

# Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe

Eine Marktanalyse 2.0 – Welche Veränderungen haben sich seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes für den Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe ergeben?



# Inhaltsverzeichnis

<b>VORWORT</b>	<b>S. 5</b>
<b>EXPOSÉ – ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>S. 6</b>
<b>1 BEWEGUNG IM VERKEHRSEKTOR – DIE LIBERALISIERUNG DES FERNLINIENBUSMARKTES UND DER RECHTLICHE RAHMEN</b>	<b>S. 8</b>
<b>2 DER FERNLINIENBUSMARKT</b>	<b>S. 10</b>
<b>2.1 Das Angebot</b>	<b>S. 11</b>
2.1.1 Ein Überblick durch Differenzierung der Linien	S. 11
2.1.2 Die Fernlinienbusbetreiber	S. 13
2.1.3 Die Marktanteile der Unternehmen	S. 14
2.1.4 Die Struktur der Anbieter	S. 15
2.1.5 Die wirtschaftliche Situation	S. 16
2.1.6 Die Fernlinienbusverbindungen	S. 18
<b>2.2 Die Kunden</b>	<b>S. 18</b>
2.2.1 Entwicklung der Anzahl der Fernbusreisenden	S. 19
2.2.2 Zielgruppen der Fernlinienbusse	S. 20
2.2.3 Verkehrsmittelnutzung vor der Liberalisierung	S. 22
<b>3 DIE KONKURRENZSITUATION ZWISCHEN SPNV UND FERNLINIENBUS IN WESTFALEN-LIPPE</b>	<b>S. 23</b>
<b>3.1 Fernbus als Ergänzung zum SPNV</b>	<b>S. 24</b>
<b>3.2 Das Fahrgastwechsellpotential</b>	<b>S. 24</b>
<b>4 FAHRZEUGE UND QUALITÄTSSTANDARDS</b>	<b>S. 27</b>
<b>5 TARIF UND VERTRIEB</b>	<b>S. 29</b>
<b>5.1 Preisgestaltung</b>	<b>S. 30</b>
5.1.1 Fahrpreise des Fernlinienbusses und der Bahn im Vergleich	S. 30
5.1.2 Unterwanderung der Tarifsysteme	S. 32
<b>5.2 Vertrieb</b>	<b>S. 34</b>
<b>6 DIE FERNLINIENBUSHALTESTELLEN</b>	<b>S. 35</b>
<b>6.1 Problematik der Haltestellen</b>	<b>S. 36</b>
<b>6.2 Kundenanforderungen</b>	<b>S. 36</b>
<b>6.3 An- und Abreise zu Haltestellen</b>	<b>S. 37</b>
<b>6.4 Situation in den Großstädten</b>	<b>S. 38</b>
<b>6.5 Derzeitige Situation im NWL</b>	<b>S. 40</b>
<b>7 KOOPERATIONEN MIT FERNLINIENBUSANBIETERN</b>	<b>S. 42</b>
<b>8 ZUKÜNFTIGE THEMEN IM FERNLINIENBUSVERKEHR</b>	<b>S. 44</b>
<b>8.1 Autobahnmaut für Busse</b>	<b>S. 45</b>
<b>8.2 Stationsgebühren</b>	<b>S. 47</b>
<b>8.3 Anzahl der Unternehmen am Markt</b>	<b>S. 47</b>
<b>8.4 Barrierefreiheit</b>	<b>S. 47</b>
<b>8.5 Unfälle mit Fernlinienbussen</b>	<b>S. 48</b>
<b>8.6 Schwachstellen im Schienennetz</b>	<b>S. 48</b>
<b>8.7 Reaktion der Bahn</b>	<b>S. 48</b>
<b>8.8 Bestrebungen von FlixBus zur Expansion auf die Schiene</b>	<b>S. 49</b>
<b>8.9 Eisenbahn und Fernbus im Wettbewerb</b>	<b>S. 49</b>
<b>9 GEFAHR ODER NUTZEN FÜR DEN SPNV IM NWL? – EINE HANDLUNGSEMPFEHLUNG ZUM UMGANG MIT FERNLINIENBUSSEN</b>	<b>S. 50</b>
<b>ANHÄNGE</b>	<b>S. 54</b>
<b>QUELLEN</b>	<b>S. 59</b>



## Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Juli 2014 hat der NWL die Broschüre „Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe“ als Marktanalyse mit Bezug zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erstmals vorgelegt. Zwei Jahre später hat sich der Fernbusmarkt derart stark verändert, dass eine Neuauflage dringend erforderlich wurde.

Diese Entwicklung zeigt deutlich, mit welcher Dynamik der Fernbusmarkt auch weiterhin unterwegs ist. Damit dauern auch die Auswirkungen dieses neuen Mobilitätsangebotes auf den Fern- und Nahverkehr unvermindert an. Dies ist auch im Raum Westfalen-Lippe zu beobachten.

Die hiermit vorgelegte „Marktanalyse 2.0“ des Fernbusmarktes in Westfalen-Lippe soll daher erneut einen möglichst umfassenden Überblick zum Thema bieten und die vielen Facetten dieses neuen Marktes einschließlich der unterschiedlichen Auswirkungen auf den SPNV darlegen.

Auch die bisherigen Erfahrungen seit Beginn der Liberalisierung des Mobilitätsmarktes im NWL sowie die konkreten Veränderungen im Mobilitätsangebot und -verhalten werden in dieser Broschüre aufgegriffen.

Auch in 2016 gilt, dass der SPNV in Westfalen-Lippe durch den Fernbus nicht grundsätzlich gefährdet ist, wenn es auch einzelne Relationen mit starken Abwanderungszahlen zum Fernbus gibt. Ein attraktiver und gut ausgebauter SPNV kann trotz Preisdifferenz zum Fernbus sehr wohl konkurrenzfähig sein. Wichtig wird aber künftig die Angleichung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger Straße und Schiene, wie z. B. die Kostenträgerschaft der jeweiligen Infrastruktur.

Ich wünsche eine interessante Lektüre!

Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher des NWL



Dr. Ulrich Conradi  
Verbandsvorsteher des NWL

## Exposé – Zusammenfassung

Sehr dynamischer Fernbusmarkt auch in Westfalen-Lippe

Auch drei Jahre nach der Öffnung des Fernverkehrsmarktes für Fernlinienbusse ist dieser Markt noch sehr dynamisch und stets innovativ. Nachdem die Ballungsräume in Deutschland weitestgehend erschlossen sind, werden Linien zu Mittelstädten eingerichtet sowie Nacht-, Express- und Auslandsverbindungen erschlossen. Die Zahl der großen Anbieter ist inzwischen rückläufig, aber die Anzahl der Fernbusreisenden steigt weiterhin an. Mit großem Interesse verfolgt werden zudem die Wirkungen der Fernlinienbusse auf andere Verkehrsträger. Vor allem im Schienenverkehr lassen sich Wechselwirkungen feststellen. Die rasante Entwicklung des Fernlinienbusmarktes erfordert ebenso schnelle Reaktionen der anderen Marktteilnehmer. Dass das jedoch nicht immer ohne weiteres möglich ist, zeigt sich im SPNV.

Zum Teil regionale Konkurrenz in Westfalen-Lippe

Aufgrund der Bedienungsverbote der Fernbusse (Haltestellenabstände unter 50 km und Reisezeit unter 60 Minuten) ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwar offiziell kein Konkurrent des Fernlinienbusses, einige Relationen in Westfalen-Lippe haben jedoch eine parallele Bedienung durch den Fernlinienbus, sodass die Auswirkungen durchaus spürbar sind. Daher ist es für den NWL als Aufgabenträger von Belang, den Fernbusmarkt weiterhin zu beobachten. Diesem Zweck dient diese Broschüre, die Aufschlüsse über die Wettbewerbsverhältnisse geben, parallel bediente Strecken untersuchen sowie Informationen zu Handlungsmöglichkeiten geben soll.

Die Unternehmen im Fernbusmarkt

Als Fernlinienbusanbieter fungieren vor allem wenige große Betreiber. Als Marktführer dominiert FlixBus derzeit den Fernlinienbusmarkt, besonders durch Fusionen und Aufkäufe. Weitere Anbieter mit Linien im NWL-Verbandsgebiet sind Eurolines Germany, Postbus (bis November, dann zu FlixBus gehörend), DeinBus.de sowie Berlin Linien Bus (will sich vom Markt zurückziehen).

Die Kundengruppen der Fernbusse

Aufgrund steigender Reisendenzahlen erschließt der Fernbus weitere Kundengruppen. Vornehmlich preisbewusste und wenig zeitsensible Fahrgäste wie Studenten, Senioren oder inzwischen auch Familien nutzen Fernlinienbusverbindungen als Alternative zum Bahn- oder Individualverkehr. Trotz des dreijährigen Bestehens des dynamischen Fernlinienbusmarktes wurden bisher nur wenige Studien zu den Nutzergruppen etc. veröffentlicht.

Alternative Verkehrsmittelnutzung vor Fernbus

Dagegen haben mehrere Umfragen das Abwanderungsverhalten der SPNV-Kunden untersucht. So hätten etwa 10 bis 15 % der Fernlinienbuskunden den SPNV genutzt, wenn es das neue Angebot mit den Bussen nicht geben würde. Hier gilt es zu analysieren, welche Relationen davon betroffen sein könnten. Insgesamt steigt die Zahl der Fernbus-Fahrgäste nicht mehr so stark wie in den Jahren 2013 und 2014.

Welche Auswirkungen der Fernlinienbus in Westfalen-Lippe auf den SPNV hat, ist noch nicht vollständig abschätzbar. Ein Vergleich der Kategorien Entfernung, Fahrzeit, tägliches Angebot sowie Preis für die beiden hier relevanten Verkehrsträger ergibt, dass für acht SPNV-Verbindungen in Westfalen-Lippe das erhöhte Risiko besteht, dass Fahrgäste abwandern. Hier sind sowohl der Preis des Fernlinienbusses als auch die Reisezeit attraktiver. Diese Verbindungen befinden sich vor allem im Raum Siegen sowie von Kassel in Richtung Westen.

Der Preis ist der größte Erfolgsfaktor der Fernlinienbusse. Mit „Kampfpreisen“ werden Wettbewerber unterboten, um Marktanteile zu gewinnen. Der Schienenpersonenfernverkehr ist preislich gesehen nicht konkurrenzfähig. Auch der SPNV kann mit seinen Tarifen kaum mithalten. Lediglich die preisgünstigen Gruppentickets nähern sich Fernbuspreisen an. So wird von den Fernbusunternehmen ein Preisdruck ausgeübt, welcher bei der DB Fernverkehr bereits zu Reaktionen bei Preisanpassungen geführt hat. Die u. a. daraus resultierenden moderateren Anpassungen im Preissystem der DB haben auch Auswirkungen auf die Fahrpreisgestaltung, insbesondere bei langen Reiseweiten in Westfalen. Der Preisdruck ist daher bereits auch im SPNV spürbar.

Mit dem Fernbus wurde jedoch vor allem ein zusätzliches Mobilitätsangebot geschaffen, welches neben dem geringen Preis mit Direktverbindungen punkten kann. Er kann den Schienenverkehr in Westfalen-Lippe z. T. sinnvoll ergänzen, ebenso wie der SPNV beispielsweise als Zubringer für den Fernbus fungieren kann.

Da der Fernbusmarkt somit regionale Berührungspunkte mit dem SPNV in Westfalen-Lippe aufweist, ist der SPNV gefordert, attraktive Gestaltungsmöglichkeiten für die Zukunft zu erarbeiten. So werden Angleichungen der wettbewerblichen Rahmenbedingungen diskutiert, aber auch Kooperationen beispielsweise in Form von kombinierten Tickets angedacht. Im Vertrieb ist beispielsweise eine engere Zusammenarbeit denkbar. Bei der Einrichtung neuer Fernbushaltestellen sollte die Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV berücksichtigt werden. Bei diesen Überlegungen sollten vor allem die Anforderungen und Wünsche der Nutzer im Vordergrund stehen. In der Diskussion befinden sich nach wie vor auch Aspekte wie Maut, Haltestellengebühr, Barrierefreiheit und Fahrgastrechte.

Diese Broschüre soll als Hilfestellung dienen, den Verkehrsmarkt in Westfalen-Lippe zu verstehen und Ansätze für zukünftige Bewertungen, Analysen und Maßnahmen bieten. Eine weitere kontinuierliche Beobachtung der Situation zwischen Fernbus und SPNV in Westfalen-Lippe ist dabei empfehlenswert.

8 SPNV-Verbindungen mit hohem Fahrgastwechsellpotential

Fernbusse erzeugen Preisdruck

Sinnvolle Ergänzung des Verkehrsmarktes durch den Fernbus

Welche Rolle spielt der Fernbus zukünftig für den SPNV?

Kontinuierliche Beobachtung der Situation



## Bewegung im Verkehrssektor

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

Seit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 hat sich der dynamische Fernbusmarkt verändert: Manche Betreiber haben fusioniert, etliche haben den Markt bereits wieder verlassen, andere wenige sind neu eingetreten. Die deutschen Ballungszentren sind weitestgehend erschlossen, sodass das Hauptaugenmerk nun auf der Anbindung von Mittel- und Kleinstädten liegt, Verbindungen ins Ausland vorangetrieben werden sowie der Ausbau von Express- und Nachtverbindungen angestrebt wird. Erstmals ist zudem ein Rückgang der Anzahl der Fahrten sowie der Linien festzustellen.

Seit der Liberalisierung lebt der Markt

Während es in anderen Ländern der Europäischen Union schon lange Gesetze und Verordnungen zum Fernlinienbusbetrieb gibt, ist der deutsche Markt im Verhältnis erst sehr spät liberalisiert worden. Derzeit ist es so, dass gemäß § 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 Fernbus-Bedienung stattfindet, müssen mindestens 50 km Entfernung zueinander aufweisen und es darf kein parallel verlaufender Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einer Reisezeit von 60 Minuten oder weniger zwischen den Halten vorhanden sein. Inwieweit dieser gesetzliche „Schutzmechanismus“ ausreichend und zweckmäßig ist, bedarf einer eingehenden Prüfung und Bewertung.

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

In einer ersten Marktanalyse, welche 2014 veröffentlicht worden ist, wurde die Bedeutung der Liberalisierung des Fernbusmarktes für den SPNV in Westfalen-Lippe untersucht. Es konnte herausgestellt werden, dass konkurrenzähnliche Verhältnisse zwischen den beiden Verkehrsträgern auf einigen Relationen bestehen. Darauf soll in dieser Ausarbeitung eingegangen sowie die weitere Entwicklung des Marktes untersucht werden.

Neuaufgabe der Marktanalyse

**Die zentrale Frage lautet somit: Fernbusse und SPNV – Konkurrenz oder sinnvolle Ergänzung?**



## Der Fernlinienbusmarkt

## 2 Der Fernlinienbusmarkt

Im Jahr 2016 hat der Fernbusmarkt die Aufbauphase weitestgehend verlassen, nachdem laut BMVI 2014 bereits eine erste Marktberreinigung stattgefunden hat. Es treten kaum weitere Anbieter in den Markt ein, dafür steigen Betreiber aus oder werden vom Marktführer FlixBus aufgekauft. Das bestehende Linienangebot wird nur noch ins Ausland erweitert, es kommen kaum neue Linien hinzu. Unrentable Verbindungen werden eingestellt und die Fahrpläne der jeweiligen Auslastung schrittweise angepasst. Zudem wird es voraussichtlich Änderungen im PBefG bezüglich der Ausstattung der Fernlinienbusse geben. Im Gespräch sind nach wie vor auch Aspekte wie Maut, Haltestellengebühr, Barrierefreiheit sowie Fahrgastrechte.

Die Dynamik des Fernbusmarktes

### 2.1 Das Angebot

Mit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs am 01.01.2013 sollten der freie Wettbewerb auf dem Markt gefördert sowie neue Verbindungen auf Eigeninitiative und eigenwirtschaftliches Risiko initiiert werden. Seither hat sich die Zahl der angebotenen Linien vervierfacht. Die Zahl der Anbieter ist nach der Marktöffnung stark gestiegen, aufgrund des extremen Wettbewerbs mussten viele Betreiber ihr Angebot allerdings einstellen.

Anstieg an Linien, Rückgang an Anbietern

#### 2.1.1 Ein Überblick durch Differenzierung der Linien

Die seit 2013 herangewachsene Anzahl an Linienverkehren ist auch seit der letzten Marktanalyse schwer zu überblicken. Einen Anhaltspunkt liefert die Differenzierung des Angebots in die folgenden Produktarten:

Durch Differenzierung der Produkte den Überblick behalten

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

Für Reisen über die Staatsgrenze hinaus bieten internationale Städteverbindungen der Fernbusbetreiber eine gute Alternative zur Bahn, zu Mitfahrzentralen oder zum PKW. Solche Verkehrsangebote wurden in Deutschland bereits vor der Novellierung des PBefG zum Januar 2013 angeboten, u. a. vom Unternehmen Eurolines zusammen mit Deutsche Touring. Dabei entstand ein größeres Angebot in Richtung Osteuropa, da dort die Beförderung mit Fernlinienbussen schon lange etabliert ist. Der Fernbusbetreiber FlixBus bietet sogar beispielsweise Verbindungen in jedes Nachbarland Deutschlands an. Dieser grenzüberschreitende Fernbusverkehr bietet weiterhin Potential, sodass die meisten Fernlinienbusanbieter eine internationale Ausweitung ihres Angebotes anstreben.

Internationale Städteverbindungen sollen ausgebaut werden



Touristische Verkehre an die Küsten, in Naherholungsgebiete oder die Alpen

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. Viele Anbieter betreiben zum Teil ganzjährig, zum Teil saisonal Verbindungen an die Nord- und Ostseeküsten inklusive der Inseln Rügen und Usedom (FlixBus) und in Skigebiete der Alpen. Zudem werden Naherholungsgebiete im NWL-Bereich von Fernbuslinien angefahren: FlixBus bedient das Sauerland u. a. mit den Ferienorten Medebach und Winterberg.

