

Mobilitäts *TRENDS* 2016

Reisen mit dem Fernlinienbus: Vergleichende Analyse für die D-A-CH-Region

Bonn, Mai 2016

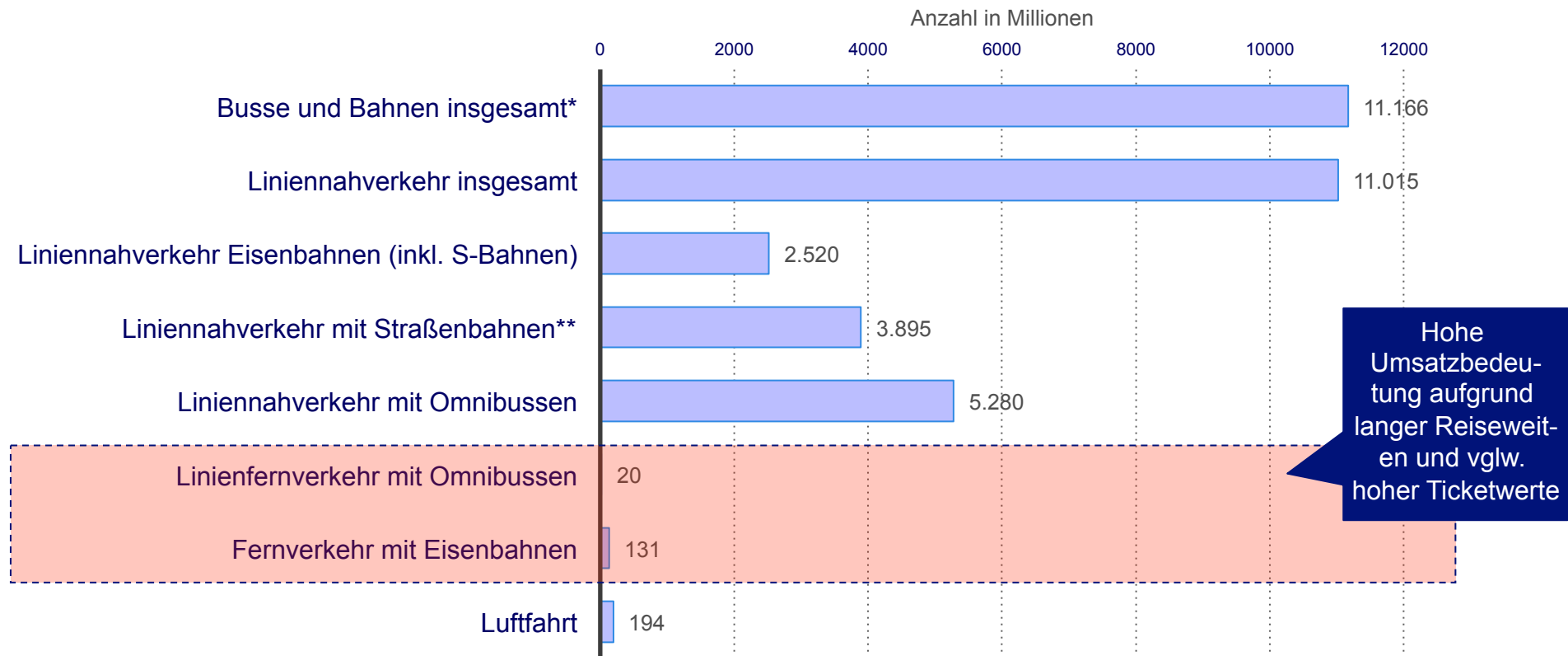
Verantwortlich:

Prof. Dr. Andreas Krämer
exeo Strategic Consulting AG
Wittelsbacherring 24, D-53115 Bonn
Tel: ++49 (0) 178 256 22 41
Fax: ++49 (0) 228 629 78 51
andreas.kraemer@exeo-consulting.com
www.exeo-consulting.com

Johannes Hercher
Rogator AG
Emmericher Straße 17, D-90411 Nürnberg
Tel: ++49 (0) 911 8100550
Fax: ++49 (0) 911 8100570
j.hercher@rogator.de
www.rogator.de

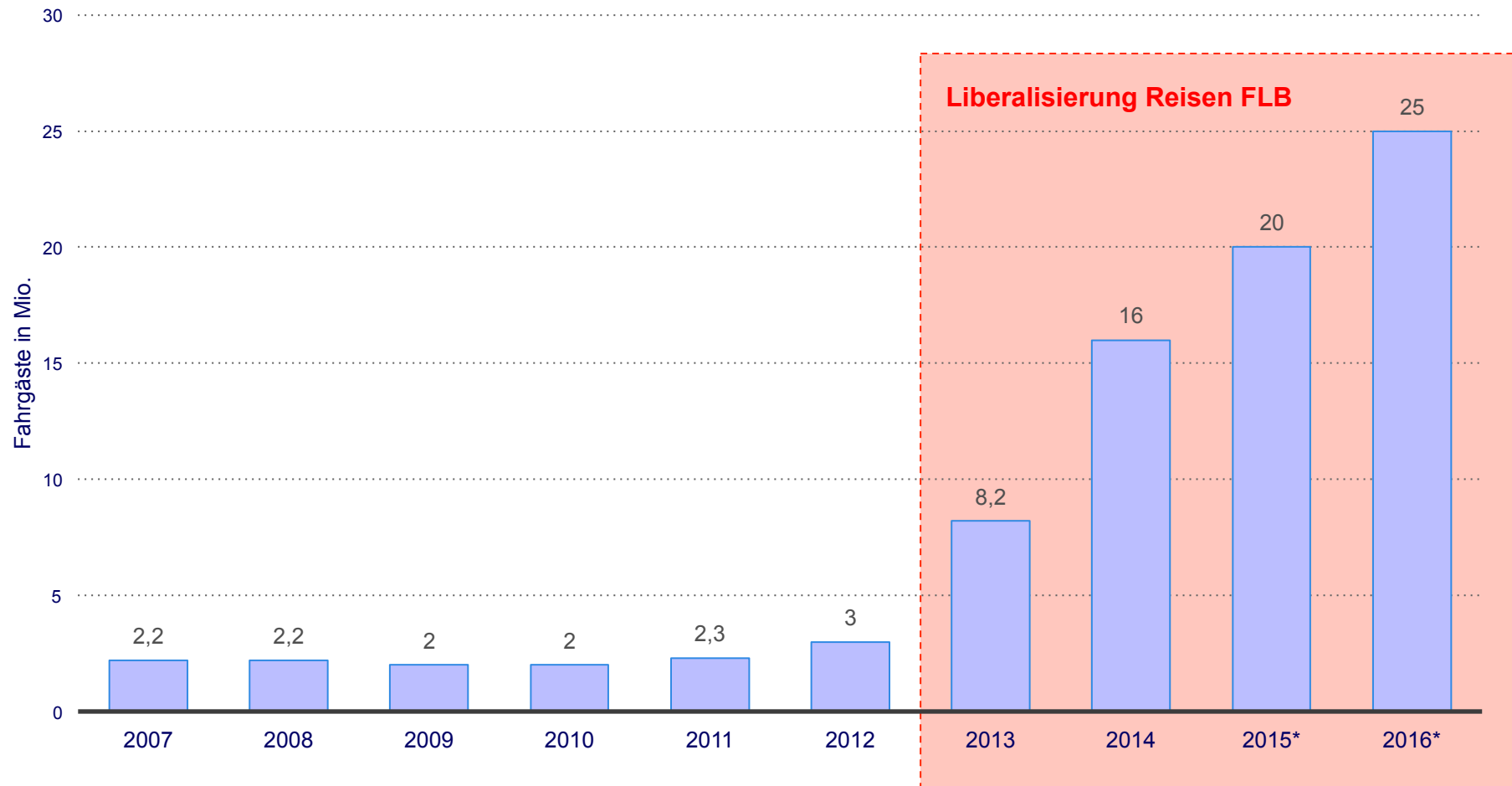
Hintergrund (1): Innerhalb des öffentlichen Personenverkehrs spielen Bus- und Bahnfernreisen mengenmäßig eine begrenzte Rolle ...

