

# MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

Die Liberalisierung des Fernbusmarkts in Deutschland  
und seine Entwicklung

Verfasst von

Petra Trunner Bakk.

angestrebter akademischer Grad

Master of Science (MSc)

Wien, 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt:  
Studienrichtung lt. Studienblatt:  
Betreuer / Betreuerin:

A 066 915  
Masterstudium Betriebswirtschaft  
o. Univ.-Prof. Dipl.-Math. Dr. Jörg Finsinger



## Eidesstattliche Erklärung:

Ich erkläre hiermit an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Die Liberalisierung</b> .....	<b>3</b>
<b>2.1 Was passiert bei einer Liberalisierung und welche Gründe gibt es dafür?</b> .....	<b>3</b>
2.1.1 Liberalisierung von Märkten .....	3
2.1.2 Das bisherige Monopol DB .....	4
2.1.3 Gründe für die Liberalisierungsentscheidung .....	8
2.1.4 Das Personenbeförderungsgesetz im Detail .....	11
2.1.5 Die EU Verordnung vom 21.10.2009 .....	12
<b>2.2 Der Markt vor der Liberalisierung</b> .....	<b>13</b>
2.2.1 Die Marktteilnehmer .....	13
2.2.2 Das Angebot der Linien bis 2012 .....	15
<b>2.3 Die Monate nach der Liberalisierung</b> .....	<b>16</b>
2.3.1 Die Marktteilnehmer und ihr System .....	16
2.3.2 Die Rolle der Deutschen Bahn am Fernbus- und Zugmarkt .....	19
2.3.2.1 Was macht die Deutsche Bahn gegen die neue Konkurrenz? .....	20
2.3.2.2 Das Angebot der Bahn am Fernbusmarkt- eigene Konkurrenz oder ergänzender Betrieb? .....	22
2.3.2.3 Ein Vergleich im Angebot zwischen DB und Fernbusbetreibern .....	26
2.3.2.4 Bisherige Auswirkungen durch die Liberalisierung .....	32
2.3.3 Der Fernbusmarkt: Angebot und Nutzung .....	34
2.3.4 Der Preiskampf .....	36
2.3.5 Insolvenz, erste Marktaustritte, Fusion .....	38
<b>3. Ein Vergleich mit anderen Märkten</b> .....	<b>41</b>
3.1 Frankreich .....	41
3.2 Norwegen .....	42
3.3 Großbritannien .....	42
3.4 Schweden .....	42
3.5 Türkei .....	42
3.6 Spanien .....	43
3.7 Schweiz .....	43
3.8 Österreich .....	43
<b>4. Marktentwicklung</b> .....	<b>44</b>
4.1 Erfolgskonzepte .....	44
4.1.1 Mein Fernbus FlixBus .....	44
4.1.2 Matzes Minibus .....	45
4.2 Marktentwicklung .....	47
<b>5. Zusammenfassung</b> .....	<b>50</b>
Literaturverzeichnis .....	53
Anhang .....	62

## Tabellenverzeichnis:

Tabelle 1: Fahrplan Buslinien der Deutschen Bahn.....	24
Tabelle 2: Vergleich Fahrplanangebot.....	27
Tabelle 3: Vergleich Preis-Leistung.....	29/30
Tabelle 4: Matzes Minibus im Vergleich.....	46

# 1. Einleitung

In dieser Arbeit wird auf die Liberalisierung des Fernbusmarktes in Deutschland eingegangen. Dabei soll gezeigt werden, wie eine typische Liberalisierung abläuft, was die Hintergründe sind und welche Rolle das Verhalten der Marktteilnehmer als Konkurrenten mit ihren Leistungen selbst dabei spielt. Um in dieser Arbeit einen schlüssigen Ablauf zu gewährleisten, sind die Kapitel wie folgt aufgebaut:

Mit der Aufteilung auf drei große Überkapitel werden alle Hintergründe erklärt. Im ersten Teil geht es um die Liberalisierung im Allgemeinen. Das heißt, die Inhalte betrachten die Gründe, warum Märkte geöffnet werden und welches Verhalten daraus folgt. Des Weiteren muss die Situation vor der tatsächlichen Liberalisierung betrachtet werden. So ist es doch interessant, wie der Markt davor aussah, warum dies so war und was alles mitspielte, sodass in Deutschland eine Veränderung bewirkt wurde.

Der zweite Abschnitt widmet sich der Situation ab Beginn der Liberalisierung des deutschen Fernbusmarkts. Von Relevanz sind dabei die einzelnen Marktteilnehmer und ihre Besonderheiten. Schließlich unterscheiden sich diese in ihren Angeboten sowohl in Größe als auch bei einzelnen Serviceleistungen. Ein besonders interessanter Punkt betrifft die Rolle der Deutschen Bahn auf diesem Markt. Gibt es doch eine besondere Beziehung zur gesamten Situation. So ist die Bahn in einem speziellen Verhältnis zu ihrer Marktposition mit dem Schienennetz auf der einen, und eigenen Fernbussen auf der anderen Seite. In einem direkten Vergleich zur Fernbuskonkurrenz wird auf diese Situation näher eingegangen und eine Analyse daraus gezogen. Auch das Verhalten der Bahn nach der Liberalisierung und dessen Folgen werden miteinbezogen. Die weiteren Unterkapitel betrachten das Angebot am gesamten Markt, den aus dem harten Wettbewerb entstandenen Preiskampf sowie dessen Folgen wie Insolvenzen, Marktaustritte und eine große Fusion.

Um nicht starr nur die Marktsituation in Deutschland zu betrachten und die Abläufe besser zu verstehen, werden im dritten Abschnitt die Märkte in anderen Ländern veranschaulicht. Schließlich gibt es Märkte, in denen eine Liberalisierung bereits früher durchgeführt wurde oder das gesamte Angebot am Personenfernverkehr anders aufgebaut ist.

Im vierten Abschnitt darf dann ein Blick auf die Entwicklung nach über zwei Jahren Marktöffnung nicht fehlen. Dabei sind zunächst Erfolgskonzepte einzelner Marktteilnehmer

aufbereitet. Anschließend erfolgt die tatsächliche Betrachtung des Markts seit der Liberalisierung. Von Bedeutung sind hierbei vor allem die Preise für Fahrten und Expertenmeinungen über die Anzahl der künftig zu erwartenden Marktteilnehmer.

Zum Abschluss wird in einer Zusammenfassung noch einmal kurz auf relevante Inhalte eingegangen und daraus ein Fazit gezogen.

## **2. Die Liberalisierung**

In den folgenden Kapiteln wird auf alle relevanten Entscheidungen und Handlungen, welche im direkten Zusammenhang mit der Liberalisierung im deutschen Fernbusmarkt stehen, eingegangen. Zunächst erfolgt eine Art Ablaufdefinition bei Marktöffnungen, danach die Situation vor- und nach der Liberalisierung in Deutschland.

### **2.1 Was passiert bei einer Liberalisierung und welche Gründe gibt es dafür?**

Dieses Unterkapitel beschäftigt sich mit dem allgemeinen Ablauf von Liberalisierungen und der Situation in Deutschland. Dabei sind besonders die Gründe für diese politische Entscheidung sowie die relevanten Gesetzänderungen von Bedeutung.