Flughafentransfer und Kooperationen mit Airlines

Einige Fernbusbetreiber bieten Transferverkehre zu Flughäfen an. FlixBus beispielsweise hat Kooperationen mit Airlines aufgebaut, sodass bei einer Buchung dieser Airline die Anreise zu den Flughäfen München und Frankfurt mit dem FlixBus integriert ist. Der Betreiber Postbus arbeitet seit Mai 2016 mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zusammen. Mit dem Fernbusticket können sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel für die An- und Abreise im Stadtgebiet Köln zur Fernlinienbushaltstelle Flughafen Köln/Bonn genutzt werden. Postbus ist der erste Anbieter eines kombinierten Fernbus- und ÖPNV-Tickets. Das ist unter anderem eine Reaktion auf die Verlegung der Fernbushaltstellen aus der Kölner Innenstadt. Ob dieses Angebot mit der Übernahme von Postbus durch FlixBus bestehen bleibt, ist nicht bekannt.

Linie S900 zwischen Flughafen PAD und Kassel wurde eingestellt

Auch der sich im NWL-Gebiet befindende Flughafen Paderborn-Lippstadt wurde über eine Fernbuslinie angebunden. Diese muss jedoch als Sonderfall eingestuft werden, da zum einen die Angebotsintensität sehr hoch und die Fahrstrecke sehr kurz gewesen ist. Diese überregionale Schnellbuslinie von Paderborn nach Kassel musste jedoch zu Beginn des Jahres 2016 aufgrund fehlender Rentabilität eingestellt werden, obwohl Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit wie Senkung der Fahrpreise, weitere Haltestellen oder ein überarbeitetes Fahrplanangebot eingeleitet worden sind. Sie wurde im Jahr 2014 eröffnet und verkehrte zwischen dem Flughafen Paderborn-Lippstadt, Paderborn und Kassel. Betrieben wurde die Linie S900 von der Gesellschaft DB Bahn Ostwestfalen-Lippe-Bus.

Trotz der Differenzierung finden sich Mischformen

Eine Gliederung in die vier Angebotsarten nationale und internationale Städteverbindungen, touristische Verkehre und Flughafentransfer 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 Die Fernlinienbusbetreiber

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderung der größten Fernlinienbusanbieter in Deutschland. Im Jahr 2012 wurde hauptsächlich grenzüberschreitender Fernbusverkehr betrieben, da die Schiene ein Monopol im Fernverkehr besaß. Mit der Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes haben zahlreiche Anbieter wie FlixBus, MeinFernbus, ADAC Postbus oder city2city Fernlinienbusverbindungen initiiert. Seitdem ist der britische Anbieter megabus.com mit extrem niedrigen Preisen in den Markt eingetreten, MeinFernbus und FlixBus haben fusioniert. MeinFernbus hat sich 2016 aus dem Geschäft zurückgezogen, sodass Verbindungen der beiden Betreiber fortan unter dem Namen FlixBus agieren. ALDI Reisen und city2city haben den Fernbusmarkt verlassen und Postbus agiert nun allein. Letztgenannter Anbieter sowie megabus.com wurden von FlixBus aufgekauft. Berlin Linien Bus als Fernbusunternehmen der Deutschen Bahn zieht sich zum Ende des Jahres aus dem Fernbusmarkt zurück; einige Verbindungen werden vom IC Bus übernommen.

Fusionen, Marktein- und -austritte, Aufkäufe

#### VERÄNDERUNGEN DER FERNLINIENBUSANBIETER ZWISCHEN 2012 UND AUGUST 2016

2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Hauptsächlich grenzüberschreitender Verkehr</li> <li>→ Berlin Linien Bus (seit 1947)</li> <li>→ Eurolines (seit 1985)/Deutsche Touring (seit 1948)</li> <li>→ DeinBus.de (seit 2009)</li> <li>→ Student Agency (seit 1996)</li> </ul>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beginn der Marktliberalisierung</li> <li>→ FlixBus betritt den Markt</li> <li>→ MeinFernbus betritt den Markt</li> <li>→ ADAC Postbus betritt den Markt</li> <li>→ city2city betritt den Markt</li> <li>→ Univers Reisen (ALDI) betritt den Markt</li> <li>→ Orange Ways betritt den Markt</li> <li>→ IC Bus betritt den Markt</li> <li>→ Berlin Linien Bus baut Inlandsverbindungen auf</li> <li>→ Eurolines/Deutsche Touring bauen Inlandsverbindungen auf</li> <li>→ DeinBus.de baut Inlandsverbindungen auf</li> <li>→ Student Agency baut Inlandsverbindungen auf</li> </ul>
2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ megabus.com betritt den Markt mit Kampfpreisen</li> <li>→ ADAC steigt bei Kooperation mit Postbus aus</li> <li>→ Univers Reisen (ALDI) stellt Angebot ein</li> <li>→ DeinBus.de insolvent</li> </ul>
2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Fusion von MeinFernbus und FlixBus</li> <li>→ city2city steigt aus</li> <li>→ Fusion von IC Bus und Berlin Linien Bus</li> <li>→ DeinBus.de findet Investor</li> </ul>
2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ MeinFernbus FlixBus ab jetzt FlixBus</li> <li>→ FlixBus kauft megabus.com und Postbus auf</li> <li>→ Marke Berlin Linien Bus wird aufgegeben</li> <li>→ Hellö der ÖBB betritt den Markt</li> </ul>

Abbildung 1  
Veränderungen der Fernlinienbusanbieter zwischen 2012 und August 2016

Quelle: eigene Darstellung

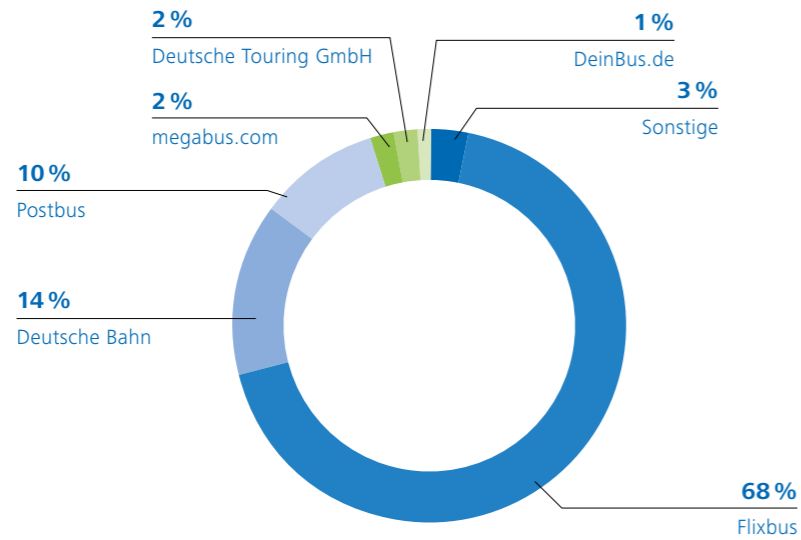
Im NWL-Verbandsgebiet verkehren derzeit die Fernlinienbusbetreiber FlixBus, Postbus (bald FlixBus), Berlin Linien Bus, DeinBus.de sowie die Deutsche Touring.

**2.1.3 Die Marktanteile der Unternehmen**

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. Diese haben sich seit der Marktanalyse von 2014 deutlich verändert.

**MARKTANTEILE (FAHRPLAN-KM)**

**Abbildung 2**  
Marktanteile am innerdeutschen Fernlinienbusmarkt nach Fahrplankilometern  
Quelle: IGES Institut Berlin „Kompass Mobilität – Fernbusmarkt Deutschland“, Stand Juni 2016



FlixBus ist Marktführer

Der Fernlinienbusmarkt unterliegt einer starken Dynamik. Jeder Anbieter versucht durch Streckennetzerweiterungen, Marketingmaßnahmen, Fusionen oder Preisreduzierungen seinen Marktanteil zu vergrößern. Das Fernlinienbusunternehmen FlixBus hat seine Marktführerschaft ausgebaut. Ende 2013 hatte das Unternehmen einen Marktanteil von 15 %. Durch die Fusion mit dem damaligen Marktführer MeinFernbus wurde die Marktposition deutlich verstärkt. Der Kauf von megabus.com und Postbus sowie der Rückzug von Berlin Linien Bus wird dem Unternehmen in Zukunft noch mehr Marktanteil bescheren. Die Deutsche Bahn mit den beiden Fernbusmarken IC Bus und Berlin Linien Bus hat innerhalb von drei Jahren an Marktanteil verloren, ebenso wie DeinBus.de. Nur Postbus hat 3 % an Marktanteil gewonnen.

**2.1.4 Die Struktur der Anbieter**

Der Fernlinienbusmarkt durchläuft einen Wandel: Es dominieren vermehrt wenige große Betreibergesellschaften, während andere Anbieter den Markt aufgrund des intensiven Wettbewerbs und des teilweise unwirtschaftlichen Preisniveaus verlassen. Marktteilnehmer sind dabei eigenverantwortlich handelnde, mittelständische Linienverkehrsbetreiber und verschiedene Betreibergesellschaften, die als Dachorganisation fungieren. Als gängige Geschäftsmodelle lassen sich folgende ausmachen:

Wenige große Betreibergesellschaften

- Durchführung von Linienverkehren in Eigenregie
- Durchführung von Linienverkehren im Subunternehmermodell
- Durchführung von Linienverkehren im Beteiligungsmodell.

Im ersten Modell bieten einzelne Busunternehmen oder ein Unternehmensverbund Fernbusverbindungen an. Als Beispiel ist hier megabus.com zu nennen. Das Subunternehmermodell wird von Postbus angewandt. In diesem Fall werden Busunternehmen beauftragt. Im Beteiligungsmodell, welches dem Berlin Linien Bus zugeordnet werden kann, gibt es eine Grundvergütung sowie eine erfolgsabhängige Vergütung. Aufgrund dieser Geschäftsmodelle sind viele Unternehmen am Fernlinienbusmarkt beteiligt. FlixBus arbeitet beispielsweise mit etwa 190 Partnerunternehmen aus dem Mittelstand zusammen.

Drei Geschäftsmodelle

Im Hinblick auf die großen Anbieter von Fernlinienbusverbindungen lassen sich zwei verschiedene Arten von Unternehmen ausmachen:

Etablierte Konzerne stehen Start-Up-Unternehmen gegenüber

- Start-Up-Unternehmen und
- Konzerntöchter.

Zu den Start-Up-Unternehmen gehört der Marktführer FlixBus. Dieses Start-Up sowie dessen Fusionspartner MeinFernbus wurden unabhängig voneinander als Start-Up gegründet und beschäftigen zusammen derzeit 750 Mitarbeiter. Unternehmensgründer von MeinFernbus 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–Frankfurt/Main besteht z. B. dementsprechend nur ein sehr geringes Angebot von FlixBus. Eine der ersten Verbindungen bestand zwischen Freiburg und München, wo es keine direkte Fernverkehrsverbindung auf der Schiene gibt. Ähnliche Konzepte wie MeinFernbus verfolgen die Anbieter FlixBus und DeinBus.de. Da sie keine eigenen Fahrzeuge besitzen, sind sie in besonderer Form auf die Partnerunternehmen angewiesen und bezeichnen sie sich gerne als „Partner des Mittelstandes“. FlixBus wird von den Investoren General Atlantic, Holtzbrinck Ventures und TUM unterstützt.

Start-Up-Unternehmen MeinFernbus, DeinBus.de und FlixBus versuchen Schwachstellen im Schienenfernverkehr zu nutzen



DB mit IC Bus und Berlin Linien Bus am Markt

Die Konzerntöchter sind hingegen nicht auf Investoren angewiesen: Die DB oder auch die Deutsche Post AG können einen längeren Preiskampf ohne Finanzierungsprobleme bewältigen. 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. Der IC Bus ergänzt das Schienenangebot der Bahn vor allem auf Strecken ins benachbarte 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 umstiegsfrei angeboten werden, wie z. B. Mannheim–Nürnberg oder Freiburg–München.

Große Anbieter im Überblick

Die weiteren großen Fernlinienbusanbieter stellen sich wie folgt dar:

- **Postbus:** Der Anbieter Deutsche Post Mobility GmbH ist seit 2013 auf dem Fernbusmarkt aktiv. Bis 2014 wurden die Verbindungen in Zusammenarbeit mit dem Partner ADAC durchgeführt, dieser beendete dann jedoch die Partnerschaft und trat aus dem Markt aus. Im August 2016 wurde Postbus von FlixBus aufgekauft.
- **IC Bus:** Der IC Bus gehört zur DB Fernverkehr AG und betreibt sein Streckennetz vor allem im Süden der Bundesrepublik.
- **Berlin Linien Bus:** Dieser Anbieter existiert bereits seit 1970 und hat derzeit etwa 150 Fernbusse in seiner Flotte. Auch hier lässt sich eine Beteiligung der Deutsche Bahn AG vorfinden. Ende des Jahres 2016 wird Berlin Linien Bus aufgegeben.
- **megabus.com:** Das Unternehmen wurde 1980 von der britischen StageCoach Group gegründet und ist seit 2014 im deutschen Markt vertreten. Seit Juni 2016 werden die deutschen Fernlinienbusleistungen von FlixBus übernommen.
- **DeinBus.de:** DeinBus.de ist seit 2009 im deutschen Fernbusmarkt vertreten. Die drohende Insolvenz konnte im Jahr 2014 durch das Eingreifen eines Investors verhindert werden.
- **Eurolines/Deutsche Touring:** Die Deutsche Touring GmbH wurde 1948 gegründet. Daraus ist im Jahr 1985 unter dem Markendach Eurolines ein weiterer Fernbusanbieter entstanden.

Weniger Anbieter als zu Beginn

Die Anzahl der Fernlinienbusbetreiber hat sich seit Beginn aufgrund des harten Wettbewerbs deutlich reduziert. Zukünftig wird ein Oligopol mit etwa drei bis vier großen Anbietern zu erwarten sein. Aus den Reihen der mittelständischen Partnerunternehmen ist zunehmend von einem katastrophalen Preiskampf zu hören; viele Unternehmen sind bereits aus Fernbus-Kooperationen ausgestiegen.

2.1.5 Die wirtschaftliche Situation

Keine Rentabilität

Die deutsche Fernlinienbusbranche ist weiterhin von einem sehr hohen Kostendruck geprägt. Der Wettbewerb wird von großen Betreibern dominiert, die sich gegenseitig versuchen, preislich zu unterbieten. Dabei sind die meisten Fernbusverbindungen vermutlich noch unrentabel. Für eine Strecke von 300 km wäre ein Fahrpreis von 25 bis 30 Euro angemessen, verlangt werden derzeit jedoch nur 10 Euro für diese Strecke.

2013 konnten gerade einmal 11 % der Anbieter ein positives Geschäftsergebnis vorweisen. Der ADAC Postbus musste in dem Jahr einen Verlust von 5,2 Mio. Euro hinnehmen. Laut diverser Quellen schreiben inzwischen zumindest MeinFernbus FlixBus schwarze Zahlen, was sich unter anderem auch mit dem Einstieg des Investors General Atlantic im Jahr 2015 erklären lässt. Für die beiden Fernbusunternehmen mit Beteiligung der DB AG wurde bekannt, dass weniger als 30 Mio. Euro jährlicher Umsatz gemacht wurden, dafür jedoch 15 Mio. Euro Verlust.

Einige Fernlinienbusanbieter konnten dem Konkurrenzdruck nicht entgegenwirken und haben den Markt bereits wieder verlassen. Dazu gehören unter anderem der ADAC, welcher in Kooperation mit dem Postbus gefahren ist, ALDI Reisen oder city2city, eine Tochtergesellschaft des britischen Betreibers National Express.

Andere Betreiber versuchen mit Kooperationen im Markt erfolgreich zu sein. Fusioniert sind beispielsweise MeinFernbus und FlixBus, wobei Ersterer nun von seinem Partner übernommen wurde, oder IC Bus und Berlin Linien Bus. So können Konkurrenten unterboten und kontrolliert werden. Die neuesten Entwicklungen sind Aufkäufe, um die Marktvorherrschaft ausweiten zu können. So hat FlixBus die Unternehmen Postbus und megabus.com Deutschland aufgekauft, deren Netze nun in das des Marktführers integriert werden.

Bereits jetzt (2016) hat die DB eingeräumt, sich bezüglich des Erfolgs der Fernbusse in Deutschland deutlich überschätzt zu haben. Der Konzern rechnet bis 2020 mit jährlichen Einbußen von 300 bis 350 Mio. Euro allein im Fernverkehr, die durch die Fernbusse generiert werden. Während im Jahr 2014 zumindest die Nahverkehrsentwicklung noch positiv verlaufen ist, musste die DB eine rückläufige Aufkommens- und Leistungsentwicklung hinnehmen. Das Aufkommen im Nahverkehr ist um 0,6 % und im Fernverkehr um 3,4 % gesunken, die Leistung um 1,2 % beziehungsweise um 1,7 %. Hierfür ist jedoch nicht allein der Fernbus verantwortlich.

Für den Nahverkehr gibt es ebenfalls Schätzungen. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gehen den SPNV-Unternehmen aufgrund der Kundenabwanderung zum Fernlinienbus jährlich 70 Mio. Euro an Fahrgeldeinnahmen verloren. Da sie an geltende mit den jeweiligen Partnern abgestimmte Nahverkehrstarife gebunden sind und die Kostenstrukturen im SPNV anders sind, ist eine flexible Anpassung der Tarife kaum möglich.

Belastbare Zahlen zur Gewinnsituation der Unternehmen werden kaum veröffentlicht. So bleibt es zumeist ein Betriebsgeheimnis, wie hoch Gewinne oder Verluste ausfallen. Jedoch wird in Fachkreisen vermutet, dass der Bruttoumsatz der Fernbusse im Jahr 2016 auf bis zu 390 Mio. Euro ansteigen soll.

