



## **Bericht zum GSV-Forum „Fernbusse vs. Bahn – Ergänzung oder Konkurrenz?“**

Seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland Anfang 2013 boomt dort das Fernbus-Geschäft: 2015 fuhren über 20 Millionen Fahrgäste in Fernbussen, 2014 waren es noch 16 Millionen. In Österreich zeigt sich ein anderes Bild: Von und nach Österreich mit dem Fernbus zu reisen, ist zwar relativ einfach, auf nationaler Ebene benötigen Anbieter aber Strecken-Konzessionen, berichtet Ludwig Richard, Dr. Richard Linien, beim GSV-Forum „Fernbusse vs. Bahn – Ergänzung oder Konkurrenz?“ am 1. März 2016: „Wir kämpfen derzeit in der zweiten Instanz, ob wir mit unseren Bussen den ÖV auf der Strecke Salzburg-Graz ergänzen dürfen.“ Auf anderen Strecken wie beispielsweise Wien-Graz oder Wien-Klagenfurt bestehen bereits Konzessionen. Wirtschaftlich gesehen rechnen sich innerösterreichisch nur wenige Fernbusstrecken, räumt Richard ein. Doch auch hierzulande kommt Bewegung in den Markt, so bereitet die ÖBB den Einstieg in den Fernbusmarkt vor. Tobias Hann, Geschäftsführer ÖBB-Fernbus: „Die ÖBB will den dynamisch entwickelten Fernbusmarkt aktiv mitgestalten. Daher ist der Einstieg mit Sommer 2016 geplant.“ Mit der ÖBB im Hintergrund sieht Hann Vorteile: „Wir können uns an der ein oder anderen Stelle vom Wettbewerb differenzieren.“

### **„Fernbusse sind Flugzeuge auf vier Rädern“**

Einschlägige Erfahrung konnte bereits der deutsche Postbus, früher ADAC-Postbus, sammeln. 11 Monate nach der Liberalisierung in Deutschland startete der ADAC-Postbus, berichtet Marc Fleischhauer, Geschäftsführer Deutsche Post Mobility GmbH. Zu dieser Zeit waren bereits sechs Anbieter am Markt, zwei sind bereits wieder „verschwunden“ oder haben fusioniert. Fleischhauer: „Somit waren wir eigentlich 11 Monate nach der Liberalisierung bereits etwas spät dran.“ Heute bietet der deutsche Postbus 20 Linien mit über 90 Bussen an. Kürzlich erfolgte der Markteintritt in Österreich, sechsmal am Tag gibt es bereits eine Busverbindung von Salzburg zum Flughafen München.

„Wahrgenommen werden Fernbusse als ‚Flugzeuge auf vier Rädern‘ mit größerem Sitzabstand, attraktivem Preis und dank stets präsentem Fahrer einem höherem Sicherheitsgefühl als in der Bahn“, streicht Fleischhauer die Vorteile des Fernbusses hervor. Eine weitere Parallele zum Flugzeug ist die Tatsache, dass jeder Fahrgast namentlich bekannt ist. Richard sieht den Bus sogar bequemer als die Business Class in Flugzeugen an. Allerdings ist die Bahn meist schneller als der Bus, räumt Fleischhauer ein. Bei der Pünktlichkeit sind Fernbusse hingegen laut Fleischhauer gut unterwegs: „Nur 12% unserer Busse haben mehr als 10 Minuten Verspätung. Das heißt, 88% unserer Busse sind pünktlich. Die meisten Verspätungen gibt es freitags und sonntags.“ Bezüglich der Fahrzeugbestellung haben Busse laut Fleischhauer ebenfalls einen Vorteil: „Mit einem Bus kann ich vier Monate nach der Bestellung losfahren, bei der Bahn erhalte ich nach drei Jahren die Fahrzeuge, oft noch mit Mängeln behaftet.“

### **Nahtlose ÖV-Anbindung erforderlich**

Die Fernbusse selbst sieht Fleischhauer nicht als Busse, die von A nach B fahren, sondern als Teil der intermodalen Reisekette. So reisen etwa in Deutschland 80% der Kunden des deutschen „Postbus“ mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) an. Fleischhauer: „Wir arbeiten von vornherein im

Schnittstellendenken. Eine nahtlose ÖV-Anbindung ist dafür essentiell erforderlich. Die Vernetzung bietet sich vor allem an großen Flughäfen an. Bei der kürzesten Flugstrecke Deutschlands Nürnberg – München (180km) würde sogar eine Substitution durch Fernbusse Sinn machen.“ Auf die Frage des Moderators Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, ob auch Tickets geplant sind, mit denen der städtische ÖV gleich mitgenutzt werden kann, antwortet Fleischhauer, dass dies bei 80 Verbänden eine Herausforderung darstelle, aber durchaus überlegt wird.