#### **2.1.1 Liberalisierung von Märkten**

Es gab und gibt Branchen und Bereiche, in welchen Staaten die Kontrolle über den Markt haben; also selbst die Betreiber und Anbieter von Diensten sind. Die typischen Branchen waren lange Zeit Postdienstleistungen, Telekommunikation, Wasser- und Energieversorgung sowie der Personenverkehr. Dies hat sich in den letzten Jahren stark verändert und die Märkte wurden auf verschiedene Weise für private Anbieter geöffnet. Der Sinn dahinter ist es, den Wettbewerb zu fördern und so den Endkunden in den Genuss von attraktiveren Preisen zu bringen. Vor allem die EU hat ihren Teil dazu beigetragen, dass in vielen Ländern die Struktur in den genannten Branchen nach und nach geändert wurde bzw. geändert werden musste. Die Vorteile sind dabei, dass Kunden aus einem breiteren Angebot wählen können und die Produkte und Leistungen sich meist als effizienter als vor deren Liberalisierung erweisen.<sup>1</sup>

Um dies genauer zu erläutern, müssen die Unterschiede von Monopolen, wie sie durch die von Staaten geführten Institutionen betrieben werden und wurden und dem freien Wettbewerb verglichen werden. Während ein Monopol Marktmacht besitzt, besteht bei freiem Wettbewerb eine Konkurrenzsituation. Durch Marktmacht kann der Monopolist seine Preise so setzen, wie es für ihn am besten ist. Daher werden Monopole beobachtet und reguliert, um nicht zu

---

<sup>1</sup> Vgl. Europäische Kommission [Zugriff am 1.6.2015]

hohe Preise zu setzen, aber dennoch möglichst effizient zu sein. Unter freiem Wettbewerb hingegen, ist Marktmacht schwer erzielbar. Die Konkurrenten müssen Preise auf Höhe ihrer durchschnittlichen Produktionskosten ansetzen.<sup>2</sup>

Für den gewinnmaximalen Preis des Monopolisten ist der Aufschlag auf die Grenzkosten (=  $dC/dx$ : um wie viel ändern sich die Kosten bei Erhöhung um ein Stück)<sup>3</sup> abhängig von der Nachfrage. Je unelastischer die Nachfrage, umso höher der Preis. Dies konnte bei den Preisen der Bahn gut betrachtet werden. Die Nachfrage war weitgehend unelastisch, da Kunden entweder ausschließlich dieselbe Reisemöglichkeit zwecks persönlichen Vorlieben wählen oder gewisse Faktoren wie Zeitmanagement mitentscheiden.<sup>4</sup>

Im Falle von Busmärkten ist das Produkt die Beförderungsleistung. Die Hauptkosten (im Sinne der oben genannten Produktionskosten) dafür entstehen durch Busse, Treibstoffkosten und Buslenkern. Besonders die Treibstoffkosten erweisen sich dabei als wesentlich mitentscheidende Marktkomponente, da sich diese laufend verändern.

Die Preise konnten zuletzt bei weitem nicht dort angesetzt werden, wie es ideal und effizient wäre. Dies liegt daran, dass sich der Fernbusmarkt noch nicht stabilisiert hat und ständig wächst. Dabei treten immer wieder neue Anbieter in den Markt, wodurch Preiskämpfe die Folge sind.

### **2.1.2 Das bisherige Monopol DB**

Das bisherige Personenbeförderungsgesetz sah bis Ende 2012 vor, dass die Deutsche Bahn auf innerdeutschen Strecken ein Vorrecht hat, diese zu bedienen. Das Gesetz selbst entstand in den 1930er Jahren um die Bahn vor Konkurrenz zu schützen. Dieses Personenbeförderungsgesetz (PBefG), welches 1934 unter Adolf Hitler beschlossen wurde, verschaffte der deutschen Reichsbahn eine Monopolstellung, welche bis auf wenige Lockerungen zu DDR Zeiten fast 80 Jahre Gültigkeit behielt. Zur Entlastung der Bahn wurde während der DDR Zeit ein Fernbuslinienverkehr von Berlin in den Westen eingeführt, welcher noch heute fährt.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Vgl. Neumann (2000), S.6.

<sup>3</sup> Vgl. Borrmann und Finsinger (1999), S. 13.

<sup>4</sup> Vgl. Borrmann und Finsinger (1999), S.22.

<sup>5</sup> Vgl. Radio Hamburg [Zugriff am 1.6.2015].

Im damaligen PBefG wurde die Vorgehensweise von Verkehrslinien wie folgt geregelt: Auf Strecken wo bereits eine Linie besteht, darf keine neue Linie entstehen, außer es entsteht dadurch eine deutliche Verbesserung zum aktuellen Angebot. Unter einem besseren Angebot sei zu verstehen, dass die neue Linie entweder günstiger, eine kürzere Fahrzeit hat, zu Zeiten fährt, wo der bestehende Anbieter nicht die Leistung erbringt oder einen Streckenabschnitt erschließt, der bisher nicht bedient wurde. Mit diesen Vorgaben soll es zu keinem unnötigen und schädigendem Wettbewerb für den bestehenden Anbieter kommen.

Unter diesen Voraussetzungen konnte fast ausschließlich die Bahn profitieren, wodurch es praktisch ein auf sie ausgelegtes Monopol war. So konnten fixe Steuereinnahmen aus diesem Bereich generiert werden. Das Gesetz sah vor, dass bestimmte Strecken nur unter folgenden Voraussetzungen von anderen betrieben werden durften:

- Die Strecke wird von der Bahn noch nicht bedient.
- Stellt ein Busunternehmen für eine solche Strecke einen Antrag, wird dieser geprüft.
- Die Bahn hat dann die Wahl, ob sie diese Strecke nun abdecken will oder nicht.
- Entscheidet sich die Bahn dafür, diese Strecke nun zu befahren, wird der Antrag des Busunternehmens abgewiesen; entscheidet sie sich dagegen, darf das Busunternehmen diese Strecke übernehmen.

Durch diese Voraussetzungen im Gesetz war es Busunternehmen kaum möglich im Fernbussegment Fuß zu fassen. Zum einen, da die Bahn bei neuen Strecken immer ein Vorrecht hatte, diese ins Angebot aufzunehmen zum anderen, da die Definition des besseren Angebots bei bestehenden Strecken stark in der Kritik stand. So ist die Frage, ab wann ein Angebot als besser betrachtet werden kann sehr schwammig. Das Argument, dass ein Fernbus günstiger ist, reichte für die Genehmigung eines Antrags zumeist nicht. Schließlich sei die Bahn ja schneller.

Der erste Schritt in eine andere Richtung entstand 2011 als ein Gericht entschied, dass ein geringerer Fahrpreis als Verbesserung im Angebot gesehen werden kann.<sup>678</sup>

Die Kontraverse im alten Gesetz wird dadurch deutlich, wie viele Mauern für den Schutz der Bahn aufgebaut wurden. Zum einen klingt die Regel, in Bezug auf neue Strecken schlüssig. Solange es zu einem besseren Angebot kommt, ist ein Betreiber gerne gesehen. Dass dies gemessen werden muss und dadurch definiert ist, was man unter einer Verbesserung

---

<sup>6</sup> Vgl. Fr-online.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>7</sup> Vgl. Faz.net [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>8</sup> Vgl. Zeit.de [Zugriff am 26.6.2015]

verstehen kann, erscheint notwendig und sinnvoll. Dadurch, dass die Bahn aber zunächst selbst entscheiden kann, ob eine nicht bediente Strecke nun ins Angebot aufgenommen wird, zeigt die Macht der Bahn und somit die Regulierung des Staates. Denn wenn ein anderer eine neue Strecke anbieten will, ist das allein schon eine Verbesserung des Angebots. Dem nicht genug, sollte eine der Voraussetzungen zur Verbesserung genügen, um eine Strecke bedienen zu dürfen.

