

Fernbus-Studie der TU Dresden

+++ Umfangreiche Befragung zur Fernbuslinien-Akzeptanz in Deutschland • Diplomarbeit am Lehrstuhl für Tourismuswirtschaft der Technischen Universität Dresden (TUD) gemeinsam mit der Regionalverkehr Dresden GmbH, (RVD), einem Fernbus-Anbieter im BerlinLinienBus-Verbund +++

Zahlreiche Befragte äußerten im Freitext den Wunsch nach Veröffentlichung der Ergebnisse. Um dieser Bitte nachzukommen, werden im Folgenden die wesentlichen Erkenntnisse vorgestellt.

Hintergrund

Bis zum Ende des Jahres 2012 hatte der Staat den Marktzugang für Busse im Fernverkehr streng reguliert. Nach der alten Gesetzeslage wurden Fernbuslinien nur zugelassen, wenn diese keine Konkurrenz zum Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) darstellen, der mit öffentlichen Mitteln von den Verkehrsverbänden bzw. Aufgabenträgern finanziert wird. Auch Parallelangebote zu bestehenden Fernbahnlinien wurden oftmals nicht genehmigt. Von der Genehmigungspflicht ausgenommen waren Fernbuslinien von und nach Berlin. Fernbusverkehre durften auf den Transitstrecken durch die DDR stattfinden, um eine Anbindung des von der Mauer eingeschlossenen Westteils der Stadt an das Gebiet der Bundesrepublik herzustellen. Im Rahmen der Wiedervereinigung beider Staaten wurde diese Ausnahmeregelung nicht abgeschafft. Eine Genehmigung für Buslinien wurde auch in der Vergangenheit schon erteilt, wenn sie als Zubringer zu Flughäfen oder Messen dienten. Für grenzüberschreitende Fernbusse in europäische Nachbarländer galt ein innerdeutsches Bedienungsverbot.

Das Bundesverwaltungsgericht urteilte am 24. Juni 2010, dass eine Fernbuslinie auch auf Routen, die parallel zu bestehenden Eisenbahnstrecken verlaufen, genehmigt werden können, wenn die Fernbus-Tarife deutlich günstiger sind als die entsprechenden Bahnpreise. Am 26.09.2012 wurde im Deutschen



Bundestages der neuen Gesetzentwurf des PBefG verabschiedet. Darin ist vorgesehen, dass Buslinien-Fernverkehre genehmigt werden, wenn zwei Haltestellen mindestens 50 km voneinander entfernt liegen oder eine Bedienung durch den SPNV mit Fahrzeiten von mehr als einer Stunde erfolgt. Nach Zustimmung des Bundesrates vom 2. November 2012 wurde die Neufassung des PBefG zum 1. Januar 2013 mit der Genehmigung neuer Fernbuslinien im gesamten Bundesgebiet möglich. Mit diesem Schritt endete das seit 1931 bestehende Privileg der Bahn, die bis dahin entsprechend der alten Fassung des PBefG ein Monopol im nationalen Personenfernverkehr inne hatte.

Zielstellung

Bisher existieren kaum wissenschaftliche Studien über die Akzeptanz von Fernbuslinien bei den Reisenden. Es fehlen Erkenntnisse über die Grundeinstellungen der Individuen gegenüber Fernbusangeboten. Die empirische Untersuchung soll vorrangig Aufschluss darüber geben, inwiefern der Bus als alternatives Verkehrsmittel für Fernfahrten wahrgenommen wird und welche Einstellungen zu den Fernbuslinien in der Bevölkerung existieren. Auch die einer Reise zugrunde liegenden Zwecke und damit die touristische Nutzung der Fernbuslinien ist Gegenstand der Untersuchung. Desweiteren werden verschiedene Komfortmerkmale auf Fernfahrten analysiert, die von Reisenden als wichtig angesehen werden.

