

Transport Economics Working Papers

WP-TR-15

Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland

Christian von Hirschhausen, Matthias Walter,
Fabian Haunerland und Robert Moll

Dezember 2008

Einreichung an: *Internationales Verkehrswesen*



Dresden University of Technology



Chair of Energy Economics and
Public Sector Management

Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland

Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb

Manuskripteinreichung für Internationales Verkehrswesen

Fernlinienbusse schaffen mehr Mobilität! Regelmäßige Buslinien im nationalen Fernverkehr sind aus ökonomischer Sicht sinnvoll. Bei einer Marktöffnung wäre für den Fernbusverkehr^{1,2} mit einem Marktanteil von mindestens 5% auf Strecken von 300 km Länge zu rechnen. Mit der Marktöffnung würde nicht nur der intermodale Wettbewerb im Fernverkehr gefördert, sondern zugleich würden auch in puncto Umweltfreundlichkeit neue Maßstäbe gesetzt. Obendrein würde sich die Mobilitätssituation sozial Benachteiligter verbessern.

Die Autoren

Prof. Dr. Christian von Hirschhausen, Dipl.-Wirtsch.-Ing. Matthias Walter, Technische Universität Dresden, Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management, 01062 Dresden, cvh@mailbox.tu-dresden.de; Fabian Haunerland, Robert Moll, Technische Universität Dresden.

1 Die Regulierung des deutschen Fernbusmarktes

Bei der Genehmigungspraxis im deutschen Fernverkehr fallen Widersprüche auf. Die Deutsche Bahn AG betreibt in einigen Fällen parallel zu ihren eigenen ICE- oder Eurocitystrecken Linienbusse, so z.B. zwischen Berlin und Düsseldorf mit dem BerlinLinienBus. Anderenorts werden Genehmigungen für solche Verkehre von den Aufsichtsbehörden versagt – mit der Begründung, Parallelverkehr sollte vermieden werden. Während in Ostwestfalen der DB Stadtverkehr das Einrichten einer Fernbuslinie nicht gestattet wurde, weil die NordWestBahn auf einem Teil der Strecke bereits Schienenverkehrsverbindungen anbietet³, ist kürzlich die Genehmigung für einen Verkehr der Deutschen Touring zwischen Frankfurt und

Dortmund erteilt worden – trotz paralleler Zugverbindungen der DB AG⁴. Zwischen Dresden und Berlin-Schönefeld wurde der Antrag eines privaten Busbetreibers mit dem Argument der parallel verkehrenden DB-Züge abgelehnt, ein Jahr später richtete ein Unternehmen der DB Stadtverkehr jedoch einen Busdienst auf eben dieser Relation ein.⁵

Das Fernlinienbusnetz in Deutschland ist aufgrund der Restriktionen des Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁶ dünn und weist große Lücken auf. Internationale Verbindungen existieren zwar, vor allem in Richtung Osteuropa, und auch die großen westeuropäischen Metropolen sind mit Fernlinienbussen zu erreichen. Doch innerdeutsch ist das Angebot auffällig gering. Auf den meisten der wenigen existenten Strecken wird zudem nur eine Abfahrt pro Tag angeboten, einen Taktfahrplan ähnlich dem Fernzugangebot gibt es nur zwischen Berlin und Hamburg (vgl. BerlinLinienBus 2008).

Die bisherige Regulierung, welche die Eisenbahn gegen Konkurrenz durch den Busverkehr schützt, erschwert eine konsistente Rechtsprechung und steht im Widerspruch zu den Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen auf den deutschen und europäischen Verkehrsmärkten.

In Ländern wie Großbritannien oder Schweden existieren bereits seit einiger Zeit Fernzug- und Fernbusnetze nebeneinander, und der Fernlinienbusmarkt entwickelt dort in den letzten Jahren eine teils sehr beachtliche Dynamik. Es stellt sich daher die Frage, ob eine Einführung von Fernlinienbussen auch in Deutschland anzustreben ist. Diese Frage will dieser Artikel aus ökonomischer Sicht beantworten. Dazu werden im Folgenden interne und externe Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel verglichen, die Ergebnisse einer Nachfrageuntersuchung vorgestellt sowie Erkenntnisse aus anderen Ländern analysiert.⁷

2 Komparative Vorteile des Fernbusses gegenüber anderen Verkehrsmitteln

2.1 Interne Kosten

In einem ersten Schritt sollen die Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel verglichen werden. Dies ist deswegen relevant, weil der Preis das wichtigste Element bei der Entscheidung für ein Verkehrsmittel auf Reisen im Fernverkehr

vor Reisedauer und Zuverlässigkeit ist. Um eine einheitliche Vergleichsbasis zu erhalten, werden alle Kosten auf Kostensätze pro Person und Kilometer heruntergerechnet. Dafür wiederum ist es unabdingbar, die Auslastung der jeweiligen Verkehrsmittel in Betracht zu ziehen.

Für Fernverkehrszüge und den nationalen Luftverkehr wurden die Daten aus den Veröffentlichungen der jeweiligen Marktführer ermittelt.

Für den Pkw berechnet der ADAC (10 günstigste Fahrzeuge der Mittelklasse, Jahresfahrleistung 15.000 km, Haltedauer 4 Jahre) Kosten pro gefahrenem Kilometer in Höhe von 0,35 bis 0,44 EUR (vgl. ADAC 2008). Setzt man die tatsächliche durchschnittliche Pkw-Auslastung von 1,5 Personen pro Fahrzeug an, so erhält man Kosten je gefahrenem Personenkilometer von durchschnittlich 26 Cent.

In den letzten Jahren ist es, nicht zuletzt aufgrund der steigenden Benzinpreise, vermehrt zur Bildung von Fahrgemeinschaften gekommen. Insbesondere die Online-Mitfahrzentralen vermelden stark steigendes Interesse an ihrem Angebot. Da der Auslastungsgrad des Pkw durch die Mitnahme weiterer Personen individuell vom Fahrer beeinflusst werden kann, soll hier ein zweiter Kostensatz für Pkw-Fahrten zum Vergleich herangezogen werden. Eine Studie von Strauß und Stegmüller (2006) ermittelt für Mitfahrgelegenheiten eine Pkw-Auslastung von rund 3,5 Personen je Fahrzeug. In Anbetracht dieses Besetzungsgrades ergeben sich Vollkosten in Höhe von 11,3 Cent pro Personenkilometer.

Für den Fernlinienbusverkehr gibt es mehrere Methoden, die Kosten zu ermitteln. Für unsere Zwecke soll der Mittelwert der Resultate aus vier verschiedenen Berechnungsvarianten herangezogen werden. Es wird die Vorgehensweise nach Maertens (2006) betrachtet, die Empfehlungen von Leuthardt (2008) werden berücksichtigt, aus Department for Transport (2007) lassen sich Kostenwerte ableiten, und außerdem werden die Daten des schwedischen Marktführers Concordia Bus herangezogen. Im Falle der britischen Statistiken wurde mit Umsatzzahlen gerechnet, von denen eine hypothetische Gewinnmarge von 10% abgezogen wurde. Trotz unterschiedlicher Ansätze liegen die ermittelten Kostensätze in der gleichen Größenordnung⁸. Der Preis pro beförderter Person und Kilometer hängt aber wesentlich von der Auslastung des Busses ab, sodass diesbezüglich Annahmen getroffen werden müssen.

Im heutigen Reisebusverkehr herrscht ein Besetzungsgrad zwischen 60 und 80% vor (vgl. Umweltbundesamt 2008 und Maertens 2006). Hierbei sollte nicht die

obere Grenze dieser Auslastung für den Linienverkehr angenommen werden, da momentan ein Großteil der Reisebusfahrten auf Bestellung durchgeführt wird und die frei verkäuflichen Fahrten im Ausflugsverkehr üblicherweise erst ab einer bestimmten Mindestteilnehmerzahl stattfinden – beides führt tendenziell zu besseren Auslastungen. Deshalb scheint der geringere Auslastungsgrad von 60% angemessener zu sein.