Beförderte Personen im öffentlichen Personenverkehr in Deutschland 2015 (Mio.)



Hintergrund (2): Bei den Reisen mit Fernlinienbussen handelt es sich um das Marktsegment mit der dynamischsten Entwicklung

Anzahl der Fahrgäste in Fernlinienbussen (FLB) in Deutschland von 2007 bis 2016 (Mio.)



* Schätzungen.

Quelle: Statista auf Basis von IGES; Statistisches Bundesamt; airliners.de; exeo

Hintergrund (3): Bezüglich der Abhängigkeiten zwischen Reisen mit FLB und Bahn bestehen kontroverse Standpunkte

Kontroverse Diskussion zur Substitution von Bahnreisen durch Fernlinienbusse



Fernbusmaut erschwert Wettbewerb auf Kosten preissensibler Bevölkerungsgruppen

Berlin: Eine Fernbusmaut würde die Mobilität für einkommensschwache Haushalte unangemessen verteuern. Das jedenfalls behauptet der bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer). Deshalb lehnt er, mit Blick auf die Verkehrsministerkonferenz, solche Überlegungen ab. Die Hauptgeschäftsführerin des bdo, Christiane Leonard, sagte am 14.04.2016 in Berlin: „20 Millionen Fernbuskunden, das ist ein Viertel der Bundesbürger, setzen auf ein verlässliches Wort der Politik für eine günstige und sichere Verkehrsalternative. Sie lehnen Preissteigerungen von mehr als zehn Prozent ab.“ Die Landesminister hatten sich direkt nach der Wahl mit 16 zu 0 gegen eine Maut ausgesprochen. „Die Politikverdrossenheit ist ohnehin hoch und sollte nicht durch eine Strafgebühr auf Fernbusse überstrapaziert werden. Die Fernbusmaut würde bei denen ins Kontor schlagen, die auf den Groschen schauen müssen.“

Wer die Maut wolle, um die Bahn im Wettbewerb besser dastehen zu lassen, der sei auf dem Holzweg, sagte Leonard. „Die Bahn hat keinen Fahrgast an den Bus verloren und 2015 einen neuen Passagierrekord erreicht. Ohnehin ist die Bahn schon jetzt billiger als der Fernbus zum Normalpreis.“ Nach bdo-Berechnungen auf Grundlage des IGES-Preisdurchschnitts kostet die Normalfahrt mit dem Fernbus auf einer Entfernung von 450 Kilometer 40,50 Euro. Bei der Bahn ist das jetzt schon ab 19 Euro zu haben. Auf der gleichen Strecke kostet der Angebotspreis mit dem Fernbus 18 Euro. Mit der Maut wird der Sparpreis des Busses dann teurer als die Bahn, der Kunde muss eine Preissteigerung von 10,9 Prozent hinnehmen und zahlt dann 19,96 Euro. „Mit ihren Billigtickets verzerrt die Bahn nicht nur den Wettbewerb zum Fernbus sondern auch zum Regionalverkehr“, sagte Leonard.

VDV Die Verkehrsunternehmen

Der VDV | [Personenverkehr](#) | [Schienengüterverkehr](#) | [Technik](#) | [Mitglieder](#) | [Presse](#)

Presse | [Pressemittellungen](#) |

Personenverkehr, 09.05.2016 VDV fordert Weiterentwicklung des Fernbusmarktes

Seit 2013 ist der Fernbusmarkt in Deutschland liberalisiert. Seitdem steigen die Fahrgastzahlen kontinuierlich und der Fernbus hat sich als weiteres Verkehrsmittel hierzulande etabliert. Im Rahmen einer Stellungnahme zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) deshalb, die Rahmenbedingungen für den Fernbusverkehr in Deutschland weiterzuentwickeln. Ziel ist eine Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger und eine Vermeidung von Kannibalisierungseffekten zwischen den Angeboten des Fernbusses und des Schienengüterverkehrs (SPNV).

„Der Fernbus ist drei Jahre nach der Marktöffnung ein etabliertes Verkehrsmittel, das bei bestimmten Zielgruppen großen Anklang findet. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes war also ein erfolgreicher Schritt der Bundesregierung. Nun wird es Zeit, auch dieses Verkehrsmittel an die geltenden Regelungen und Maßstäbe der öffentlichen Verkehrsangebote insgesamt anzugleichen. Der Wettbewerb für den Fernbus sollte jetzt konkret werden, das bedeutet die Fairness gegenüber anderen Anbietern und gegenüber den Fahrgästen.“ so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolt.



Fernbusse transportieren mehr Passagiere als der innerdeutsche Luftverkehr

Mit über 20 Millionen Passagieren haben die deutschen Fernbusse im vergangenen Jahr das Flugzeug im rein innerdeutschen Verkehr überholt. Eine größere Konkurrenz sind die Busse aber nicht.



» [Erklärung](#) in Bus des Unternehmens "Mein Fernbus/Flirbus". © Mein Fernbus/Flirbus

Die Fernbusse in Deutschland haben weiterhin regen Zulauf. Über 20 Millionen Passagiere wurden im vergangenen Jahr befördert, 2014 waren es noch vier Millionen weniger. Für dieses Jahr rechnet der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) mit einer weiteren Steigerung auf rund 25 Millionen Busreisende.

Das Wachstum der Fernbusse hat den Luftverkehr im innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Passagierverkehr überholt, wenn man die Umsteigepassagiere herausnimmt.

Bei den Fernbussen sind die neuen Angebote nur zwei Jahre nach der Marktliberalisierung in Deutschland, den Luftverkehr überholt, wenn man allein die innerdeutschen Punkt-zu-Punkt-Passagiere betrachtet. Laut ADV fliegen rund 16 Millionen Passagiere innerdeutsch, wenn man die Umsteigepassagiere herausnimmt.