Durch das Vorrecht der Bahn, eine Strecke aufzunehmen oder nicht, entsteht eine Informationsweitergabe an den Monopolisten. Es „droht“ der Marktzutritt eines Konkurrenten. Da das Gesetz so geregelt war, dass der Marktzutritt praktisch unmöglich war, kann nicht vollständig von potentielltem Wettbewerb gesprochen werden. Zu diesem Zwecke muss der damalige Markt erst definiert werden: Durch die EU wurde der Schienenverkehr bereits in den letzten Jahren in mehreren Schritten liberalisiert. Nach dem Nah- und Güterverkehr folgte 2010 der Fernverkehr, wodurch neue Konkurrenten der Bahn in den Markt einstiegen.<sup>9</sup>

Privatbahnen müssen dabei an die Deutsche Bahn eine Gebühr zur Nutzung des Schienennetzes bezahlen. Denn die Deutsche Bahn hatte ja die Kosten für die Erstellung des Netzes sowie bestehend für deren Wartung.<sup>10</sup>

Die Situation vor der Fernbusliberalisierung war mit der damaligen Gesetzeslage so zu beschreiben:

In der Literatur wird von potentielltem Marktzutritt und zutrittsresistenten Märkten gesprochen. Per Definition handelt es sich um potentiellen Marktzutritt im Monopolmarkt, wenn die Drohung eines neuen Konkurrenten in den Markt eindringen zu wollen ausreicht, den Monopolisten zu disziplinieren und so im ansprechenden Umfang sein Angebot bereitzustellen.<sup>11</sup>

Da dem Monopolisten, der Deutschen Bahn (wenn man von bestehenden Verbindungen durch Sonderregelungen absieht) das Recht blieb, zu entscheiden, ob eine neu beantragte Strecke von ihr oder im Fall einer Absage, dem potentiellen Markteindringling überlassen werde, konnte sie so sogar entscheiden, ob ein Konkurrent in den Markt darf oder nicht. Der Effekt

---

<sup>9</sup> Vgl. Doll N., 2009 [Zugriff am 1.6.2015]

<sup>10</sup>Vgl. SWR Fernsehen, 2014 [Zugriff am 2.6.2015]

<sup>11</sup> Vgl. Borrmann und Finsinger (1999), S. 274

war also, dass die Bahn, wenn sie nicht wollte, dass jemand in den Markt eintritt, ihr Angebot vergrößern bzw. verbessern musste.

Unter Markt versteht man in diesem Fall zwei Bereiche: auf der einen Seite der gesamte innerdeutsche Personenfernverkehr und auf der anderen Seite rein der Personenbusfernverkehr. Ersterer bestand bis zu Beginn der ersten Liberalisierung durch die EU fast ausschließlich aus der Deutschen Bahn. Als der Personenzugverkehr liberalisiert wurde, bekam die Bahn erste Konkurrenz durch Privatbahnen. Der zweite Markt bestand nun vor der Liberalisierung des Busfernverkehrs aus Flughafenzubringerlinien, einer historischen Berlinverbindung und Buslinien, welche von der Bahn selbst betrieben wurden. Das genaue Interesse liegt in dieser Arbeit daher auf letzteres. Dabei gilt es nun zu beachten, dass diese Marktöffnung nicht nur eine Konkurrenz zu den DB Bussen darstellt, sondern auch zu den Bahnverbindungen.

Die deutsche Bahn konnte nicht nur den Konkurrenten ausstechen, wann immer sie wollte. Natürlich musste sie als „Gegenleistung“ ihr Angebot verbessern. Zur Verbesserung eines Angebotes zählt neben dem Netzausbau auch entscheidend der Preis. Da das Preisargument für den Gesetzgeber relevant, jedoch oft aber nicht ausreichend war, konnte die Deutsche Bahn in diesem Punkt ihre Marktmacht demonstrieren. Dadurch ging der eigentlich effiziente Vorgang des potentiellen Marktzutritts teilweise verloren. Das Reisen mit dem Zug auf Fernstrecken wurde für viele Menschen immer schwerer zu nutzen, da die Preise stiegen.

In Bezug auf die Prüfung der Marktzutrittsresistenz bedarf es der Analyse des Marktes vor und nach der Liberalisierung. Vor der Marktöffnung waren die Gesetze so verfasst, dass es im Grunde kaum möglich war, den Fernbusmarkt im Linienbetrieb mit Halten zwischen deutschen Städten zu bedienen. Das heißt theoretisch, war der Markt nicht zutrittsresistent, er wurde aber durch die Regelungen des Staates praktisch – zugunsten der Bahn- so geführt.

Nach einer Marktöffnung beginnt auch der Kampf um Marktanteile. Dies hat Preiskämpfe mit Verlusten zur Folge. Wer es zuerst schafft, schwarze Zahlen zu schreiben, hat für die Zukunft gute Karten. Zunächst drängen auch immer wieder neue Anbieter auf den Markt. Sobald dies nachlässt, kann der Markt sich bereinigen. Dies geschieht durch Zusammenschlüsse von Wettbewerbern, Aufgabe oder Konkurs. Als letzter Schritt erfolgt die Marktstabilisierung, bei der sich der Markt beruhigt und sozusagen den „Normalablauf“ beginnen lässt.

Die Marktanteile im Personenfernverkehr sind bei den Fernbussen sehr gering, aber steigend. Es werden Teilmärkte bedient, da es nicht von Anfang an flächendeckend ist. Es handelt sich um viele neue Marktteilnehmer. Deswegen können sie erst recht keine Gewinne machen und müssen ihre Dienstleistung besonders günstig anbieten. Während sich die Wettbewerber mit Preiskämpfen zu unterbieten versuchen nehmen sie dadurch auch dem bisherigen Monopolisten Marktanteile weg. Jedoch handelt es sich um unterschiedliche Leistungen, da man nicht nur auf den Preis sondern auch auf den Service und die Regelmäßigkeit des Angebots achten muss. Unter Service fallen benötigte Zeit, Komfort und Zusatzleistungen. Da die Bahn hierbei zumeist die Nase vorne hat, ist ihr Service auch höher einzustufen und rechtfertigt einen höheren Preis. Je weiter dies auseinanderdriftet umso weniger kann von gleichen Produkten gesprochen werden. Da unterschiedliche Gruppen bedient werden, entstehen eigentlich sogar neue Marktanteile um die gekämpft wird. Schließlich führen nicht alle Kunden vorher mit der Bahn. Denn es gibt auch andere Fernreisemöglichkeiten wie zum Beispiel Mitfahrzentralen.

Aufgrund dessen, dass der Markt aber stark wächst, der Deutschen Bahn Marktanteile am gesamten Fernreisemarkt wegnimmt und sich der Service weiter verbessert, erweist sich der Markt als relevant zur Betrachtung. Auch, da die Bahn selbst mit eigenen Buslinien im Markt mitmischte und da neben den neuen Marktanteilen auch der bisherige fast reine Fernzugmarkt darin involviert wird.

### **2.1.3 Gründe für die Liberalisierungsentscheidung**

„Wir wollen also Verkehre auf der Straße bündeln, jedoch der Schiene keine Kunden abjagen.“ So äußerte sich 2011 der deutsche Verkehrsminister Peter Ramsauer.<sup>12</sup>

Durch die Nutzung von Bussen erhoffte sich die damalige Regierung einen sinkenden CO2 Verbrauch als Alternative zum Auto. Die Entscheidung darüber war letztendlich die Umsetzung eines im Koalitionsvertrag gefassten Planes. Von vielen Seiten gab es Kritik, sodass auch mit den Bundesländern verhandelt werden musste und ein Kompromiss zur Öffnung des Marktes gefunden werden konnte. Denn da die Bundesländer den Regionalzugverkehr förderten, gilt die Liberalisierung erst auf längeren Strecken. Die Opposition setzte sich für den barrierefreien Zugang im gesamten öffentlichen Personenverkehr ein, welcher bis 2022 umgesetzt werden müsse.

---

<sup>12</sup> Autobild.de, 2011 [Zugriff am 2.6.2015]

Aus dem ganzen entstanden natürlich viele Meinungen. So meldeten sich unterschiedliche Meinungsvertreter zu Wort und äußerten sich durchwegs erfreut über diesen Entschluss. So betone der ADAC, welcher später selbst in den Wettbewerb einstieg, dass Busse eine leistbare Alternative zum Auto und der Bahn darstellen und damit auch Nischenregionen dadurch besser erreicht werden könnten. Auch würde dadurch der Wettbewerb erhöht und Fernstraßen entlastet werden.<sup>13</sup>

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen sieht den Vorteil im Preis. So seien Busse rund ein Drittel günstiger im Vergleich zur Bahn und spreche deswegen preissensible Kunden an. In gewisser Weise werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen. So gab es viele Mitfahrbörsen oder auch ungenehmigte Linienverkehre. Auch soll der Trend vom PKW zum Bus geschaffen werden. Da diese Nutzergruppen ohnehin kaum Bahn fahren, wäre ein hoher Verlust an Fahrgästen dort kaum zu befürchten.