Als zweites, negatives Szenario soll allerdings ebenfalls dargestellt werden, wie sich der Bus bei einem geringeren Besetzungsgrad positioniert. Im Eisenbahn-Fernverkehr in Deutschland sind die Züge durchschnittlich zu 44% ausgelastet⁹. Mangels besserer Vergleichswerte im innerdeutschen Verkehr soll dieser Wert hier auch für den Busverkehr angenommen werden. Für beide Auslastungsszenarien ergibt sich eine Spitzenposition des Busses hinsichtlich der internen Kosten. Diese Kostensätze werden in einem Vergleich mit den externen Kosten in Grafik 1 gegenübergestellt.

[hier Grafik 1 einfügen]

2.2 Externe Kosten

Zukünftig wird der Verkehr in Deutschland vor neuen Herausforderungen stehen. Hohe Bedeutung kommt dabei der vermehrten Internalisierung externer Kosten zu. Externe Kosten umfassen Kosten durch Unfälle, Luftverschmutzung (hauptsächlich Feinstaub), Lärm, vor- und nachgelagerte Prozesse (z.B. Stromerzeugung für den Eisenbahnverkehr), Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Klimakosten (hauptsächlich CO₂) und Zusatzkosten in städtischen Räumen. Die gesamten externen Kosten des Personen- und Güterverkehrs betragen im Jahr 2005 in Deutschland ca. 80,4 Mrd. Euro (vgl. INFRAS 2007).

Der Bus hat geringere externe Kosten als die anderen Verkehrsmittel. Im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Bussen entstehen nicht internalisierte Kosten in Höhe von 1,56 EUR pro 100 Personenkilometer bei einer Auslastung von 60% (vgl. INFRAS 2007). Selbst bei einer angenommenen niedrigeren Auslastung im Fernverkehr von 44% (siehe Abschnitt 3) erreicht der Bus keine signifikant schlechteren Werte als andere Verkehrsmittel. Der größte Kostenanteil entfällt für das Verkehrsmittel Bus dabei auf die Unfallkosten.

[hier Grafik 2 einfügen]

Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln erreicht der Bus bei den Kosten für Lärm sowie denen für vor- und nachgelagerte Prozesse die besten Werte aller Fernverkehrsmittel. Bei den Klimakosten schneidet der Bus schlechter ab als die Bahn und der hoch ausgelastete Pkw, aber besser als das Flugzeug. Bei der Luftverschmutzung verursacht der Bus die höchsten Kosten aller betrachteten Verkehrsmittel.

Der Fernlinienbus hat bei der Gesamtbetrachtung aller externen Kosten die beste Ausgangsposition. Bei einer Internalisierung dieser Kosten, so sie denn gleichmäßig für alle Verkehrsmittel erfolgt, werden die bei den internen Kosten bestehenden Kostenvorteile des Busses noch intensiviert.

3 Abschätzung der Nachfrage

Da es bislang nur vereinzelte Fernbuslinien in Deutschland gibt, ist eine Prognose der Nachfrage schwierig. Im Folgenden werden die Ergebnisse einer Nachfrageerhebung mittels einer Conjoint-Analyse dargestellt. Die Befragung wurde über mehrere Monate hinweg online durchgeführt, insgesamt konnten die Antworten von 1200 Personen herangezogen werden (S. Becker et al. 2008, Kapitel 4).

3.1 Durchführung der Befragung

Bei der Conjoint-Analyse werden durch die Bewertung von gegebenen Produktalternativen die Präferenzen jedes einzelnen Befragten erkannt.¹⁰ Aufgrund von Wahrscheinlichkeiten, die sich durch eine geschickte Fragereihenfolge ergeben, bei der der Befragte unterschiedlich starke Ausprägungen zu bestimmten Präferenzen preisgibt, werden die Marktanteile der Produktalternativen prognostiziert. Auf die dabei ermittelten subjektiven Nutzenwerte der einzelnen Teilnehmer wurde in der Untersuchung die First-Choice-Rule angewandt. Diese ist grundsätzlich für extensive¹¹ Kaufentscheidungen zu empfehlen, die Extensität kann in diesem Fall dadurch belegt werden, dass der überwiegende Teil der Befragten angab, nicht von vornherein auf ein Verkehrsmittel festgelegt zu sein, sondern sich im Vorfeld der Reise zu überlegen, wie sie die Fahrt durchführen.

Die Teilnehmer der Befragung wurden nach verschiedenen Kriterien klassiert, so z.B. nach Einkommen, Alter, Region oder Bildungsabschluss. Da der Anteil der Teilnehmer an den Klassen nicht in allen Fällen der Bevölkerungsverteilung in Deutschland entsprach, wurden die Ergebnisse entsprechend dem Anteil an der deutschen Gesamtbevölkerung gewichtet, um repräsentative Aussagen ableiten zu können.

Die Befragung diente der Ermittlung von Präferenzen im innerdeutschen Fernverkehr. Die wichtigsten Verkehrsmittel Flugzeug, Eisenbahn, Pkw und Fernbus wurden dabei anhand der Merkmale Reisedauer, Reisepreis, Komfort/Service und Zuverlässigkeit miteinander verglichen. Beim Individualverkehrsmittel Pkw wurde zudem unterschieden, ob das Auto vom Probanden selbst gesteuert wurde oder ob er sich als Beifahrer befördern ließ. Den Probanden wurden dabei mehrmals hintereinander je zwei alternative Reisen mit unterschiedlichen Merkmalen gegenübergestellt (z.B. Alternative 1 mit Reisepreis 100 Euro und hohem Komfort/Service gegenüber Alternative 2 mit Reisepreis 40 Euro und niedrigem Komfort/Service). Jeder Teilnehmer gab dann an, wie stark er zu welcher der beiden Alternativen tendieren würde. Dabei konnten im Rahmen der Auswertung die Merkmalsausprägungen für Reisepreis und Reisedauer eindeutig den Verkehrsmitteln zugeordnet werden. Bei den Kriterien Komfort/Service sowie Zuverlässigkeit ist eine objektive Skalierung nicht möglich, deshalb wurde von jedem Probanden vor der eigentlichen Conjoint-Analyse jedem Verkehrsmittel individuell ein Komfortniveau und ein Zuverlässigkeitsniveau zugeordnet, welche dann für die weitere Auswertung zu Grunde gelegt wurden.

3.2 Marktanteilsprognose

Die durch die Conjoint-Analyse ermittelten Verkehrsmittel spiegeln wider, für welche Reiseart sich der Reisende entscheiden würde. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass nicht allen Menschen alle Verkehrsmittel für jede Reise zur Verfügung stehen, dass also die Verfügbarkeit der Angebote berücksichtigt werden muss. Für die Verfügbarkeiten des PKWs wurde der Anteil der Haushalte gewählt, der über mindestens ein Kraftfahrzeug verfügt. Dieser wird vom Statistischen Bundesamt mit 77,0% angegeben (Statistisches Bundesamt 2007). Die Verfügbarkeitsfaktoren für den Zug beziehungsweise das Flugzeug wurden anhand von Strukturdaten des Bundesamtes für Bauwesen und

Raumordnung (Bundesamt für Raumordnung 2006) ermittelt und liegen im Luftverkehr bei 10,0% und für den Fernzugverkehr bei 63,6%¹².

Für die Verfügbarkeit des Fernlinienbusses ist es eine plausible Annahme, sie mit der Verfügbarkeit des Bahn-Fernverkehrs gleichzusetzen. Dies bedeutet nicht, dass alle Busse nur an Bahnhöfen halten würden, sondern impliziert lediglich, dass Fernbushaltestellen für genau so viele Menschen erreichbar sind wie auch Fernbahnhöfe. Diese Annahme bildet die Grundlage für das folgende Szenario hoher Netzdichte. Darin ergeben sich die in Grafik 3 links dargestellten Marktanteile der Verkehrsmittel auf Reisen von etwa 300 Kilometern Länge¹³.

[hier Grafik 3 einfügen]

Die Marktanteilssimulation über die gesamte Stichprobe lässt das hohe Potential von Fernverkehrsbussen in Deutschland erkennen. Mit fast 28% Marktanteil könnte der Bus bei entsprechender Flächendeckung sogar eine höhere Nachfrage als der Zug generieren. Der PKW würde nur noch einen Marktanteil von knapp unter 50% erreichen, der Fernzugverkehr würde bei knapp unter 20% liegen. Bei der jüngsten Ermittlung des Modal Splits im deutschen Fernverkehr für unterschiedliche Reiseweiten (Zumkeller 2005)¹⁴ wurde im Rahmen der INVERMO-Studie ein Modal Split von etwa 80% für den Straßenverkehr sowie 18% für den Eisenbahnverkehr empirisch ermittelt. Nach einer Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs müsste weniger der schienengebundene Fernverkehr mit einem Verdrängungswettbewerb rechnen als vielmehr der PKW, der signifikant im Modal Split verlieren würde.