Methodischer Ansatz

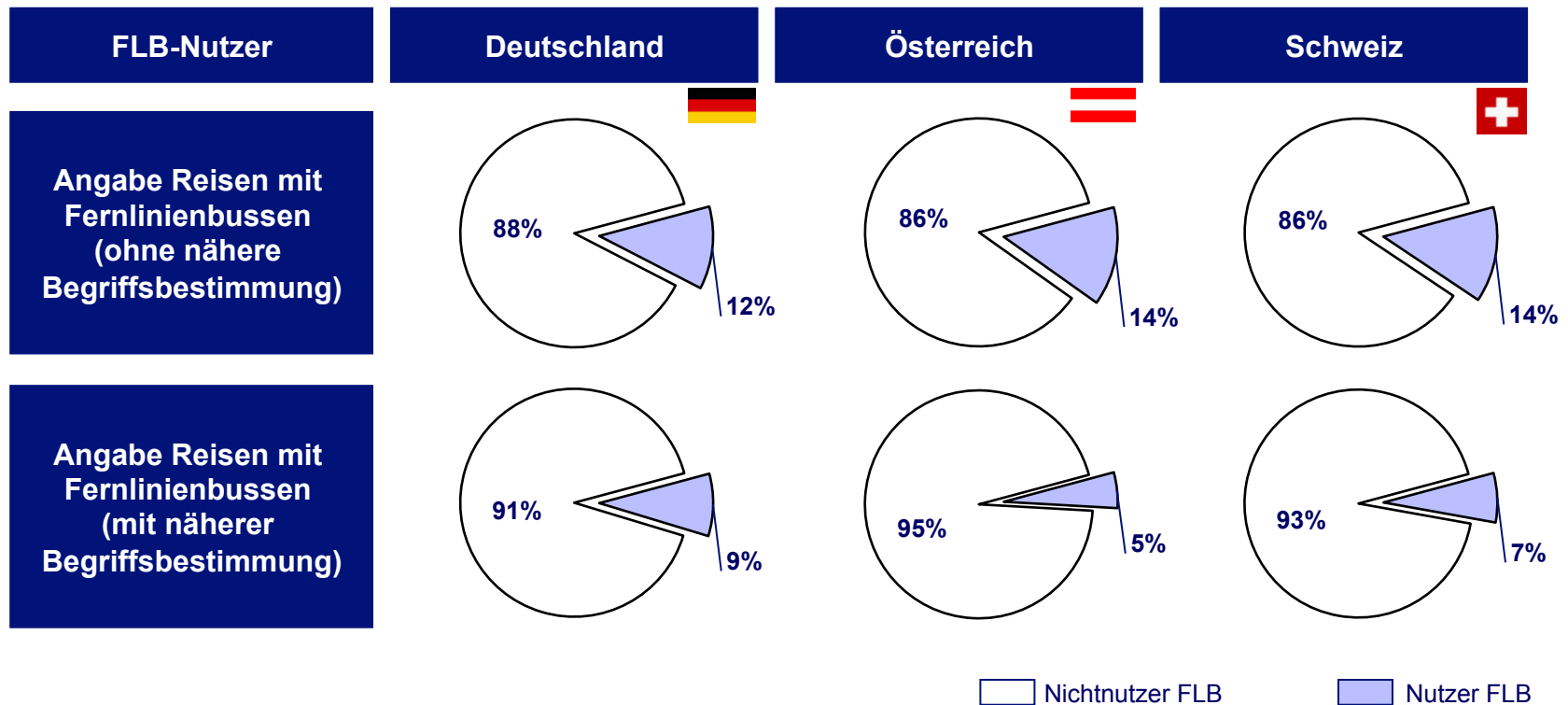
- Fragenblock zur **Reiseentscheidung** bei Fernlinienbussen (FLB) als Teilmodul der Untersuchung **MobilitätsTRENDS 2015**.
- Zielgruppe sind n=539 Personen, die in den letzten 12 Monaten **mindestens eine Reise** mit einem **FLB** getätigt haben.
- Bei der Identifikation der Zielgruppe handelt es sich um ein **zweistufiges Verfahren**: (a) Abfrage Reisen in den letzten 12 Monaten mit dem FLB und (b) Bestätigung des richtigen Verständnisses für das Produkt FLB.
- Bezugspunkt für das Hauptinterview ist die **letzte getätigte Reise** mit dem **FLB**.
- Der Datensatz wurde auf Bevölkerungsstrukturen (18+Jahre) **gewichtet**.

Kern-Ergebnisse

- Fernlinienbus-Reisen haben überwiegend einen **privaten Anlass** der Anteil von Geschäftsreisenden liegt deutlich unter 10 %.
- In allen Untersuchungsregionen **substituiert** der **FLB** das System **Bahn** am stärksten. Im Evoked Set alternativer Verkehrsmittel spielt die **Bahn** ebenfalls eine signifikante Rolle.
- Die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der FLB-Reise ist in Deutschland mit 84 % (top-2-Werte) vglw. positiv. Kritischer wird insgesamt die **Reisedauer** bewertet.
- Der bezahlte Preis pro km (**Yield**) ist in D vergleichsweise gering – der Anteil unausgeschöpfter **Zahlungsbereitschaften** ist hier höher als in A und CH.

Der Anteil von Fernlinienbus-Reisenden in der Bevölkerung ist in Deutschland mit 9 % am höchsten (2015)

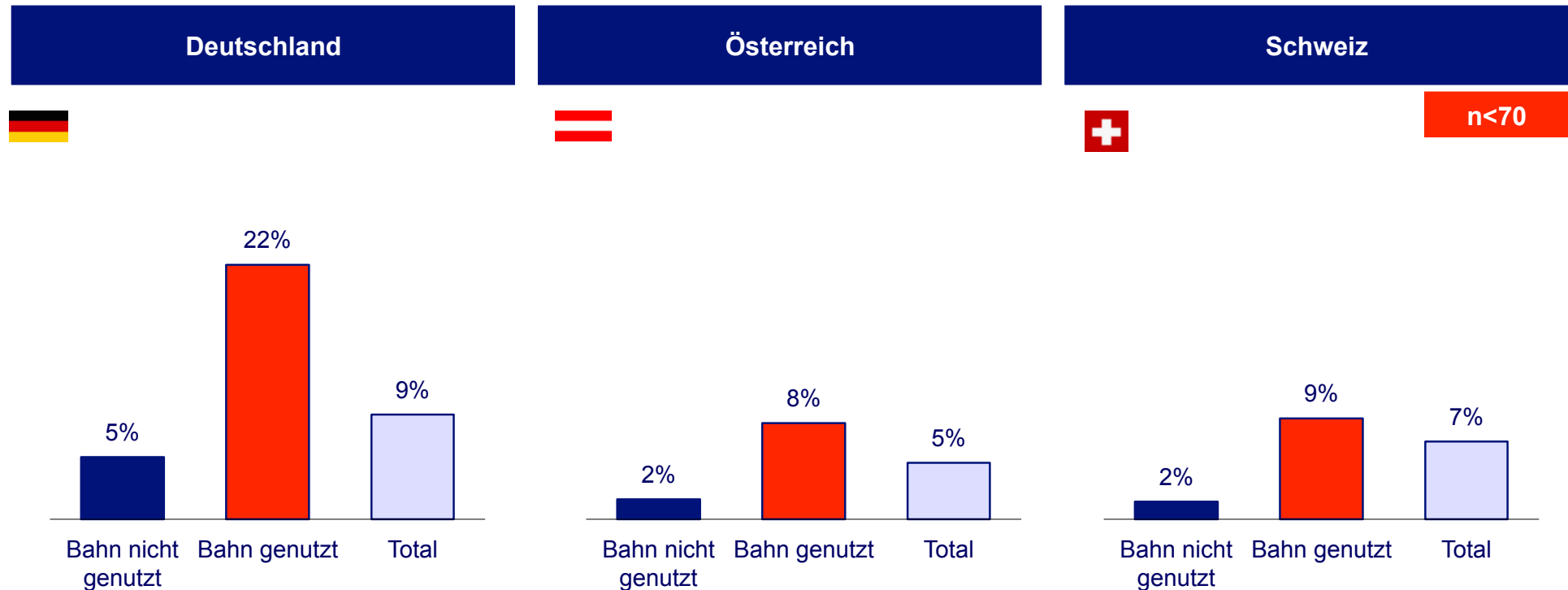
Nutzer von Fernlinienbussen [% Reisen]¹⁾



1) Sie hatten angegeben, dass Sie Reisen mit einem Fernlinienbus unternommen haben. Fernbuslinien vernetzen Städte über einen Linienfahrplan miteinander. Als Fernlinienbusse werden Reisebusse eingesetzt. Handelt es sich bei Ihren Reisen um einen Fernlinienbus oder um einen Reisebus (Bus wird für die Reise bestellt)?