Die Verbraucherzentrale Bundesverband kann die von manchen Seiten geäußerte Sorge, dass diese Liberalisierung dem Bahnverkehr nachhaltig schaden würde, nicht teilen. Im Gegenteil, soll doch im Interesse der Nachfrager gehandelt und ein Konkurrenzverhältnis zwischen Bahn und Bus entstehen. Außerdem werden andere Zielgruppen bedient, da sowohl Bahn als auch Bus Vor- und Nachteile aufweisen: Die Bahn sei schneller und bietet einen besseren Komfort, der Bus billiger, jedoch aufgrund der Abhängigkeit von der Verkehrslage nicht so pünktlich.

14

Das Kundensegment entspricht wie erwartet preisbewusste Personen sowie jene, die weniger Geld zur Verfügung haben an. Dies sind in der Regel Studenten, sozial Schwache und auch Pensionisten. Bei den Mitfahrzentralen waren es bevorzugt Studenten die sich zusammenfanden, da dies schnell über das Internet organisiert wurde. Pensionisten können in diesem Markt nun auch angesprochen werden, da sie mehr Zeit haben.

Der Regierung selbst bringt eine Marktöffnung aber auch Vorteile, da so mehr Geld durch Steuern eingenommen werden kann. Wenn sich bisher die Menschen in Mitfahrbörsen zusammenfanden, verdiente der Staat keinen Cent. Durch Fernbuslinien ändert sich das aber. So können Einnahmen durch die Umsatzsteuer und die Unternehmenssteuern erzielt werden.

15

---

<sup>13</sup> Vgl. Berliner Morgenpost, 2012 [Zugriff am 2.6.2015]

<sup>14</sup> Vgl. Deutscher Bundestag, 2012

<sup>15</sup> Vgl. Blog, News, Mitfahrangebot.de, 2014 [Zugriff am 2.6.2015]

Die allgemeinen Ziele des Staates lassen sich in vier Kategorien herunterbrechen:

- Mittelstandpolitische Ziele: Wegfallen des ganzheitlichen Monopol Daseins sowie die Maximierung der Wettbewerbschancen für Klein- und Mittelstandsunternehmen.
- Verkehrswirtschaftliche Ziele: Erschaffung einer Konkurrenzsituation für die deutsche Bahn.
- Klima- und sozialpolitische Ziele: Nutzung von Synergieeffekten. Wettbewerb als Unterstützung der Vorgaben bei der CO2 Minderung. Schaffung eines preiswerteren Verkehrs.
- Finanzpolitische Ziele: Neue Einnahmen zur Reduzierung der Schulden von Bund und Ländern.<sup>16</sup>

Diese Ziele können auch anders formuliert bzw. ergänzt werden, da sich auch noch andere Vorteile daraus ergeben: Durch die Nutzung von Fernbussen ist es einfacher im Vergleich zu Mitfahrzentralen von A nach B zu kommen, da die Flexibilität höher ist. Dies liegt daran, dass bei einem ausgebauten Busverkehrsnetz zu regelmäßigen Zeiten Zielorte angefahren werden und durch Busse gleichzeitig mehr Personen eine Reise antreten können. Auch öffnet sich dadurch ein neues Kundensegment. Zu den bisherigen Mitfahrzentralen mit lediglich dem Hintergedanken Kosten zu sparen, welche in der Regel eher von jüngeren Personen genutzt wurde kommen nun auch preisbewusste und ältere Menschen. Das heißt, mehr Bürger profitieren von dieser neuen Möglichkeit. Zum einem aufgrund des besseren Zugangs (es ist einfacher ein Busticket zu buchen als via einer Mitfahrbörse irgendwann mit irgendwem seine Reise anzutreten) zum anderen aufgrund der leistbareren Preise im Vergleich zur Bahn. Ein anderer Vorteil ist Nachteil zugleich, je nachdem wie man es betrachtet. Je mehr Personen mit einem Fernbus reisen anstelle selbst mit dem Auto zu fahren, umso weniger PKW sind auf diesen Strecken unterwegs. Daraus folgt ein geringerer CO2 Ausstoß. Gleichzeitig sind dadurch aber auch mehr Busse auf den Straßen, welche bekanntlich langsamer fahren und so bei stärkerem Verkehrsaufkommen die Staubbildung erhöhen können. Durch eine Marktöffnung wird aber auch die Konjunktur angekurbelt, da neue Unternehmen in den Markt eintreten und dabei versuchen, sich zu etablieren.

---

<sup>16</sup> Vgl. Strößenreuther H., Der Wettbewerb um den Fernbusmarkt, IAA- Symposium, „Die Öffnung des Buslinienfernverkehrs- Potenziale und Chancen für den Busunternehmer“, 2010 [Zugriff am 2.6.2015]

## 2.1.4 Das Personenbeförderungsgesetz im Detail

Durch die Liberalisierung mussten auch einige Gesetze geändert werden. Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist der Wortlaut für den entsprechenden Bereich wie folgt:

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

*„(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.*

*(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.*

*(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen*

*Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.*

*(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.“<sup>17</sup>*

In diesem Abschnitt des Gesetzestexts wird der von den Bundesländern geforderte Schutz des regionalen Zugverkehrs beschrieben. Absatz 1 regelt dabei, dass Busse nur dort fahren dürfen, wo die Fahrtzeit mindestens eine Stunde oder die gefahrene Distanz mindestens 50 Kilometer ausmacht.

Absatz 3 beschreibt die Forderung, welche von der damaligen Opposition eingebracht wurde. So muss bis ins Jahr 2022 Barrierefreiheit herrschen, wobei dieser Textabschnitt sehr allgemein formuliert ist und so einen fristbezogenen Spielraum zulässt.

### **2.1.5 Die EU Verordnung vom 21.10.2009**

Nachdem die EU ihre Verordnung zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt mit Kraftbussen durchgesetzt hat, war die innerstaatliche Fernbusliberalisierung für Deutschland ein ergänzender Schritt. Die Verordnung der EU besagt, dass aus Gründen Artikel 251 (2)

*Zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehört unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße sowie die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind. (3)*

*Um einen einheitlichen Rahmen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten, sollte diese Verordnung für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft gelten. Beförderungen von Mitgliedstaaten nach Drittländern werden noch weitgehend durch*

---

<sup>17</sup> Buzer.de- Systematische Normdokumentation, 2012

*bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und den betreffenden Drittländern geregelt (...)*

(10)

*Es ist dafür Sorge zu tragen, dass nicht ansässige Verkehrsunternehmer zu innerstaatlichen Personenkraftverkehrsdiensten Zugang erhalten, wobei den besonderen Merkmalen jeder einzelnen Verkehrsart Rechnung zu tragen ist. (...)*<sup>18</sup>

Diese Verordnung aus dem Jahr 2009 steht zwar nicht im direkten Zusammenhang mit dem innerdeutschen Fernbusverkehr, dürfte aber dennoch eine erneute Anregung für die damalige Bundesregierung, sich mit dem Busmarkt auf Fernstrecken zu beschäftigen, gewesen sein. Letztendlich trat die Verordnung Ende 2011 – also rund ein Jahr vor der Fernbusliberalisierung in Deutschland in Kraft. Die Verordnung regelt den internationalen Personenfernverkehr, wobei ausländische Anbieter auch in Deutschland das Recht erhielten, Personen zu befördern. Nachdem zum Zeitpunkt dieser Verordnung der deutsche Markt noch nicht liberalisiert war, befürchtete man einen Nachteil für die deutschen Anbieter, da nun ausländische Anbieter in den Markt drängen und so schon wichtige Anteile erobern könnten.

<sup>19</sup>

Diese Befürchtung war allerdings übertrieben, da innerhalb Deutschlands ein Beförderungsverbot bestand.<sup>20</sup>

Für die Verordnung bedeutete das schließlich, dass Busunternehmen Personen von und nach Deutschland befördern durften, aber nicht von Stadt zu Stadt innerhalb der BRD.

## **2.2 Der Markt vor der Liberalisierung**

In diesem Abschnitt wird ein Überblick über die Marktsituation wie sie bis 2012 gegenwärtig war gegeben. Darunter fallen die damaligen Marktteilnehmer und ihr Angebot.