Alternativ zum oben beschriebenen Szenario der identischen Verfügbarkeit von Fernzugverkehr und Fernbusverkehr, kann man auch eine geringere Netzdichte und Haltestellendichte annehmen. Betrachtet man die aktuell existierenden wenigen Fernbuslinien, so stellt man fest, dass mit Ausnahme touristischer Verbindungen nur Städte ab 100.000 Einwohnern bedient werden. Auch in dem bereits deregulierten Markt Schweden ist zu erkennen, dass sich der Verkehr auf Verbindungen zwischen Großstädten konzentriert. Legt man eine Bedienung ausschließlich der Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern in einem Szenario niedriger Netzdichte zu Grunde, ergibt sich ein Verfügbarkeitsfaktor von 8,9% und das in Grafik 3 rechts dargestellte Bild. Hier erreicht der Fernbus einen Marktanteil von noch 5%. Damit kann sich der Fernlinienbus selbst unter der getroffenen Annahme, dass ein weitaus geringerer Teil der Bevölkerung Zugang

zu Fernbussen als zu Fernzügen und dem Pkw hat, im intermodalen Wettbewerb behaupten.¹⁵

3.3 Unterschiede zwischen verschiedenen Einkommens- und Altersklassen

Grafik 4 stellt für das Szenario niederer Netzdichte die Marktanteile des Fernbusses getrennt nach verschiedenen Einkommensklassen (links) und nach verschiedenen Altersklassen (rechts) dar. Während der Marktanteil über alle Einkommens- und Altersklassen hinweg 5,3% beträgt, liegt er für die beiden Einkommensklassen bis 1500 € Einkommen leicht darüber und für die Altersklasse über 59 Jahren sogar stark darüber (9,0%). Für verschiedene Einkommensklassen ist zudem der Trend eines monoton sinkenden Marktanteils mit höherem Einkommen erkennbar. Für verschiedene Altersklassen hingegen liegt der Marktanteil für jüngere Leute beim Mittelwert über alle Altersklassen, aber für die 40-59jährigen leicht darunter.

Der Fernlinienbusverkehr scheint somit eine Mobilitätsmöglichkeit insbesondere für finanziell schwache und ältere Bevölkerungsschichten zu sein. Dies korrespondiert mit der Zunahme bei älteren Bevölkerungsschichten und einem Bevölkerungsrückgang in Deutschland. Durch diesen Rückgang ist zu erwarten, dass die Zahl der Fernbahnstrecken, auf denen mit großen Zügen viele Menschen befördert werden können, abnehmen wird. Der Bedarf an Fahrzeugen, die auch mit kleineren Fahrzeuggrößen effizient weite Strecken zurücklegen können, ist eindeutig.

Mit zunehmendem Alter sinkt zudem die Bereitschaft bzw. die Möglichkeit, weite Strecken mit dem Pkw zurückzulegen. Die Nachfrage nach alternativen Verkehrsangeboten ist absehbar. Der Bus besitzt hier Vorteile durch geringe Kosten und durch die Nutzung des vorhandenen, im Vergleich zur Bahn viel dichteren Straßennetzes. Er eignet sich daher nicht nur als Alternative auf wichtigen Hauptstrecken, sondern auch als Zubringer aus der Peripherie zu Fernbahnhöfen und Flughäfen. Stellenweise treffen mobilitätseingeschränkte Reisende heute noch auf Barrieren bei der Fernbusnutzung, doch durch Produktneuerungen in der Industrie wie z.B. Mehr- oder Niederflurfahrzeuge im Reiseverkehr oder alternative Sitzanordnung kann Problemen dieser Art Abhilfe geschaffen werden.

[hier Grafik 4 einfügen]

4 Erfahrungen in anderen Ländern: Großbritannien, USA, Schweden

Im Folgenden werden die Erfahrungen anderer Länder im Fernbusverkehr dargestellt. Diese können uns wichtige Anhaltspunkte für eine mögliche zukünftige Ausgestaltung und Entwicklung des Busverkehrs in Deutschland liefern. Dabei wird insbesondere auf die Marktstruktur, die Geschichte der Liberalisierung sowie auf infrastrukturelle Bedingungen und betriebswirtschaftliche Erfolgsfaktoren eingegangen.

4.1 Großbritannien

Bereits 1980 wurde der Fernlinienbusmarkt in Großbritannien dereguliert. Als damals die Fahrgastzahlen nicht nur im bis dahin verstaatlichten Busverkehr, sondern im gesamten Fernverkehr aufgrund hoher Preise und mangelhafter Servicequalität stark zurückgingen, sah sich die Regierung zum Handeln gezwungen und liberalisierte den Markt für Fernverkehr. Das heutige Lizenzierungsregime sieht nur noch Kontrolle über Qualitäts- und Sicherheitsstandards, Arbeitsbedingungen und die Verteilung von Lizenzen für den Fernverkehr vor. Der Fernlinienbusmarkt verfügt heute über ein Volumen von 350 Mio. € und fast 3000 Arbeitsplätzen¹⁶. 1996 wurden 7,8 Mrd. Personenkilometer von den Anbietern erbracht, 2006 bereits 8,9 Mrd. (vgl. Department for Transport 2007).

Neben dem Mitte der 1980er Jahre aus dem Staatsunternehmen National Bus Company hervorgegangenen National Express, das mit 83% Marktanteil der größte Anbieter ist, hat Stagecoach und sein Tochterunternehmen Citylink nennenswerte Marktanteile (gemeinsam 11%). Dabei erwirtschaftete der Branchenprimus im Jahre 2007 bei einem Umsatz von ca. 290 Mio. €¹⁷ mit einer Profitabilität von 10% annähernd so viel Gewinn wie im Stadt- und Regionalbusverkehr mit 14,2% und bedeutend mehr als im eigentlichen Kerngeschäft, dem Schienenpersonennah- und -fernverkehr (SPNV/SPFV) mit 4,3% (vgl. National Express 2008).

Aufgrund der Insellage, die anderen europäischen Anbietern wie Concordia den Marktzutritt erschwert und der oligopolistischen Marktstruktur, durch die andere

Anbieter nur noch 6% Marktanteil auf sich vereinen, sind Markteintritte kaum zu beobachten, der Markt ist stabil und leicht wachsend.

4.2 USA

Die Marktstruktur in den USA ist stärker diversifiziert. Im Jahre 1982 wurde das (seit 1935 praktizierte) Marktregime liberalisiert und freier Marktzutritt geschaffen. Dadurch wurde eine Vielzahl vor allem kleinerer Unternehmen in den Markt attrahiert. Nur 1,1% der 3500 Anbieter besitzen jedoch eine Busflotte von über 100 Fahrzeugen (vgl. Nathan Inc. 2006). Mit Hilfe des weitreichenden Streckennetzes und fast 3200 Intercity-Bus-Terminals (vgl. U.S. Bureau of Transportation Statistics 2005) konnten die erbrachten Personenkilometer von 1996 bis 2006 um fast 20% auf ca. 37 Mrd. gesteigert werden (vgl. U.S. Bureau of Transportation Statistics 2007). Dies entspricht ca. dem Stand von 1980. Aufschwung erfahren die Beförderungszahlen durch das steigende ökologische Bewusstsein der Bevölkerung sowie die stark gestiegenen Ölpreisen (vgl. Schwieterman et al. 2007). Das Marktvolumen für den Fernlinienbusverkehr beträgt ca. 0,95 Mrd. €¹⁸ (vgl. Bea 2008). Besonders umkämpft sind die am dichtest besiedelten Gebiete an Ost- und Westküste sowie die Gebiete um die Großen Seen und Teile des Mittleren Westen.¹⁹

Der amerikanische Marktführer Greyhound ist seit 2007 ein Tochterunternehmen des integrierten britischen Verkehrskonzerns FirstGroup. Der „Monopolist“ auf längeren Strecken (vgl. The Independent 2008) erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2007/08 einen Umsatz von ca. 350 Mio. €, jedoch fallen sowohl der Gewinn als auch die Umsatzrentabilität mit 11 Mio. € bzw. 3,1 % verhältnismäßig geringer aus als im Stadt- und Regionalbusverkehr und im SPNV sowie SPFV in Großbritannien (vgl. FirstGroup 2008).