Durchführung der Befragung

In Vorbereitung zur Durchführung dieser empirischen Erhebung erfolgte die Festlegung der Untersuchungsmerkmale und die Entwicklung eines Fragebogens in Absprache mit der RVD. Nach einem Pretest wurden Anpassungen im Aufbau des Fragebogens und bei Formulierungen vorgenommen. Die Datenerfassung der schriftlichen Befragung fand schließlich im Zeitraum vom 22. Januar bis zum 07. April 2013 statt. Insgesamt beteiligten sich 737 Personen an der Befragung, deren Antworten Gegenstand der nun folgenden Auswertung sind. 310 Fragebögen wurden von Nutzern der RVD-Fernbuslinien ausgefüllt, weitere 132 Fragebögen wurden von anderen Nicht-Bus-Nutzern schriftlich bearbeitet. Um zusätzliche Teilnehmer verschiedener Altersgruppen zu gewinnen, wurde eine Online-Version des Fragebogens entworfen. Die Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO) veröffentlichte den zugehörigen Link im Zeitraum vom 11. bis 24. März 2013 auf der Startseite ihres Internetportals. Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) warb vom 26. März bis zum 07. April 2013 über die unternehmenseigene Facebookseite und den Twitterkanal für eine Unterstützung der Umfrage. Die virtuelle Version des Fragebogens wurde in diesem Zeitraum von 295 Personen ausgefüllt.

Ergebnisse

Die erfassten Daten wurden mit ganzzahligen Werten codiert und mithilfe der deskriptiven Statistik des Programms SPSS ausgewertet. Dabei wurden Häufigkeiten analysiert und Mittelwerte berechnet. Die Standardabweichung ist ein Maß für die Streuung um den Mittelwert, d.h. sie gibt die durchschnittliche Abweichung der Messwerte vom Mittelwert an. Die Standardabweichungen wurden ebenfalls ermittelt und liegen im Bereich zwischen 0,581 und 1,565.

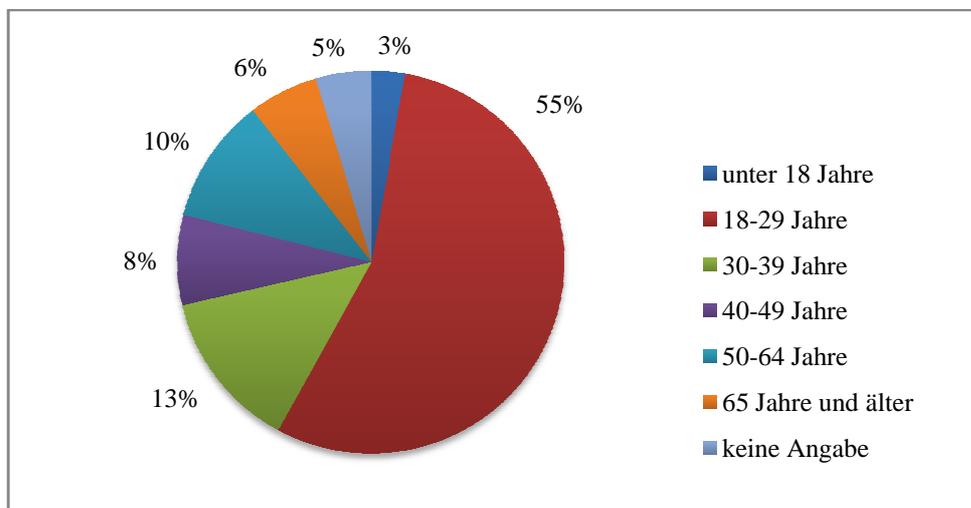


Abbildung 1: Verteilung der Altersgruppen in der Befragung (in Prozent); eigene Darstellung

Über die Hälfte aller Befragten gehören der Altersklasse der 18-29-Jährigen an (vgl. Abbildung 1). Die Gruppe der 30-35-Jährigen bilden mit 13 % die zweitstärkste Gruppe, gefolgt von den 50-64-Jährigen. Schüler bis 18 Jahre sind am wenigsten in der Stichprobe vertreten. 50,3 % der Befragten sind männlich, 46,8 % weiblich, weitere 2,9 % machten dazu keine Angabe. Etwa vier von zehn Personen (42,6 %) wurden auf einer Fahrt mit den Fernbuslinien befragt.

Der Anteil der Befragten, die berufstätig sind, ist mit 43 % nahezu genauso groß wie die Gruppe der Schüler, Studenten und Azubis (42 %). Etwa 7 % der Teilnehmer befinden sich im Ruhestand, weitere 3 % sind arbeitssuchend (keine Angabe 5 %).