Die Nutzerquote der Fernlinienbusse (FLB) ist bei Bahnkunden deutlich erhöht – Indikator für überlappende Kundenbeziehungen

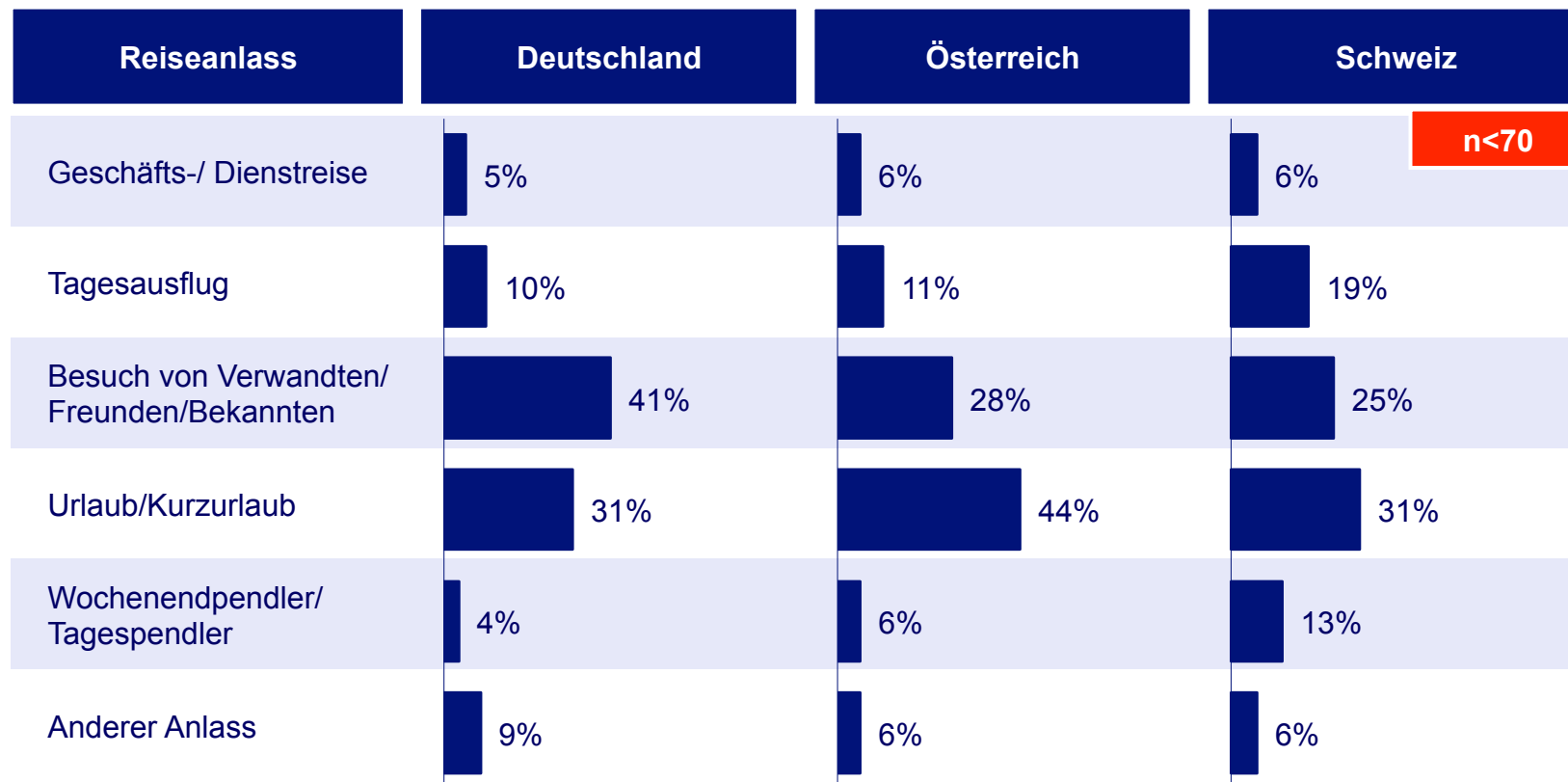
FLB-Nutzerquote in Abhängigkeit von der Bahnnutzung¹⁾



1) Sie hatten angegeben, dass Sie Reisen mit einem Fernlinienbus unternommen haben. Fernbuslinien vernetzen Städte über einen Linienfahrplan miteinander. Als Fernlinienbusse werden Reisebusse eingesetzt. Handelt es sich bei Ihren Reisen um einen Fernlinienbus oder um einen Reisebus (Bus wird für die Reise bestellt)? Bahnkunden=Mindestens eine Reise mit der Bahn mit mehr als 50 km einfache Strecke.

Fernlinienbus-Reisen haben überwiegend einen privaten Anlass – der Anteil von Geschäftsreisenden liegt deutlich unter 10 %

Reiseanlass bei Reisen mit dem Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾



1) Ich hatte folgenden Reiseanlass: ...

In allen Untersuchungsregionen substituiert der FLB das System Bahn am stärksten – der Bahnfernverkehr ist besonders betroffen

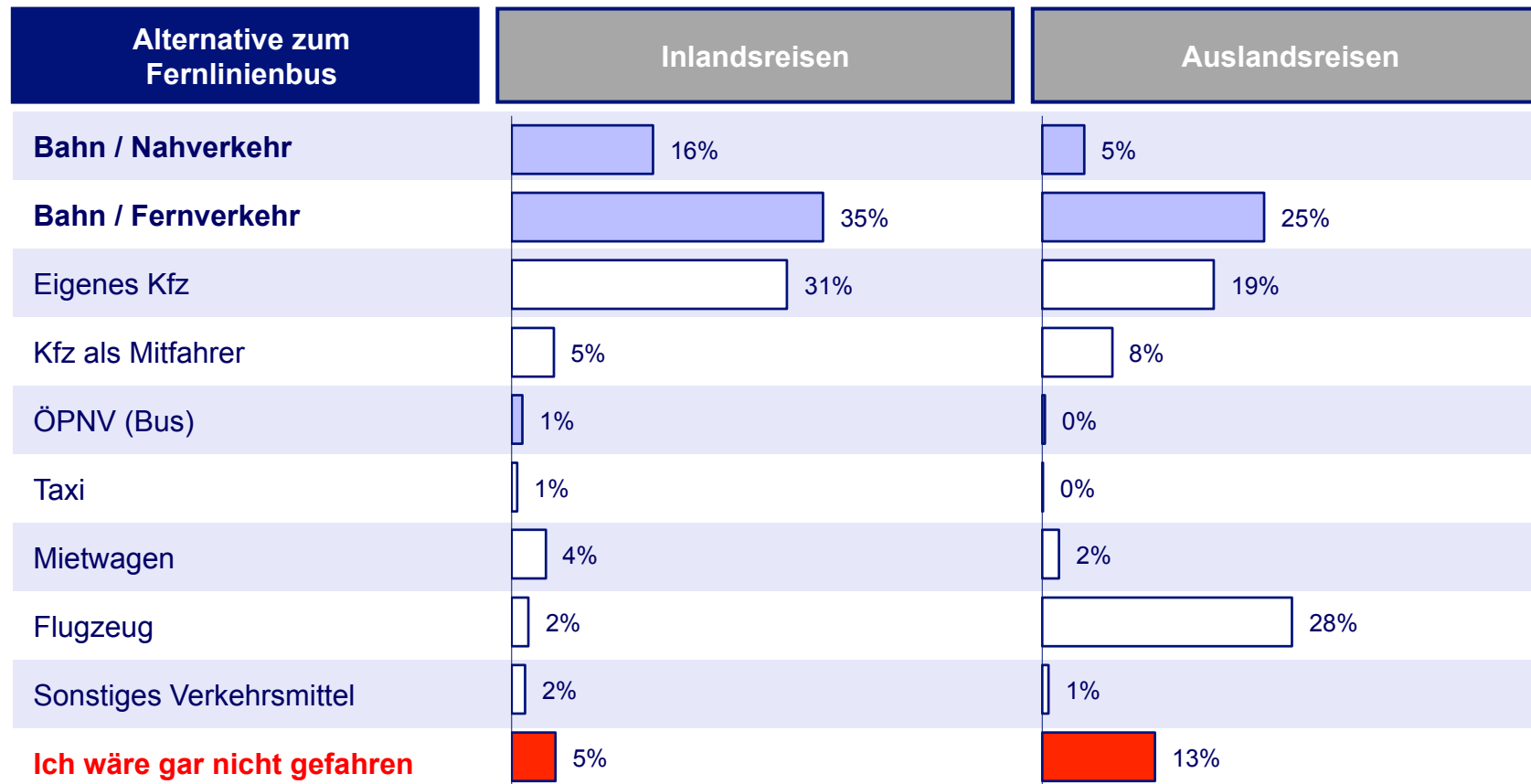
Substitution anderer Verkehrsmittel durch den Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾

Alternative zum Fernlinienbus	Deutschland	Österreich	Schweiz
Bahn / Nahverkehr	15%	15%	3% n<70
Bahn / Fernverkehr	33%	44%	39%
Eigenes Kfz	29%	28%	31%
Kfz als Mitfahrer	5%	7%	0%
ÖPNV (Bus)	1%	1%	11%
Taxi	1%	0%	0%
Mietwagen	4%	1%	2%
Flugzeug	6%	2%	4%
Sonstiges Verkehrsmittel	1%	0%	4%
Ich wäre gar nicht gefahren	6%	1%	6%

1) Stellen Sie sich vor, es hätte für Ihre Reise kein Fernlinienbus-Angebot gegeben? Welches Verkehrsmittel hätten Sie alternativ zum Fernlinienbus genutzt?

Die Substitutionsbeziehungen zwischen Bahn und FLB sind bei Inlandsreisen intensiver als bei Reisen ins Ausland

Substitution anderer Verkehrsmittel durch den Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾



1) Stellen Sie sich vor, es hätte für Ihre Reise kein Fernlinienbus-Angebot gegeben? Welches Verkehrsmittel hätten Sie alternativ zum Fernlinienbus genutzt?

Im Evoked Set alternativer Verkehrsmittel spielt die Bahn bei FLB-Reisen eine signifikante Rolle

Berücksichtigte andere Verkehrsmittel oder Anbieter bei der Fernlinienbus-Reise (% der Reisen)¹⁾

Andere Verkehrsmittel / Anbieter erwogen ...?	Deutschland	Österreich	Schweiz
Nein	60%	43%	54%
ja, Flugzeug	4%	5%	2%
ja, Fernlinienbus (anderer Anbieter)	3%	4%	10%
ja, Auto	18%	21%	14%
ja, Bahn	20%	33%	23%
ja, Sonstiges	0%	1%	2%

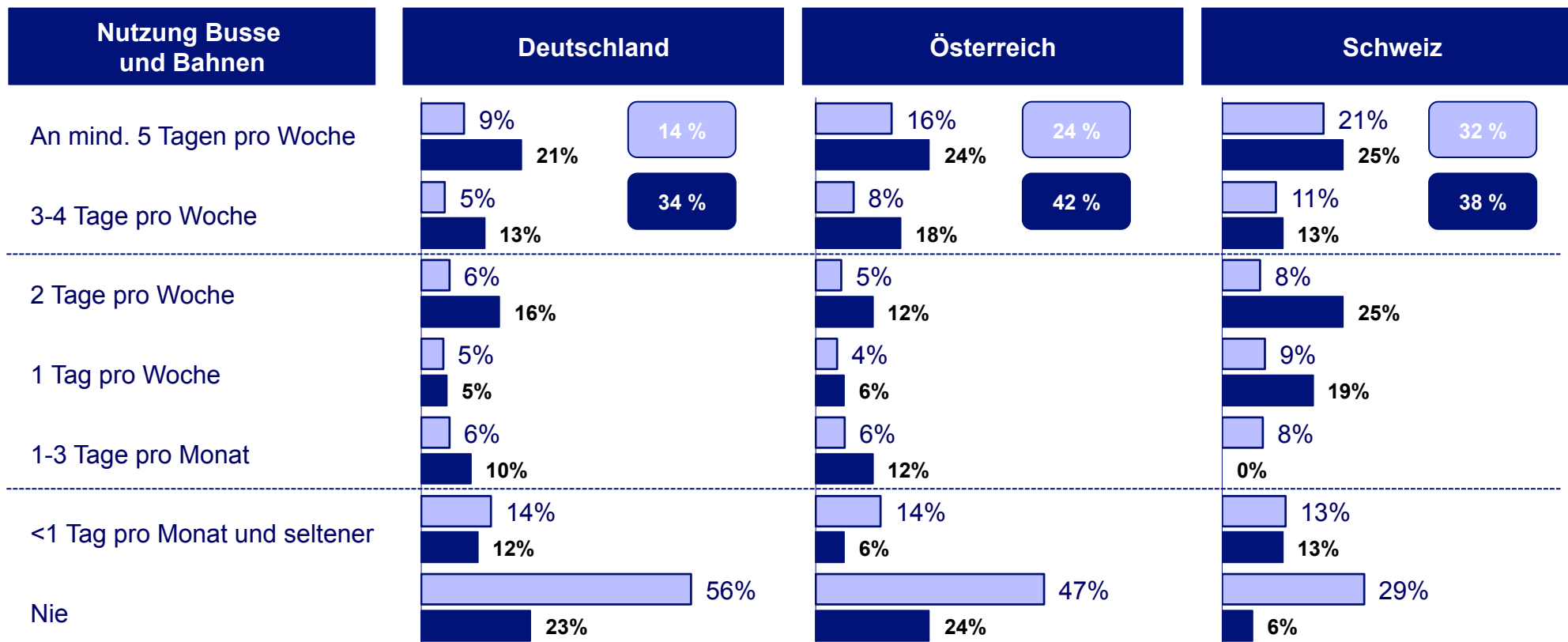
n<70

1) Sie haben angegeben, dass Sie die Reise von ... nach ... mit dem Anbieter (... einblenden) unternommen haben. Haben Sie für diese Reise auch erwogen, ein anderes Verkehrsmittel oder einen anderen Anbieter zu nutzen?