4.3 Schweden

In Schweden wurde der Fernlinienbusverkehr 1998 und somit fast 20 Jahre später als in Großbritannien vollständig liberalisiert. Schweden gilt als ein Beispiel für den Aufstieg des Busverkehrs aufgrund nachfrageorientierten Wachstums²⁰. Marktführer mit einem Marktanteil von 50% ist dabei Swebus Express, welches zu einem der größten skandinavischen Verkehrsanbieter, der Concordia-Gruppe, gehört (vgl. Concordia Bus 2007). Auch wenn in Schweden wesentlich mehr Anbieter als in Großbritannien aktiv sind, ist ein Großteil davon

zu klein, um den Markt signifikant beeinflussen zu können. Dies kann möglicherweise auch ein Grund sein, weshalb Swebus Express bei 37 Mio. €²¹ Umsatz mit 5,0% eine höhere Umsatzrentabilität aufweisen kann als das Mutterunternehmen Concordia, welches im Geschäftsjahr 2007/08 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) 3,7% erreicht (vgl. Concordia Bus 2008). Vor allem in den bevölkerungsreichen Teilen Südschwedens steht der Fernbus in Konkurrenz zur Bahn und weist Marktanteile zwischen 5% und 15% auf (vgl. Banverket 2006). Auf einzelnen Strecken wie z.B. Stockholm-Borlänge waren Kapazitätsreduzierungen bei der Bahn zu beobachten, in deren Folge der Fernlinienbus nach Angebotsausweitungen Marktanteile von ca. 25% erreichen konnte (vgl. Banverket 2006). Die Eisenbahn reagierte mit Preisreduzierungen, vornehmlich in der 2. Klasse. In den infrastrukturschwachen Gebieten Nordschwedens, in denen es keine Eisenbahnlinien gibt, steht der Fernlinienbus im intermodalen Wettbewerb zu Flug- und motorisiertem Individualverkehr.

4.4 Vergleich der Umsatzrentabilitäten

Die Umsatzrentabilitäten der letzten drei Jahre der drei im Fernlinienbusverkehr marktführenden National Express, Concordia Bus und FirstGroup (Greyhound) Unternehmen sind in Grafik 5 dargestellt. Da sich Greyhound erst seit einem Geschäftsjahr im Besitz der FirstGroup befindet, ist hierfür nur das Geschäftsjahr 2007 dargestellt. Die Gesamt-Umsatzrentabilitäten dieser integrierten Verkehrskonzerne werden dabei mit den Umsatzrentabilitäten der einzelnen Sparten verglichen.

[hier Grafik 5 einfügen]

National Express weist im Betrachtungszeitraum im Vergleich zu Concordia Bus und FirstGroup auf hohem Niveau nahezu konstante Rentabilitäten aus. Auffällig ist dabei jedoch der Wachstumstrend der Rentabilität des Gesamtunternehmens, die sich auf ähnlich hohem Niveau wie jene von FirstGroup befindet. Stetiges Wachstum aller Rentabilitäten verzeichnet Concordia Bus, welches jedoch 2008 erstmals positive Werte aufweisen kann. Die Rentabilität des Fernlinienbusverkehrs wirkt sich mit der Ausnahme von Greyhound stets positiv auf die Gesamtrentabilität der Unternehmen aus. Dies bestätigt die

vorangegangene Analyse der internen Kostensätze, die den Fernlinienbus im Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern sieht.

4.5 Lehren aus internationaler Erfahrung

Für alle drei beobachteten Märkte lässt sich feststellen, dass die sogenannten Trunk Routes, also die Verbindungen zwischen Großstädten sowie Ballungsgebieten, einen Großteil des Beförderungsaufkommens ausmachen und sowohl im intra- als auch intermodalen Markt hochkompetitiv sind. Intermodale Konkurrenten sind die Bahn und der motorisierte Individualverkehr. Eisenbahngesellschaften, die durch verstärktes Busaufkommen ihre Umsatzzahlen in Gefahr sahen, reagierten mit Preissenkungen und Effizienzsteigerungen. Einziger „Leidtragender“ war der PKW, der bei der Marktaufteilung Anteile verlor.

Aus Unternehmenssicht ist ersichtlich, dass oligopolistische Märkte wie in Großbritannien und Schweden höhere Umsatzrentabilitäten aufweisen als Märkte mit einer großen Zahl von Anbietern, wie in den USA. Jedoch wird auch dort durch Größenvorteile und frühen Markteintritt die Grundlage für erfolgreiche Unternehmungen gelegt.

In den betrachteten Ländern wird der Wettbewerb in hohem Maße über qualitative Leistungsmerkmale ausgetragen. So sind kabellose Internetverbindungen im Bus oft genauso vorhanden wie Unterhaltungsvideo- oder -audioprogramme sowie eine Auswahl an Snacks und Getränken bis hin zum kostenlosen Frühstück, wie es im britischen Oxford-Tube-Linienbus angeboten wird. Viele Unternehmen beschäftigen Servicemitarbeiter, die unter anderem beim Verladen des Gepäcks behilflich sind. Mit den Qualitätsmaßnahmen gehen abgestimmte Vertriebswege und -formen einher, vor allem durch differenzierte Preissysteme ähnlich denen im Lowcost-Flugverkehr. Unterschiedliche Preise zu unterschiedlichen Buchungs- und Reisezeiten werden von zusätzlichen Rabatten für Senioren, Studenten oder Familien und von Kundenbindungsprogrammen begleitet, die mit prozentualen Ermäßigungen und Freifahrten die Position der vorhandenen Unternehmen im Wettbewerb stärken.

Auch auf infrastruktureller Ebene lassen sich Gemeinsamkeiten feststellen. In den betrachteten Ländern kann der Fernlinienbus gut ausgebaute Schnellstraßennetze nutzen. Ebenso ist fernbusspezifische Infrastruktur

vorhanden. So gibt es in Großbritannien, Schweden und den USA in den wichtigen Städten gut ausgestattete Fernbusbahnhöfe mit beheizten Wartesälen, Internetzugang und Einkaufs- und Unterhaltungsmöglichkeiten.

5 Schlussfolgerungen

Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht scheint der Fernlinienbus als beste Verkehrsmittelwahl, da er im Vergleich aller Fernverkehrsmittel die geringsten externen Kosten aufweist. Auch die internen Kosten sind beim Bus niedriger als bei allen anderen Fernverkehrsmitteln.

Die Deregulierung des deutschen Marktes würde zu mehr Auswahlmöglichkeiten im Fernverkehr bei gleichzeitig sinkenden Preisen für die Verkehrsteilnehmer führen. Dabei würde vorrangig das Verkehrsmittel mit den höchsten externen Kosten, der Pkw, an Marktanteil verlieren. Während die Bahn in erster Linie komfortbewusste Reisende, denen zudem eine kurze Reisezeit besonders wichtig ist, anzieht, würde ein Fernbusangebot hauptsächlich von preissensiblen Reisenden angenommen, denen eine kurze Reisezeit weniger wichtig ist. Der Fernlinienbusverkehr verfügt somit über ein hohes Reisendenpotenzial. Die Deregulierung schadet nicht der Bahn, sondern sorgt für eine bessere Allokation knapper Ressourcen und verbesserte Ökobilanzen. Des Weiteren dürfen auch Aspekte der Netzplanung nicht außer Acht gelassen werden, da Unternehmen mit Niederlassungen in verschiedenen Ballungszentren bzw. Kooperationen von Unternehmen aus mehreren Ballungszentren hier Vorteile besitzen.

Wie die Beobachtungen im Ausland zeigen, würde die Ausgestaltung des Angebots bei einer Liberalisierung sowohl aufgrund der Marktstruktur als auch der Geschäftsmodelle stark variieren. Da auf den Hauptstrecken voraussichtlich eine Vielzahl von Anbietern parallele Liniendienste einrichten würde und es auf der Kostenseite unter der Bedingung identischer Skaleneffekte für alle Betreiber wenig Spielraum gibt, würde der Wettbewerb vor allem über qualitative Elemente der Leistung ausgetragen.