Einige Fragestellungen wurden differenziert nach zwei Altersgruppen ausgewertet: die eine Gruppe „U30“ (n = 427), worin alle Teilnehmer bis einschließlich 29 Jahren vertreten sind, und die Gruppe „P50“ (n = 121), die die Befragten mit dem Mindestalter von 50 Jahren repräsentiert. Um die Einstellungen beider Altersklassen miteinander vergleichbar zu machen, wurde mithilfe des Statistikprogramms SPSS aus den 427 Personen in der U30-Gruppe eine Zufallsstichprobe von 121 Probanden gezogen. Für diese Stichprobe wurden anschließend verschiedene Mittelwerttests durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden zum Vergleich mit der P50-Gruppe abgebildet sind. Die getesteten Mittelwerte waren – mit Ausnahme der Mittelwerte nahe Null – signifikant. Eine Repräsentativität der Ergebnisse für das Image von Fernbuslinien bei Probanden in ganz Deutschland kann aufgrund der kleinen und nur sehr regional erhobenen Stichprobe nicht abgeleitet werden.

Allgemeine Attraktivität aller Verkehrsmittel

Im Fragebogen wurden die Teilnehmer gebeten, die Attraktivität verschiedener Verkehrsträger auf einer Viererskala (+2 sehr attraktiv bis -2 völlig unattraktiv) einzuordnen. Dabei konnte die mittlere Position nicht gewählt werden. Fehlende Aussagen erhielten den Wert Null. Das Ergebnis wird in Abbildung 2 dargestellt.

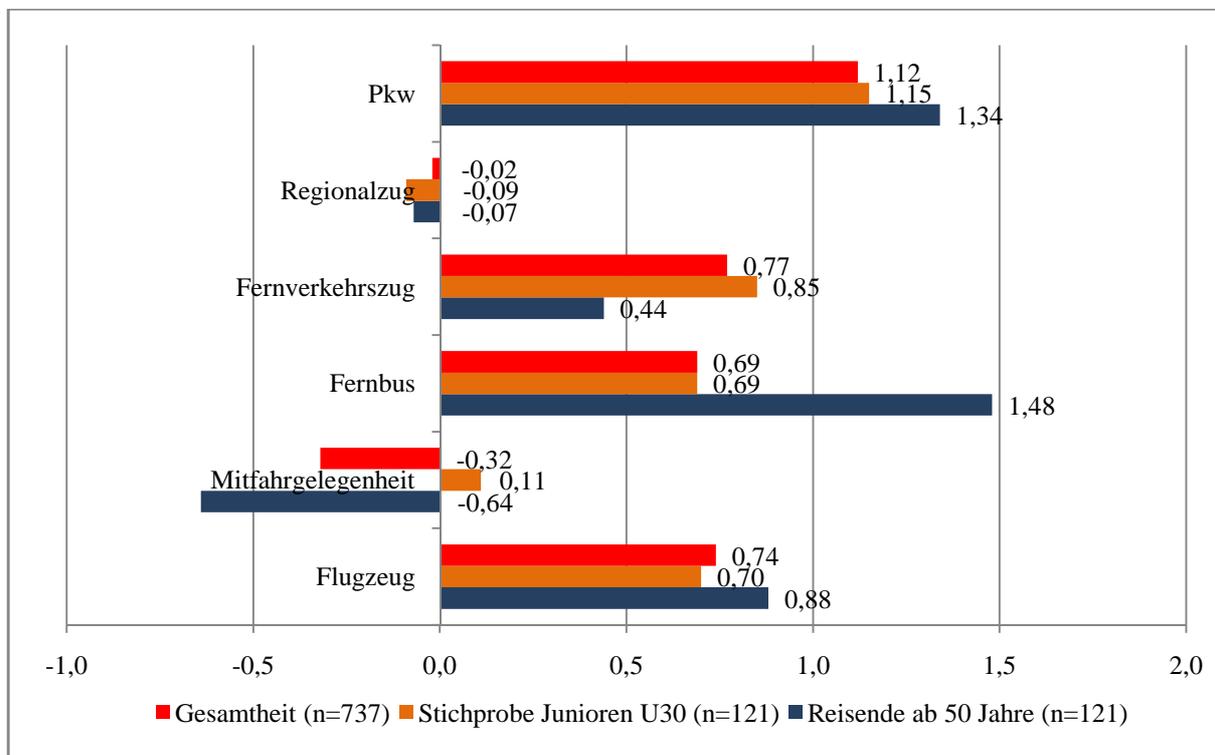


Abbildung 2: Attraktivität verschiedener Verkehrsträger; eigene Darstellung

Der Pkw ist bei allen Befragten das attraktivste Verkehrsmittel (+1,12), gefolgt von Fernreisezügen (+0,77) und Flugzeugen (+0,74). Der Fernbus belegt mit einem Durchschnittswert von +0,69 den vierten Rang. Regionalzüge (-0,02) und Mitfahrgelegenheiten (-0,32) werden als neutral bzw. geringfügig unattraktiv angesehen und belegen stets die letzten Plätze.