Erste Gewinne

ALDI, ADAC und city2city steigen aus

Fusionen zur Rentabilität

Verluste der DB

70 Mio. Euro Verluste im Nahverkehr

390 Mio. Euro Umsatz werden 2016 erwartet

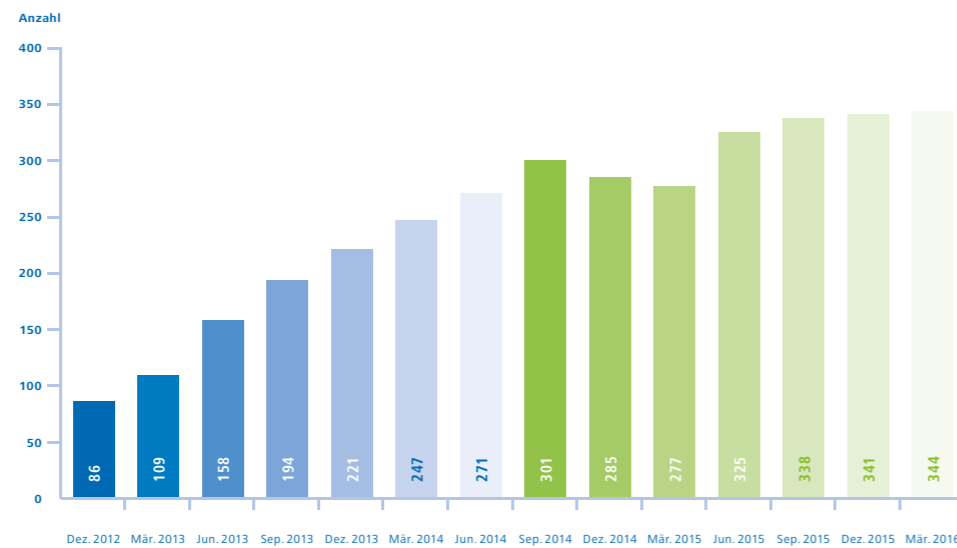
Vervierfachung der Fernbusverbindungen

### 2.1.6 Die Fernlinienbusverbindungen

Die Anzahl der Fernlinienbusverbindungen im Zeitraum 2012 bis 2016 ist in der folgenden Darstellung visualisiert:

#### FERNBUSVERBINDUNGEN

**Abbildung 3**  
Fernlinienbusverbindungen seit 2012  
Quelle: BMVI 2016, eigene Darstellung



Wie die obenstehende Grafik verdeutlicht, wurden seit 2012 258 neue Linien eingeführt. So wurden vor der Marktliberalisierung 86 Fernlinienbusverbindungen unterhalten; im März 2016 waren es 344. Die Einbrüche im Dezember 2014 sowie März 2015 sind einmal mit der Insolvenz von DeinBus.de und dem Marktaustritt von city2city sowie der Zusammenlegung der Fernlinienbusanbieter MeinFernbus und FlixBus zu begründen. Es zeigt sich jedoch, dass das Wachstum deutlich schwächer verläuft als zu Beginn. Das Marktforschungsinstitut IGES hat sogar für das erste Halbjahr 2016 einen Rückgang der Linien und Fahrten verzeichnet. Dennoch sind die Zahlen 2016 höher als vor einem Jahr.

### 2.2 Die Kunden

Bisher wenig Marktforschung im Fernlinienbusmarkt

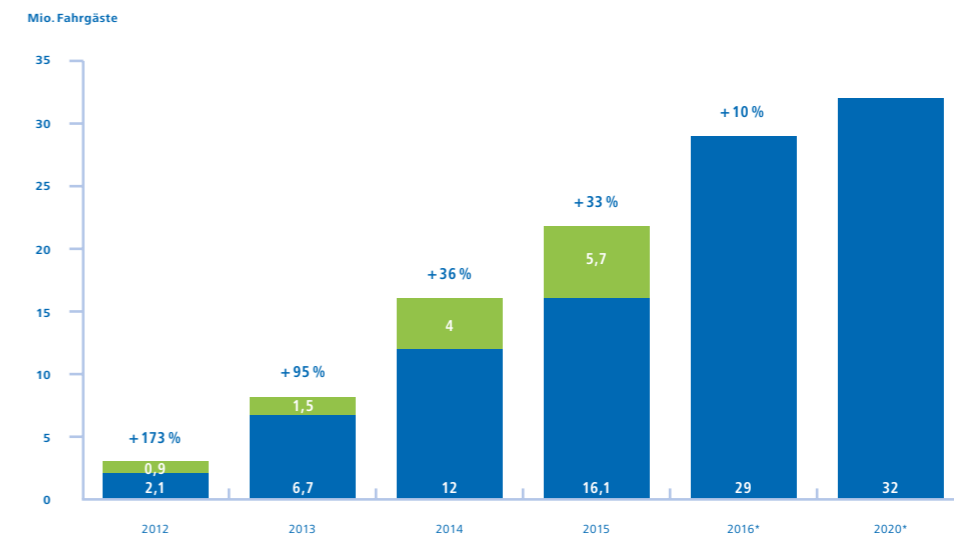
Entscheidend für den Erfolg des Fernlinienbusses sind die (zufriedenen) Kunden. Obwohl der Fernverkehrsmarkt seit drei Jahren für Fernlinienbusse geöffnet ist, gibt es weiterhin kaum Studien oder Untersuchungen zu Kundengruppen und Nutzerverhalten. Bekannt ist jedoch, dass heutzutage ein größeres Mobilitätsbedürfnis besteht als noch vor einigen Jahren bzw. die Distanzen größer werden. Aufgrund der vermehrten Mobilitätsangebote werden unter anderem auch größere Pendeldistanzen in Kauf genommen, sei es für die Arbeit oder eine Partnerschaft oder Ähnliches. Hierbei setzt sich jeder Kunde andere Anforderungen an die Wahl des Verkehrsmittels, der Fernlinienbus kann mit seinen günstigen Preisen neue Nutzer gewinnen.

### 2.2.1 Entwicklung der Anzahl der Fernbusreisenden

Die Anzahl der Nutzer von Fernlinienbusverbindungen steigt jährlich. Im Jahr vor der Liberalisierung, 2012, haben 3 Mio. Fahrgäste Fernbusse genutzt. Ein Jahr später ist ein Zuwachs von 180 % auf 8,2 Mio. Fernbusreisende zu verzeichnen. Davon haben 82 % (6,7 Mio.) eine Reise innerhalb Deutschlands gemacht, während 18 % (1,5 Mio.) Fahrgäste grenzüberschreitenden Fernbusverkehr genutzt haben. 2014 ist die Anzahl der Fernlinienbusreisenden um 96 % auf 16 Mio. Fahrgäste gestiegen. 75 % fallen dabei auf den inländischen und 15 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Auch ein Jahr später konnte ein Anstieg der Fahrgastzahlen um 36 % auf 21,8 Mio. registriert werden. Der Anteil des Verkehrs in das Ausland hat sich auf 26 % erhöht. Für 2016 ist ein Zuwachs der Fernbusreisenden auf 29 Mio. prognostiziert. Langfristig soll sich die Anzahl der Nutzer von Fernlinienbussen zwischen 25 und 30 Mio. Kunden einpendeln, so Verkehrsminister Dobrindt.

Stetiger Anstieg der Fahrgastzahlen

#### FERNLINIENBUSREISENDE



**Abbildung 4**  
Entwicklung der Fernbusreisenden von 2012 bis 2020

Quelle: Statistisches Bundesamt 2015, eigene Darstellung; \*Annahmewert

Ausnahmesituationen wie Streiks führen zudem dazu, dass für einen kurzen Zeitraum eine sehr hohe Nachfrage bei alternativen Verkehrsanbietern generiert wird. So hat der Lokführerstreik der GDL im Mai 2015 zu einem Kundenzuwachs von 200 % bei den Fernbusanbietern geführt. Auch der Pilotenstreik der Lufthansa kann den Fernlinienbusanbietern Kundenzuwachs beschert haben.

Lokführerstreik führt zu 200% mehr Fernbusbuchungen

Fernlinienbuskunden bevorzugen günstige Preise

### 2.2.2 Zielgruppen der Fernlinienbusse

Das Produkt Fernlinienbus ist unter anderem auf Zielgruppen ausgerichtet, die seit der Einstellung der Zuggattung Interregio im deutschen Fernverkehr keine passende Reisemöglichkeit mehr finden. Mit den IR-Zügen der DB konnten lange Strecken mit gehobenen Komfort zu Nahverkehrspreisen zurückgelegt werden. So ist anzunehmen, dass für die Kunden vor allem der Preis entscheidend war. 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. Darüber hinaus gelingt es dem Fernbus, Kunden vom Individualverkehr abzuwerben.

Junge Menschen als Kundengruppe

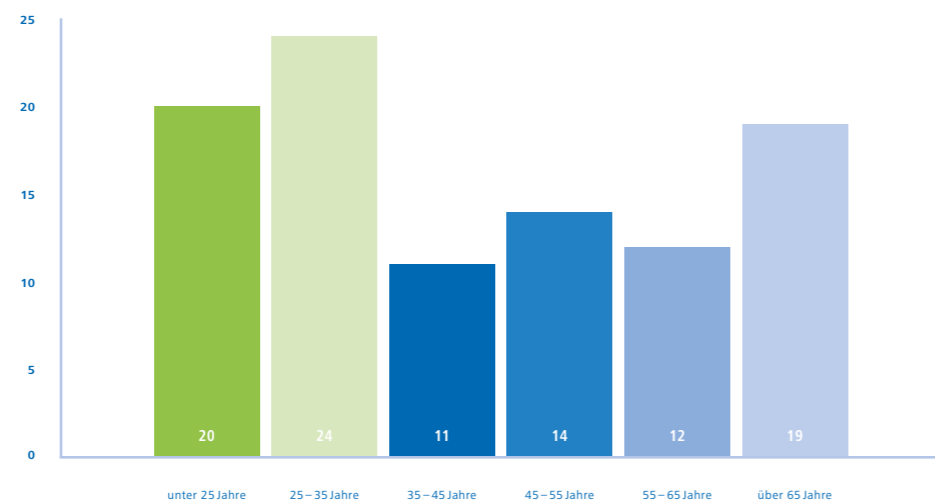
Mit der Liberalisierung des Fernlinienbusmarktes wurden vor allem junge Menschen auf die Fernlinienbusse aufmerksam. Sie gehören zu einer preissensiblen Kundengruppe und sind durch ihre Affinität zum Internet schnell auf die neuen Player auf dem Mobilitätsmarkt gestoßen. Die zurückgelegten Strecken liegen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

Senioren ebenfalls Zielgruppe

Aufgrund der Ausweitung des Linienangebots sowie des Vertriebs über Filialen, wie z.B. Reisebüros, steigt weiterhin der Anteil an Senioren in den Fernlinienbussen. Es handelt sich um die ebenfalls zum Teil 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 umsteigefreie Verbindung. Eine Übersicht über die Verteilung der Altersgruppen ist in der folgenden Grafik dargestellt.

#### ALTERSSTRUKTUR DER FERNLINIENBUSFAHRGÄSTE (IN %)

**Abbildung 5**  
Altersstruktur der Fernlinienbusfahrgäste  
Quelle: ADAC Postbus, in: Studie „Neue Fernlinienbushalte und Genehmigungspraxis“; Hrsg.: KCW Berlin GmbH 2013



Keine aktuellen Studien zur Altersstruktur der Fahrgäste

Da die Grafik Daten aus einer Untersuchung von 2013 enthält, ist sie nicht mehr aktuell. Neuere Studien, die aktuelle Zahlen nennen könnten, gibt es jedoch kaum. Es ist aber anzunehmen, dass die Hauptzielgruppen geblieben sind, das Alter der Nutzer jedoch stetig ansteigt, wie auch die Marktbeobachtung der BAG für das Jahr 2015 ergibt.

Vor allem für die genannten (preissensiblen) Zielgruppen bildet der Fernlinienbusmarkt eine echte Alternative, während bestimmte Nutzergruppen auch bei einem optimierten Angebot vermutlich nicht zu den Fernbusnutzern gezählt werden können. Für zeitsensible Kundengruppen, welche die Fahrtkosten nicht selber tragen, also Geschäftsreisende, ist der Fernlinienbus langfristig auf den meisten Strecken keine Alternative zum Auto oder zur Bahn. Neben der langen Reisezeit ist die Flexibilität bei der Fernlinienbusnutzung durch die zum Teil geringe Anzahl an Abfahrten am Tag nicht gegeben.

Keine Alternative für Geschäftsreisende

Auch Gruppen nutzen das Fernbusangebot bisher wenig, obwohl der Markt mit Angeboten reagiert. Dafür haben Familien mit Kindern das Angebot für sich entdeckt. Diese nutzen den Fernlinienbus, um vor allem in den Ferien Städtereisen zu unternehmen oder zu Besuch zu Freunden, Bekannten oder Verwandten zu fahren.

Wenig Gruppen-, dafür mehr Familienreisen

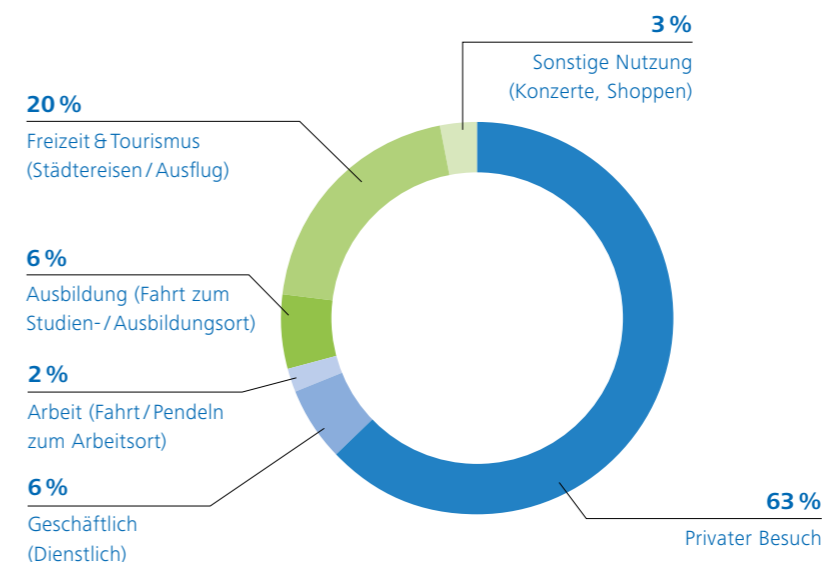
So können als entscheidende Gründe für eine Fernbusreise

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

Neben diesen Gründen, die auch in Umfragen bestätigt werden konnten, kann über den Anlass der Fernbusnutzung Rückschluss auf den Nutzer gezogen werden. Die Ergebnisse einer Befragung des Instituts IGES in Kooperation mit dem Informationsportal Fahrtenfuchs.de sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Diese ist bereits 2014 veröffentlicht worden, sodass sich die einzelnen Anteile möglicherweise etwas verschoben haben. Um einen Überblick zu geben, ist sie jedoch auch heute noch ausreichend.

Nutzerverhalten der Fernbuskunden

#### ANLÄSSE DER FERNBUSNUTZUNG



**Abbildung 6**  
Anlässe der Fernlinienbusnutzung in Prozent

Quelle: IGES Institut Berlin, 2014

### 2.2.3 Verkehrsmittelnutzung vor der Liberalisierung

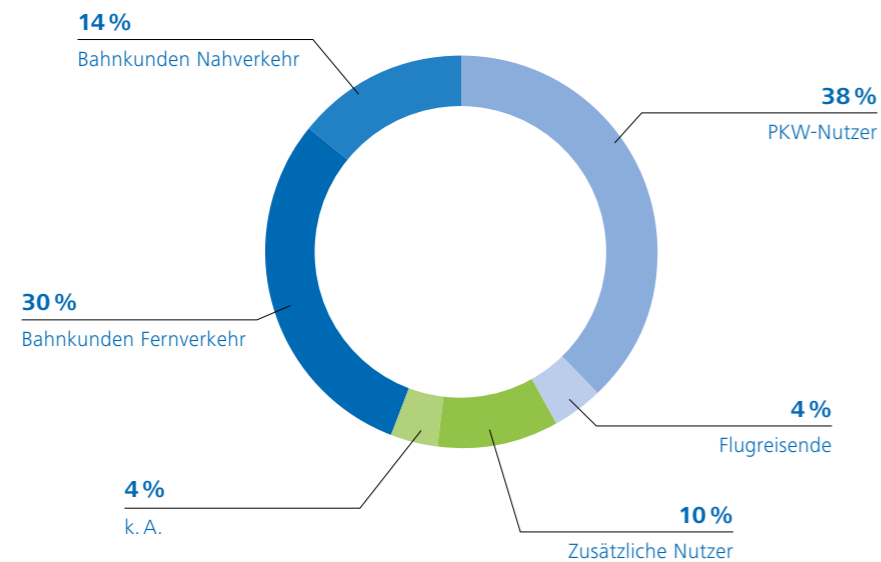
Mit dem Fernlinienbus ist ein neues öffentliches Verkehrsmittel auf den Markt gekommen. Neben Neukunden, die durch das neue Angebot gewonnen werden konnten, hat sich das Nutzerverhalten einiger Kunden geändert. Dazu haben mehrere, wenn auch nicht repräsentative Studien Daten veröffentlicht, die die Verkehrswahl der Fahrgäste darstellen, bevor sie Fernlinienbuskunden wurden.

12–15 % der Fernbuskunden haben zuvor den SPNV genutzt

Die BAG-SPNV geht in ihrem Marktreport SPNV 2015/16 davon aus, dass 22 % der jetzigen Fernbuskunden zuvor den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) genutzt haben. 12 % haben vor der Liberalisierung den SPNV genommen, um von A nach B zu gelangen. 18 % der Fernlinienbusnutzer sind Neukunden. 13 % hätten statt des Fernlinienbusses den eigenen PKW genutzt, während 23 % der Fernlinienbuskunden zuvor im PKW mitgefahren wären. Das IGES Institut hat 2014 ähnliche Zahlen veröffentlicht: Demnach sind 14 % der Nahverkehrskunden zum Fernlinienbus gewechselt, wie in der folgenden Abbildung zu sehen ist. Der Nahverkehrsanbieter Transdev geht sogar von 15 % abgewanderten SPNV-Kunden aus.

#### WELCHES VERKEHRSMITTEL WÄHLTEN DIE FAHRGÄSTE VOR DEM FERNBUS (ALSO VOR 2013)?

**Abbildung 7**  
Vorherige Verkehrsmittel der Fernlinienbusnutzer  
Quelle: IGES Institut Berlin, 2014



## Die Konkurrenzsituation

## 3 Die Konkurrenzsituation zwischen SPNV und Fernlinienbus in Westfalen-Lippe

### Fernbus belebt Fernverkehrsmarkt

Mit der Öffnung des Fernverkehrsmarktes wurde dem Fernlinienbus der Weg geebnet. Zuvor waren nur wenige Verbindungen von und nach Berlin sowie Linien ins Ausland erlaubt. Mittels der Liberalisierung sollte der Wettbewerb im Fernverkehrsmarkt bereichert werden, welcher bis dahin von der Deutschen Bahn dominiert wurde. Zwischen dem SPNV und den Fernlinienbussen wurde somit ein Konkurrenzverhältnis geschaffen. Das Verhältnis zwischen Fernbus und SPNV soll nun im Folgenden beleuchtet werden.