### **Die meisten Kunden sind Autofahrer**

Und das dynamische Wachstum des Fernbusmarktes in Deutschland geht nicht zu Lasten der Bahn. Fleischhauer: „Der Fernverkehr der DB hat in den letzten fünf Jahren kaum Fahrgäste eingebüßt. Die meisten unserer Kunden sind vom Auto auf den Fernbus umgestiegen, 20-25% sind zusätzlicher Verkehr, der vorher nicht stattgefunden hat.“

Warum sind Fernbusse plötzlich so gefragt? Diese Frage beantwortet Richard: „Die jungen Manager von FlixBus haben es geschafft, aus dem Bus ein modernes Transportmittel zu machen.“ FlixBus, eine Vermittlungsplattform bzw. laut Richard eine „Marketingmaschine“, die selbst keine Busse besitzt, soll mit den Partnern bzw. Busunternehmen kooperativ umgehen. FlixBus erstellt Fahrpläne / Umlaufpläne, die dann mit den Partnern besprochen werden. Laut Richard sind es Profis, dennoch muss sich ein Busunternehmer die Frage stellen, ob er dort Geld verdienen kann und ob die Risikoverteilung die richtige für ihn ist. Bestes Beispiel ist die Fernlinie Wien-Graz, für die Richard nicht die notwendige Vertriebsmacht hatte. Mit dem Partner FlixBus wies diese Verbindung bereits kurz nach dem Start im Dezember 2015 eine gute Auslastung auf.

Nicht ganz so positiv sieht Markus Gratzner, Generalsekretär Österreichische Hotelierversammlung (ÖHV), die Vertriebsmaschinen seiner Branche - wie Booking oder HRS: „Wir sind ihnen eher ausgeliefert.“ Durch die Digitalisierung hat sich das Konsumentenverhalten verändert. Gratzner: „75% der Reisenden planen eine Reise über das Internet.“ Den Fernbus sieht Gratzner als attraktives Reisemittel, welches allerdings derzeit bei der Anreise noch eine untergeordnete Rolle spielt, dafür aber andere Gäste bringt. 75% der Gäste reisen nach wie vor mit dem eigenen Auto an. Gerade im Städtetourismus ersetzt der Bus aber zunehmend das Auto.

### **Geeigneter Busbahnhof in Wien unverzichtbar**

Wesentlich für das Zusammenspiel vom Fernbus mit den anderen Verkehrsträgern ist ein gut angebundener zentraler Busbahnhof. In Deutschland gibt es davon zahlreiche, leider seien diese aber zum Teil überlastet. Fleischhauer: „Manche Städte wie Köln wollen überhaupt bewusst Fernbusse aus der Stadt verbannen. Andere Busbahnhöfe wie z.B. in Stuttgart sind hingegen vorbildlich.“ Gratzner plädiert für einen zentral gelegenen Busbahnhof in Wien: „Eine charmantere Ankunft als in Erdberg wäre wünschenswert“. Richard wirft ein, dass gerade beim Hauptbahnhof ein größerer Busbahnhof mitgedacht hätte werden können. Hann weist darauf hin, dass der ÖBB Fernbus jedenfalls vom Hauptbahnhof wegfahren wird und es Bestrebungen seitens der Stadt Wien gibt, einen geeigneten Busbahnhof in Wien zu finden. In anderen Bundesländern soll der ÖBB-Fernbus ebenfalls in Bahnhofsnähe halten.