Nutzer von FLB zeichnen sich durch eine hohe ÖPNV-Affinität aus – der Anteil der ÖPNV-Stammkunden liegt zwischen 34 % (D) und 42 % (A)

Nutzung des ÖPNV am Wohnort¹⁾

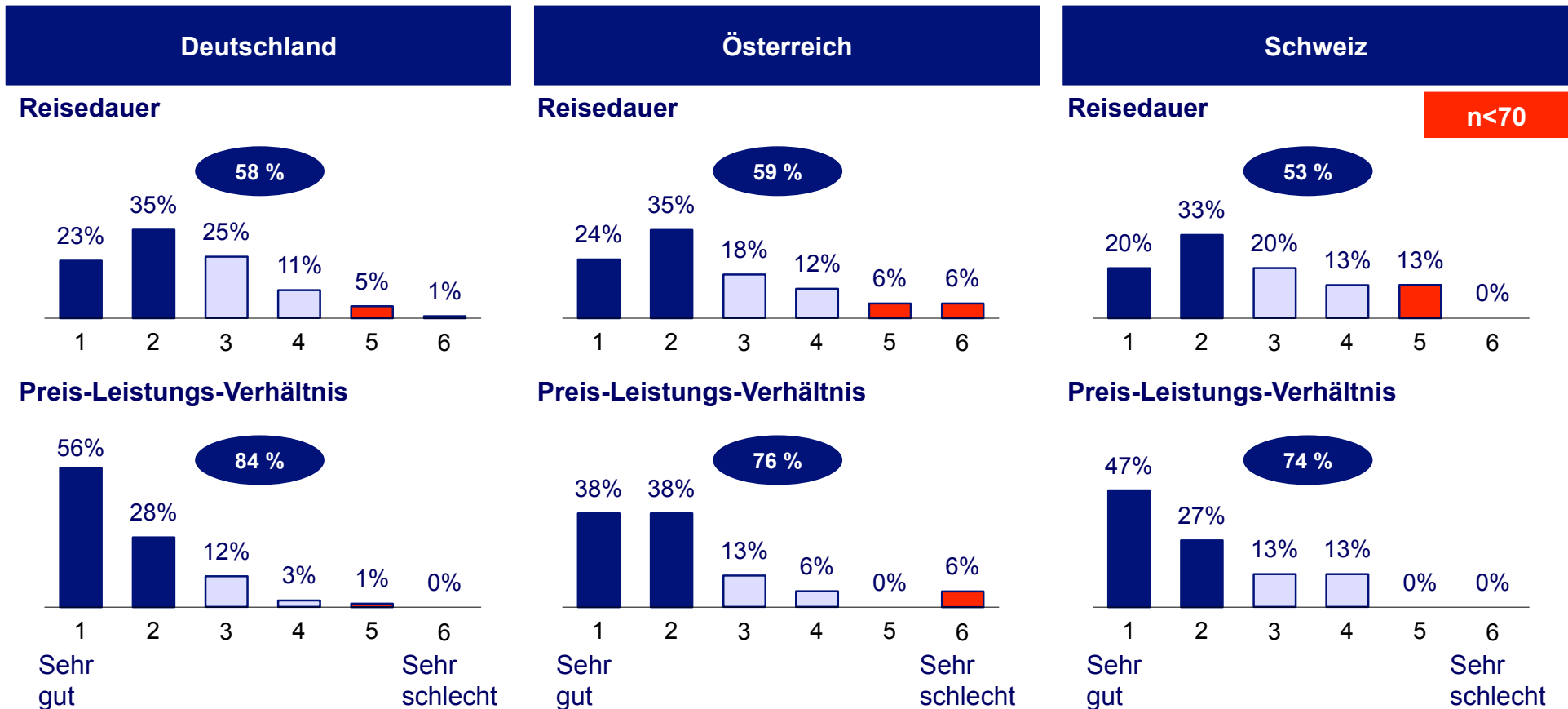
Nichtnutzer FLB
 Nutzer FLB



1) Wenn Sie einmal an die letzten 4 Wochen denken: Wie oft fahren Sie in einer normalen Woche durchschnittlich mit den Bussen und Bahnen Ihres Verkehrsverbundes an Ihrem Wohnort?

Die Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der FLB-Reise ist in Deutschland mit 84 % (top-2-Werte) überdurchschnittlich positiv

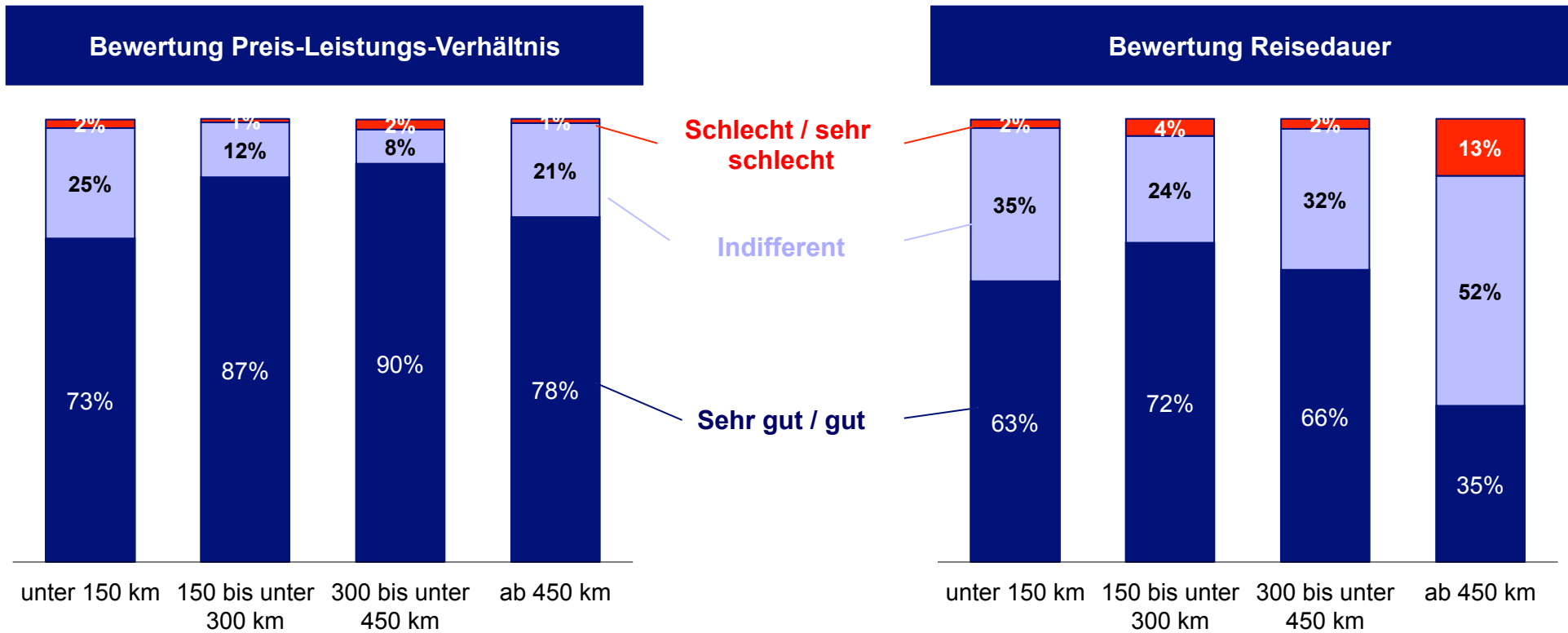
Bewertung der Leistung des Fernlineinbus-Anbieters¹⁾



1) Wie bewerten Sie den Reisekomfort / Reisedauer / Preis-Leistungs-Verhältnis des Anbieters (einblenden) für die Reise von ... nach ...?