### 3.1 Fernbus als Ergänzung zum SPNV

Der Fernverkehrsmarkt wurde liberalisiert, um mit dem Fernbus eine weitere Mobilitätsalternative zu ermöglichen. So ist auch in Westfalen-Lippe ein zusätzliches Verkehrsangebot für die Fahrgäste entstanden. Für die beiden Städte Münster und Paderborn stellt der Fernbus beispielsweise eine Ergänzung zum Schienenverkehr dar. In Siegen ersetzt der Fernbus z. B. den SPNV, der durch den Wegfall des Interregio nicht mehr vorhanden ist. In Bielefeld ist der Haltepunkt des Fernbusses nicht in der Innenstadt, sodass der SPNV hier als Zu- und auch Abbringer zum Haltepunkt Brackwede fungiert. Kleinere Orte, die keinen Fernbusstopp haben, können zudem den SPNV oder auch ÖPNV nutzen, um zur Fernbushaltestelle zu gelangen. So bietet der Fernlinienbus – auch in Westfalen-Lippe – eine Ergänzung sowohl zum SPNV als auch ÖPNV.

### 3.2 Das Fahrgastwechselepotential

Wie im ersten Kapitel beschrieben, wurde mit dem § 42a des PBefG gesichert, dass der SPNV vom Wettbewerb mit dem Fernlinienbus weitgehend unberührt bleiben soll. Doch mehrere Faktoren tragen dazu bei, dass zwischen Fernlinienbus und SPNV trotzdem auf einigen Strecken konkurrenzähnliche Verhältnisse entstehen. Darunter fällt zum einen, dass der SPNV heutzutage Lauflängen über die eigentliche SPNV-Definition hinaus bedient. Beispielsweise wird die Verbindung von Hannover nach Paderborn von der Linie S5 befahren. Diese benötigt für die gesamte Strecke, die etwa 128 km lang ist, 1 Stunde und 51 Minuten. Zudem kann das Bedienverbot des Fernlinienbusses auf einigen Strecken umgangen werden, indem die nächste erlaubte Relation gebucht wird. Diese bietet oftmals ein günstigeres Ticket als der SPNV auf gleicher Strecke. Diese „Preisunterwanderung“ geht dann zu Lasten des SPNV.

Im Folgenden sollen sämtliche mit potentieller Konkurrenzierung durch den Fernlinienbus bestehenden SPNV-Strecken analysiert werden.

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

- **Bedienungsverbot für die Fernlinienbusse wird möglicherweise unterwandert**
- **Fernbuslinien parallel zu hochattraktiven SPNV-Linien**
- **Langsamer SPNV parallel zum Fernlinienbus**

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 Fahrgastwechselepotential für eine solche Strecke ist in der Tabelle am Ende der Broschüre als „sehr niedrig“ bewertet. Diese Einstufung wurde elfmal vorgenommen. In diesem Fall ist für den SPNV keine Konkurrenzierung durch den Fernlinienbus zu erwarten.

Bedienverbote auf einigen Strecken

Für zehn überwiegend hochattraktive SPNV-Linien mit einem parallelen Angebot von Fernlinienbussen sind kürzere Fahrzeiten, aber deutlich höhere Ticketpreise auszumachen. Aufgrund des Taktverkehrs auf vielen Schienenstrecken ist der Reisende flexibel in seiner Startzeit. Steht diesen beiden Vorteilen des SPNV ein Angebot des Fernlinienbusses gegenüber, welches nur wenige Fahrten pro Tag offeriert, so kann die Verbindung als eine Relation mit niedrigem Fahrgastwechselepotential eingestuft werden. Als Beispiel kann hier die Linie RB 89 zwischen Paderborn und Münster angesehen werden, auf der eine um eine Stunde geringere Fahrzeit sowie 35-mal so viele Fahrten angeboten werden. Bei mehr täglichen Angeboten des Fernlinienbusses auf einer parallelen Strecke sowie einer geringeren Differenz zwischen den Fahrzeiten besteht eine mittlere Gefahr, dass SPNV-Kunden zum Fernlinienbus wechseln. Diese Einstufung ist unter anderem zutreffend für die Strecke von Münster nach Wuppertal (RE 7).

Vorteil Schnelligkeit im SPNV

Auf einigen SPNV-Strecken in Westfalen-Lippe besteht das Risiko, dass die Fahrgastnachfrage tatsächlich durch das neue Angebot der Fernlinienbusse beeinflusst werden könnte. Diese Strecken sind durch lange Fahrzeiten sowie Umsteigeverbindungen gekennzeichnet. Hinzu kommen hohe Ticketpreise im Vergleich zum Fernlinienbus. Beiden Nachteilen des SPNV steht nur der Vorteil des größeren täglichen Angebots gegenüber. Auf acht SPNV-Verbindungen besteht somit eine hohe beziehungsweise sehr hohe Gefahr, dass Fahrgäste das Angebot des Fernlinienbusses nutzen anstatt den SPNV. Als Beispiel ist die Strecke Siegen–Dortmund zu nennen, die trotz dreifach höheren täglichen Angebots deutlich teurer als der Fernlinienbus ist, einen Umstieg erfordert sowie eine um eine Stunde längere Fahrzeit bietet.

Fernbus attraktiver als SPNV auf einigen Strecken

Alle Bewertungen des Fahrgastwechsellpotentials sind subjektiv. Die Wahl des Verkehrsmittels ist auch immer abhängig von den Bedürfnissen und Anforderungen des Reisenden. Trotzdem sollten die SPNV-Strecken mit einem hohen oder sehr hohen Fahrgastwechsellpotential weiterhin beobachtet werden und bei tatsächlicher Abwanderung der Fahrgäste sollte reagiert werden.

**Fahrgastwechsellpotential im Vergleich**

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



## Fahrzeuge und Qualitätsstandards



## 4 Fahrzeuge und Qualitätsstandards

Qualität und Komfort sind wichtig zur Bindung des Kunden

Um die Kunden der Fernlinienbusse von ihrem Linienverkehr überzeugen und binden zu können, sind bei der ersten Nutzung der Komfort und die Qualität auf der Reise besonders entscheidend. Wie bei allen Dienstleistungen können Probleme oder Unannehmlichkeiten nur mühsam korrigiert und zur Zufriedenheit des Fahrgastes nachhaltig ausgeräumt werden. Davon betroffen sind insbesondere Verspätungen und (damit verbunden) verpasste Anschlüsse.

Neben dem Personal ist die Ausstattung entscheidend

Entscheidend für die Zufriedenheit der Fernbusnutzer sind neben der Freundlichkeit und Kompetenz des Personals die Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge. Anhand von diversen Untersuchungskriterien kann die Ausstattung der Fernbusse der des SPNV gegenübergestellt werden. Dafür werden in der folgenden Tabelle die Qualitätsmerkmale der Fernlinienbusse mit denen des neuen Nahverkehrszuges Rhein-Ruhr-Express (RRX) verglichen.

### FERNLINIENBUSSE

**Tabelle 1**  
Komfortmerkmale verschiedener Fernlinienbusunternehmen im Vergleich zum RRX  
Quelle: eigene Darstellung

KRITERIEN	RRX	POSTBUS	MEIN FERNBUS	FLIXBUS	BERLIN LINIENBUS	IC BUS	DEINBUS.DE
Sitzabstand	80 cm	80 cm	83 cm	80 cm	min. 74 cm	k. A.	min. 70 cm
Snacks	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toilette	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Klimaanlage	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WLAN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Multimedia-Center	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Stromversorgung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fahrradbeförderung	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓
Fahrgastinformation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Sitzplatzreservierung	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗

Die Qualitätsmerkmale in Zug und Bus sind ähnlich

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Fernlinienbusse anstreben, einen hohen Ausstattungsstand anzubieten. Beim Catering haben die Busse sogar einen kleinen Vorteil gegenüber der Schiene. Dafür können sich die Fahrgäste im Zug sicher sein, dass sie den systembedingten Reisekomfort (sog. Schienenbonus) genießen können. 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 Informationssysteme angebracht.



## Tarif und Vertrieb

## 5 Tarif und Vertrieb

### Kein einheitliches Tarifsystem

Im Gegensatz zum Schienenverkehr gibt es kein zentrales Informationssystem zur Angebots- und Preisgestaltung. Jeder Fernlinienbusanbieter hat seine eigenen Tarif- und Vertriebswege, sodass die Buchung jeweils über ein eigenes Portal stattfindet. So ist ein Vergleich durch diverse Portale wie fernbusse.de, busliniensuche.de oder checkmybus.de möglich, eine Buchung kann jedoch nur über den direkten Anbieter oder ein Reisebüro erfolgen.

### Ticketpreise variieren auf gleicher Strecke

Die Ticketpreise werden durch Systeme berechnet, sodass sich je nach Kontingent oder Buchungszeitpunkt große Schwankungen für eine Strecke ergeben können.

### Spar- und Regeltarife im Bus wie bei der Bahn

#### 5.1 Preisgestaltung

Die Preisgestaltung der Fernbusanbieter weist Parallelen zum System verschiedener Airlines oder des Fernverkehrs der DB auf und zeichnet sich durch ein Ertragsmanagement aus. Auf jeder Relation bestehen bestimmte Ticket-Kontingente zu Angebotspreisen. Sobald diese vergriffen sind, bleiben dem Kunden nur höherpreisige Kontingente. Je nach Anbieter werden die verschiedenen Ticketarten als Spar- und Regeltarif entsprechend dem System bei der DB bezeichnet. Im Unterschied zu den Tickets im Schienennahverkehr enthält ein Fahrschein für den Fernlinienbus immer einer Fahrtbindung.

### Preisgestaltung abhängig von Wochentag, Angebot und Vorbuchungszeitraum

Die Preisgestaltung der Fernlinienbusverbindungen ist abhängig vom jeweiligen Wochentag, dem Verbindungsangebot und auch dem Vorbuchungszeitraum. So sind Fahrten an Wochenenden oder Feiertagen teurer als unter der Woche; ebenso werden die Preise für die Reisebuchung am Tag vor Antritt oder am selben Tag erhöht. Mehrere Studien haben jedoch ergeben, dass 91 % der Kunden bereit wären, ein höheres Preisniveau zu zahlen. Seit der Marktliberalisierung sind die Preise der Fernbuslinien jedoch entgegen den Erwartungen nur geringfügig angestiegen.

### Vergleich der Preise auf Schiene und Straße

#### 5.1.1 Fahrpreise des Fernlinienbusses und der Bahn im Vergleich

Zentraler Betrachtungspunkt aus Sicht des NWL ist nicht der eigenwirtschaftlich betriebene Fernverkehr der DB, sondern der gemeinwirtschaftlich finanzierte SPNV in der Region Westfalen-Lippe. Dieser ist an Tarife gebunden und kann nicht so flexibel gestaltet werden wie die Preise des Fernlinienbusses. Um einen Überblick zu erhalten, wurde eine Tabelle erstellt, die sämtliche Preiskategorien gegenüberstellt. Diese befindet sich im Anhang.

### Normalpreis SPNV höher als Fernbuspreise

Nach einem Vergleich der verschiedenen Preise lässt sich feststellen, dass der Normalpreis der zweiten Klasse im Nahverkehr grundsätzlich höher ist als der vergleichbare Fernlinienbuspreis auf der jeweiligen Relation. Sind die Normalpreise der Bahn grün markiert, also zwischen 7,10 Euro und 15,20 Euro, wird auf der Verbindung aufgrund des Schutzes des SPNV kein Fernlinienbusverkehr angeboten. Die Preise des Fernbusses stellen somit eine Konkurrenz zum Normalpreis des Nahverkehrs auf einigen Strecken dar.

### Pauschaltickets des SPNV nur bei Gruppenticket mit hoher Auslastung konkurrenzfähig

Bei den Pauschaltickets in NRW sind sowohl das Einzelticket (SchönerTagTicket NRW) sowie auch das Gruppenticket bei einer Nutzung von ein bis zwei Personen kaum konkurrenzfähig mit dem Ticket des Fernlinienbusses. Die Preise sind mindestens doppelt so hoch. Es ist zu vermuten, dass nur in wenigen Fällen die Vorteile des Nahverkehrs (Taktverkehr, Flexibilität, Tageskarte etc.) für die Kunden überwiegen.

Lediglich das SchönerTagTicket NRW 5 Personen kann mit den Fernbustickets konkurrieren. Meistens ist der Fernlinienbus weiterhin günstiger, jedoch ist das Nahverkehrsticket ganztägig gültig und man kann innerhalb des Tages beliebig häufig fahren. Hier ist die Nutzergruppe sowie der Grund beziehungsweise Zweck der Reise entscheidend: Preis-sensible Kundengruppen werden vermutlich weiterhin den Fernlinienbus wählen, wenn sie von A nach B ohne Zwischenstopp beziehungsweise -aufenthalt gelangen wollen. Reisegruppen, die einen Tagesausflug unternehmen wollen, fühlen sich vom Nahverkehrsangebot vermutlich eher angesprochen, da das Ticket eine Hin- und Rückreise am gleichen Tag einschließt. In wenigen Fällen, wie auf den Strecken Dortmund–Bielefeld und Bielefeld–Duisburg, ist der Fernlinienbuspreis – aufgeteilt auf die maximale Nutzeranzahl – sogar höher als der des Gruppenpreises des SchönerTagTicket NRW 5 Personen.

Das für zwei Stunden gültige SchöneFahrtTicket NRW liegt mit einem Preis von 19,00 Euro stets über den Preisen des Fernbusses. Hier sollte ebenfalls die Absicht des Kunden bedacht werden, welche zur Wahl des Verkehrsmittels beiträgt. Während der Fernbus einen günstigeren Preis bieten kann, lässt sich auf der gleichen Strecke im SPNV möglicherweise eine schnellere Verbindung finden.

Bei den Tickets des SPNV zu Verbindungspreisen bieten die Einzeltickets mehr Flexibilität als ein Ticket des Fernlinienbusses, jedoch sind die Preise etwa zwei- bis vierfach so hoch. Damit sind die Fernbuspreise außer Konkurrenz. Auch hier lässt sich feststellen, dass allenfalls die Preise pro Person des Gruppentickets bei einer Auslastung von sechs Nutzern ähnlich zu denen des Fernlinienbusses sind. Die Bedürfnisse der Kunden entscheiden dann darüber, welches Verkehrsmittel die geeignete Wahl ist.

Für den neuen WestfalenTarif gilt gleiches: Sowohl die Einzel- als auch die Tagestickets Single sind preislich keine Konkurrenz zum Fernlinienbusticket. Auch das Gruppenticket lässt sich nur entsprechend vergleichen, wenn mindestens drei Personen das Ticket nutzen. Die Preise, die für den WestfalenTarif bisher geplant sind, sind auch bei einer Nutzung des Gruppentickets durch fünf Personen höher als die des Fernbusses.

Bei den heutigen Verbundtarifen in Westfalen, die jedoch zum 01.08.2017 vom WestfalenTarif abgelöst werden, sind die Preise der Einzeltickets ähnlich zu den Preisen der Fernlinienbusse. In den meisten Fällen ist jedoch keine Fernlinienbusbedienung vorhanden, sodass ein Vergleich nicht möglich ist.

Obwohl nicht auf allen hier betrachteten Strecken Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene bestehen, bietet die Deutsche Bahn Sparpreise an. Diese kosten auf allen Strecken, die in Westfalen-Lippe auch von Fernlinienbussen bedient werden, 19,00 Euro und zusätzlich kann die BahnCard genutzt werden. Da auch hier die Preise höher sind als beim Fernbus, ist eine Abwanderung von Kunden möglich. Auch hier ist entscheidend, welche Wünsche der Kunde bezüglich Komfort, Schnelligkeit oder Preis hat. Nach diesen Kriterien wird zumeist das Verkehrsmittel ausgewählt.

2-Stunden-Ticket über Fernbuspreisen

SPNV-Einzeltickets sind keine Konkurrenz

WestfalenTarif hat deutlich höhere Preise als Fernbus

SPNV-Strecken mit Verbundtarifen haben kaum Konkurrenz durch Fernbusse

Sparpreise DB Fernverkehr z. T. günstiger als SPNV-Preis

Semestertickets verhindern zumeist Fernbusnutzung

Nicht einbezogen sind rabattierte Tickets wie zum Beispiel Semestertickets, welche in NRW freie Fahrt in den Zügen des Nahverkehrs innerhalb der zweiten Klasse ermöglichen. Der Beitrag zum Semesterticket wird pauschal gezahlt, sodass diese Kundengruppe innerhalb des Geltungsbereiches weniger durch die günstigen Preise des Fernlinienbusses angesprochen wird. Lediglich bei grenzüberschreitenden Verbindungen, Zugverbindungen mit Umstiegen oder viel Gepäck ist der Fernlinienbus für Studenten möglicherweise attraktiver als der SPNV.

Fernbuspreise in Westfalen-Lippe größtenteils außer Konkurrenz

Insgesamt lässt sich abschließend feststellen, dass die Fernbuspreise größtenteils außerhalb jeglicher Konkurrenz liegen. Der SPNV bietet deutlich höhere Preise, wenn auch flexiblere Angebote. Auch der WestfalenTarif, welcher im nächsten Jahr in Westfalen-Lippe eingeführt wird, wird voraussichtlich vergleichsweise höhere Preise als die Fernbusse anbieten. Gerade einmal die Gruppentickets des SPNV bei möglichst großer Auslastung bieten ähnliche Preisvorteile. Auch seitens des SPNV ist preislich reagiert worden, indem im Fernverkehr der Deutschen Bahn attraktive Sparpreise angeboten werden, die zum Teil günstiger sind als ein SPNV-Ticket. Die Preise im Fernverkehr können flexibel verändert werden, während der SPNV an genehmigte Gemeinschaftstarife gebunden ist.

Wettbewerb über den Preis

Obwohl der SPNV vor der Fernbuskonkurrenz geschützt sein sollte, findet auf bestimmten Relationen Wettbewerb statt. Dieser wird besonders auch über den Preis ausgetragen und beschert dem SPNV möglicherweise auf einigen Verbindungen einen Nachteil.

Langfristig werden die Preise steigen

Der Eisenbahnverkehr in Deutschland hat sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr mit den Fernlinienbussen eine neue Konkurrenz hinzubekommen, die derzeit zu günstigeren Preisen Verkehre anbieten kann. Mittel- oder langfristig wird sich das Preisniveau im Fernlinienbusmarkt vermutlich 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 verdrängen und deren Marktanteil zu verringern. Mittelfristig müssen die Fernlinienbusbetreiber die Kosten erhöhen, um einen kostendeckenden Betrieb sicherzustellen.