Literatur

ADAC (2008): *TOP 10 Autokosten*, im Internet unter: www.adac.de/Auto_Motorrad/autokosten/TopTenAK/Copy_of_default.asp?ComponentID=147587&SourcePageID=147544&TL=2#atcm:8-147550, abgerufen am 11.08.2008

Backhaus, Klaus; Erichson, Bernd; Plinke, Wulff; Weiber, Rolf (2006): *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*, 11. Auflage. Springer. Berlin, Heidelberg

Banverket (2006): *Järnvägens roll i transportförsörjningen – Långväga Persontrafik Del 1*, im Internet unter http://banportalen.banverket.se/Banportalen/upload/1045/fjarrtrafik_del1_20050623.pdf, abgerufen am 21.11.2008

BEA (2008): *U.S. Travel and Tourism Satellite Accounts for 2004-2007*, im Internet unter http://www.bea.gov/scb/pdf/2008/06%20June/0608_travel.pdf, abgerufen am 15.09.2008

Becker, Martin; Bohn, Alex; Gärtner, Christoph; Haunerland, Fabian; Kluge, Marlen; Krause, Marcus; Krischok, Frank; Künzel Christof; Mösken, Michael; Moll, Robert; Neumann, Frank; Rößler, Ralf; Rüsike, Vincent; Schönherr, Oliver; Siehlow, Markus; Splinter, Christina; Sturtz, Michael (2008): *Intercity-Busverkehr in Europa*. Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management Working Paper WP-TR-14, Technische Universität Dresden, im Internet unter http://www.tu-dresden.de/wwbwlleeg/publications/wp_tr_14_becker_et_al_intercitybusverkehr_europa.pdf, abgerufen am 14.11.2008

BerlinLinienBus (2008): *Berlin – Hamburg Schnellverkehr*, im Internet unter: <http://www.berlinlinienbus.de/pdfs/hh.pdf>, abgerufen am 14.11.2008

Bundesamt für Raumordnung (2006): *Erreichbarkeitsmodelle im Rahmen der ständigen Raubeobachtung*, im Internet unter: http://www.bbr.bund.de/cIn_007/nn_21288/DE/Raubeobachtung/Komponenten/Erreichbarkeitsmodell/ErrFlughafen/DLErrFlughafen,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DLErrFlughafen.pdf, abgerufen am 02.08.2008, http://www.bbr.bund.de/cIn_007/nn_21288/DE/Raubeobachtung/Komponenten/Erreichbarkeitsmodell/ErrBahnhof/DLErrBahnhof,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DLErr-Bahnhof.pdf, abgerufen am 02.08.2008

Concordia Bus (2007): *Our Subsidiaries - Swebus Express*, im Internet unter http://www.concordiabus.com/sub_express_market.htm, abgerufen am 14.11.2008

Concordia Bus (2008): *Concordia Bus Annual Report 2007/2008*, http://www.concordiabus.com/Concordia_Bus_Annal%20Year_Report_080229.pdf, abgerufen am 12.11.2008

Department for Transport (2007): *Transport Statistics Great Britain – 2007 Edition*, im Internet unter http://www.dft.gov.uk/162259/162469/221412/217792/2214291/TSGB2007Final_linksV12.pdf, abgerufen am 12.11.2008

Deutsche Bahn AG (2008): Konzerngeschäftsbericht 2007, Berlin, im Internet unter http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht_2007_konzern.pdf, abgerufen am 21.11.2008

European Conference of Ministers of Transport (2001): *Regular interurban Coach Services in Europe – Round Table 114 – OECD Publication Services, Paris*, <http://internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/01RT114.pdf>, abgerufen am 12.11.2008

FirstGroup (2008): *Separated Annual Report 2008 – Group Overview*, im Internet unter

http://www.firstgroup.com/assets/pdfs/investors/annual_reports/2008_separated_annual_report/01_group_overview.pdf, abgerufen am 12.11.2008

Handelsblatt.com (2008): *Kartellamt überprüft Benzin- und Dieselmärkte*, 28.05.2008, im Internet unter <http://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur-nachrichten/kartellamt-ueberprueft-benzin-und-dieselmärkte;1435307;2>, abgerufen am 21.11.2008

INFRAS (2007): *Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland, Aufdatierung 2005, Schlussbericht, Zürich* (Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene)

Leuthardt, Helmut (2008): *Kostenstrukturen von Stadt-, Überland- und Reisebussen*, im Internet unter: www.helmut-leuthardt.de/kostenstrukturen.php, abgerufen am 29.06.2008

Maertens, Sven (2006): *Chancen einer Deregulierung des Intercity-Busverkehrs aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht*, in: DVWG Jahresband 2005 – Ausgewählte Beiträge der zentralen Veranstaltungen, Berlin

Nathan Inc. (2006): *Motorcoach Census 2005*, im Internet unter <http://www.buses.org/files/download/Motorcoach%20Census%202005%2009-21-20061.pdf>, abgerufen am 15.09.2008

National Express Group (2008): *Annual Reports and Accounts 2007*, <http://www.investis.com/ar2007/siteservices/download/ar2007.pdf>, abgerufen am 12.11.2008

ÖPNV-Wettbewerb (2007): *Neue Fernlinie im Westen blockiert, im Osten im Vorlaufbetrieb*, 25.12.2007, im Internet unter http://www.oepnvwettbewerb.de/index.php?option=com_content&task=view&id=1087&Itemid=27, abgerufen am 14.11.2008

ÖPNV-Wettbewerb (2008a): *Hessischer Verwaltungsgerichtshof bestätigt parallelen Fernbusverkehr*, 22.10.2008, im Internet unter

http://www.oepnvwettbewerb.de/index.php?option=com_content&task=view&id=1554&Itemid=14, abgerufen am 14.11.2008

ÖPNV-Wettbewerb (2008b): *DB richtet Fernbuslinie Berlin - Dresden ein*, 21.05.2008, im Internet unter http://www.oepnvwettbewerb.de/index.php?option=com_content&task=view&id=1351&Itemid=27, abgerufen am 14.11.2008

Schwieterman, Joseph P.; Fischer, Lauren; Smith, Sara; Towles, Christine (2007): *The Return of the Intercity Bus: The Decline and Recovery of Scheduled Service to American Cities*, School of Public Service Policy Study, Chaddick Institute for Metropolitan Development, Chicago

SIKA Institute (2007): *RES 2005 – 2006 The National Travel Survey*, im Internet unter http://www.firstgroup.com/assets/pdfs/investors/annual_reports/2008_seperated_annual_report/01_group_overview.pdf, abgerufen am 12.11.2008

Stagecoach Group (2007): *Annual Report 2007*, im Internet unter <http://www.stagecoachplc.com/scg/ir/finanalysis/reports/>, abgerufen am 31.08.2008

Statistisches Bundesamt (2007): *36 Millionen Autos in deutschen Haushalten*, im Internet unter http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/zdw/2007/PD07__015__p002.psml, abgerufen am 28.06.2008

Strauß, Christoph; Stegmüller, Susanne (2006): *Internetbasierte Mitfahrzentralen; Sozial-ökologischer Baustein eines modernen Verkehrssystems?*, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 9/2006, S. 410-412

The Independent (2008): *Greyhound busses*, im Internet unter: <http://www.independent.co.uk/news/business/news/first-to-review-greyhound-buses-after-16319bn-lai>, abgerufen am 17.08.2008

Umweltbundesamt (2008): *Vergleich der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger - Bezugsjahr 2005*, im Internet unter <http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Vergleich-Personenverkehr.pdf>, abgerufen am 24.11.2008

U.S. Bureau of Transportation Statistics (2005): *Scheduled Intercity Transportation and the U.S. Rural Population*, im Internet unter http://www.bts.gov/publications/scheduled_intercity_transportation_and_the_us_rural_population/table_of_contents/html/table_03.html, abgerufen am 10.07.2008

U.S. Bureau of Transportation Statistics (2007): *National Transportation Statistics - U.S. Passenger Miles 1960 - 2006*, http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_37.html, abgerufen am 12.11.2008

Zumkeller, Dirk (2005): *Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse (INVERMO)*, Schlussbericht, Karlsruhe

Summary

The Prospects of Express Coach Services in Germany

Regular express coach services in Germany make sense from an economic point of view. This is the outcome of a study which predicts a market share in national long distance travelling of at least 5%. The survey was carried out for an exemplary distance of 300 kilometer. The revision of the current regulatory regime would change a situation, in which a launch of new services is only possible when the railways have not yet served the route. A deregulation would hence not only stimulate inter- and intramodal competition in long distance travelling, it could also serve as a new ecological benchmark in travelling. This especially holds for different rates of capacity utilization. Socially deprived people would furthermore benefit from increased mobility, because international experiences have already shown substantial lower prices in comparison to other modes of transport.