Bei Reisen von mehr als 450 km pro Strecke wird die Bewertung der FLB-Reisedauer zunehmend kritisch

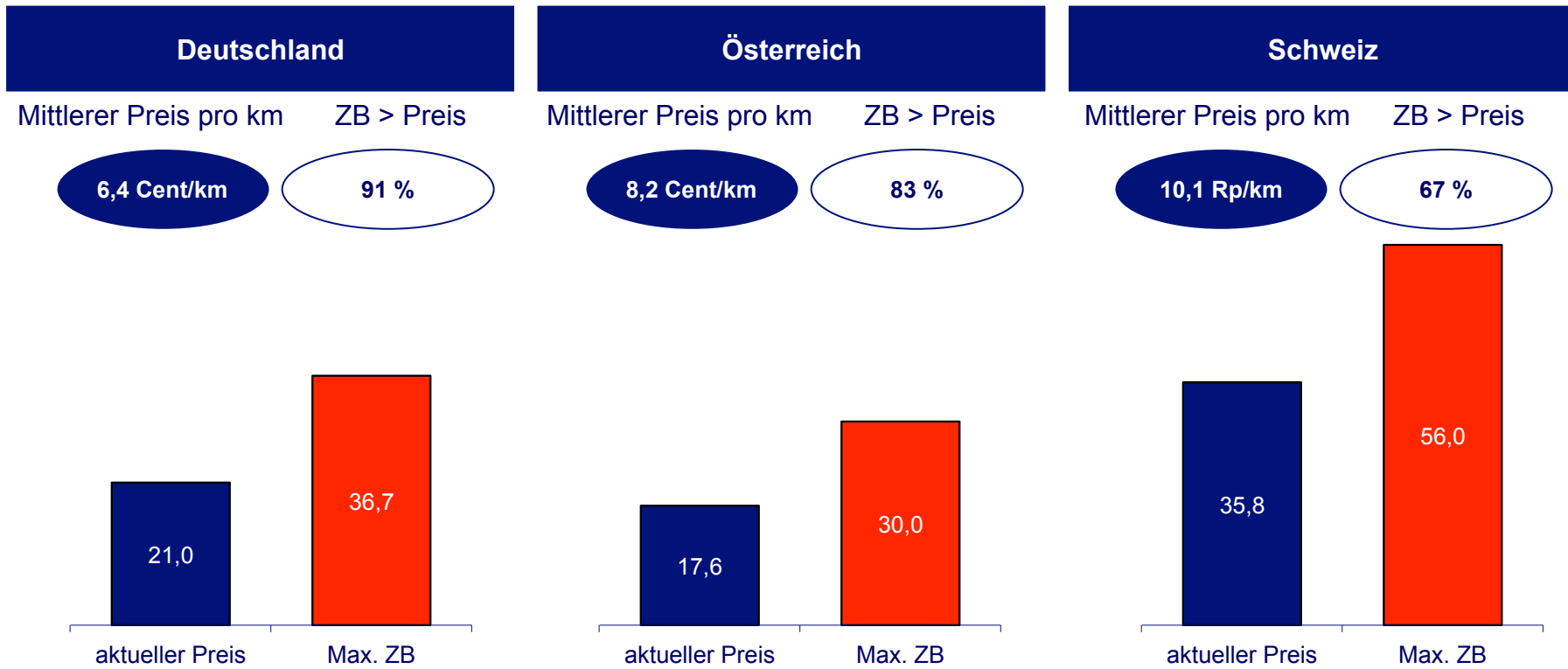
Bewertung der Leistung des Fernlineinbus-Anbieters¹⁾



1) Wie bewerten Sie den Reisekomfort / Reisedauer / Preis-Leistungs-Verhältnis des Anbieters (einblenden) für die Reise von ... nach ...?

D: Der bezahlte Preis pro km (Yield) ist vergleichsweise gering – der Anteil unausgeschöpfter Zahlungsbereitschaften höher als in A und DH

Mittelwerte gezahlter und maximal akzeptabler Preis (EUR bzw. CHF/Fahrt) für den Fernlinienbus (FLB)¹⁾

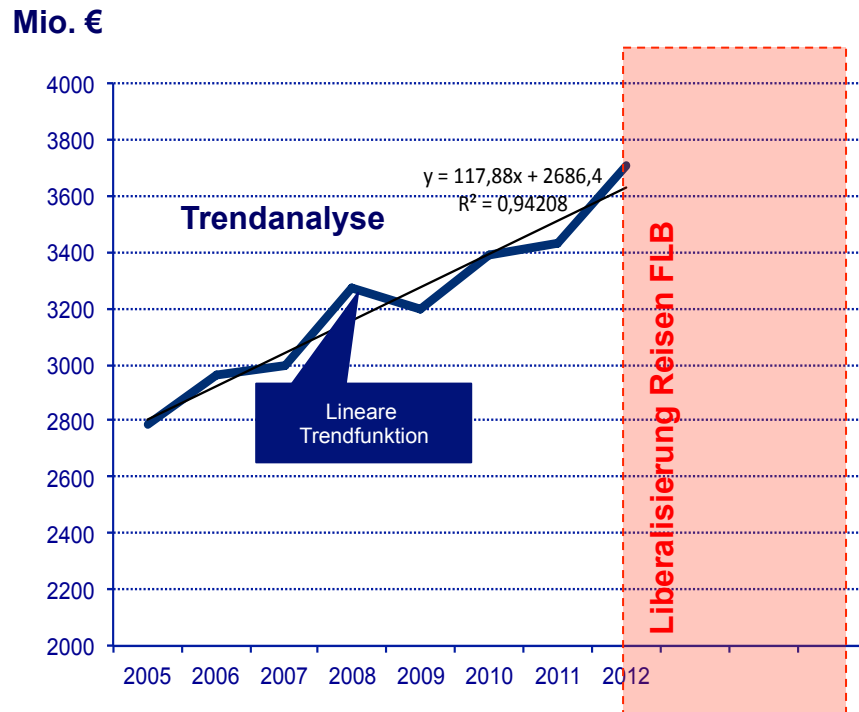


1) Wie hoch waren die Kosten für die Reise von ... nach ... mit dem Fernlinienbus? Und: Ab welchem Preis hätten Sie die Reise mit dem Fernlinienbus von ... nach ... nicht mehr mit einem Fernlinienbus unternommen? Basis: Personen, die sowohl die Preise als auch die maximalen Zahlungsbereitschaft genannt haben. ZB=Zahlungsbereitschaft (Preisbereitschaft); ZB=Zahlungsbereitschaft.