Beobachtung der Fernbuspreise nötig

Dennoch muss davon ausgegangen werden, dass auch mittelfristig durch die – gegebenenfalls angehobenen Fernbuspreise – der Druck auf die Preise des Schienenfernverkehrs bestehen bleibt. Dies hat auch Auswirkungen auf mögliche Preisentwicklungen im Regionalverkehr. Diese Entwicklung gilt es weiter zu beobachten, insbesondere vor dem Hintergrund des am 01.08.2017 startenden WestfalenTarifs.

Bedienverbot kann durch Buchung der nächsten Haltestelle ausgehebelt werden

**5.1.2 Unterwanderung der Tarifsysteme**

Aufgrund des starken Preisgefälles zwischen Fernlinienbus und SPNV wird auf vielen Strecken dem Fernlinienbus der Vorzug gegeben. Das ist auf Verbindungen des SPNV, die aufgrund eines Bedienverbotes des Fernlinienbusses nicht parallel von diesem bedient werden können, nicht möglich.

Man kann zum Beispiel kein Fernlinienbus-Ticket von Münster nach Dortmund kaufen, da die Strecke bereits innerhalb von einer Stunde vom SPNV bedient wird. Es ist jedoch möglich, eine Fahrkarte von Münster nach Wuppertal, der nächsten Haltestation des Fernlinienbusses, zu erwerben. Im Bus wird dann nicht kontrolliert, ob der Fahrgast nun in Wuppertal oder in Dortmund aussteigt. So kann das Bedienverbot in beide Richtungen umgangen werden. Diese Unterwanderung scheint oftmals attraktiv, da die Preise des Fernlinienbusses trotz längerer Strecke günstiger sind als die des SPNV. Für die Strecke von Münster nach Dortmund kostet ein Nahverkehrsticket 13,90 Euro. Bucht man mit dem Fernlinienbus eine Verbindung nach Wuppertal, müssen nur 8,00 Euro gezahlt werden. Diese Differenz kann für preissensible Kundengruppen entscheidend sein. So kann das Fahrgastwechsellpotential für diese Strecke als mittel eingeschätzt werden, da nur zwei Fernlinienbusverbindungen den täglich 20 SPNV-Verbindungen gegenüberstehen.

Die folgende Tabelle zeigt fünf SPNV-Strecken mit Bedienverboten für Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe. Je dunkler die farblichen Markierungen der SPNV-Preise sind, desto höher ist der Preis. Für den Fernlinienbus ist ebenfalls eine farbliche Abstufung der Preise hinterlegt. So lassen sich die Differenzen besser gegenüberstellen.

5 Relationen in Westfalen-Lippe können preislich unterwandert werden

**UMGEHUNG DES BEDIENVERBOTES IN WESTFALEN-LIPPE**

SPNV						FERNBUS					
Betriebsverbot	Linie	Dauer (h)	km	Verbindungen	Preis	Fernbus	Linie	Verbindungen	Preis	Fahrgastwechsellpotential	
Münster – Osnabrück	RB 66	00:35	50	27	13,00 €	Münster – OS – Bielefeld	MeinFernbus FlixBus	1	5,00 €	hoch	●
Bielefeld – Osnabrück	RB 75	01:33	51	18	15,20 €	Osnabrück – MS – Bielefeld	MeinFernbus FlixBus	3	8,00 €	mittel	●
Bielefeld – Paderborn	RB 74	00:53	50	30	8,40 €	Bielefeld – OS – Bremen	MeinFernbus FlixBus	3	9,00 €	mittel	●
Münster – Dortmund	RB 50	00:51	70	20	13,90 €	Osnabrück – BI – Paderborn	MeinFernbus FlixBus	4	6,00 €	hoch	●
Siegen – Gießen	RB 99	00:52	76	18	16,00 €	Bielefeld – PB – Kassel	MeinFernbus FlixBus	4	7,00 €	niedrig	●
						Paderborn – BI – Osnabrück	MeinFernbus FlixBus	4	6,00 €	niedrig	●
						Münster – DO – Wuppertal	MeinFernbus FlixBus	2	8,00 €	mittel	●
						Dortmund – MS – Osnabrück	MeinFernbus FlixBus	3	8,00 €	mittel	●
						Siegen – GI – Frankfurt (M.)	MeinFernbus FlixBus	8	9,00 €	sehr hoch	●
						Gießen – SI – Leverkusen	MeinFernbus FlixBus	5	7,00 €	sehr hoch	●
						Gießen – SI – Dortmund	MeinFernbus FlixBus	4	9,00 €	hoch	●

Abbildung 9 Umgehung des Bedienverbotes in Westfalen-Lippe

Da es sich bei dem Mindestabstand von 50 km zwischen den Halten um den gesetzlichen Schutz des SPNV handelt, ist dieser Punkt besonders wichtig für den NWL. Allerdings gibt es beim Schienenverkehr durch die BahnCard einen Sondereffekt. Genutzt wird dabei der Vorteil, dass eine Fahrkarte durch die BahnCard vergünstigt wird, wenn sie über Verbundgrenzen hinaus erworben wird. Währenddessen wird eine Fahrt innerhalb eines Verbundraumes nicht vergünstigt und dadurch ist teilweise ein Ticket für eine längere Strecke günstiger als für eine kürzere.

Im SPNV wird der Verbundtarif auch unterlaufen

### 5.2 Vertrieb

Neben dem Hauptvertriebskanal Internet existieren vereinzelt Verkaufsstellen

Im Gegensatz zu den Mitfahrzentralen basiert der Vertrieb im Fernbuslinienmarkt nicht vollständig auf dem Internet. So können Fahrkarten zudem über firmeneigene Filialen, mobile Applikationen, Buchungshotlines, Reisebüros oder Kioske sowie Zeitschriftenläden in der Nähe der Haltestellen vertrieben 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 im Fahrzeug. Ist der Bus ausgebucht, können keine weiteren Fahrkarten verkauft werden.

Gutscheinverkauf über verschiedene Vertriebspartner

Als zusätzliches Angebot bietet FlixBus MeinFernbus zeitweise Gutscheine für die Fernbusnutzung über verschiedene Vertriebspartner an. eBay, Lidl oder sonnenklar.TV haben beispielsweise eine begrenzte Menge an Gutscheinen für den Fernlinienbus verkauft, die jede Strecke für einen Preis von 9,99 Euro–14,90 Euro zulassen. Bitburger oder Capri-Sonne haben ihre Produkte mit Gutscheinen über drei Euro bestückt, die für bestimmte Verbindungen von MeinFernbus FlixBus eingelöst werden können.



## Die Fernlinienbushaltestellen

## 6 Die Fernlinienbushaltestellen

Die Haltestellen sind die Zugangspunkte und somit auch die „Aushängeschilder“ der Fernlinienbusunternehmen. Eine zentrale Lage in der Stadt kann somit Einfluss auf das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfeldes und der Innenstädte haben.

### 6.1 Problematik der Haltestellen

Deutschlandweit besteht jedoch das größte Problem der Fernlinienbusse bisher bei den Haltestellen. Zentrale Omnibusbahnhöfe für den Gelegenheitsverkehr und den internationalen Linienverkehr sind vor der Liberalisierung nicht in jeder Kommune 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 Reisebedarf, guten Übergängen zu anderen Verkehrsmitteln und ordentlichen sanitären Anlagen wird in wenigen Großstädten vorgehalten. Erst jetzt bessert sich mit zunehmender Aufmerksamkeit die Situation. Mancherorts werden Standorte von Zentralen Omnibusbahnhöfen derzeit neu geplant. Zum Teil warten die Verwaltungen weiter die Marktentwicklung ab: Sie wollen erst handeln, wenn der Fernbusmarkt seinen langfristigen Zustand erreicht hat. Zudem kommen Fragen bezüglich der Finanzierung auf. Sollen die Fernbusbetreiber ihre Haltestellen mitfinanzieren oder ist die Kommune gefordert?

Haltestellen größtes Problem der Fernlinienbusse

Öffentlich geförderte Haltestellen nicht für Fernbusse gedacht

Oftmals werden Fernlinienbusse an öffentlichen Haltestellen nur geduldet. Beispielsweise wurde in Paderborn der erneuerte Busbahnhof mit öffentlichen Mitteln finanziert und ist somit nicht für Fernbusse geeignet. Es liegt im Ermessen der jeweiligen Kommune, ob Fernlinienbusse dort halten dürfen oder ob eine andere Haltestelle zugewiesen wird.

### 6.2 Kundenanforderungen

Der Fernlinienbusanbieter FlixBus hat 2015 eine Kundenumfrage dazu durchgeführt, welche Anforderungen diese an eine Fernbushaltestelle haben und welche Prioritäten diese besitzen. Dabei hat sich ergeben, dass der Wetterschutz an erster Stelle steht, gefolgt von der Fahrplaninformation sowie Toiletten. So kann festgestellt werden, dass zahlreiche Fernbushaltestellen derzeit diesen Kundenanforderungen nicht gerecht werden.

Anforderungen der Fernbuskunden an Haltestellen

### KUNDENANFORDERUNGEN AN FERNBUSHALTESTELLEN (2015)

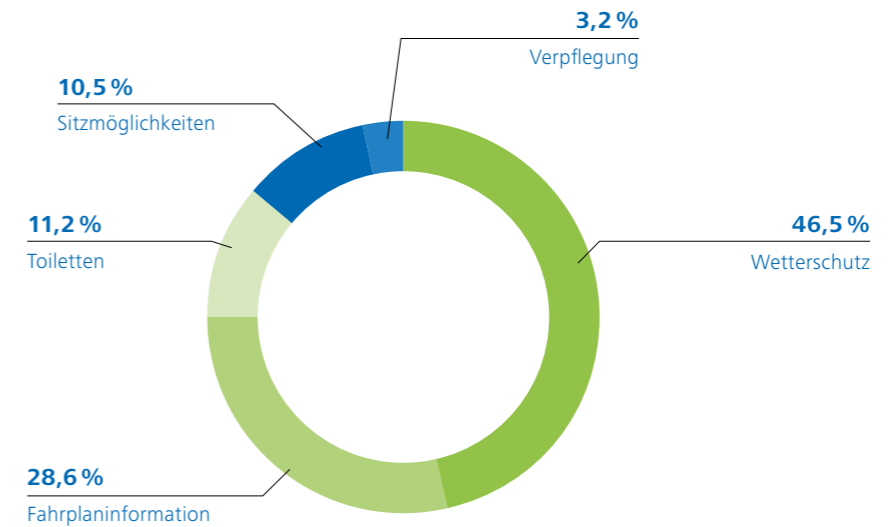


Abbildung 10

Kundenanforderungen an Fernbushaltestellen 2015

Quelle: eigene Darstellung nach Umfrage FlixBus GmbH

### 6.3 An- und Abreise zu Haltestellen

Von der Angebotsseite her ist von Belang, dass die Haltestelle möglichst gut an die Autobahn oder Schnellstraße angebunden ist und die Busse möglichst wenige Berührungspunkte mit dem Stadtverkehr haben. Für Fernlinienbuskunden ist jedoch entscheidend, dass die Haltestellen gut zu erreichen sind. Entweder müssen Parkplätze für PKW zur Verfügung stehen oder eine ÖPNV-Anbindung gegeben sein. Wie die Kunden zu den jeweiligen Haltestellen gekommen sind, wurde von FlixBus ermittelt. Der Großteil reist demnach mit dem ÖPNV an (56,7%), nur sehr wenige Kunden nutzen ein Taxi, den PKW als Selbstfahrer oder kommen zu Fuß.

### AN-/ABREISE ZUR FERNBUSHALTESTELLE (2015)

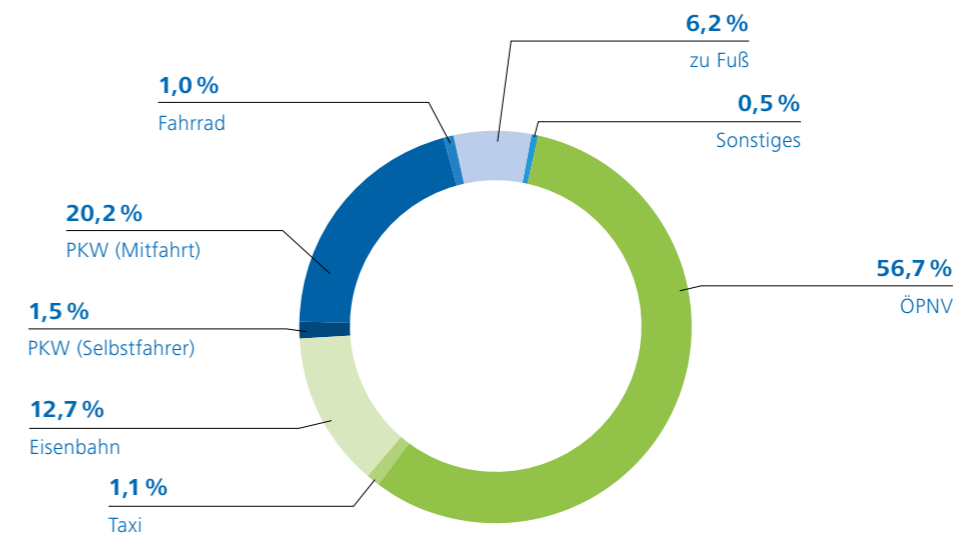


Abbildung 11

An- und Abreise zur Fernbushaltestelle (2015)

Quelle: eigene Darstellung nach Umfrage FlixBus GmbH

#### 6.4 Situation in den Großstädten

Große zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) ähneln Flughäfen

Die beiden Großstädte Hamburg und Berlin haben bereits reagiert. Es wurden neue Busbahnhöfe gebaut, die den Anforderungen an eine gute Fernbusinfrastruktur gerechter werden. Diese Busbahnhöfe bieten neben dem Ein- und Ausstieg noch Einkaufsmöglichkeiten, Informationsschalter und viele gastronomische Angebote. Betrieblich erinnern die Haltestellen in den beiden deutschen Metropolen eher an Flughäfen, da neben der 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

Als Vorbild kann weiterhin der ZOB in Hamburg dienen: Er 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. Für persönliche Auskünfte 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 gibt es auch in Berlin einen gut ausgestatteten 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.

Chaotische Situation in Frankfurt a. M.

Ein negatives Beispiel für große Fernlinienbusstationen findet sich auch im Jahr 2016 weiterhin in Frankfurt a. M. Dort 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 Ausparkens besteht besondere Gefahr, da 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 Haltepositionen geschaffen. Dennoch sind auch im Jahr 2016 noch keine Sitzgelegenheiten oder Unterstellmöglichkeiten vorhanden.

In Köln wurden die Fernlinienbushaltestellen aus der Innenstadt an den Flughafen Köln/Bonn verlagert. So sollte das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt verringert und damit auch die Umwelt geschont sowie die Qualität der Luft verbessert werden. Zudem waren die Kapazitäten sowie die Beschaffenheit der Haltestellen am Breslauer Platz und in Köln-Deutz nicht ausreichend.

Köln: Verlagerung der Haltestellen aus der Innenstadt

Mit der Einrichtung der neuen, leistungsfähigen Zentralen Omnibusbahnhöfe entstehen den öffentlichen Institutionen 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 Euro und 17,50 Euro je nach Tageszeit und Stadt liegen. Teilweise werden für Vielnutzer Rabatte ab einer festgelegten Nutzungshäufigkeit angeboten. In Stuttgart und Nürnberg sind 15 Minuten Haltezeit erlaubt, bei Überschreitung muss jedoch eine Gebühr bis zu 2.500 Euro entrichtet werden. Grundsätzlich ist es fraglich, ob die Nutzungsgebühren an den wenigen Stationen, an denen sie erhoben werden, tatsächlich einen positiven Deckungsbeitrag erwirtschaften können.

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

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

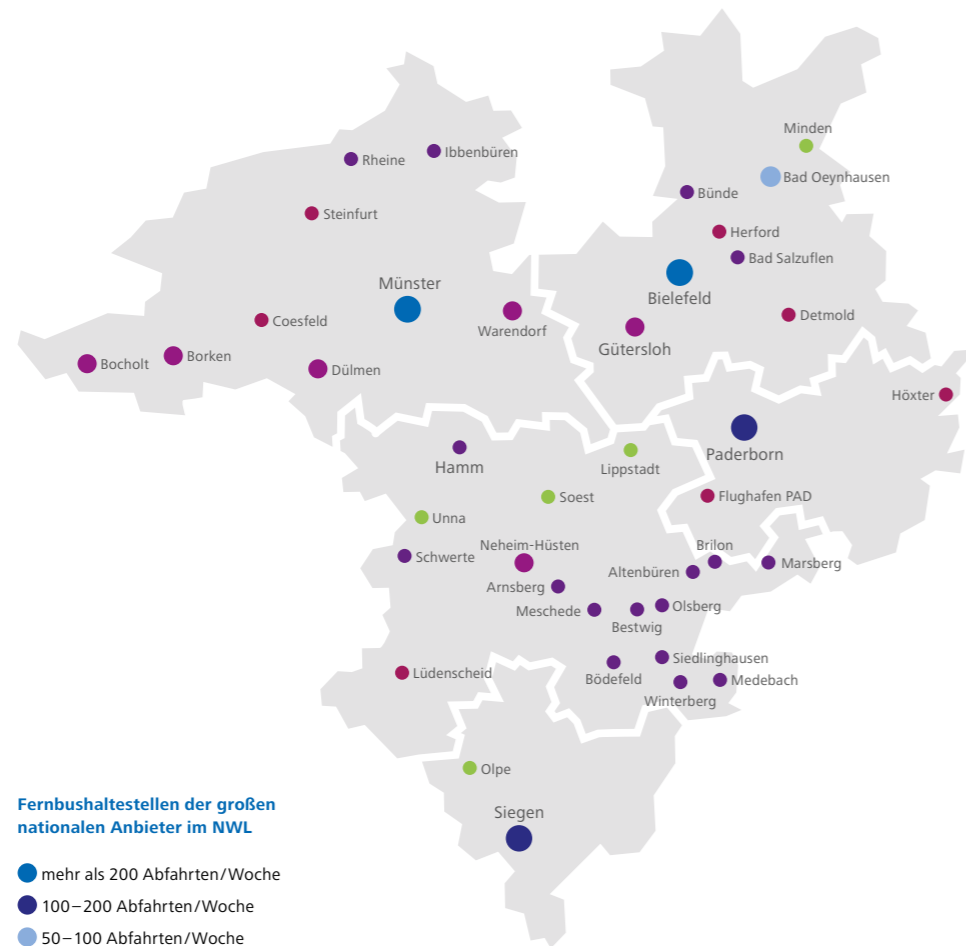
Die Bahn bezahlt erheblich höhere Stationsentgelte



6.5 Derzeitige Situation im NWL

Im NWL werden derzeit 28 Stationen von nationalen Fernlinienbussen angesteuert. Für das innerdeutsche Fernlinienbusnetz sind die Stationen Münster, Paderborn, Siegen und Bielefeld mit mehr als 100 Abfahrten in der Woche von Relevanz. Die folgende Grafik verdeutlicht die Situation in Westfalen-Lippe.