Welche Anforderungen gibt es eigentlich für einen Busbahnhof? Laut Fleischhauer ist das relativ überschaubar: Sicheres Ein- und Aussteigen, ÖV-Anbindung und eine Überdachung. Je nach

Ausstattung des Busbahnhofes werden zwischen 0 und 10 Euro pro Bus bezahlt. Beispiele für 10 Euro Busbahnhöfe sind Stuttgart und Berlin, bei einfachen Haltebuchten wird nichts bezahlt. In Deutschland ist auch Kabotage erlaubt, also das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ausländische Verkehrsunternehmen. Daher fährt in Deutschland auch der britische Fernbusanbieter Megabus – laut Fleischhauer der „Ryanair auf der Straße“. Nur zwei Bedingungen schränken den Fernbusmarktes in Deutschland ein: Fahrtstrecken unter 50 Kilometer Länge und Verbindungen, auf denen ein Regionalzug weniger als eine Stunde Reisezeit benötigt, dürfen nicht angeboten werden. Mit dieser Regelung will man den Regionalverkehr schützen.

Hann sieht an der fehlenden Liberalisierung in Österreich aus ÖBB-Sicht keinen Änderungsbedarf. Schließlich verstehe sich der ÖBB Fernbus als Ergänzung zum Schienenangebot. Einer gewissen Konkurrenz zur Schiene werde man sich aber nicht verschließen können, räumt Hann ein.

### **Fernbusse kaum von Sozialdumping betroffen**

Vorwürfe, wonach der günstige Preis bei Fernbussen u.a. aufgrund von Lohn- und Sozialdumping erzielt werde, ließ das Podium nicht gelten. Im Gegensatz zu „traditionellen“ Bus-Ausschreibungen, wo der Wettbewerb ausschließlich über die Lenkerkosten stattfindet, ist der Fahrer im Fernbusverkehr nur eine von vielen Schrauben, erläutert Richard: „Der Fernbus ist eine gute Möglichkeit, andere Differenzierungsmöglichkeiten zuzulassen. Die Vermittlungsplattformen und Busunternehmen achten genau darauf, dass alle Sozial- und Arbeitsvorschriften eingehalten werden.“ Und: „Schwarze Schafe gibt es in jeder Branche, das ist kein Fernbusspezifikum. In Österreich gibt es auch entsprechende Anti-Dumping Bestimmungen.“ Spannend werde die Frage bei internationalen Verkehren: „Welche Sozialvorschriften gelten? Mit Osteuropafahrern nach Österreich zu fahren, würden wir uns nicht trauen“, betont Richard.

Was aber für Bus und Bahn zunehmend zum Problem wird, ist das Preisniveau. Die deutsche Bahn konnte in den letzten drei Jahren die Preise nicht erhöhen und die „Ware“ Fernbus wird derzeit viel zu günstig verkauft, da alle Player Marktanteile gewinnen wollen, betont Fleischhauer: „Der deutsche Postbus ist ein Premiumangebot, mit Preisen, die diesem nicht entsprechen. Wenn sich das Preisniveau nicht nachhaltig nach oben bewegt, wird es weitere Veränderungen im Markt geben.“ Dem stimmt auch Richard zu: „Der Markt muss vernünftiger werden, die Mitbewerber machen sich das Leben selbst schwer. Anfangs haben wir gut verdient, die letzten 18 Monate waren blutig.“

Und wie wichtig ist den Reisenden eigentlich die Umwelt? Gratzler: „Die Umwelt spielt zunehmend eine Rolle. Entscheidend ist jedoch der Preis. Fleischhauer ergänzt, dass der Bus mit weniger als 1 Liter Verbrauch pro Passagier auf 100km sogar umweltfreundlicher als die Bahn mit 1,7l auf 100km ist. Hann teilt diese Ansicht nur eingeschränkt, abhängig von der betrachteten Auslastung ist die Bahn umweltfreundlicher.

DAS Busfahrerland Europas, gemessen an den Fahrgastzahlen, ist übrigens Spanien. Fleischhauer überlegt mit seinem Team durchaus, in seinen Bussen auch ein Zwei-Klassen-Projekt umzusetzen.

Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, fasst zusammen, dass der Fernbus eine weitere Mobilitätsoption für den Kunden darstellt, der derzeit vom Wettbewerb besonders profitiert. Die Menschen, die vom Auto auf den Fernbus umsteigen, handeln schließlich auch im Sinne der Umwelt. Es benötigt aber dringend einen attraktiven Busbahnhof in Wien.“

22.3.2016, BW