Unter den jungen Fahrgästen bis 29 Jahre wird der Pkw ebenfalls als attraktivstes Verkehrsmittel gesehen (+1,15). Der Fernzug (+0,85) und das Flugzeug (+0,70) belegen hier den zweiten bzw. dritten Platz. Der Fernbus wird von jungen Menschen genauso positiv bewertet wie von allen Befragten und erhält von dieser Personengruppe keinen Attraktivitätsbonus. Mitfahrgelegenheiten werden von den Befragten unter 30 Jahren leicht positiv bewertet, während ältere Menschen diese eher ablehnen. Reisende ab 50 Jahre empfinden den Pkw, den Fernbus und das

Flugzeug noch attraktiver als bei der Gesamtheit der Teilnehmer. Fernbuse wurden sogar zweimal positiver bewertet (+1,48) und sind für diese Altersklasse noch vor dem Pkw (+1,34) das attraktivste Verkehrsmittel. ICE und IC-Züge werden von Älteren nur etwa halb so attraktiv eingestuft (+0,44) als bei jungen Menschen, Regionalzüge hingegen ebenso negativ (-0,07). Die Nutzung einer Mitfahrgelegenheit scheint für ältere Bürger kaum infrage zu kommen (-0,64).

Einstellung gegenüber Fernbuslinien

Um die positiven und negativen Eigenschaften von Fernbuslinien zu bestimmen, wurden die Befragten aufgefordert, zwischen gegensätzlichen Merkmalsausprägungen auf einer Fünferskala von +2 bis -2 anzugeben, wie sehr diese Eigenschaften konkret auf diesen Verkehrsträger zutreffen. Bei der Analyse der Mittelwerte ergibt sich ebenfalls ein sehr differenziertes Bild zwischen verschiedenen Altersklassen. Diese Tatsache wird in der Abbildung 3 deutlich.