NWL-VERBANDSGEBIET



**Fernbushaltestellen der großen nationalen Anbieter im NWL**

- mehr als 200 Abfahrten/Woche
- 100–200 Abfahrten/Woche
- 50–100 Abfahrten/Woche
- 20–50 Abfahrten/Woche
- bis zu 20 Abfahrten/Woche
- Kreisstädte mit Auslandsabfahrten
- Kreisstädte ohne Fernbusbedienung

Stand März 2016

Wichtige Stationen im NWL sind Münster, Paderborn, Siegen und Bielefeld

Abbildung 12

Orte im NWL-Verbandsgebiet mit einem Anschluss an das Fernlinienbusnetz im März 2016

Quelle: eigene Darstellung

Die oben stehende Grafik zeigt die Fernbushaltestellen im NWL-Verbandsgebiet zum Stand 2016. Seit 2014 sind die Haltestellen Rheine, Ibbenbüren, Gütersloh, Warendorf, Dülmen, Bad Salzuflen, Bocholt, Schwerte und Lippstadt hinzugekommen. Der Flughafen Paderborn-Lippstadt wird seit Anfang 2016 nicht mehr von einer Fernbuslinie bedient. Das begründet sich in der Einstellung der Schnellbuslinie von Kassel nach Paderborn. Nicht immer fahren Fernbusse auch die Kreisstädte an. Steinfurt, Coesfeld, Höxter, Detmold oder auch Herford haben keine Anbindung an das Fernbusnetz.

Veränderungen im NWL-Gebiet

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

Haltestellenausrüstung ist Zuständigkeit der Kommune



## Kooperationen mit Fernlinienbusanbietern

## 7 Kooperationen mit Fernlinienbusanbietern

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

Keine Vernetzung untereinander

Der Anbieter FlixBus betreibt sein Liniennetz zum Beispiel mit Hilfe von Partnerunternehmen: Es besteht beispielsweise eine Kooperation mit dem Unternehmen Expressbus zu den Zielen Prag, Regensburg und München oder mit dem Allgäu-Airport-Express von München nach Zürich. Auch die Fusion der Fernlinienbusbetreiber MeinFernbus und FlixBus war zunächst als Kooperation angekündigt worden, im Nachhinein kann es jedoch als Übernahmemanöver seitens FlixBus verstanden werden, da zukünftig sämtliche Linien unter dem Namen geführt werden.

Kooperationen und Fusionen zwischen Fernbusanbietern

In der jüngsten Zeit sind zwei neue Formen der Kooperation aufgekommen. Zum einen bieten bisher die beiden Fluggesellschaften South African Airlines sowie Air Canada an den Flughäfen München und Frankfurt eine kostenlose An- und Abreise zum Flughafen mit dem FlixBus an, wenn die Flugtickets direkt bei den beiden Airlines gebucht werden. Flughafentransfer mit dem Fernlinienbus ist keine neue Einrichtung (diverse Flughäfen in Europa werden mittels dieses Fernverkehrsträgers bedient), dass das Fernlinienbusticket im Flugpreis integriert ist, jedoch schon.

Kooperationen mit Fluggesellschaften

Zum anderen wurden Kooperationen mit Verkehrsbetrieben und Verkehrsverbänden eingegangen. Der Fernlinienbusbetreiber Postbus arbeitet mit den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zusammen. Aufgrund der Verlegung der Fernlinienbushaltestelle Köln aus der Innenstadt an den Kölner Flughafen wurden Einbrüche der Nutzerzahlen befürchtet. Um dem entgegenzuwirken, ist mit der Buchung eines Postbus-Tickets ab Köln die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zur An- und Abreise zum Flughafen Köln/Bonn integriert. Postbus ist somit der erste Fernlinienbusanbieter, der ein kombiniertes ÖPNV-Fernbusticket anbietet. Ob die Kooperation mit der Übernahme von Postbus durch den Konkurrenten FlixBus bestehen bleibt, ist derzeit nicht bekannt.

Kombiniertes ÖPNV-Fernbus-Ticket

Mit dem Kauf des Fernlinienbusunternehmens Postbus hat FlixBus bekannt gegeben, dass ein Pilotprojekt der Deutschen Post gestartet worden ist. Auf der Strecke von Berlin nach Hamburg werden mit dem FlixBus DHL-Pakete als Express-Kurierservice versendet. Bei einer erfolgreichen Etablierung soll das Projekt ausgeweitet werden.

Kurierservice mit FlixBus

Für die Zukunft lässt sich vermuten, dass es vermehrt Kooperationsbestrebungen geben wird, um Kunden zu gewinnen oder zu binden. Vor allem kombinierte Tickets und weitere Neuerungen sind wünschenswert, um den Zugang zum öffentlichen Verkehrsangebot spürbar zu erleichtern.

## Zukünftige Themen im Fernlinienbusverkehr



## 8 Zukünftige Themen im Fernlinienbusverkehr

Der aktuelle Marktzustand, die Akteure am Markt sowie die Nutzersituation können nur schlaglichtartig abgebildet werden, da sich eine große Dynamik in allen Bereichen abzeichnet. Zusätzlich zu den bereits erläuterten Themenfeldern ergeben sich aus der Recherche einige weitere Aspekte, welche möglicherweise zukünftig Einfluss auf die Entwicklung des Fernbusmarktes nehmen werden.

Dossier bietet nur punktuelle Erfassung

### 8.1 Autobahnmaut für Busse

Auch im Jahr 2016 wird die Wettbewerbsverzerrung zwischen Bahn und Fernlinienbus durch die Infrastrukturnutzungsentgelte, welche der Schienenverkehr zahlen muss, weiterhin diskutiert. 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 derzeit nicht zur Finanzierung der Verkehrswege bei. Auf der Bundesverkehrsministerkonferenz im April 2016 haben sich die Verkehrsminister der Länder für die umstrittene Fernbusmaut ausgesprochen. Der VDV fordert die Maut für Fernbusse und bezeichnet dies als legitim und angemessen (Stand Juli 2016). Sollte das Nutzungsentgelt erhoben werden, werden die Kosten der Fernlinienbusbetreiber steigen, was sich dann direkt auf die Ticketpreise auswirken dürfte. Laut Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), der sich auf eine Studie des Forschungsinstitut IGES beruft, würden sich durch die Fernlinienbusmaut nur geringe Einnahmen für den Bund ergeben, schätzungsweise ca. 100 Mio. Euro pro Jahr. Die Bus-Maut würde jedem Fernlinienbus voraussichtlich 10,9 Cent pro km kosten.

Fernlinienbusse bezahlen kein Infrastrukturnutzungsentgelt

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 Euro und 5,00 Euro pro km genutzten Schienenweges an den Infrastrukturbetreiber bezahlen.

Wettbewerbsverzerrung durch ungleiche Rahmenbedingungen

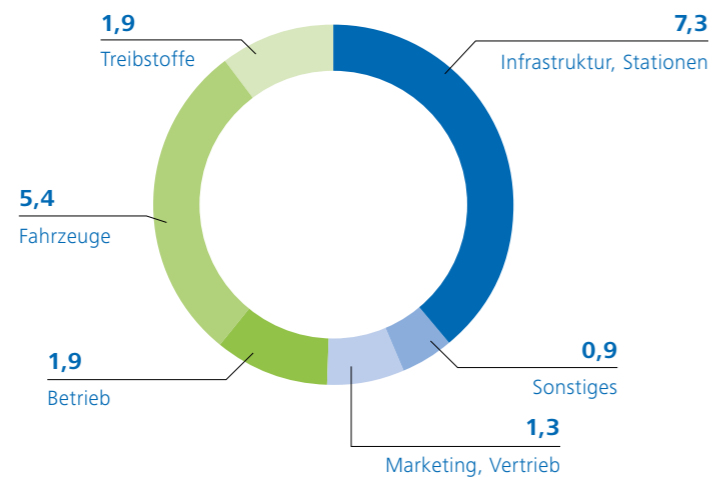
Um das Ungleichgewicht im Verkehrsmittelvergleich Fernlinienbus zur Eisenbahn in den Gesamtkosten zu verdeutlichen, sind in der folgenden Abbildung die Kostenstrukturen gegenübergestellt.

Vergleich der Kostenstruktur

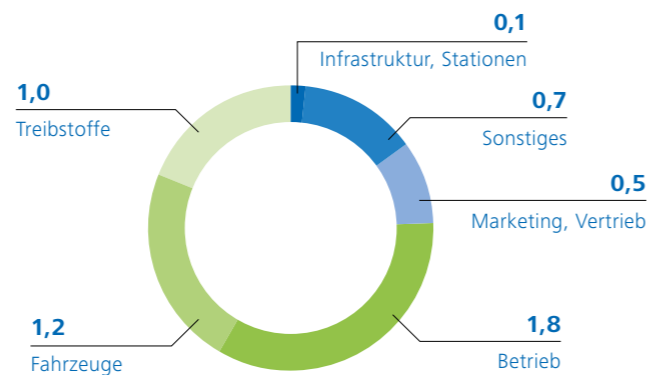
**KOSTENSTRUKTUREN DES SPNV IM VERGLEICH ZUM FERNBUSVERKEHR**

**Abbildung 13**  
Kostenstrukturen des SPNV im Vergleich zum Fernbusverkehr (Kosten je Personenkilometer)  
Quelle: BAG-SPNV (2016): Marktreport SPNV 2015/16, S. 79 (BSL Transportation Consultants)

**Kostenstrukturen des SPNV (Eurocent je Pkm)**



**Kostenstrukturen Fernbus (Eurocent je Pkm)**



Die Gesamtkosten des Fernlinienbusses liegen deutlich unter denen des SPNV. Es fallen für den SPNV etwa 40% der Gesamtkosten für Infrastruktur und Stationen an. Diese sind bereits höher als die Gesamtkosten der Fernlinienbusse.

„Mehrverkehr auf die Schiene“ wird nicht erreicht

Auch das künftige Trassenpreissystem wird den vom Bund ausdrücklich gewünschten „Vollkostenansatz“ berücksichtigen. Zwar werden über das Eisenbahnregulierungsgesetz die Kostensteigerungen im SPNV gedeckelt, nach wie vor wird aber für alle Schienensparten das umweltpolitische Ziel, „Mehrverkehr auf die Schiene“ zu bringen, nicht erreicht. Ebenso bleibt es bei der Ungleichbehandlung bei den Infrastrukturbenutzungsgebühren gegenüber dem Fernbusverkehr.

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 würde eine steuerliche Belastung der Fernlinienbusse innerhalb des Mobilitätsmarktes zu einer gewissen Angleichung der Rahmenbedingungen beitragen.

**8.2 Stationsgebühren**

Neben den Trassengebühren verleiten, wie bereits dargestellt, die Stationsgebühren zu Wettbewerbsverzerrung zwischen Zug und Fernlinienbus. Wie bereits im Kapitel Die Fernlinienbushaltestellen 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 beispielsweise Schienenfahrzeuge für einen Stopp am Hauptbahnhof entrichten müssen. Hier sollten jedoch die Relationen bedacht werden. Wenn die Kommunen zunehmend Geld in neue Zentrale Omnibusbahnhöfe investieren, dann wird im Gegenzug auch die Generierung von Nutzungsgebühren zu fordern sein. Der VDV legt den Kommunen die Einführung von Stationsentgelten nahe. Mittelfristig müssen die Fernlinienbusunternehmen damit rechnen, dass Stationsgebühren zu entrichten sein werden. Während der Wettbewerb zur Schiene dadurch fairer wird, werden die Fahrpreise für die Fernlinienbuskunden (bedingt durch Nutzungsentgelte) vermutlich steigen.

Nutzungsentgelte an den Stationen können vermehrt auftreten

**8.3 Anzahl der Unternehmen am Markt**

Wie erwartet hat sich die Anzahl der Fernlinienbusbetreiber bereits deutlich verändert. Nach dem rapiden Anstieg der Teilnehmer im Fernlinienbusmarkt haben bereits viele Betreiber den Markt aufgrund des harten Wettbewerbs wieder verlassen. Lediglich ein Anbieter ist neu hinzugekommen. Es zeigt sich, dass das Unternehmen FlixBus mehr und mehr den Markt beherrscht, indem es bereits drei große Fernlinienbusanbieter aufgekauft hat. Weitere Übernahmen sind denkbar, sodass der Markt zukünftig stärker von FlixBus dominiert wird und wenige weitere große Unternehmen ihre Positionen zu festigen versuchen.

Anbieter werden weniger

**8.4 Barrierefreiheit**

Bedeutsam für das Thema Fahrzeuge ist die Barrierefreiheit, die weiterhin in allen Bereichen des öffentlichen Verkehrs thematisiert wird und laut PBefG im ÖPNV bis 2022 umgesetzt werden muss. Gemäß 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 Fahrzeuge. 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 Postbus. In dessen Fuhrpark befinden sich zwei Modelle, von denen das eine Plätze für Rollstuhlfahrer und eine Rampe eingebaut hat. Die Mehrkosten beim Neuzugang eines Fahrzeuges liegen zwischen 25.000 Euro und 30.000 Euro und sind somit ein erheblicher Kostenfaktor. Zu den baulichen Kosten kommen der Verlust an Einnahmen aufgrund reduzierter Sitzplätze sowie eine längere Haltezeit aufgrund der länger dauernden Ein- und Ausstiege. Des Weiteren sind die Fragen bezüglich der Haftung des Busfahrers im Hinblick auf die Sicherung der Rollstühle nicht geklärt ebenso wenig wie die Nutzung der Toiletten für behinderte oder mobilitätseingeschränkte Personen.

Barrierefreiheit als Herausforderung für Fernbusse

Haltestellen sind nicht barrierefrei

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist die Barrierefreiheit ein Thema bei der Zuwegung und den Haltestellen der Fernlinienbusse. Da es sich außer in wenigen Ausnahmestellen fast überall um provisorische oder kurzfristig dazu umfunktionierte Halteplätze handelt, ist der bauliche Zustand oftmals nicht barrierefrei.

NWL zeigt großes Engagement bzgl. Barrierefreiheit

Auch im SPNV ist der barrierefreie Zugang zu den Verkehrsstationen eine zentrale Herausforderung. Der NWL wie seine Partner, u. a. die DB Station & Service, bringen mit großem Engagement die Barrierefreiheit der Stationen nach vorne, indem von Jahr zu Jahr umfangreiche Förderprogramme mit einer Vielzahl von Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Sicherheit wichtiges Thema für Fernbusse

**8.5 Unfälle mit Fernlinienbussen**

Die Sicherheit zählt weiterhin zu einem zentralen Thema im Fernlinienbusverkehr. Einige Anbieter belehren ihre Fahrgäste nach dem Einsteigen mit einem Sicherheitsvideo über die Ansnallpflicht, die Notausstiege, die Lage der Feuerlöscher und die Maßnahmen, die im Falle eines Unfalls zu treffen sind. Die Fakten zeigen, dass das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, höher ist als im Schienenverkehr. Die Fernlinienbusbetreiber müssen durch den Einsatz sicherer Fahrzeuge sowie durch gut geschultes Personal dafür sorgen, dass Unfall- und Verletzungsrisiken minimiert werden. Auch hinsichtlich der Einhaltung der Lenkzeiten sollten vermehrt Kontrollen vorgenommen werden.

**8.6 Schwachstellen im Schienennetz**

Der Bus ersetzt unwirtschaftliche Fernverkehrsverbindungen und Nachtzüge

Durch die große Anzahl an Fernbuslinien ist auch in Deutschland ein direkter Wettbewerb zur Schiene entstanden. Der Bus kann bei einer geschickten Angebotsplatzierung die Schwachstellen der Bahn nutzen, was bereits einige Anbieter auf Strecken mit unzureichender Eisenbahnerschließung erproben. Neben solchen Angebotslücken 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 wirtschaftlichen Situation aufgegeben hat. Eine weitere Sparte des Bahnverkehrs mit Schwierigkeiten bei der Kostendeckung sind innerdeutsche Nachtzugverbindungen. Es zeichnet sich ab, dass Fernlinienbusunternehmen verstärkt Nachtverbindungen in ihr Angebot aufnehmen.

**8.7 Reaktion der Bahn**

Reaktion der DB auf Fernbuswettbewerb

Aufgrund der größeren Einbußen und abgewanderten Kunden reagiert die DB (Fernverkehr) auf den Wettbewerb durch die Fernbusse. So sind Sparpreistickets auch noch kurzfristig buchbar, die Preise im Fernverkehr der 2. Klasse wurden nicht erhöht, spezielle BahnCard-Angebote wurden geschaffen (z. B. ProbeBahnCard), die Zugausstattung soll optimiert und innerhalb von 15 Jahren sollen 12 Mrd. Euro in den Fernverkehr investiert werden.

**8.8 Bestrebungen von FlixBus zur Expansion auf die Schiene**

Im Dezember 2015 hat das Unternehmen FlixBus angekündigt, dass es sein Angebot auf die Schiene erweitern will. Unter dem Namen „flixtrain“ oder „meinfernzug“ soll in Kooperation mit Privatbahnen auch der Schienenverkehrsmarkt erschlossen werden, sodass kombinierte Fahrten von Zug und Bus angeboten werden können. Diese „grünen Züge“ sollen vorab in Österreich und in Tschechien erprobt werden.

„flixtrain“ als zukünftiges Angebot

Zudem bieten einige wenige private Unternehmen in Deutschland Schienenfernverkehr an. Neben bestehenden Anbietern wie z. B. Georg Verkehrsorganisation sowie Thalys will ab Dezember das Berliner Unternehmen Locomore einmal täglich von Stuttgart über Frankfurt und Hannover nach Berlin und zurück Zugverbindungen anbieten. Das durch Crowdfunding finanzierte Unternehmen bietet Tickets zu Preisen wie mit der BahnCard 50 an; ist somit um die Hälfte günstiger als die Bahn, aber deutlich schneller als ein Fernbus. Eine Linie von Bonn nach Berlin mit Halt in Bielefeld ist beispielsweise in Planung.

