Hamburg – Bremen – Münster – Duisburg – Düsseldorf
Berlin-Linien-Bus	10	Berlin – Hannover – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Bochum – Essen – Düsseldorf – Köln
	S 900	Kassel – Paderborn – Flughafen PAD
		Berlin – Hannover – Bielefeld – Lille – London
Flixbus		Münster – Dortmund – Siegen – Gießen – Frankfurt/Main – Nürnberg – München
		Münster – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Berlin
		Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Düsseldorf – Köln
		Aachen – M`Gladbach – Oberhausen – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg – Lübeck – Rostock
		Paderborn – Detmold – Hameln – Hildesheim – Braunschweig – Magdeburg – Berlin
		Berlin – Hannover – Hamm – Oberhausen – Duisburg – M´Gladbach – Aachen
		Berlin – Bielefeld – Wuppertal – Köln – Bonn
		Köln – Wuppertal – Hagen – Bielefeld – Hamburg
		Düsseldorf – Essen – Kassel – Göttingen – Leipzig – Dresden
		Bremen – Osnabrück – Bielefeld – Paderborn – Marburg – Gießen – Aschaffenburg – Nürnberg – München

Bewertung der Fahrgastwechselpotentiale vom SPNV zum Fernbus auf ausgewählten Korridoren im NWL (Stand: Juli 2014)

Strecke (via)	Entfernung in km		Fahrzeit (Umstiege)		Angebot (FV)		Preis		Fahrgastwechselpotential
	Bahn	Bus	Bahn	Bus	Bahn	Bus	Bahn	Bus	
Siegen-Dortmund	125	100	02:08 (1)	01:10	66	16	28,80 €	5,00 €	Sehr Hoch
Lüdenscheid-*(Werdohl)*-Siegen*	68 (+13)	60	01:45 (1)	00:50	66 (27)	4	16,80 €	k.A.	Sehr Hoch
Siegen-Köln	100	90	01:23	01:10	19	10	21,60 €	8,00 €	Sehr Hoch
Paderborn-Kassel	110	90	01:14 (1)	01:18	14 (+4)	22	21,50 €	16,00 €	Sehr Hoch
Dortmund-Kassel	200	160	02:04 (2)	02:00	14 (+4)	9	36,80 €	11,00 €	Hoch
Münster-Bielefeld*	72	65	01:20	01:20	36	2	21,80 €	k.A.	Hoch
Siegen-*(Gießen)*-Marburg	105	110	01:25 (1)	01:35	16	8	20,10 €	11,00 €	Mittel
Münster-*(Dortmund)*-Wuppertal	105	110	01:28	01:40	67 (+6)	8	23,60 €	6,00 €	Mittel
Bielefeld-Hannover	110	120	01:26	01:30	65 (+49)	7	21,80 €	5,00 €	Mittel
Hannover-Osnabrück	130	140	01:34	01:45	18 (+16)	10	26,10 €	11,00 €	Mittel
Paderborn-Hameln	75	70	01:01	01:45	34	2	15,40 €	5,00 €	Niedrig
Osnabrück-Hengelo, NL	80	95	01:08	01:45	(16)	6	25,20 €	20,00 €	Niedrig
Dortmund-Winterberg	120	105	01:46	02:15	15	2	17,20 €	8,00 €	Niedrig
Dortmund-Bielefeld	98	110	01:04	01:30	73 (+49)	5	20,70 €	11,00 €	Niedrig
Münster-Osnabrück	50	60	00:36	BV	48 (+36)		11,60 €		Sehr Niedrig
Bielefeld-Osnabrück	52	50	00:53 (1)	BV	36		14,40 €		Sehr Niedrig
Bielefeld-Paderborn	40	44	00:55	BV	39		8,00 €		Sehr Niedrig
Dortmund-Lüdenscheid*	44	57	01:23	BV	34		9,00 €		Sehr Niedrig

*** Strecken sind noch im Genehmigungsverfahren**

Bei den Fahrzeiten handelt es sich um die SPNV-Fahrzeiten auf direkten Verbindungen, soweit vorhanden. Die Strecken auf denen Fernlinienbusse mit Bedienungsverboten versehen sind, sind mit BV gekennzeichnet. In der Spalte Angebot sind die Verbindungen für beide Richtungen im SPNV und bei den Fernbussen eingetragen. In Klammern ist, soweit vorhanden, das Fernverkehrsangebot auf der Schiene eingetragen. Der Preis bezieht sich auf das billigste Fernbusangebot, welches mit dem Nahverkehrstarif in der 2.Klasse verglichen wird. Die Gefahr von Verlusten bei den Nutzerpotentialen wurde eingeschätzt und ist in der letzten Spalte aufgetragen.

Impressum

Herausgeber
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
Geschäftsstelle Unna
Friedrich-Ebert-Straße 19
59425 Unna

Geschäftsführer
Burkhard Bastisch

Verantwortlich für den Inhalt
Dominik Sönnecken

Unna, Juli 2014

Bildnachweise
DeinBus.de GmbH, Friedrichshafen, 2014
FlixBus GmbH, München, 2014
MFB MeinFernbus GmbH, Berlin, 2014
National Express Germany GmbH, Frankfurt am Main, 2014