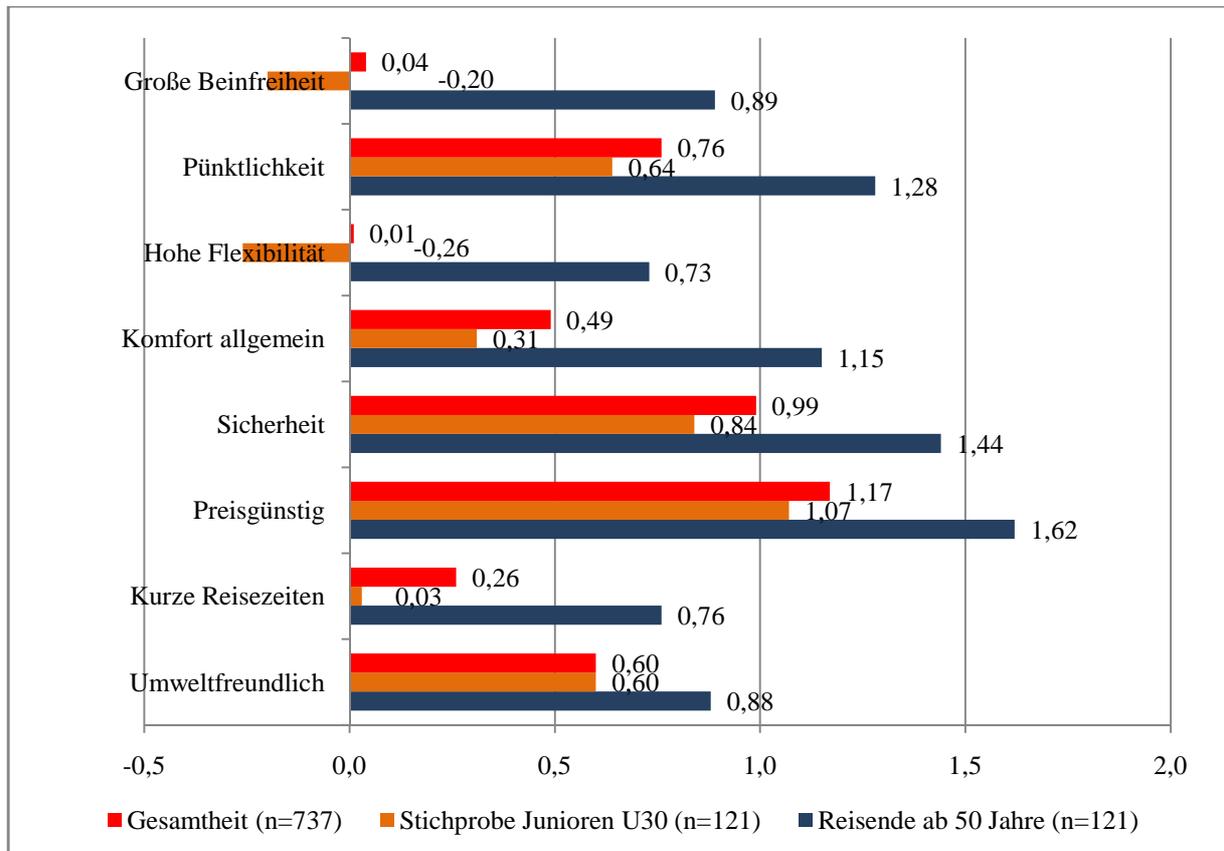


Abbildung 3: Bewertung der Fernbus-Eigenschaften; eigene Darstellung

Es zeigt sich, dass der Fernbus von allen Befragten vor allem als preisgünstiges (+1,17) und sicheres (+0,99) Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Auch für die Pünktlichkeit (+0,76), die Umweltfreundlichkeit (+0,60) und den Komfort allgemein (+0,49) gibt es positive Zustimmung. Die Fahrzeiten bei Fernbusreisen werden nicht unbedingt als kurz angesehen (+0,26), was durch die Geschwindigkeiten auf den Autobahnen und den Verkehrsfluss kaum veränderbar ist. Bei den Merkmalen Beinfreiheit und Flexibilität sind die Meinungen sehr unterschiedlich, daher erreichen diese beiden Eigenschaften im Mittel nur Werte nahe Null. Es ist allerdings festzustellen, dass unter allen Studienteilnehmern keine der genannten Eigenschaften als grundsätzlich negativ eingestuft wird. Ähnlich wie bei der Attraktivität der Verkehrsträger weichen hierbei die Mittelwerte in den Gruppen U30 und P50 von der Gesamtstimmung ab. Auch bei dieser Fragestellung werden alle Attribute von den jungen Menschen bis 29 Jahre kritischer bewertet, wohin gegen die Befragten der Klasse über 50 Jahre alle Eigenschaften wesentlich wohlwollender be-

urteilen. Bei letzterer Altersklasse erfährt der Fernbus eine erheblich größere Zustimmung: die Pünktlichkeit wird etwa zweimal positiver (+1,28), der Komfort allgemein fast viermal positiver (+1,15) und die Preisgünstigkeit ca. 50 % besser bewertet als durch die Unter-30-Jährigen. Während die große Beinfreiheit, eine hohe Flexibilität und kurze Reisezeiten von den Teilnehmern der Gruppe U30 eher negativ gesehen werden, bestätigen die Befragten über 50 Jahre die positive Ausprägung dieser Merkmale in hohem Maße.

Weitere Aussagen zum Fernbusangebot

Mithilfe von 22 Thesen wurden im Fragebogen neben dem allgemeinen Image der Fernbuslinien auch weitere damit in Beziehung stehende Aspekte wie Haltestellenpolitik, Fahrzeiten und Tarife abgefragt. Die Befragten konnten ihre Entscheidung wiederum auf einer Viererskala von +2 (stimme voll und ganz zu) bis -2 (stimme überhaupt nicht zu) abstimmen, wobei der Wert Null nicht wählbar gewesen war. Im Falle von falsch beantworteten Kontrollfragen wurden alle zugehörigen Ergebnisse dieser Frage gelöscht, um dadurch entstehende Verzerrungen durch systematisches Ankreuzen zu eliminieren. Daher wurden hierbei lediglich 687 Fragebögen ausgewertet.