Schnellzuganbieter als Konkurrenz zur DB

**8.9 Eisenbahn und Fernbus im Wettbewerb**

Es gibt eine Konkurrenzierung zwischen Fernbus und SPNV; der VDV geht davon aus, dass den SPNV-Unternehmen bundesweit jährlich bis zu 70 Mio. Euro Fahrgeldeinnahmen verloren gehen. Vor diesem Hintergrund schlägt der VDV ein Beförderungsverbot von unter 100 km (statt 50 km Mindestabstand) zwischen zwei Fernbushaltestellen vor. Denn: Der Fernbus soll Fernverkehr anbieten und nicht Nahverkehr.

Die folgende Abbildung soll die Vor- und Nachteile der beiden in dieser Analyse verglichenen Verkehrsmittel aufzeigen. Die Tabelle enthält nur die wichtigsten Aspekte und darf somit nicht als abschließend betrachtet werden.

WETTBEWERBSVOR- UND -NACHTEILE VON BAHN UND FERNBUS IM VERGLEICH

Bahn		Fernbus	
Vorteile Kunden	Vorteile SPNV	Vorteile Kunden	Vorteile Fernbus
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Schnelligkeit</li> <li>→ Zuverlässigkeit</li> <li>→ Hohe Sicherheit</li> <li>→ Gruppenreisen</li> <li>→ Preisreduzierte Tickets/spezielle Ticketangebote (z. B. Semester-/Gruppentickets)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Eigene Infrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Preis</li> <li>→ Direktverbindungen</li> <li>→ Sitzplatzgarantie</li> <li>→ Anbindungen von Randregionen an das Fernverkehrsnetz (WLAN)</li> <li>→ (Verpflegung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Keine strecken- und fahrzeugbezogenen Systemunterschiede bei grenzüberschreitendem Verkehr</li> <li>→ Geringe Marktzutrittskosten</li> <li>→ Keine eigene Infrastruktur</li> <li>→ Kaum Nutzungs-/Haltungsgebühren</li> </ul>
Nachteile Kunden	Nachteile SPNV	Nachteile Kunden	Nachteile Fernbus
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Hohe Infrastrukturkosten/Trassen-/Haltegebühren</li> <li>→ SPNV nur rentabel mit Regionalisierungsmitteln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bushaltestelleninfrastruktur bzgl. Kapazitäten, Komfort, Service, Sicherheit</li> <li>→ Anbindung an ÖPNV, SPNV</li> <li>→ Stauanfälligkeit</li> <li>→ Verfügbarkeit pro Tag</li> <li>→ Geringere Kapazitäten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Oftmals keine eigenen Bushaltestellen</li> <li>→ Barrierefreiheit</li> <li>→ Fernbusse belasten Innenstadverkehr und Infrastruktur</li> </ul>

Tabelle 2: Wettbewerbsvor- und -nachteile von Bahn und Fernbus im Vergleich

Quelle: eigene Darstellung



## Gefahr oder Nutzen für den SPNV im NWL?

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

Im Zuge der Marktliberalisierung des Fernverkehrs zum 01.01.2013 konnte durch das Eintreten des Fernlinienbusses ein zusätzliches Mobilitätsangebot geschaffen werden, welches sich vor allem über den Preis von langen Bahn-, Flug- oder Autoreisen abhebt. Besonders auch preissensiblen Kunden wird die Möglichkeit offeriert, günstig durch Deutschland zu reisen oder Ziele im Ausland zu besuchen. Seit sich 2013 der Fernverkehrsmarkt flächendeckend für Fernlinienbusse geöffnet hat, hat sich sehr viel getan.

Neues Mobilitätsangebot durch Fernbus

Der Fernbus hat sich weitgehend im deutschen Markt etabliert. Der Betreiber FlixBus hat derzeit fast eine Monopolstellung inne, da viele Anbieter aufgrund des großen Preiswettbewerbs Verluste eingefahren und den Markt verlassen oder mit FlixBus fusioniert haben. Der Verkehrsraum der Bundesrepublik ist nahezu erschlossen. Weitere Expansionsbestrebungen fokussieren sich auf den Ausbau von Verbindungen ins Ausland oder auch den Anschluss von Klein- und Mittelstädten. Es können weiterhin Kunden gewonnen werden, der Anstieg ist jedoch deutlich geringer als in den letzten Jahren.

Monopolstellung und erschlossener Fernbusmarkt

Für den Kunden haben sich positive Effekte ergeben: Neben der preisgünstigen Mobilitätsalternative sind Direktverbindungen geschaffen worden, die von der Bahn nicht angeboten wurden. Zudem hat die Deutsche Bahn AG ihr Angebot aufgrund des hohen Konkurrenzdrucks verbessert. So konnte der zwischenzeitliche Wegfall des Interregioverkehrs auf manchen Relationen vom Fernlinienbus kompensiert werden. Zudem kann der Fernlinienbus als Zubringer für den SPNV dienen. So auch in Westfalen-Lippe. Der Fernlinienbus kann innerhalb dieses Verkehrsraumes als sinnvolle Ergänzung angesehen werden, da er wechselseitig mit dem SPNV agieren kann und Mobilitätsalternativen für den Kunden bietet.

Positive Effekte für den Kunden

Dennoch lassen sich auf einigen Relationen konkurrenzähnliche Verhältnisse feststellen, die in der Theorie (PBefG) nicht entstehen dürften. Auf acht Relationen in Westfalen-Lippe besteht ein hohes beziehungsweise sehr hohes Risiko, dass Fahrgäste vom SPNV zum Fernbus abwandern. Aufgrund von fehlenden Direktverbindungen und langen Fahrzeiten besteht vor allem auf Relationen von und nach Siegen ein (sehr) hohes Fahrgastwechselpotential (siehe Tabelle am Ende der Broschüre). Auf anderen Strecken, auf denen ein gutes SPNV-Angebot besteht, ist eine Konkurrenzierung durch den Fernlinienbus nicht zu fürchten.

Konkurrenz durch Fernbus auf einigen SPNV-Relationen in Westfalen-Lippe

Zudem ist eine Unterwanderung des Bedienverbotes gemäß PBefG § 42a auf manchen Relationen möglich. Der Fernbus kann oftmals günstigere Preise als der SPNV anbieten, auch wenn längere Strecken in Kauf genommen werden müssen. Auch aufgrund dieser Möglichkeit sollte in Betracht gezogen werden, dass Fahrgäste vom SPNV zum Fernbus abwandern.

Unterwanderung des Bedienverbotes auf einigen Relationen möglich



Preise des SPNV deutlich höher als die des Fernbusses

Die erwähnten günstigen Preise des Fernbusses lassen sich auf nahezu allen Verbindungen in Westfalen-Lippe vorfinden. Der SPNV hat preisliche Vorteile bei Gruppen- und Spezialtickets, Verbundtarife oder Einzeltickets sind hingegen deutlich teurer als die des Fernbusses. Auch die vorläufigen Preise des zukünftigen WestfalenTarifs sind voraussichtlich deutlich höher als die der Fernbusanbieter. Für die Verbundtarife des SPNV ist insbesondere in den langen Reiseweiten bereits jetzt ein Preisdruck spürbar, der auch auf die geringeren Anpassungen im Preissystem der DB zurückzuführen ist. Für den SPNV und den Fernbus herrschen jedoch andere Rahmenbedingungen bezüglich der Preise, sodass diese für den SPNV nicht ad hoc angepasst werden könnten.

SPNV-Angebot attraktiver gestalten

Aufgrund der Vorteile des Fernbusses in der Preisgestaltung sowie der Gefahr der Abwanderung von SPNV-Kunden zum Fernbus, die bei Einhaltung der aktuellen gesetzlichen Regelungen kaum zu verhindern sind, sollte die SPNV-Branche in Westfalen-Lippe die Konkurrenz durch den Fernbus zum Anlass nehmen, um ihr Angebot noch attraktiver zu gestalten. Themen wie WLAN in den Nahverkehrszügen oder auch eine Verbesserung des Internetvertriebs mittels einer App oder verbesserte Fahrgastinformationen, die möglicherweise auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern bereithält, müssen noch intensiver angegangen werden.

Kooperation zwischen Fernbus und SPNV schaffen

Als grundsätzliche Empfehlung kann formuliert werden, dass der gemeinsame Dialog sinnvoll ist; eine stärkere Kooperation zwischen Fernbus und SPNV sollte geprüft werden, und zwar mit Blick auf den Fahrgast. Möglicherweise lassen sich auch tariflich-vertriebliche Kooperationsfelder ermitteln. Denkbar ist auch eine abgestimmte Zusammenarbeit im Marketing. Die kommunalen Spitzenverbände könnten beispielsweise einen Leitfaden mit Empfehlungen für die Städte herausgeben (Ausstattung von Fernbushaltestellen, Verknüpfung der Verkehrssysteme, Festsetzung von Nutzungsgebühren etc.). Jede Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehrsangebot wird erfahrungsgemäß zusätzliche Kunden generieren

Gleichheit in den Rahmenbedingungen herstellen

Für den SPNV in Westfalen-Lippe ist zudem wichtig, dass Gleichheit innerhalb der Rahmenbedingungen besteht. Diese betreffen beispielsweise die Nutzungsgebühren der Infrastruktur, die der SPNV im Gegensatz zum Fernbus zahlen muss und die etwa 40 % der Gesamtkosten des SPNV ausmachen. Da der SPNV die Daseinsvorsorge sichert, sollte dieser ausreichend geschützt werden. Dabei sollte der Gesetzgeber auch eine Anhebung des Haltestellenabstands auf 100 km prüfen. Der SPNV wird durch öffentliche Mittel mitfinanziert, die sich u. a. auch aus den hohen Infrastrukturbenutzungsentgelten des SPNV ergeben. Wandern nun Fahrgäste des SPNV zu Fernbussen ab, so verschlechtert sich die wirtschaftliche Situation des SPNV in den betroffenen Relationen.

In vertiefenden Untersuchungen sollte analysiert werden, wie hoch der Anteil an abwandernden Fahrgästen tatsächlich ist. Für Westfalen-Lippe sind derzeit noch keine ausreichenden Daten vorhanden. Durch den in den kommenden Jahren stärkeren Einsatz von automatischen Fahrgastzählgeräten in den Zügen wird sich diese Datenlage grundlegend verbessern. Für den gesamten SPNV in Deutschland werden Schätzwerte bezüglich der Abwanderung von SPNV-Kunden angegeben. Es ist davon auszugehen, dass sich die Zielgruppen der beiden Verkehrsträger zwar unterscheiden, ein geringer Teil der Fahrgäste aber dennoch weiterhin zum Fernbus abwandert.

Betrachtet man nun die Situation zwischen Fernbus und SPNV in Westfalen-Lippe, zeigt sich ein gewisses Risiko für den SPNV auf manchen Relationen. Dieses sollte weiterhin beobachtet werden, möglichst auch anhand der Entwicklung der Fahrgastzahlen. Es sollte der Gesetzgeber einheitliche Rahmenbedingungen schaffen, um die Daseinsvorsorge des SPNV nicht zu gefährden. Dennoch sollte die Situation im Hinblick auf den Kunden als positiv angesehen werden, da der Verkehrsmarkt in Westfalen-Lippe um eine weitere Mobilitätsalternative bereichert wurde. Es sollten Kooperationen geschaffen werden, sodass die Verkehrsträger sich gegenseitig ergänzen können. Damit der Status sich für den SPNV nicht verschlechtert, sollte der dynamische Fernbusmarkt (und dessen Auswirkungen auf den SPNV) auch weiterhin im Fokus bleiben.

Weitere Entwicklung sollte beobachtet werden

SPNV in Westfalen-Lippe betroffen, aber nicht gefährdet



## Anhänge

- Tabelle Bewertung Fahrgastwechselepotential
- Tabelle Analyse der Preisgestaltung
- Streckenübersicht Fernlinienbusse

BEWERTUNG DER FAHRGASTWECHSELPOTENTIALE VOM SPNV ZUM FERNBUS AUF AUSGEWÄHLTEN KORRIDOREN IM NWL (STAND JULI 2016)

Strecke (via)	Bahnlinie	Entfernung in km		Fahrzeit (Umstiege)		Angebot (FV)		Preis		Fahrgastwechselepotential	
		Bahn	Bus	Bahn	Bus	Bahn	Bus	Bahn	Bus		
Siegen–Dortmund	RE 16/RB 91 + RB 52	125	100	02:08 (1)	01:15	28 (+7)	8	28,30 €	6,00 €	Sehr Hoch	●
Osnabrück–Paderborn	RB 74 + RB 75	124	93	01:53 (1)	01:45	9	4	27,80 €	6,00 €	Sehr Hoch	●
Siegen–Köln	RE 9	100	90	01:26	01:05	20 (+2)	2	22,70 €	6,00 €	Sehr Hoch	●
Paderborn–Kassel	RB 89 + RE 17	110	90	01:21 (1)	01:05	9 (+8)	5	22,50 €	6,00 €	Sehr Hoch	●
Dortmund–Kassel	RE 1 + RB 89 + RE 17	200	160	02:40 (2)	02:05	10 (+9)	6	38,70 €	11,00 €	Sehr Hoch	●
Bocholt–Münster	RB 32 + RE 5 + RB 69	149	80	03:14 (3)	01:20	16	3	34,50 €	5,00 €	Sehr Hoch	●
Siegen–(Gießen)–Frankfurt	RE 99	138	132	01:41	01:40	10	10	28,50 €	9,00 €	Sehr hoch	●
Bielefeld–Hannover	RE 70	110	120	01:26	01:30	9 (+10)	9	22,80 €	5,00 €	Hoch	●
Hannover–Osnabrück	RE 60	130	140	01:32	01:50	8 (+8)	7	27,40 €	11,00 €	Mittel	●
Münster–(Dortmund)–Wuppertal	RE 7	105	110	01:29	01:45	18 (+7)	8	24,80 €	8,00 €	Mittel	●
Münster–Bielefeld	RB 67	72	65	01:18	01:50	18 (+6)	1	22,90 €	5,00 €	Mittel	●
Paderborn–Hannover	S 5	128	145	01:51	02:15	18	3	27,10 €	8,00 €	Mittel	●
Münster–(Essen)–Düsseldorf	RE 2	125	157	01:43	02:35	20 (+22)	5	27,80 €	7,00 €	Mittel	●
Siegen–(Gießen)–Marburg	RB 95 +	105	110	01:25 (1)	01:30	19	2	21,70 €	5,00 €	Mittel	●
Rheine–Hannover	RE 60	175	180	02:13	03:35	8	1	34,70 €	11,00 €	Niedrig	●
Dortmund–Bielefeld	RE 6	98	110	01:04	01:40	18 (+25)	4	21,80 €	9,00 €	Niedrig	●
Bielefeld–Duisburg	RE 6	155	169	01:49	03:00	19 (+19)	1	32,90 €	9,00 €	Niedrig	●
Dortmund–Winterberg	RE 57	120	105	01:45	02:10	7	1	18,40 €	5,00 €	Niedrig	●
Paderborn–Münster	RB 89	112	119	01:28	02:35	35	1	25,00 €	8,00 €	Niedrig	●
Paderborn–Aachen	RE 1	280	249	03:29	xxx	8	xxx	48,80 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Borken–Essen	RE 14 + S 9	53	55	01:17 (1)	xxx	18	xxx	k. A.	xxx	Sehr Niedrig	●
Bielefeld–Paderborn	RB 74	40	44	00:53	BV	28	xxx	8,40 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Dortmund–Lüdenscheid	RB 52	57	42	01:23	BV	17	xxx	9,00 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Dülmen–Münster	RE 2/RB 42	29	32	00:24	BV	22/17	xxx	7,10 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Münster–Dortmund	RE 50	56	69	00:53	BV	20 (+20)	xxx	13,90 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Bielefeld–Osnabrück	RB 75	56	50	01:33	BV	18	xxx	15,20 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Lüdenscheid–(Werdohl)–Siegen	RB 52 + RE 16/RB 91	68 (+13)	60	01:45 (1)	xxx	19	xxx	19,90 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Paderborn–Hamel	S 5	75	70	01:01	xxx	18	xxx	16,10 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Osnabrück–Hengelo, NL	RE 61	80	95	02:24 (2)	xxx	17 (+7)	xxx	25,80 €	xxx	Sehr Niedrig	●
Münster–Osnabrück	RB 66	50	60	00:36	BV	27 (+20)	xxx	13,00 €	xxx	Sehr Niedrig	●

Es wurden nur SPNV-Strecken aufgeführt, zu denen eine mögliche parallele Bedienung durch Fernlinienbusse vorliegt. 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 Fahrtenpaare im SPNV und bei den Fernlinienbussen eingetragen. In Klammern ist, soweit vorhanden, das Fernverkehrsangebot auf der Schiene eingetragen. Der Preis bezieht sich auf das günstigste Fernlinienbusangebot, 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 eingetragen.