### **2.2.1 Die Marktteilnehmer**

Im Folgenden werden Fernbusanbieter aufgelistet, welche bereits vor der Liberalisierung tätig waren. Dabei handelt es sich um Linien, welche von der Deutschen Bahn betrieben

---

<sup>18</sup> EU Verordnung, 2009

<sup>19</sup> Vgl. IHK Niederbayern nach einem Bericht aus Brüssel, 2011 [Zugriff am 4.6.2015]

<sup>20</sup> Vgl. Zum-verreisen.de [Zugriff am 7.6.2015]

werden, Flughafenzubringerlinien und vor allem alte Linien, denen durch Sonderrechte der Betrieb schon lange erlaubt ist.

Flughafenzubringer: Dabei handelt es sich um Fernbuslinien, welche die Kunden aus ausgewählten Städten zu bestimmten Flughäfen transportieren.

Allgäu Airport Express: Die Verbindung besteht seit 2009 und wurde damals bereits auch von Pendlern genutzt. Der Streckenverlauf erstreckt sich zwischen München und Zürich mit mehreren dazwischenliegenden Haltestellen wie den Flughafen Memmingen, zu dessen Zweck die Linie eingeführt wurde.<sup>21</sup>

Bohr Omnibus: Die 1986 gegründete Buslinie bringt Passagiere zum etwas entlegenen Frankfurter Hahn Airport. Mehrere Verbindungen wie Mainz, Frankfurt oder Köln sind verfügbar. Die Buslinie geht mit der Zeit und bietet WLAN sowie auf Anfrage einen barrierefreien Flughafentransfer an.<sup>22</sup>

Flibco: Auch hier werden die Flughäfen von Frankfurt angefahren. Diese internationale Linie aus Luxemburg fährt aber auch den Flughafen von Brüssel an und verbindet so mehrere internationale Städte mit drei Flughäfen.<sup>23</sup>

Hahn- Express: Hierbei handelt es sich um eine Linie, welche die beiden Flughäfen Frankfurt Hahn und Baden- Airpark inklusive den nahegelegenen Städten bedient.<sup>24</sup>

Ingolstädter Airport Express: Diese Linie verbindet direkt die Stadt Ingolstadt mit dem Flughafen München. Es handelt sich um eine Direktverbindung mit keinen weiteren Stationen.<sup>25</sup>

SemiTimesS: Dies ist keine typische Flughafenverbindung, hat aber auch diesen Charakter in Bezug auf den deutschen Markt.<sup>26</sup>

#### Linien mit Sonderbestimmungen:

Ostfriesland Express: Fährt nur montags, freitags und samstags und wurde bereits 1941 gegründet. Vor der Liberalisierung handelte es sich nur um die Strecke zwischen Bremen und dem Ostfriesland, wodurch dies keine direkte Konkurrenz zur DB darstellte. Zudem fahren

---

<sup>21</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>22</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>23</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>24</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>25</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>26</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

die Busse nur zu den angegebenen Zeiten, wenn bis einem Tag davor zumindest eine Buchung einging.<sup>27 28</sup>

DeinBus.de: Gegründet von drei Studenten, nahm dieses Unternehmen bereits 2009 seinen Betrieb auf. Durch das Umgehen von Gesetzen konnte so bereits vor der Liberalisierung ein Fernbusnetz aufgebaut werden.<sup>29</sup>

MeinFernbus.de: Dieses Unternehmen nahm im Juni 2011 seinen Betrieb auf und konnte schnell ein wachsendes Netz aufbauen.<sup>30</sup>

### Linien der deutschen Bahn:

Berlin Linien Bus: Wurde bereits 1947 gegründet und sollte Westberlin mit westlichen deutschen Städten verbinden. Da die DB auch hier indirekt beteiligt ist, war es demnach auch nicht als Konkurrenz einzustufen.<sup>31</sup>

IC Bus: 2009 gegründet soll auch diese Linie das Angebot des Schienenverkehrs ergänzen.<sup>32</sup>

## **2.2.2 Das Angebot der Linien bis 2012**

Der Markt war vor der Liberalisierung noch recht überschaubar. Die im vorangegangenen Abschnitt aufgezählten Busbetreiber konnten lediglich durch speziell geschaffene Voraussetzungen einen Linienverkehr herstellen. Diese Voraussetzungen entstanden allerdings auf unterschiedliche Wege und das Angebot war deswegen ebenfalls nicht unbedingt gleichwertig. Während zwischen Linien, die der Deutschen Bahn selbst gehören und Flughafenzubringerlinien kaum eine Konkurrenzsituation zu vernehmen war, änderte sich dies durch Anbieter wie zunächst DeinBus.de und später auch MeinFernbus.de.

Flughafenzubringerverbindungen gab es nur für bestimmte Flughäfen, und diese bedienten auch hier nur eine überschaubare Anzahl von Städten. Zwar konnten diese Verbindungen auch von Pendlern benützt werden, das heißt die Fahrt war an kein gültiges Flugticket gebunden, jedoch handelte es sich hier um ein geringfügiges Angebot, welches für die Deutsche Bahn kein Problem darstellte. Die DB- eigenen Buslinien wurden teilweise schon sehr früh errichtet, als das Schienenangebot nach dem zweiten Weltkrieg noch nicht

---

<sup>27</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>28</sup> Vgl. Langeoognews, 2011 [Zugriff am 4.6.2015]

<sup>29</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>30</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>31</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>32</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 4.6.2015]

vollständig ausgebaut war. Diese dienten als Ergänzung zum Schienenangebot und durften aus zwei Gründen auch nach vielen Jahren- wo das Schienennetz mittlerweile weitestgehend Deutschland abdeckte- bestehen:

1. Historische Gründe: Ganz simpel heruntergebrochen waren diese Verbindungen vor gewissen Teilen des Schienenangebots verfügbar und haben deswegen auch in der heutigen Zeit ihre Berechtigung.
2. Die Bahn ist der Eigentümer: Nachdem die Linien ohnehin Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn sind stellen diese keine Konkurrenz dar.

Erst verhältnismäßig kurze Zeit vor der Liberalisierung des deutschen Markts nahm der Betreiber DeinBus.de seinen Betrieb auf. Die Gründer umgingen die gesetzlichen Regeln, wonach wie oben bereits erwähnt eine neue Strecke nur dann bedient werden darf, wenn gewisse Voraussetzungen, also ein besseres Angebot, aber vor allem eine noch nicht angebotene Strecke bedient wird. Mit ihrem „Trick“ fiel der Betrieb ihrer Linien nicht unter einen regelmäßig angebotenen Linienbetrieb sondern verhielt sich vielmehr wie eine selbstorganisierte Mitfahrgelegenheit.<sup>33</sup>

Die Deutsche Bahn sah das anders und reichte gegen DeinBus.de eine Unterlassungsklage ein. Diese wurde aber abgelehnt.<sup>34</sup>

## **2.3 Die Monate nach der Liberalisierung**

Dieses Kapitel befasst sich mit den Abläufen des Markts, seiner Teilnehmer und dessen Entwicklung seit Beginn der Liberalisierung. Es werden Marktteilnehmer und ihr Angebot ebenso beschrieben, wie die Situation für die Deutsche Bahn. Ein weiteres Augenmerk gilt dem Angebot im Laufe der Monate und den daraus folgenden Liberalisierungseffekten.

### **2.3.1 Die Marktteilnehmer und ihr System**

Im Folgenden wird eine Reihe von Anbietern aufgelistet, welche nach der Liberalisierung in den Markt eingetreten sind. Genannt werden ausschließlich Anbieter, welche das Netz innerhalb Deutschlands bedienen oder seit dem Zeitraum nach der Liberalisierung zumindest für eine gewisse Zeit bedient haben.