Grafik 1: Interne und externe Kostensätze im Fernverkehr unter Berücksichtigung verschiedener Auslastungsszenarien

Quelle: Eigene Darstellung nach Becker et al. (2008) und Infras (2007)

Grafik 2: Externe Kostensätze im Fernverkehr unter Berücksichtigung verschiedener Auslastungsszenarien

Quelle: Eigene Darstellung nach Infras (2007)

Grafik 3: Marktanteile im Fernverkehr auf Strecken von ca. 300km Länge

Quelle: Eigene Darstellung

Grafik 4: Marktanteile des Fernbusverkehrs im Szenario niederer Netzdichte differenziert nach Einkommens- und Altersklassen

Quelle: Eigene Darstellung

Grafik 5: Umsatzrentabilität von Fernbusbetreibern im internationalen Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung nach Jahresberichten der Unternehmen

-
- ¹ *Dieser Artikel basiert auf der Studie InterCity-Busverkehr in Europa, die am Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management an der Technischen Universität Dresden durchgeführt wurde (S. Becker et al. 2008).*
- ² *In Abgrenzung zur Begriffsbestimmung des ÖPNV gemäß Paragraph 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) wird im Fernlinienbusverkehr nicht die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr befriedigt und bei der Mehrheit der Beförderungsfälle die gesamte Reisezeit von einer Stunde respektive die gesamte Reiseweite von 50 km überschritten.*
- ³ *Gegen die Anfang Dezember 2007 von der Bezirksregierung Detmold genehmigte Schnellbuslinie Bielefeld - Paderborn-Flughafen - Kassel der Bahnbus Hochstift GmbH hat die NordWestBahn Widerspruch eingelegt und damit die Eröffnung blockiert. Die NordWestBahn sieht die Gefahr von sinkenden Fahrgastzahlen und damit verbundenen Einnahmeausfällen auf ihrer Strecke Bielefeld - Paderborn ("Sennebahn") (Vgl. ÖPNV-Wettbewerb 2007).*
- ⁴ *Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat im Oktober 2008 die Genehmigung einer von der Deutschen Touring beantragten Fernbuslinie zwischen Dortmund und Frankfurt bestätigt. Das Regierungspräsidium Darmstadt hatte die Genehmigung 2005 erlaubt. Die DB klagte dagegen. Wie schon das Verwaltungsgericht ist auch der Verwaltungsgerichtshof der Ansicht, dass kein Abwägungsfehler der Genehmigungsbehörde vorliegt (Vgl. ÖPNV-Wettbewerb 2008a).*
- ⁵ *2008 richtete die BerlinLinienBus GmbH als Zusammenschluss einiger DB-Stadtverkehr-Gesellschaften eine Fernbuslinie zwischen Dresden und Berlin ein. Bereits im vergangenen Sommer hatte das Unternehmen Deutscher Busexpress vergeblich versucht, auf der Relation Dresden - Berlin-Schönefeld Flughafen einen Linienverkehr einzurichten. Das Vorhaben scheiterte damals nach eigener Aussage an dem Vorrecht bestehender Verkehrsunternehmen, die auf der gleichen Relation tätig seien bzw. tätig werden wollten (Vgl. ÖPNV-Wettbewerb 2008b).*
- ⁶ *Im PBefG heißt es: „... die Genehmigung [für eine neue Fernbuslinie ist] zu versagen, wenn der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche*

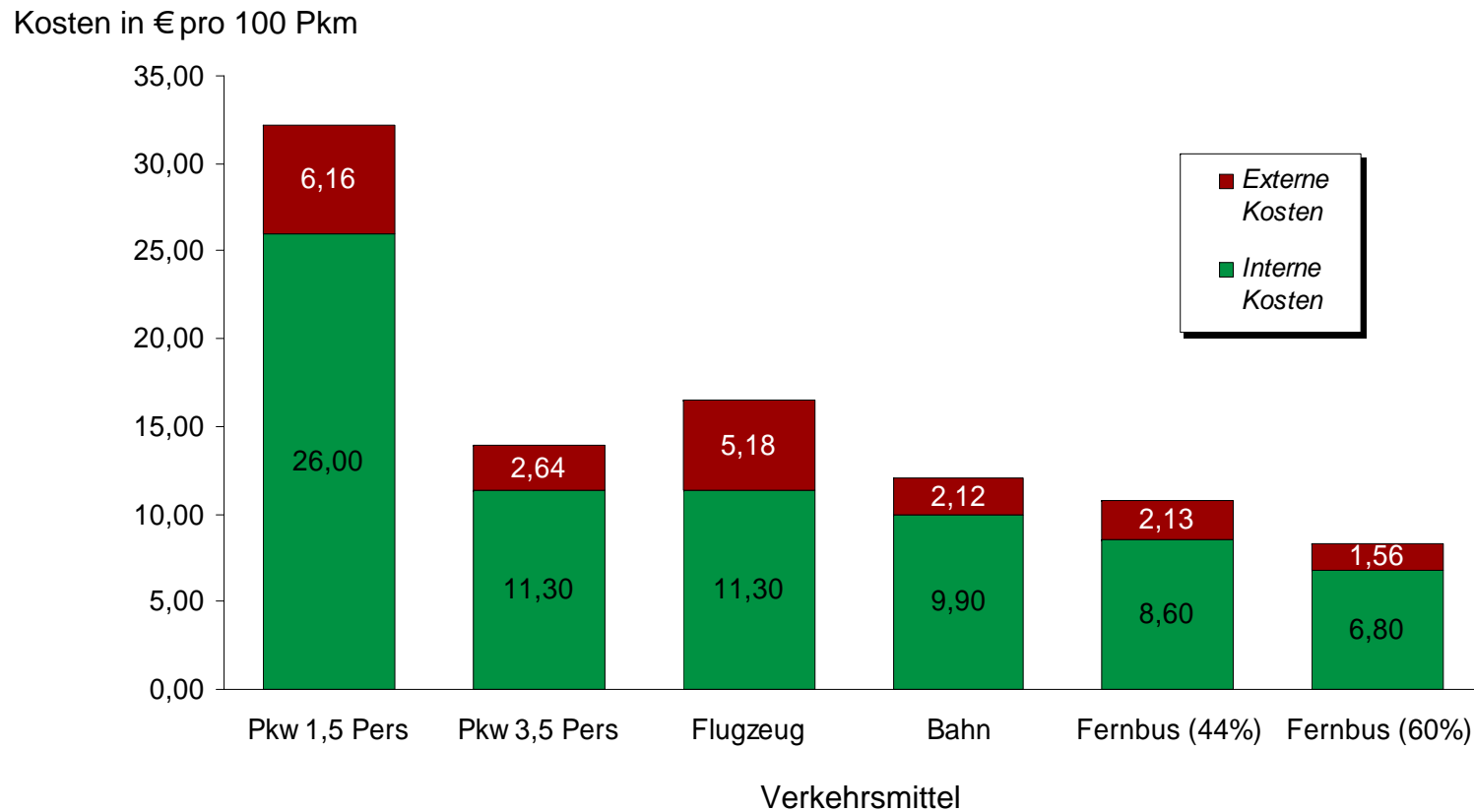
Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (PBefG §13 Abs. 2.4).