ANALYSE DER PREISGESTALTUNG DER FERNLINIENBUS- UND SPNV-UNTERNEHMEN

Strecke (via)	NRW-Tarif		Pauschalpreis					Verbindungspreis		
	Fermibus	Bahn Normalpreis, 2. Klasse	SchönerTagTicket NRW 5 Personen					SchöneReiseTicket	SchöneReiseTicket Gruppe (min.) 6	
			1 Person	2	3	4	5		pro Person	(min.) 6
Siegen-Dortmund	6,00€	28,30€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	28,30€	14,15€	84,90€
Osnabrück-Paderborn	6,00€	27,80€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	27,80€	13,90€	83,40€
Siegen-Köln	6,00€	22,70€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	22,70€	11,35€	68,10€
Paderborn-Kassel	6,00€	22,50€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Dortmund-Kassel	11,00€	38,70€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Bocholt-Münster	5,00€	34,50€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Siegen-(Gießen)-Frankfurt	9,00€	28,50€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Bielefeld-Hannover	5,00€	22,80€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Hannover-Osnabrück	11,00€	27,40€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Münster-(Dortmund)-Wuppertal	8,00€	24,80€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	24,80€	12,40€	74,40€
Münster-Bielefeld	5,00€	22,90€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	22,90€	11,45€	68,70€
Paderborn-Hannover	8,00€	27,10€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Münster-Düsseldorf	7,00€	27,80€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	27,80€	13,90€	83,40€
Siegen-(Gießen)-Marburg	5,00€	21,70€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Rheine-Hannover	11,00€	34,70€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Dortmund-Bielefeld	9,00€	21,80€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	21,80€	10,90€	87,20€
Bielefeld-Duisburg	9,00€	32,90€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	32,90€	16,45€	98,70€
Dortmund-Winterberg	5,00€	18,40€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Paderborn-Münster	8,00€	25,00€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	25,00€	12,50€	75,00€
Paderborn-Aachen	BV	48,80€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	48,80€	24,40€	146,40€
Borken-Essen	BV	k.A.	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Bielefeld-Paderborn	BV	8,40€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Dortmund-Lüdenscheid	BV	9,00€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Dülmen-Münster	BV	7,10€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Münster-Dortmund	BV	13,90€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	13,90€	6,95€	41,70€
Bielefeld-Osnabrück	BV	15,20€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	15,20€	Verbundtarif	Verbundtarif
Lüdenscheid-(Werdohl)-Siegen	BV	19,90€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	19,90€	6,95€	59,70€
Paderborn-Hameln	BV	16,10€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG
Münster-Osnabrück	BV	13,00€	43,00€	21,50€	14,33€	10,75€	8,60€	Verbundtarif	Verbundtarif	Verbundtarif
Osnabrück-Hengelo, NL	BV	25,80€	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG	KG

ANALYSE DER PREISGESTALTUNG DER FERNLINIENBUS- UND SPNV-UNTERNEHMEN

Westfalentarif (2016)		Verbindungspreis										Sparpreis DBFV				
EinzelTicket	TagessTicketSingle	TagessTicket 5 Personen					9 Uhr Tages Ticket Single						Verbundtarif in Westfalen-Lippe			
		1 Person	2	3	4	5	1 Person	2	3	4	5	Verbundtarif	Einzel-ticket	9 Uhr TagesTicket 1 Person	5 Personen	
26,00€	40,30€	53,00€	26,50€	17,70€	13,25€	10,80€	29,60€	42,80€	21,40€	14,27€	10,70€	8,56€				19,00€
																19,00€
																19,00€
																19,00€
																23,00€
22,80€	40,20€	52,90€	26,45€	17,63€	13,23€	10,58€	29,50€	42,70€	21,35€	14,23€	10,68€	8,54€	Münsterland/Ruhr-Lippe	12,50€	21,20€	29,00€
																19,00€
																19,00€
																19,00€
																19,00€
																19,00€
																19,00€
22,80€	40,20€	52,90€	26,45€	17,63€	13,23€	10,58€	29,50€	42,70€	21,35€	14,23€	10,68€	8,54€	Münsterland/Ruhr-Lippe	18,40€	27,00€	35,50€
																29,00€
13,20€	34,50€	39,30€	19,65€	13,10€	9,83€	7,86€	23,30€	31,80€	15,90€	10,60€	7,95€	6,36€	keine Angabe			
15,50€	38,60€	42,80€	21,40€	14,27€	10,70€	8,56€	28,60€	37,50€	18,75€	12,50€	9,38€	7,50€	Hochstift-Tarif/Der Sechser	8,40€	16,00€	27,50€
													Münsterland/Ruhr-Lippe	9,70€	16,30€	23,80€
													Münsterland/Ruhr-Lippe	7,10€	11,90€	21,50€
																15,00€
																17,00€
																21,00€
																13,00€

Fernbusanbieter	Linienverlauf
FlixBus	Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Gießen – Frankfurt/M – Heidelberg – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart – Tübingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Bad Saulgau – Ravensburg – Friedrichshafen Kiel – Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Siegen – Gießen – Frankfurt/M – Mainz Malmo – København /Kopenhagen – Flensburg – Kiel – Hamburg – Bielefeld – Wuppertal – Leverkusen – Bruxelles/Brüssel Meppen – Lingen – Rheine – Osnabrück – Melle – Bünde – Bad Oeynhausen – Hannover – Peine – Berlin Münster – Dortmund – Siegen – Frankfurt/M – Darmstadt – Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Kornwestheim Münster – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Berlin Neheim-Hüsten – Arnsberg – Meschede – Bestwig – Olsberg – Altenbüren – Brilon – Marsberg – Kassel – Göttingen – Braunschweig – Berlin Osnabrück – Bielefeld – Paderborn – Bad Arolsen – Korbach – Herzhausen – Frankenberg – Wetter – Marburg – Gießen – Frankfurt/M – Heidelberg – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart – Tübingen – Balingen – Albstadt-Ebingen – Sigmaringen – Mengen – Bad Saulgau – Ravensburg – Friedrichshafen Paderborn – Bielefeld – Hannover – Berlin Paris – Lille – Amsterdam – Eindhoven – Nijmegen – Arnhem /Arnhem – Enschede – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Halle – Leipzig – Dresden – Praha /Prag Rostock – Wismar – Hamburg – Bremen – Münster – Recklinghausen – Krefeld – Mönchengladbach – Aachen Stockholm – Malmö – København /Kopenhagen – Rodby – Puttgarden – Lübeck – Hamburg – Bremen – Bielefeld – Wuppertal – Leverkusen Xanten – Wesel – Hamminkeln – Bocholt – Borken – Dülmen – Münster – Warendorf – Gütersloh – Hannover – Berlin
Berlin Linien Bus (bis 11./16)	Duisburg – Münster – Gütersloh – Bielefeld – Hannover – Braunschweig – Berlin Düsseldorf – Essen – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Berlin Münster – Düsseldorf – Aachen
Eurolines	Aalborg – Aarhus – Vejle – Kolding – Flensburg – Hamburg – Hannover – Bielefeld – Dortmund – Düsseldorf – Köln – Aachen Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Berlin – Poznan – Warszawa – Marijampole – Kaunas – Riga London – Folkstone – Lille – Bielefeld – Hannover – Braunschweig – Berlin Oslo – Moss – Sarpsborg – Svinosund – Kråm – Uddevalla – Göteborg – Halmstad – Helsingborg – Malmö – København /Kopenhagen – Hamburg – Hannover – Bielefeld – Dortmund – Düsseldorf – Köln – Liège /Lüttich – Bruxelles /Brüssel – Lille – Paris Paris – Liège /Lüttich – Aachen – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund – Münster

Angaben ohne Gewähr auf Vollständigkeit, Quelle: Rüdiger Knobel (Simplex Fernbus Fahrplan)

Fernbusanbieter	Linienverlauf
DeinBus.de	Aachen – Köln – Siegen – Gießen – Marburg
Postbus (bis 31.10.16)	Groningen – Eemshaven – Papenburg – Schwerte – Dortmund – Wuppertal – Essen – Düsseldorf – /Aachen – Köln – Bonn – Montabaur – Mainz – Frankfurt/M – Darmstadt – Mannheim – Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart Flughafen – Tübingen – Augsburg – München Hamburg – Bremen – Münster – Duisburg – Gelsenkirchen – Dortmund – Siegen – Gießen – Frankfurt/M – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe – Stuttgart Flughafen – Tübingen – Reutlingen / – Nürnberg Flughafen – München Kiel /Greifswald – Rostock – Lübeck – Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Wuppertal – Leverkusen – Köln – Bonn Münster – Dortmund – Essen – Düsseldorf /Aachen – Köln – Bonn – Montabaur – Frankfurt/M – Würzburg – Nürnberg Flughafen – München Saarbrücken – Trier – Bonn – Köln – Leverkusen – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Dortmund – Bad Salzungen – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Cottbus – Hoyerswerda – Bautzen – Görlitz
FlixBus	Amsterdam – Emmerich – Bocholt – Borken – Dülmen – Münster – Warendorf – Gütersloh – Bielefeld – Paderborn – Kassel Amsterdam – Oldenburg – Münster – Dortmund – Essen – Isseleburg – Duisburg – Düsseldorf – Leverkusen – Bonn – Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Karlsruhe – Stuttgart – Tübingen – Reutlingen – Ulm – Augsburg – München Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Oberhausen – Essen – Dortmund – Neheim-Hüsten – Meschede – Bödefeld – Siedlinghausen – Winterberg – Medebach Berlin – Jena – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach – Alsfeld – Marburg – Gladenbach – Dillenburg – Siegen – Leverkusen – Düsseldorf Duisburg – Essen – Dortmund – Siegen – Gießen – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – München Duisburg – Oberhausen – Bottrop – Gelsenkirchen – Heme – Hamm – Hannover – Berlin Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Berlin Düsseldorf – Essen – Dortmund – Bielefeld – Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Leipzig – Dresden – Praha /Prag Düsseldorf – Leverkusen – Siegen – Gießen – Alsfeld – Erfurt – Jena – Gera – Chemnitz – Dresden Düsseldorf – Leverkusen – Siegen – Gießen – Marburg – Alsfeld – Erfurt – Weimar – Jena – Leipzig Essen – Bengersiel – Wittmund – Ieper – Schortens – Wilhelmshaven – Oldenburg – Münster – Dortmund – Essen – Düsseldorf – Leverkusen – Bonn Essen – Bochum – Dortmund – Siegen – Frankfurt/M – Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe – Freiburg – Lörrach – Zürich – Milano /Mailand Essen – Bochum – Dortmund – Siegen – Frankfurt/M – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg Flensburg – Kiel – Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Bochum – Essen – Düsseldorf – Leverkusen – Bruxelles /Brüssel Groningen – Haren – Hengelo – Enschede – Münster – Dorsten – Duisburg – Düsseldorf – Leverkusen Hamburg – Bremen – Münster – Bruxelles /Brüssel – Paris Hamburg – Bremen – Osnabrück – Bielefeld – Paderborn – Kassel – Bamberg – Erlangen – Nürnberg – München Hamburg – Bremen – Osnabrück – Bielefeld – Paderborn – Kassel – Nürnberg – München Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Frankfurt/M – Darmstadt – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München

# Quellen

**BAG (2014):** Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014. [http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB\\_Fernbus.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus.pdf?__blob=publicationFile) (Stand 15.02.2016)

**BAG (2015):** Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html> (Stand 15.02.2016)

**BAG-SPNV (2016):** Marktreport SPNV 2015/16. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. [http://bag-spnv.de/files/bagspnv/downloads/BAG-SPNV\\_Marktreport\\_SPNV\\_2015-16.pdf](http://bag-spnv.de/files/bagspnv/downloads/BAG-SPNV_Marktreport_SPNV_2015-16.pdf) (Stand 15.08.2016)

**Berlin Linien Bus:** <https://www.berlinlinienbus.de/> (Stand 16.08.2016)

**Berger, P. (2015):** Breslauer Platz. Plan zur Verlegung der Kölner Bushaltestelle stößt auf Kritik. <http://www.ksta.de/koeln/-sote-verlegung-fernbus-haltestelle-breslauer-platz-kritik-1347544> (Stand 29.07.2016)

**BMVI (o.J.):** Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html> (Stand 15.02.2016)

**BMVI (2014):** BAG-Marktbeobachtung - Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014.

**BMVI (2015):** BAG- Marktbeobachtung - Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015.

**Böll, S. (2016):** BerlinLinienBus. Bahn reduziert Fernbusangebot deutlich. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-reduziert-fernbusangebot-deutlich-berlinlinienbus-a-1112533.html> (Stand 16.09.2016)

**CheckMyBus (2015):** Studie: Tendenzen am Fernbus-Markt in Deutschland. <http://blog.checkmybus.de/news/studie-tendenzen-am-fernbus-markt-in-deutschland-004/> (Stand 17.02.2016)

**DB (2015):** Bilanz-Presskonferenz 2015. [http://www1.deutschebahn.com/ecm2-ml-de/ir/news\\_presentation/news\\_ue/9074356/BPK.html](http://www1.deutschebahn.com/ecm2-ml-de/ir/news_presentation/news_ue/9074356/BPK.html) (Stand 17.02.2016)

**DB AG:** <http://www.bahn.de/p/view/index.shtml> (Stand 17.02.2016)

**DeinBus.de:** <https://www.deinbus.de/> (Stand 16.08.2016)

**Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie (2015):** Auswirkungen der Fernbusliberalisierung auf den Schienenpersonennahverkehr. [http://www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche\\_Fakultaet/DICE/Ordnungspolitische\\_Perspektiven/076\\_OP\\_Boeckers\\_Haucap\\_Heimeshoff\\_Thorwarth.pdf](http://www.dice.hhu.de/fileadmin/redaktion/Fakultaeten/Wirtschaftswissenschaftliche_Fakultaet/DICE/Ordnungspolitische_Perspektiven/076_OP_Boeckers_Haucap_Heimeshoff_Thorwarth.pdf) (Stand 19.02.2016)

**Eurolines:** <https://www.eurolines.de/de/startseite/> (Stand 17.02.2016)

**Fernbusse.de (2016):** Bahn-Tochter BerlinLinienBus will Angebot vervierfachen. <http://www.fernbusse.de/aktuelles/bahn-tochter-berlin-linien-bus-will-angebot-vervierfachen-1557/> (Stand 18.02.2016)

**Fernbusse.de (2016):** FlixBus-Gutscheine. <http://www.fernbusse.de/gutschein/flixbus-gutschein/> (Stand 17.02.2016)

**Fernbusse.de:** <http://www.fernbusse.de/> (Stand 17.02.2016)

**FlixBus GmbH (2015):** An-/Abreise zur Fernbushaltestelle

**FlixBus GmbH (2015):** Wichtigkeit der Ausstattungsmerkmale einer Fernbushaltestelle aus Kundensicht

**FlixBus:** <https://www.flixbus.de/> (Stand 17.02.2016)

**Frankfurter Allgemeine Zeitung (2015):** Fernbusse drängen auf die Schiene. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/meinfernbus-flixbus-will-auch-bahnfahrten-anbieten-13969531.html> (Stand 18.02.2016)

**IGES (2015):** Fernbusse kommen für ihre Infrastrukturkosten auf. [http://www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/fernbus-iii/index\\_ger.html](http://www.iges.com/kunden/mobilitaet/forschungsergebnisse/fernbus-iii/index_ger.html) (Stand 17.02.2016)

**IGES (2016):** Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr. Neuer Saisontrend Ski-Fernbusse – Touristische Fernbusangebote immer wichtiger. [http://www.iges.com/presse/2016/fernbusmarkt/index\\_ger.html#ZMS\\_HIGHLIGHT=raw&raw=IGES%20Kompas%20Mobilit%C3%A4t%20%E2%80%93%20Fokus%20Fernbus](http://www.iges.com/presse/2016/fernbusmarkt/index_ger.html#ZMS_HIGHLIGHT=raw&raw=IGES%20Kompas%20Mobilit%C3%A4t%20%E2%80%93%20Fokus%20Fernbus) (Stand 17.02.2016)

**Locomotion:** <https://locomotion.com/de/index.html> (Stand 23.02.2016)

**MeinFernbus:** <http://meinfernbus.de/> (Stand 17.02.2016)

**Mitusch, Prof. Dr. K. u. C. Gipp (2015):** Faktenpapier Straße – Schiene. Vergleich der Infrastrukturnutzungsentgelte und Besteuerungslasten auf Straße und Schiene mit besonderer Berücksichtigung des Fernbusses. IGES. [http://www.bdo.org/uploads/assets/55950a9b-8c43adbe9500001/original/bdo-IGES-Faktenpapier\\_Stra%C3%9fe-Schiene.pdf](http://www.bdo.org/uploads/assets/55950a9b-8c43adbe9500001/original/bdo-IGES-Faktenpapier_Stra%C3%9fe-Schiene.pdf) (Stand 15.08.2016)

**Neue Westfälische (2016):** Schnellzuganbieter gibt auf. (Stand 21.02.2016)

**NWL/Sönnecken, D. (2014):** Fernlinienbusse in Westfalen-Lippe. Eine Marktanalyse – Was bedeutet die Liberalisierung des Fernbusmarktes für den Schienenpersonennahverkehr in Westfalen-Lippe?

**Postbus:** <https://www.postbus.de/> (Stand 17.02.2016)

**Poulakos, A. (2014):** Köln will Fernbusse aus der Innenstadt verbannen. <http://www.welt.de/regionales/nrw/article132606861/Koeln-will-Fernbusse-aus-der-Innenstadt-verbannen.html> (Stand 29.07.2016)

**Rogator (2015):** Presseinformation zu Studie „MobilitätstRENDS 2015“. (Stand 19.02.2016)

**SIMPLEX mobility (2016):** Fernbus-Fahrplan. Nationale und internationale Fernbusverbindungen. [http://www.simplexmobility.de/mediapool/141/1416275/data/Simplex\\_Fernbus-Fahrplan\\_2016-01.pdf](http://www.simplexmobility.de/mediapool/141/1416275/data/Simplex_Fernbus-Fahrplan_2016-01.pdf) (Stand 24.02.2016)

**SIMPLEX mobility (2016):** Fernbus-Report Nr. 12, 01/2016. [http://www.simplexmobility.de/mediapool/141/1416275/data/Simplex\\_Fernbus-Report\\_12\\_01-2016.pdf](http://www.simplexmobility.de/mediapool/141/1416275/data/Simplex_Fernbus-Report_12_01-2016.pdf) (Stand 15.02.2016)

**Skrabania (2015):** FlixBus und MeinFernbus werden eins. <http://www.gruenderszene.de/allgemein/flixbus-meinfernbus-fusion> (Stand 17.02.2016)

**Spiegel Online (2016):** Britischer Konkurrent: FlixBus übernimmt Megabus-Geschäft auf dem Kontinent. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/fernbusse-flixbus-uebernimmt-megabus-geschaef-auf-dem-kontinent-a-1100430.html> (Stand 05.07.2016)

**Stagecoach Group (2012):** megabus.com. <http://de.megabus.com/von/muenchen/> (Stand 15.06.2016)

**VCD (2015):** Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste. VCD Bahntest 2015/2016. [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Bahn/Hintergrundpapier\\_VCD\\_Bahntest\\_2015\\_2016\\_Ansicht.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Bahn/Hintergrundpapier_VCD_Bahntest_2015_2016_Ansicht.pdf) (Stand 18.02.2016)

**Zdrzalek (Die Zeit) (2015):** Auch Regionalbahnen fürchten Fernbus-Konkurrenz. <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-03/nahverkehr-konkurrenz-fernbus> (Stand 19.02.2016)

## Impressum

**Herausgeber: Nahverkehr  
Westfalen-Lippe (NWL)**

---

Hauptgeschäftsstelle Unna  
Friedrich-Ebert-Straße 19  
59425 Unna

---

Geschäftsführer  
Burkhard Bastisch

---

Redaktion  
Charlotte Hanewinkel  
Oktober 2016

---