---

<sup>33</sup> Vgl. Deinbus.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>34</sup> Vgl. DeinBus.de [Zugriff am 7.6.2015]

Da es viele regionale Buslinien sowie internationale mit innerdeutschen Haltestellen gibt können hier nicht alle genannt werden. Die nachfolgend aufgezählten Buslinien geben einen Überblick über den Markt in seiner Vielfalt. Zudem ist der Markt sehr dynamisch, wodurch viele Anbieter ihren Betrieb auch schon wieder eingestellt haben, aber neue ebenso weiterhin in den Fernbusmarkt eintreten.

ADAC Postbus: Markteintritt: 1.10.2013, als Joint Venture Unternehmen von ADAC und Post mit Beteiligung von jeweils 50%. Im November 2014 verließ der Automobilclub ADAC das Unternehmen und die deutsche Post führt die Buslinie nun alleine weiter.<sup>35</sup>

Aldi Reisen/ Univers Reisen: Univers als Busgesellschaft wurde bereits 1966 gegründet und fuhr vor allem in Europa, Russland und Nordafrika. In Zusammenarbeit mit dem Discounter Aldi wurde ab April 2013 ein deutschlandweites Streckennetz aufgebaut. Nachdem dies wenig erfolgreich war, wurde diese Kooperation bereits nach neun Monaten im Februar 2014 wieder eingestellt.<sup>36</sup>

City2city: Die Marke der deutschen National Express Germany (welche ein Tochterunternehmen vom britischen National Express UK ist) wurde im April 2013 gegründet. Nach gut eineinhalb Jahren, nämlich im Oktober 2014 erfolgte bereits wieder der vollständige Rückzug vom Fernbusmarkt.<sup>37</sup>

CuxBus- Express: Hierbei handelte es sich um eine relativ regionale Buslinie mit einer langen Firmengeschichte. Zu den Besonderheiten im Service zählten Schlafsessel oder auch eine Bordküche. Im März 2015 wurde aber auch hier der Betrieb eingestellt.<sup>38</sup>

Eurolines Germany: Dieses Unternehmen ist Teil der internationalen Eurolines Organisation. Ihr Hauptfokus liegt zwar bei internationalen Reisen, jedoch finden sich nun auch innerdeutsche Routen im Angebot. Die deutsche Touring ist Partner der deutschen Tochter und handelt für diese. Interessant hierbei ist die Tatsache, dass die deutsche Touring bis 2005 der DB gehörte.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>36</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>37</sup> BAG- Marktbeobachtung

<sup>38</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 7.6.2015]

<sup>39</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

Flixbus: Dieses Unternehmen etablierte sich als absoluter Neueinsteiger am Busmarkt relativ schnell. Es handelt sich um ein Start Up aus München. Im Jänner 2015 fusionierte Flixbus mit dem Marktführer MeinFernbus.de.<sup>40</sup>

Innleiner: Ist ein im Jahr 2014 gegründetes bayrisches Unternehmen. Die priorisierte Strecke verläuft von Bayern über Sachsen bis nach Berlin. Die Besonderheit dieser Linie ist die Wahl zwischen zwei Tarifen (Business oder Economy). Beim Business Tarif gibt es Plätze mit mehr Beinfreiheit und sogar Tablets für den Zeitraum der Fahrt.<sup>41</sup>

Jade-Elbe Express: Auch hier stieg ein Unternehmen mit viel Erfahrung bei Busreisen im Mai 2013 in den Markt ein. Der Streckenverlauf ist jedoch überschaubar; so zählt diese Linie eher zu den kleineren Anbietern.<sup>42</sup>

Likealiner: Diese Linie ist ein Beispiel für sehr kleine Marktteilnehmer. Die Busse fahren nur eine spezielle Strecke hin und retour. Nachdem in diesem Fall selbst diese eine Strecke nicht profitabel war, hat sich das Unternehmen dazu entschlossen den Betrieb bis auf weiteres einzustellen und stattdessen an einem neuen Konzept zu arbeiten.<sup>43</sup>

Matzes-Minibus: Dieser Anbieter trat mit einer anderen Strategie in den Markt. Die Busse sind kleiner und verfügen nur Platz für acht Personen. Dies bringt den Vorteil, dass der Bus schneller fahren darf und sich dadurch logischerweise die Fahrtzeit im Vergleich zu anderen Linien reduziert. Auch der Service verspricht viel. So gibt es auch hier kostenloses WLAN, sowie die Mitnahme von Reise- und Sperrgebäck. Selbst ein kostenloses Freigetränk wird den Kunden angeboten.<sup>44</sup>

Megabus: Dieses 2013 gegründete britische Unternehmen ist vor allem auf den internationalen Verkehr ausgelegt. Jedoch werden auch einige innerdeutsche Verbindungen im Rahmen des internationalen Verkehrs angeboten.<sup>45</sup>

Muenchenlinie.de: Dieser Anbieter war auch schon vor der Liberalisierung regional unterwegs und nutze die Marktöffnung um sein Angebot auszubauen. Mit Bedacht auf das

---

<sup>40</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>41</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>42</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>43</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>44</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>45</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

Verkehrsaufkommen werden spezielle Streckenabschnitte, wo es regelmäßig staut, umfahren.

46

OneBus: Im Dezember 2013 gegründet, blickt auch dieser Anbieter dessen Mutterunternehmen CS Reisen heißt, auf viel Erfahrung im Busverkehr zurück. Zu den Besonderheiten zählen Beinfreiheit, WLAN, Snacks und Kaffee. Ebenso werden hier auch Nachtreisen angeboten.<sup>47</sup>

PublicExpress: Diese Linie ist schon seit 2004 am internationalen Markt unterwegs und bietet seit Juni 2013 auch innerdeutsche Fahrten an.<sup>48</sup>

Sprint-Bus: Das Unternehmen nahm bereits 2006 seinen Betrieb auf und bediente zu gewissen Wochentagen die Strecke Köln- Frankfurt am Main. Die DB klagte dagegen und bekam 2007 Recht. Das Unternehmen gab aber nicht auf und erhielt 2012 erneut die Genehmigung. Im Februar 2015 wurde der Betrieb allerdings wieder eingestellt.<sup>49</sup>

Wie un schwer zu erkennen ist, gibt es sehr große Unternehmen, welche ihren Hauptsitz im Ausland haben, deutsche Start Ups, kleine regional etablierte Anbieter und natürlich die Buslinien der DB. Teilweise werden unterschiedliche Strategien verfolgt. So setzen einige mittelständische Unternehmen auf einen anderen Service um herauszustechen. Andere wiederum versuchen immer mehr Marktmacht zu erlangen und vergrößern ihr Netz stetig. Kleinere setzen mit regionalen Angeboten auf den Nischenmarkt. Einige können auf viel Erfahrung durch speziellen Linienverkehr, welchen es vor der Liberalisierung schon gab, zurückgreifen. Ein Konzept, dass viele Fernbusunternehmen vereint, ist die Tatsache, dass sie nicht mit eigenen Bussen fahren. Vielmehr mieten sie diese und überlassen den Fahrbetrieb regionalen Busunternehmen. Ein Beispiel dafür liefert MeinFernbus.de, welche mit insgesamt 153 (Stand Juni 2015) Buspartnern zusammenarbeiten. Somit sind viel mehr Busunternehmen in den Fernbusmarkt integriert, als es ohnehin schon ersichtlich ist.<sup>50</sup>

### **2.3.2 Die Rolle der Deutschen Bahn am Fernbus- und Zugmarkt**

Die DB spielte im Fernreiseverkehr von jeher eine wichtige Rolle, wodurch sie auch im aktuellen Markt nicht nur kräftig mitmischte, sondern diesen auch – umgerechnet auf die

---

<sup>46</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>47</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>48</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>49</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>50</sup> Vgl. MeinFernbus.de [Zugriff am 24.6.2015]

gesamten Marktanteile - dominiert. Schließlich betreibt die Bahn neben dem Schienenpersonenverkehr auch eigene Fernbusse. Laut Prognosen steigt nicht nur der Anteil der Fahrgäste in den nächsten Jahren, die Bahn wird auch hierbei immer noch den größten Anteil transportieren.<sup>51</sup>

Dennoch ist es eine Tatsache, dass der Gesamtmarktanteil von Fernbussen im Personenfernreiseverkehr wächst, und die Anteile der Bahn in diesem Segment weit zurückliegen. Mit rund neun Prozent Marktanteil im Fernbusverkehr hat die Bahn noch deutlich Aufholbedarf.<sup>52</sup>

Deswegen bedarf es einer Analyse des Marktes sowie Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Angeboten.