- ⁸ *Für die weitere Betrachtung wurde das arithmetische Mittel der vier Berechnungsvarianten zu Grunde gelegt.*
- ⁹ *Die Angaben zur Auslastung der Bahn schwanken zwischen 42% und 48% (vgl. beispielsweise Handelsblatt 2008 und Deutsche Bahn 2008). Im Folgenden wird ein Wert von 44% angenommen.*
- ¹⁰ *Eine ausführliche Darstellung der Conjoint-Analyse findet sich z.B. in Backhaus et al. (2006).*
- ¹¹ *Hierunter versteht man eine Kaufentscheidung, die erst nach sorgfältiger Überlegung zu Stande kommt.*
- ¹² *Die Verfügbarkeitsfaktoren für die Verkehrsträger Zug und Flugzeug wurden mithilfe der in Bundesamt für Raumordnung (2006) angegebenen Bevölkerungsverteilung wie folgt ermittelt. Bei einer Reiseweite von 300 Kilometern wird eine maximale Anfahrtsdauer zum Fernbahnhof oder Flughafen von 30 Minuten als akzeptabel eingestuft. Im Umkreis dieser 30 Minuten um alle deutschen Verkehrsflughäfen wohnen 26.038.000 Menschen, was im Vergleich zur aktuellen Gesamtbevölkerung von 82.437.995 Menschen einen Verfügbarkeitsfaktor von 0,3158 ergibt. Für die Erreichbarkeit von Bahnhöfen im selben Zeitradius ergibt sich ein Faktor von 0,7974. Zu beachten ist allerdings, dass dies nur die Anreise berücksichtigen würde. Da jedoch in den meisten Fällen der Zielbahnhof bzw. Zielflughafen nicht gleichzeitig das Ziel der Reise ist, wird dieser Verfügbarkeitsfaktor quadriert, um mit dem dadurch resultierenden Faktor die Verfügbarkeit am Zielort ebenfalls mit abzudecken.*
- ¹³ *Die Entfernung von 300 Kilometern wurde gewählt, da dieser Wert ungefähr der durchschnittlichen Reiseweite im innerdeutschen Fernverkehr entspricht.*
- ¹⁴ *In der Invermo-Studie wurde sowohl ein Entfernungsintervall von 200 bis 299 Kilometern als auch ein Entfernungsintervall von 300 bis 399 Kilometern betrachtet. Der Modal Split des Pkw betrug dabei 80 bzw. 81%. Ungefähr 4% des gesamten Verkehrsaufkommens wurden hierbei dem Reisebus zugeordnet.*

-
- ¹⁵ *Obwohl der Pkw die mit Abstand höchsten Kosten aufweist und am stärksten zu Lasten des Fernbusses Marktanteile verliert, so erreicht er doch nach wie vor den höchsten Marktanteil. Die Vorteile des Pkw müssen folglich auf anderen Gebieten so groß sein, dass sie den Kostennachteil überwiegen. Nach Meinung der meisten Autofahrer ist der Pkw bequemer und zuverlässiger als öffentliche Verkehrsmittel. Außerdem fällt auf, dass die Kosten der Autofahrt niedriger eingeschätzt werden, als sie tatsächlich sind. Vermutlich nimmt ein großer Teil der Autofahrer nur die variablen Kosten wahr, während die Fixkosten nicht in Betracht gezogen werden. Neben der hohen gegebenen Verfügbarkeit können Prestigeegründe und die steuerliche Bevorzugung von Dienstwagen weitere Erklärungen dafür bieten, warum trotz seiner hohen Kosten der Pkw den höchsten Marktanteil erreicht.*
- ¹⁶ *Die genannten Schätzungen beruhen auf dem Verhältnis von Umsatz sowie Mitarbeiterzahl und Marktanteil der Fernlinienbussparte von National Express (vgl. Becker et al. 2008 und National Express 2008).*
- ¹⁷ *Wechselkurs Euro zu Brit. Pfund: 1,26 (Stand: 01.11.08).*
- ¹⁸ *Wechselkurs Euro zu U.S. Dollar: 0,77 (Stand: 01.11.08).*
- ¹⁹ *An der Ostküste versuchen mehrere Lowcostanbieter mit Sonderangeboten von 1 \$ pro Fahrt im Markt Fuß zu fassen. Megabus.com, ein Tochterunternehmen von Stagecoach, fuhr mit dieser Strategie im Jahr 2006 jedoch über 1,5 Mio. € Verlust ein (vgl. Stagecoach 2007).*
- ²⁰ *Leider erlauben unregelmäßige Angaben in unterschiedlichen Quellen keine konsistenten Angaben zu den erbrachten Personenkilometern. Es kann jedoch von einem Wachstumstrend ausgegangen werden, da die erbrachten Personenkilometer ein Wachstum von weit unter auf ca. 1 Mrd. Personenkilometer zu verzeichnen hatten (vgl. European Conference of Ministers of Transport (2001) sowie SICA Institute (2007)).*
- ²¹ *Wechselkurs Euro zu Schwedischen Kronen: 0,101 (Stand: 01.11.08).*

Grafik 1: Interne und externe Kostensätze im Fernverkehr unter Berücksichtigung verschiedener Auslastungsszenarien

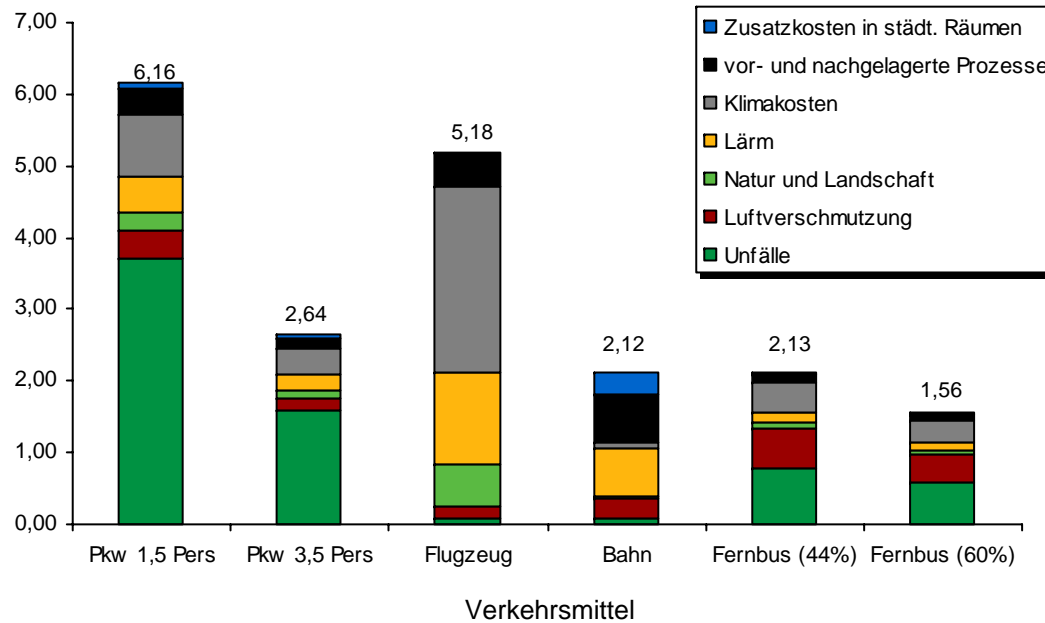
Quelle: Eigene Darstellung nach Becker et al. (2008) und Infrac (2007)



Grafik 2: Externe Kostensätze im Fernverkehr unter Berücksichtigung verschiedener Auslastungsszenarien

Quelle: Eigene Darstellung nach Infras (2007)