Der Inhalt zweier Thesen, darunter eine Kontrollfrage, zielte auf die Attraktivität des Fernbus'. Die negativ formulierte Kontrollfrage wurde umcodiert und ein Index mit gleicher Gewichtung aus beiden Variablen berechnet. Einige Fragen wurden differenziert für verschiedene Gruppen ausgewertet: Fernreisende („Ich lege regelmäßig Strecken über 100 km zurück.“), PKW-Selbstfahrer, Nutzer Mitfahrgelegenheit und Bahncard-Kunde.

Die Befragten stimmten insgesamt zu, dass der **Fernbus eine gute Alternative zu anderen Verkehrsmitteln** darstellt (Mittelwert +1,2), auch die Gruppe der Autofahrer teilen diese Ansicht (+1,24). Noch deutlicher ist die Zustimmung unter den Nutzern von Mitfahrgelegenheiten (+1,39). In der Gruppe der Befragten, die regelmäßig Strecken mit mehr als 100 km zurücklegen, war die positive Einstellung (+1,1) ebenso vorhanden. Lediglich die Bahncard-Inhaber stehen dem Fernbus skeptischer gegenüber (+0,65).

Die Meinung, dass die **Fernbuslinien mehr überregionale Ziele** anfahren sollten, die heute nur umständlich mit der Bahn zu erreichen sind, wird von den Befragten geteilt (+1,21). Hierbei ist die Unterstützung der Nutzer von Mitfahrgelegenheiten etwas größer (+1,42), die der Bahncard-Besitzer etwas niedriger (+0,93).

Etwas verhaltener sind die Abschätzungen in Bezug auf eine mögliche Nutzung: Alle Befragten sind momentan weniger überzeugt, dass sie den Fernbus bei konkreter Kenntnis des Angebotes auch als **Reisealternative** in Betracht ziehen würden (+0,87). Ähnliche Abstufungen wie bei der allgemeinen Attraktivität sind auch innerhalb der Gruppen Fernreisende (+0,80), Pkw-Fahrer (0,94), Nutzer von Mitfahrgelegenheiten (1,13) und Bahncard-Inhaber (+0,50) ersichtlich.

Der **Reisepreis** spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine besondere Rolle. Die Befragten stimmen nur leicht zu (+0,70), dass sie sich stets für das günstigste Verkehrsmittel entscheiden. Dass die Verkehrsmittel-Entscheidung trotz längerer Fahrzeiten aber aufgrund des Preisvorteils für den Fernbus ausfällt, ist unsicher (Zustimmung +0,38). Die Auffassung, dass attraktive Tarifangebote wesentlich wichtiger sind als eine hochwertige Fahrzeugausstattung, wird ebenfalls sehr unterschiedlich gesehen (+0,16). Unter den Inhabern der Bahncard ergeben sich jeweils für die letzten beiden Aussagen sogar negative Mittelwerte (-0,24).

An Fernbuslinien werden aus Sicht der Befragten besonders zwei Aspekte im Vergleich zu Mitfahrgelegenheiten geschätzt: die **größere Zuverlässigkeit** (+1,08) und die gefühlte **Sicherheit durch einen erfahrenen Busfahrer** am Steuer (+1,06). Die Gewissheit, auf einer Fernreise einen Sitzplatz zu haben, steigert die Zufriedenheit (+1,29). Dabei ist die Flexibilität eines Pkw nicht unbedingt wichtiger als eine regelmäßig verkehrende Fernbuslinie (-0,32). Die Studienteilnehmer glauben nicht an häufige Ankunftsverspätungen der Fernbusse aufgrund von Ver-

kehrshinderungen auf Autobahnen (+0,31). Sie empfinden es weniger problematisch, wenn ein Fernbus aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens etwa eine Viertelstunde später sein Ziel erreicht (-0,76).

Auch zur Untersuchung möglicher **Fernbus-Reiseweiten** wurden zwei Thesen aufgestellt, die nach identischem methodischem Vorgehen zu einem Index Reisezeit verknüpft wurden. Die Gesamtheit der Befragten kann es sich eher vorstellen, auch länger als vier Stunden mit einer Fernbuslinie zu reisen (+0,82). Pkw-Nutzer haben eine größere (+1,02) und Besitzer einer Bahncard eine geringere (+0,45) Fernbus-Reisebereitschaft auf Langstrecken. Unterschiedliche Meinungen bestehen auch darin, ob der Fernbus nur genutzt werden würde, wenn keine Reisezeitnachteile im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln zu erwarten sind. Dafür gibt es insgesamt nur eine geringe Zustimmung.