### *2.3.2.1 Was macht die Deutsche Bahn gegen die neue Konkurrenz?*

Durch die Marktöffnung traten bekanntlich viele neue Anbieter in den Personenfernreiseverkehr ein. Das bedeutet eine zunehmend wachsende Konkurrenz für die DB. Dies wurde vom Management der Deutschen Bahn allerdings unterschätzt, wodurch es zu Umsatzeinbußen kam. Während vor der Liberalisierung kaum Busbetreiber unterwegs waren, bzw. es nur wenige wagten, tatsächlich Fahrten anzubieten, sah die Situation schließlich noch anders aus. Die wenigen, welche als Konkurrenz eingestuft wurden, verklagte die Bahn. Manche erfolgreich, manche eben nicht. Dass mit der Marktöffnung ein derart großer Wettbewerb entstünde, und einige Kunden auf die Busse umstiegen, damit rechnete die Bahn nicht. Als der „Schaden“ im Sinne von Gewinnrückgängen sichtbar wurde, verstand auch der Schienenkonzern, dass nun gehandelt werden müsse. Zwar bietet auch die Bahn Fernbusse an, jedoch ist deren Umfang relativ bescheiden. Das soll sich aber künftig ändern. So plant die Bahn ihr Angebot mit Fernbussen auszubauen, und den Marktanteil mit Bussen zu verdoppeln.<sup>53</sup>

Die Gründe für die Kundenabwanderung liegen vorwiegend an den Preisen. Während Fernbusse Fahrten zu Schleuderpreisen anbieten, ist die Bahn für viele kaum noch leistbar. So bieten die Busse eine günstige Alternative.<sup>54</sup>

So geht der Bahnkonzern davon aus, dass rund ein Drittel der Fernbusreisenden ehemalige Bahnkunden sind. Dabei bietet die Bahn ergänzend zum Schienenverkehr auch

---

<sup>51</sup> Vgl. Handelsblatt.com [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>52</sup> Vgl. Welt.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>53</sup> Vgl. Welt.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>54</sup> Vgl. Weltanschen.de [Zugriff am 24.6.2015]

Fernbusfahrten an. Jedoch ist dieses Angebot im Vergleich zu jungen dynamischen Start Ups begrenzt und erweist sich als nicht so attraktiv.<sup>55</sup>

Der Masterplan der Bahn enthält die Vorgaben, das eigene Angebot zu vervierfachen und den Marktanteil, der noch bei rund zehn Prozent liegt, deutlich auszubauen.<sup>56</sup>

Auch die Regierung animiert die Bahn zum Handeln. So fordert der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt schnelleres Internet in den Zügen. Zu diesem Zweck sollen neben den Fernreisezügen auch Regional- und Schnellbahnen einen Internetzugang verfügen.<sup>57</sup>

Man erkennt daher, dass sich die Bahn bei beiden Arten von Angeboten verbessern muss. Es reiche nicht, die Züge wieder attraktiver zu machen. Das alleine wäre kaum möglich, da ein Hauptgrund für den Erfolg von Fernbussen die günstigen Preise darstellt.

Neben der deutschen Bahn kamen natürlich auch die privaten Bahnen unter Druck, da der Fernbusmarkt wächst. So sank deren Anteil in den Monaten und Jahren nach der Fernbusliberalisierung relativ schnell, und das obwohl die Bahnliberalisierung durch die EU selbst nicht viel früher stattfand. Privater Fernverkehr wird (im Gegensatz zum Regionalverkehr) nicht von den Bundesländern subventioniert.<sup>58</sup>

Zudem hat der Bus dabei den Vorteil keine Trassengebühren zahlen zu müssen, was einen Kostenvorteil nach sich zieht. Die Deutsche Bahn möchte dem entgegenwirken, indem mehr DB Busse unterwegs sind. Außerdem empfindet die Bahn es als ungerecht, dass Busse aufgrund geringer Kosten in Bezug auf Trassengebühren- und Wartung einen Vorteil haben. Aus diesem Grund fordert auch der Verband „Pro Bahn“ allgemein eine Fernbusmaut, um diesen Vorteil auszugleichen und so den Wettbewerb zwischen Zügen und Bussen fairer zu machen.<sup>59</sup>

Man erkennt daher, dass sich die Bahn bei beiden Arten von Angeboten verbessern muss. Es reiche nicht, die Züge wieder attraktiver zu machen. Das alleine wird wohl kaum zum Ziel führen, da der Hauptgrund für den Erfolg von Fernbussen den günstigen Preisen zuzuschreiben ist. Das eigene Busangebot zu verbessern ist der erste Schritt in die richtige Richtung, wobei es auch hier nicht einfach werden wird, nachdem nach dem Zusammenschluss zweier privater Fernbusanbieter deren Marktanteile überwiegen. Preislich tut sich die Bahn schon jetzt schwer, mit ihren Bussen mitzuhalten. Zudem belief sich das bisherige Angebot im Busverkehr auf Ergänzungen zum Schienenverkehr. Neue Busstrecken könnten demnach interne Konkurrenz bedeuten.

---

<sup>55</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>56</sup> Vgl. Weltanschen.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>57</sup> Vgl. Stern.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>58</sup> Vgl. Zeit.de [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>59</sup> Vgl. Gmx.at [Zugriff am 24.6.2015]

Was das Preisproblem betrifft, so versucht die Bahn so zu handeln, als dass die Preise von ICE und ICs nicht angehoben werden. Zudem werden auf Fernbusportalen Spartickets, die via die Bahnhomepage bereits ausverkauft sind, angeboten. Der Sparticketpreis entspricht dann in etwa dem Vierfachen eines Fernbustickets.

Auch der Service im Zug soll verbessert werden. So plant die Bahn in Anlehnung an Flugzeugservices auf ICE Strecken nicht nur eine bessere Internetverbindung, sondern auch die Verfügbarkeit von Filmen und Spielen.

Zur Verbesserung des Zugangebotes würden auch mehr Schnellzüge beitragen. Das Problem ist allerdings, dass dafür einfach nicht genug Züge zur Verfügung stehen.

Wahrscheinlich ist auch, dass die DB mehr auf die Verbesserung auf der Schiene setzen wird. Sie hofft nämlich darauf, dass der Preiskampf im Busverkehr, der nun schon länger andauert und kaum profitabel ist, den Markt schnell bereinigt.<sup>60</sup>

Das würde dann wohl längerfristig zu höheren Preisen auch im Fernbusverkehr führen. Demnach könnte sich der gesamte Personenfernverkehr wieder stabilisieren und die Bahn hätte weniger Druck.

#### *2.3.2.2 Das Angebot der Bahn am Fernbusmarkt- eigene Konkurrenz oder ergänzender Betrieb?*

Um besser zu verstehen, wie die Ausgangslage der DB am Fernbusmarkt ist, müssen die vorhandenen Busfirmen näher betrachtet werden. Wie bereits oben beschrieben, hat die Deutsche Bahn (noch) nicht ein einziges großes Fernbusunternehmen, sondern mehrere. Das soll sich aber ändern, indem diese verschmelzen. So soll aus BerlinLinienBus, BEX und IC Bus eine Marke mit dem Namen BerlinLinienBus werden. Diese Pläne veröffentlichte die Bahn im Februar 2015. Bisher besteht das gemeinsame Angebot aus fast 45 Buslinien. Bis zum Ende des Jahres 2016 plant die Bahn diese auf 180 aufzustocken. Das klingt zwar schon recht gut, jedoch hat der Marktführer MeinFernbus Flixbus schon aktuell ein breiteres Angebot. Zudem handelt es sich um einen Zweijahresplan der Bahn. In der Zwischenzeit kann also noch viel passieren.