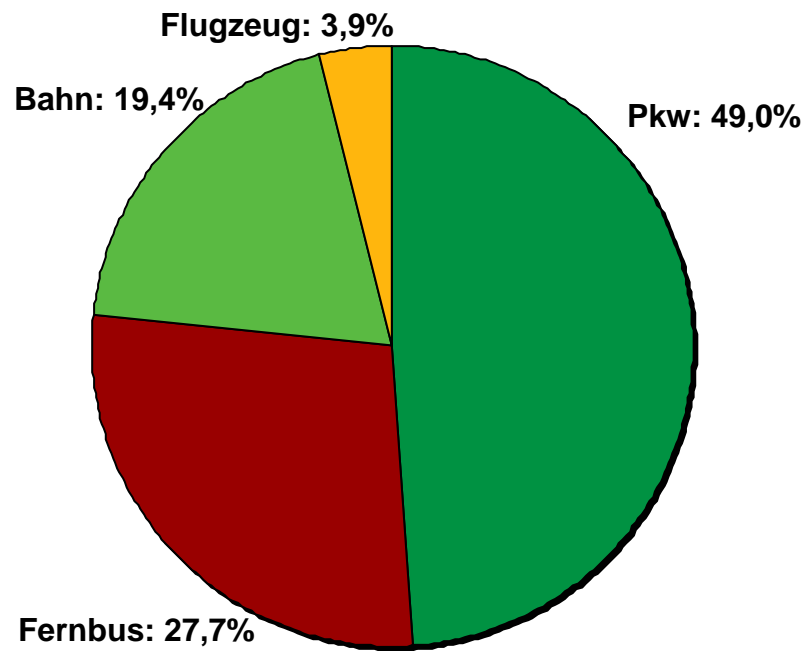
Kosten in € pro 100 Pkm



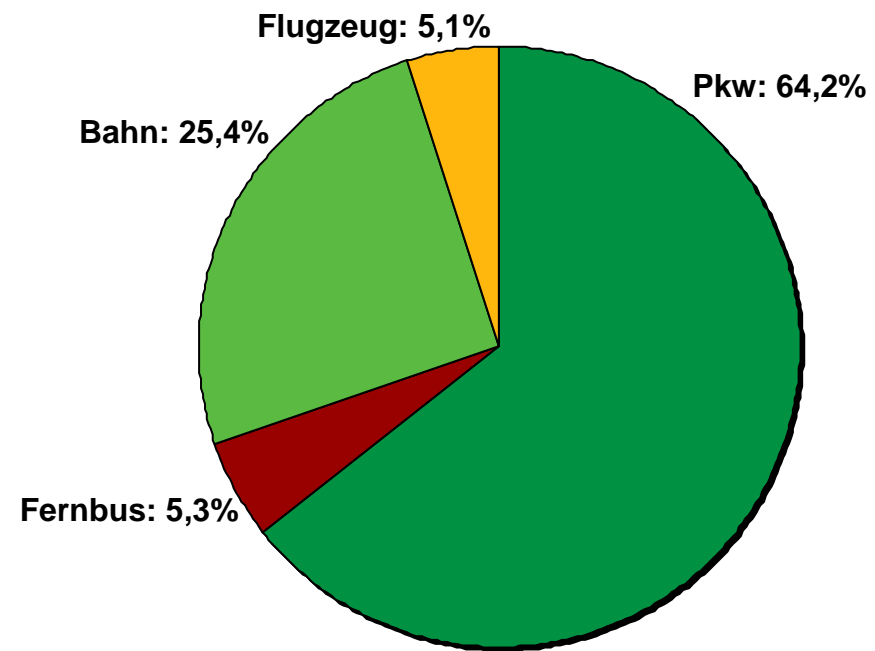
Grafik 3: Marktanteile im Fernverkehr auf Strecken von ca. 300km Länge

Quelle: Eigene Darstellung

Szenario hoher Netzdichte des Fernlinienbusverkehrs



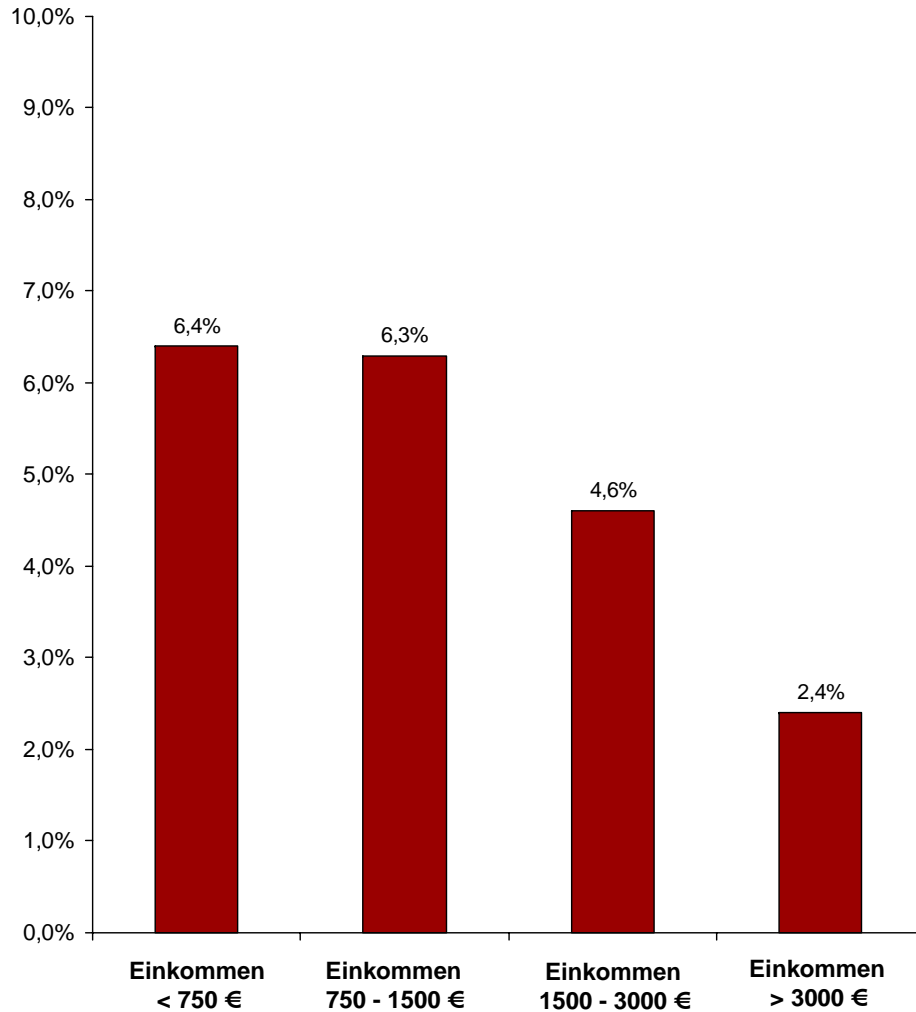
Szenario niedrigerer Netzdichte des Fernlinienbusverkehrs



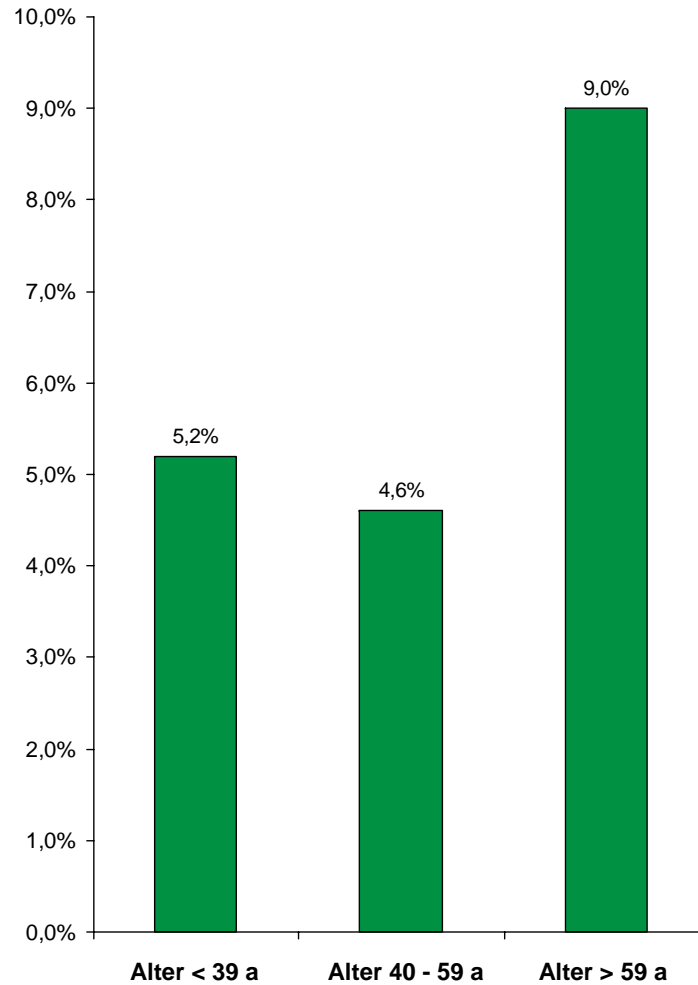
Grafik 4: Marktanteile des Fernbusverkehrs im Szenario niedriger Netzdichte differenziert nach Einkommens- und Altersklassen

Quelle: Eigene Darstellung

Marktanteil in Prozent



Marktanteil in Prozent



Grafik 5: Umsatzrentabilität von Fernbusbetreibern im internationalen Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung nach Jahresberichten der Unternehmen