Der Auffassung, dass der Zugang zur **Fernbus-Haltestelle** eine halbe Stunde nicht überschreiten sollte, stimmen die Befragten eher zu (+1,05), allerdings werden Haltestellen außerhalb der Zentren weniger akzeptiert (+0,45).

Der Gegenstand der Untersuchung bestand ebenso in der Abschätzung eines **touristischen Reiseaufkommens**. Die Nutzung einer Fernbuslinie zur An- bzw. Abreise von Tagesausflügen oder Kurzreisen ist aus Sicht der Befragten eher vorstellbar (+1,10), für Urlaubsreisen hingegen eher weniger (+0,15). Eine hohe Affinität zur Nutzung des ÖPNV in der Freizeit (+1,44) deutet auf einen Trend zur verstärkten Benutzung von Bussen und Bahnen auch für nicht-beruflichen Zwecke hin.

Fazit

Abschließend ist festzustellen, dass von den Teilnehmern der Studie das System Fernbus sehr positiv eingeschätzt wird. Die Menschen stehen dem neuen Verkehrsangebot insgesamt recht offen gegenüber, ohne jedoch ihre Anforderungen an attraktive Reisezeiten und Komfort zugunsten eines Preisvorteils erheblich einzuschränken. Attraktive Verbindungen, möglichst kurze Wege zum Busterminal, ein garantierter Sitzplatz sowie die Sicherheit der Beförderung sind von wesentlicher Bedeutung.

Ausblick

Das Fernbus-Angebot hat sich seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes im Januar 2013 grundlegend verändert. Inzwischen sind zahlreiche Anbieter am Markt vertreten. Damit wurde auch der Umfang der möglichen Reiseverbindungen deutlich ausgeweitet. Großstädte wie Leipzig, Hamburg, Stuttgart, Köln und Düsseldorf sind nun mit dem Fernbus umsteigefrei ab Dresden erreichbar. Auch Destinationen wie Heidelberg, Karlsruhe, Freiburg, Göttingen, Kassel und Magdeburg werden nun von Dresden aus direkt angefahren. Das Fahrtenangebot zu internationalen Destinationen nach Prag, Wien, Budapest und Kopenhagen, blieb unverändert.

Auch die Bedienungshäufigkeit hat sich teilweise erheblich verstärkt: Die Anzahl der Fahrten nach Berlin hat sich seitdem von 8 auf bis zu 29(!) Abfahrten pro Tag mehr als verdreifacht. Zu Beginn des Jahres 2013 fuhren täglich 2 Busse nach Frankfurt, heute gibt es bis zu 10 Abfahrten in die Mainmetropole. Im Januar 2013 wurde nur eine Fernbus-Verbindung nach München am Tag angeboten – heute starten bis zu 6 Touren pro Tag in die bayerische Landeshauptstadt.

Zudem werden insbesondere durch die Anbieter BerlinLinienBus (BLB) und MeinFernbus Fahrkarten für verschiedene Umsteigeverbindungen zu weiteren innerdeutschen Zielen verkauft. Schon seit mehreren Jahren können bei BLB Fahrten mit einem Buswechsel bspw. nach Nürnberg, Regensburg, Würzburg und München gebucht werden. Seit 2013 wird auch mehrmals täglich eine Umsteige Verbindung von Elbflorenz in die Hansestadt Hamburg angeboten. Bei MeinFernbus werden deutschlandweit Umsteige-Fahrten zu verschiedenen Zielorten deutschlandweit vertrieben. Eine Übersicht zu Anbietern ab Dresden ist in Abbildung 4 dargestellt (siehe Folgeseite).

