

Fernbus vs. Bahn: Ein Vergleich aus Sicht von Betreibern und Kunden

Elmar Wilhelm M. FÜRST

ÖVG-Forum - Straße oder Schiene?
„Wettbewerb im Personen(fern)verkehr“
Wirtschaftskammer Wien, 28. Juni 2016

Agenda

- Ausgangslage
- Vergleich mit dem Nahverkehr
- Konkurrenz im Fernverkehr?: Integration vs. Konkurrenz?
- Vergleich aus Kundensicht
- Vergleich aus Betreibersicht
- Fazit und Perspektiven

Ausgangslage: Marktentwicklung

- Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland
1. Jänner 2013
 - von 3 Mio. Fahrgästen im Linienfernbusverkehr 2012 auf 8,2 Mio. im Jahr 2013
 - und von 8,2 Mio. Fahrgästen 2013 auf 16 Mio. 2014 mehr als verdoppelt (Quelle: DESTATIS)
- Situation in Österreich
 - Neues Interesse aufgrund der Entwicklung in Deutschland
 - langsamere Entwicklung als in Deutschland aber wachsender Markt
- „EuroLines“ als „Pioniere“
 - 1985 als Zusammenschluss von 29 unabhängigen Busunternehmen gegründet
 - europaweites Fernbuslinien Netz
- Anfang: „Traditioneller Gastarbeiterbus“

Ausgangslage: Ordnungsrahmen

- Länderübergreifend innerhalb der EU frei
 - Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 idF. Verordnung (EU) 517/2013
 - Verordnung (EG) Nr. 561/2006 idF. Verordnung (EU) 165/2014
- Konzessionen in Deutschland und Österreich
 - Genehmigung von Haltestellen
 - Genehmigungsverfahren: Genehmigungen sind in Deutschland einfacher zu erhalten
 - Oftmals ist es einfacher, Genehmigungen für kleinere Orte bzw. weniger befahrene Strecken zu erhalten und diese anschließend abzuändern als diese gleich zu erhalten.

**Frage:
Fernbus und Bahn: Zwei
Systeme in Konkurrenz?**

**Antwort:
Ein „klares JEIN“**

Vergleich mit dem Nahverkehr

- Post-/Regionalbus vs. Bahn (Regionalzüge)
- Kriterien:
 - Verkehrsaufkommen
 - Infrastruktur (Vorhandensein + Anbindung)
 - Verkehrsdichte (Stau, Hindernisse etc.)

⇒ **Analogieschluss im Fernverkehr zulässig**

Konkurrenz im Fernverkehr?

Fernbus

- Infrastruktur:
Straße: quasi überall vorhanden
- Verkehrsaufkommen:
geringere Massenleistungsfähigkeit (max. rd. 75-80 Sitzplätze)
- Punkt zu Punkt Verkehr möglich
Hub-and-Spoke denkbar

Fernbahn

- Infrastruktur:
Schiene: geringere Netzdichte, Anteludialbindungen, Kapazität
- Verkehrsaufkommen:
hohe Massenleistungsfähigkeit (z.B. Railjet: 408 Sitzplätze)
- Gitternetz aus Verbindungen
Sonderfall: Kurswagen

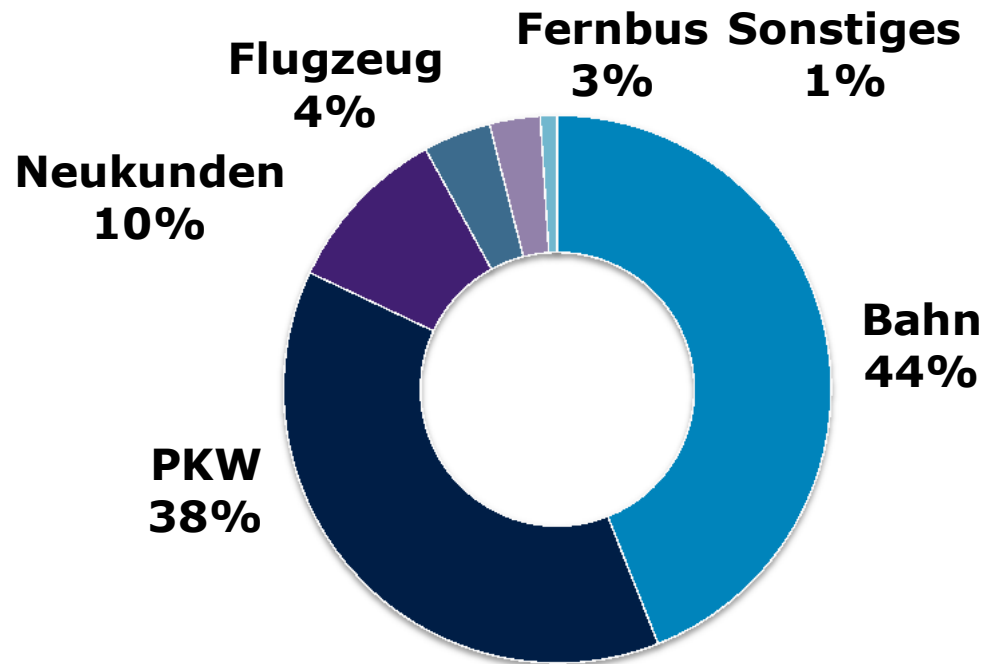
⇒ **eher Ergänzung als Konkurrenz**

Integration oder Konkurrenz?