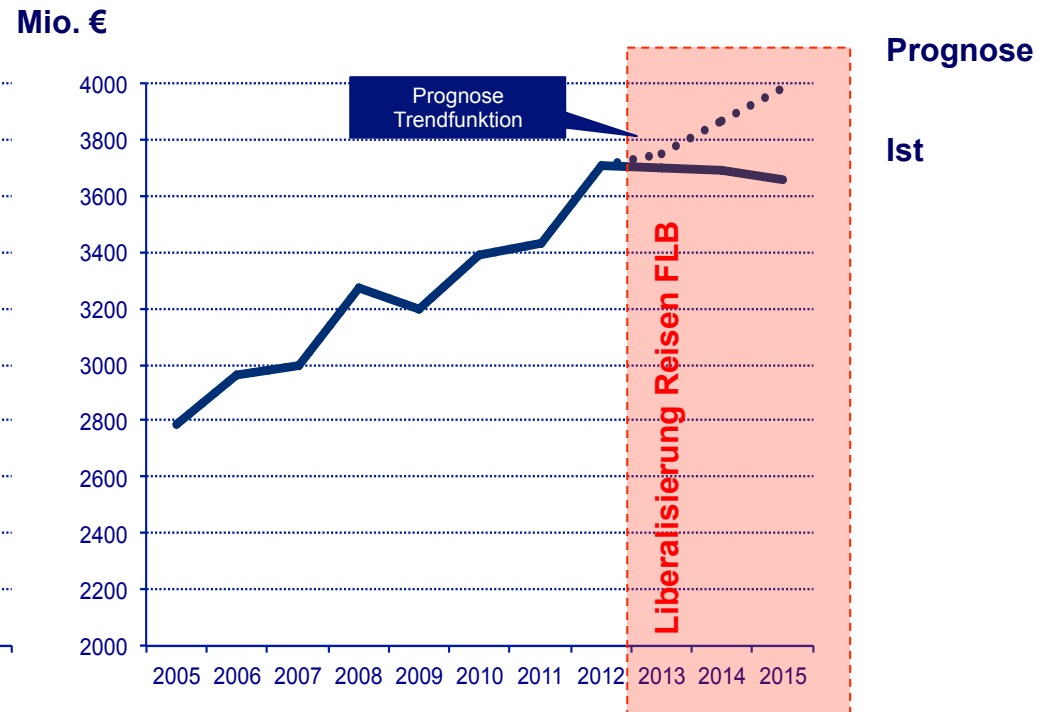
Zeitreihenanalysen belegen, dass ab 2013 durch die Liberalisierung der Reisen mit FLB ein erhebliches Erlös-Gap für den FV entsteht

Abschätzung der Erlösverluste der DB Fernverkehrs durch die Liberalisierung der Reisen mit FLB

Erlöse im DB Fernverkehr 2005 - 2012

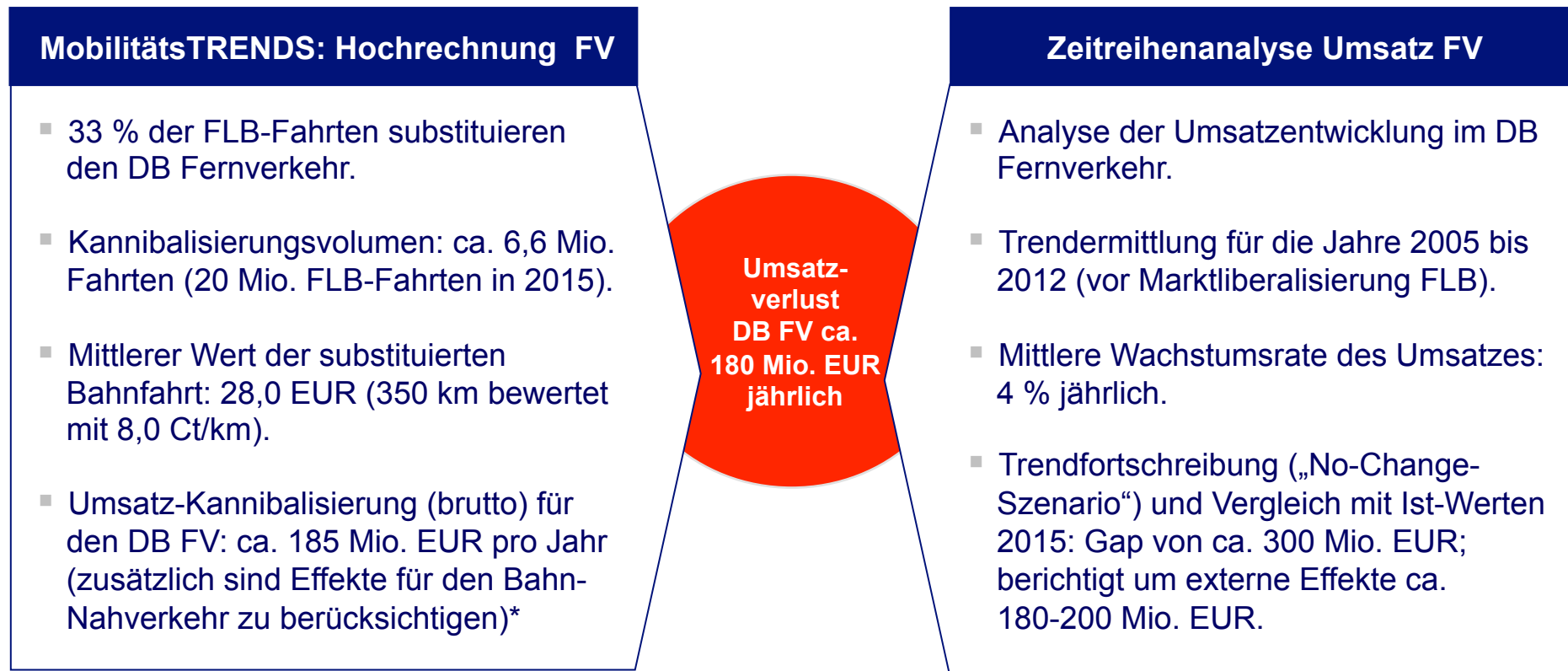


Erlöse im DB Fernverkehr 2005 - 2015



Zeitreihenanalysen und Hochrechnung der empirischen Ergebnisse bestätigen für den DB Fernverkehr ca. 180 Mio. EUR Umsatzverluste p.a.

Abschätzung der Erlösverluste des DB Fernverkehrs durch den Wettbewerb mit FLB



* Für den Bahn-Nahverkehr liegen die jährlichen Umsatzverluste durch den FLB bei ca. 60 Mio. EUR. Zur berücksichtigen ist, dass die DB auch ein relevanter Anbieter von Fernlinienbus-Reisen ist. Dieser Aspekt ist bei der Umsatzkannibalisierung nicht berücksichtigt.

Literatur

- Krämer, A.: Zukunft Bahnpersonenverkehr: Wie wettbewerbsfähig ist das deutsche Bahnsystem unter veränderten Konkurrenzbedingungen? ZEVrail 140 (4), April 2016, S. 138-145.
- Krämer, A.: Using Experimental Survey Designs to Support Pricing Decisions. Business Management Horizons, Vol. 4(1), June 2016. S. 22-38.
- Krämer, A.: Robustness of Price Perception: How Strong are Anchoring-, Left-Digit- and Framing-Effects when Promoting Sales Offers? Business and Management Studies, Vol. 2, No. 1, March 2016, S. 35 – 43. <http://dx.doi.org/10.11114/bms.v2i1.1137>.
- Krämer, A., Rieger, M.: Fernlinienbusse: Chance oder Risiko für den Bahnahverkehr? DER NAHVERKEHR, Heft 7/8 2015, S. 41 - 47.
- Krämer, A.: Wettbewerbsbeziehungen zwischen Fernlinienbus und Bahn: Nutzerstrukturen, Nachfragewirkungen und Preiswettbewerb. Bonn Dez. 2015.
- Wilger, G.; Krämer, A.: Fernbusse bringen Bewegung in den Mobilitätsmarkt, Planung & Analyse, Jg. 43, Heft 5/2015, S. 55.
- Krämer, A.: Fernlinienbusse (FLB) und deren Konsequenzen auf den Bahnah- und Bahnfernverkehr - 11. Sitzung (nicht öffentlich) der Enquetekommission IV des Landtages NRW (Finanzierungsoptionen des Öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen), Düsseldorf, 2. Oktober 2015.

Mit beiden Anbietern kommt die DB innerhalb des Marktes für FLB-Reisen auf ca. 14 % Marktanteil

Back up

Marktanteile der Fernbusanbieter in Deutschland nach Fahrtenzahl August 2015