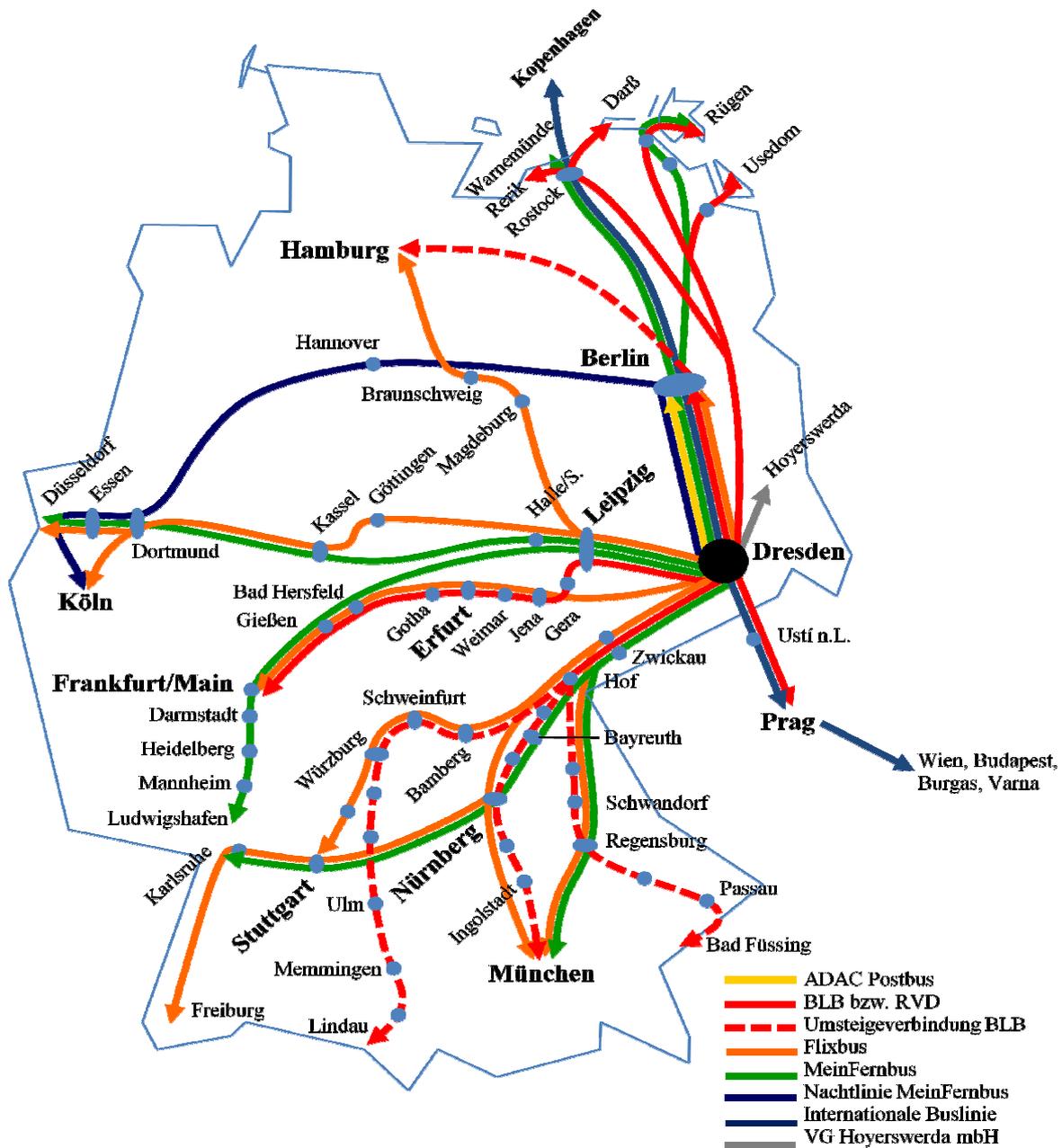


Abbildung 4: Fernbus-Anbieter und Verbindungen ab Dresden (Stand Linienangebot und Planungen: 17.04.2014); eigene Darstellung

Wie sich das Angebot in den kommenden Jahren weiter entwickeln wird, bleibt abzuwarten. Die Eröffnung weiterer Linien und durch die Fernbusanbieter und die Einrichtung neuer Direktverbindungen zu deutschen Metropolen ist denkbar. Ebenso könnte es im Verlauf der nächsten Jahre zu einer Konsolidierung im Fernbusmarkt kommen, sodass schwach ausgelastete Fahrten gestrichen werden oder sich einige Unternehmen zusammen schließen, um Größenvorteile zu erzielen und im Wettbewerb um den Fahrgast bestehen zu können.

Ich danke allen Befragten, die an dieser Untersuchung teilgenommen haben und somit zur Realisierung dieser Diplomarbeit beigetragen haben.

Christian Schiffner

Impressum:

© Diplomarbeit am Lehrstuhl für Tourismuswirtschaft der Technischen Universität Dresden, 2013, in Zusammenarbeit mit der Regionalverkehr Dresden GmbH (RVD), Ammonstr. 25, 01067 Dresden, Kontakt: nicole.hesse@tu-dresden.de