- Anleihe beim Nahverkehr
Massenleistungsfähige Schnellverbindungen +
Feinverteilung im Oberflächenverkehr
- Ergänzung zu den Verkehren der Bahn
Buslinien auf Relationen, wo
... keine Bahnverbindung vorhanden ist
... wo eine Zugverbindung sich nicht rentiert
... wo eine Zugverbindung nicht gleichwertig ist
- Parallelverkehre scheinen wenig sinnvoll
(Kanibalisierung)

Fernbus und Bahn: Vergleich aus Kundensicht

Verkehrsmittel, mit denen Fernbuskunden vorher gereist sind (einschließlich Mehrfachnennungen)



QUELLE: IGES INSTITUT GMBH (2014)

Fernbus und Bahn: Vergleich aus Kundensicht

Fernbus

- Preis
 - hohe Preissensibilität der Kunden
- Punkt zu Punkt
 - evtl. kürzere Wege mit Gepäck
- Faktor Umwelt
 - Ggf. geringer Kohlendioxidausstoß
(Quelle: Umweltbundesamt 2011)
 - Summe aller externer Kosten pro Pkm im Busverkehr niedriger als im Schienenverkehr (Quelle: INFRAS) (Ansichtssache)
- Einstellungen und Präferenzen

Bahn (im Fernverkehr)

- komfortabler
- besseres Catering
- Sauberkeit
- mehr Platz
- Geschwindigkeit
 - (z.B. Höchstgeschwindigkeit Railjet 230 km/h)

Fernbus und Bahn: Vergleich aus Kundensicht

- in Deutschland gibt es seit der Liberalisierung eine wachsende Nachfrage
 - für den Betriebswirt ist dies ein Hinweis auf ein, verglichen mit der Konkurrenz, besseres Preis-Leistungs-Verhältnis.
 - Aufgrund einer Vielzahl von Online-Portalen hat der Kunde auch leicht die Möglichkeit, verschiedenen Reiseangebote nach Fahrtzeit, Fahrpreis, Verkehrsträger oder Umweltbelastung einigermaßen schnell und übersichtlich miteinander zu vergleichen.
- Fernbus: Sinnvoll, auf die Nachfrage zu antworten und diese zu bedienen.

Fernbus und Bahn: Vergleich aus Betreibersicht

- Ressourcen und Produktionsfaktoren
 - Infrastruktur
 - Betriebsmittel
 - Personal
- Marktliche Perspektive:
 - Vorhandene Angebote
 - Wie ergänzt sich Angebot mit anderen Angeboten (Netzwerk)
 - Verdrängungswettbewerb auf dem Fernbusmarkt, vor allem in Deutschland
 - viele Einzelunternehmen mit Regionalpartnern (z.B. in Serbien, Bosnien) als Konkurrenz zu den etablierten Unternehmen
 - Aufgrund meist nur geringer Unterschiede in der Leistungsbreite und in der Qualität der Angebote auf dem Fernbusmarkt, zeigen die Kunden grundsätzlich eine vergleichsweise stark ausgeprägte Bereitschaft zu einem Wechsel der Betreibergesellschaft.

Kostenvergleich

Fernbus

- maßgebliche variable Kosten:
 - Sprit
 - Maut: keine Maut in Deutschland - Wettbewerbsvorteil
 - Abnutzung der Reifen
- teilweise Fixkosten:
 - Abschreibung
 - Personal
- gegenüber anderen Bussegmenten vergleichsweise hohe Kosten für:
 - Übernachtungen unterwegs
 - Toilettenleerung
 - Fahrzeugreinigung
- jährliche Kilometerleistung ca. 330.000km
- Amortisation: ca. 4 Jahre

Fernbahn

- hohe Infrastrukturkosten
Großprojekte
- Abschreibung deutlich höher
- Verschubleistungen
- Amortisation: ca. 40 Jahre

Fazit und Perspektiven

- Aus unserer Sicht stellen Fernbus und Bahn im wesentlichen zwei einander ergänzende Systeme dar, nur in manchen Bereichen stehen sie im starken Wettbewerb zueinander.
- Wettbewerb auf gleichen Relationen und v.a. im eigenen Haus wenig sinnvoll.
- Aus Kundensicht ist Wettbewerb sinnvoll und führt regelmäßig zu einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis.

⇒ Es ist Platz für beide Angebote, da die Passagiere dies wünschen und annehmen.

Vielen Dank!



VIENNA UNIVERSITY OF
ECONOMICS AND BUSINESS

Institut für Transportwirtschaft und Logistik
Institute for Transport and Logistics
Management

Assoziierter Professor
PD. Dr. Elmar Wilhelm M. Fürst

Welthandelsplatz 1, 1020 Vienna, Austria
T +43-1-313 36-4589
F +43-1-313 36-904589
elmar.fuerst@wu.ac.at