Die Politik steht dem Plan kritisch gegenüber und sieht darin eine Vergrößerung der eigenen Konkurrenz für die Bahn.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Vgl. Brönstrup, C., Fernbusbranche weist Kritik der Deutschen Bahn zurück [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>61</sup> Vgl. Fernbus-reisen.info [Zugriff am 24.6.2015]

Diese Reaktion der politischen Kräfte ist leicht nachvollziehbar. Mit der Marktöffnung ist die damalige Regierung nicht nur neuen EU Regeln zuvorgekommen. Die Öffnung sollte auch das Angebot der Bahn verbessern. Indem die Konkurrenz erlaubt wurde, hatte die DB weniger Handlungsspielraum und war gezwungen ihr eigenes Angebot anzupassen. So würde sich das Angebot für die Kunden verbessern. Dies geschah allerdings nicht so. Die Bahn ist noch immer teuer und die neuen Busstrecken der Konkurrenz inklusive Serviceleistungen für einige Fahrgäste attraktiver. Wenn nun die Bahn auch ihr Angebot im ohnehin schon umkämpften Busmarkt vergrößert und dies in einem Rahmen, der nicht an den Marktführer herankommt, könnte sie den Blick für das Wesentliche ein wenig verlieren. Denn das Ziel muss es sein, den Schienenverkehr zu verbessern. Dies ist zwar auch im Plan, aber auf zwei Hochzeiten zu tanzen wird die Sache wohl nicht einfacher machen.

Zu all dem sei auch erwähnt, dass es sich für die Bahn um einen Kampf auf sehr hohem Niveau handelt. Auf den Gesamtpersonenfernverkehrsmarkt ist die Bahn weiterhin mit Abstand die unangefochtene Nummer eins. Laut Prognosen für die Jahre 2013 bis 2018 soll die Fahrgastzahl im Fernverkehrsmarkt von 130 auf 170 Millionen steigen. Der Anteil der Bahn wird dabei auf rund 140 Millionen geschätzt. Demnach würde der Anteil von Fernbussen im gesamten Fernverkehr verhältnismäßig klein bleiben.<sup>62</sup>

Dennoch kann die Bahn nicht weiter einfach zu sehen und muss reagieren. Das bisherige Angebot sah wie folgt aus:

BEX: Die Bayern Express und Kühn Berlin GmbH vermietet Busse, bietet Stadtrundfahrten und hat ihr Fernbusnetz in den BerlinLinienBus integriert. Daher wird folgend nur auf BerlinLinienBus (vor der kommenden Zusammenlegung) und der IC Bus näher betrachtet.<sup>63</sup>

BerlinLinienBus: Wie der Name es schon andeutet, fahren die Busse von der deutschen Hauptstadt aus in die verschiedenen Teile des Landes sowie den nahegelegenen Grenzstädten.<sup>64</sup>

IC Bus: Das bisherige Netz umfasste zehn Linien, wobei die meisten davon auf den internationalen Fernbusverkehr ausgelegt waren. Die Hälfte dieser Linien hat nämlich nur jeweils eine Haltestelle in Deutschland.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Vgl. Handelsblatt.com [Zugriff am 24.6.2015]

<sup>63</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>64</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>65</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

Bisher stellte dieser Linienplan keine interne Konkurrenz dar, da das Angebot lediglich eine Ergänzung zur Schiene war und sich auch in seiner Regelmäßigkeit widerspiegelte.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Fahrplan, welcher mit April 2015 in Kraft trat, dargestellt. Es werden nur innerdeutsche Fahrten einbezogen.

<i>IC Bus</i>			
<b>Strecke</b>	<b>Tage</b>	<b># Fahrten</b>	<b>#Retour gleich?</b>
Rostock-Berlin	Sa, Mo	1	-
Berlin-Rostock	Fr, So	1	-
Nürnberg-Heidelberg	Täglich	2	Ja
Nürnberg-Mannheim	Täglich	5	Ja
Trier-Hahn-Flughafen-Frankfurt Hbf	Täglich	8	-
Nürnberg-München	So	1	Ja
München-Nürnberg	Sa	1	-
<b>BerlinLinienBus</b>			
<b>Berlin-Bad S.- Neumünster-Flensburg</b>	täglich	1	Ja
<b>Berlin-Lübeck-Kiel-Eckerförde</b>	täglich	1	Ja
<b>Berlin-Schwerin-Kühlungsborn</b>	Fr, So	1	Ja
<b>Rügen Express</b>	Do-Mo	1	Ja
<b>Usedom Express</b>	Do-Mo	1	Ja
<b>Fischland-Darss-Express</b>	Do-Mo	1	Ja
<b>Berlin-Rostock</b>	täglich	1	Ja
<b>Berlin-Braunschweig-Hannover</b>	täglich	2	Ja
<b>Berlin-Hannover-Bremen</b>	täglich	2	Ja
<b>Berlin-Frankfurt</b>	täglich	1	Ja
<b>Paderborn-Diemelstadt-Kassel</b>	täglich	5	Ja
<b>Berlin-Jena-Erfurt</b>	täglich	2	Ja
<b>Berlin-München</b>	täglich	1	Ja
<b>Berlin-Fichtelgebirge</b>	Mi, Sa	1	-
<b>Fichtelgebirge-Berlin</b>	Do, So	1	-
<b>Berlin-Würzburg-Lindau</b>	Mo, Mi, Fr, Sa	1	-
<b>Lindau-Würzburg-Berlin</b>	Di, Do, Sa, So	1	-
<b>Berlin-Dresden</b>	täglich	bis zu 11mal	Ja
<b>Berlin-Hamburg</b>	täglich	bis zu 14mal	Ja
<b>Dresden-Berlin-Hamburg</b>	täglich	5	3 mal
<b>Berlin-Regensburg-Passau-Bad Füssing</b>	Mo, Mi, Sa	1	-
<b>Bad Füssing-Passau-Regensburg-Berlin</b>	Di, Do, Sa	1	-
<b>Berlin-Bayrischer Wald</b>	Sa	1	-
<b>Bayrischer Wald-Berlin</b>	So	1	-
<b>Berlin-Harz</b>	täglich	1	Ja

Tabelle 1: Fahrplan Buslinien der Deutschen Bahn<sup>66 67</sup>

<sup>66</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>67</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

Aus der Tabelle können folgende Erkenntnisse gezogen werden:

- Das Angebot von BerlinLinienBus ist umfangreicher. Es werden deutlich mehr Strecken angeboten.
- Während IC Bus vor allem auf Fernfahrten ins Ausland spezialisiert ist und die deutschen Haltestellen oft Zwischenhalte darstellen, konzentriert sich die Bahn mit BerlinLinienBus stärker auf das innerdeutsche Netz. Es gibt dort viel mehr Haltestellen in deutschen Städten.
- Viele Fahrten finden zwar täglich statt, jedoch gibt es dabei häufig nur eine Fahrt.
- Viele Strecken sind erst mit dem neuen Fahrplan (Gültigkeit ab April 2015) hinzugefügt worden. Bei einigen Strecken wurde die Fahrtenanzahl erhöht bzw. sind weitere Fahrten bis Sommer 2015 geplant.

➔ Das Angebot ist besonders durch BerlinLinienBus für Reisende von und nach Berlin sehr attraktiv gestaltet. In einigen Teilen Deutschlands ist das Netz allerdings noch nicht gut genug ausgebaut.

➔ Aufgrund der häufig nur geringen Anzahl an Fahrten pro Tag oder gar pro Woche bestätigt die Bahn indirekt, dass auch beim vorläufig neuen Konzept das Fernbussegment eher als Ergänzung zur Schiene behandelt wird. Allerdings haben sich die Preise bei den Bahnfernbusen verändert. Um mit den Mitbewerbern mithalten zu können, werden unter bestimmten Voraussetzungen vergünstigte Tickets angeboten. Beim Aktionspreis ist der Preis auf ein begrenztes Kontingent an Sitzplätzen beschränkt, es ist u.a. keine Stornierung oder Umbuchung möglich. Beim Tagesspezialpreis handelt es sich um Onlinesonderangebote, wo Umbuchungen oder Stornierungen nur online möglich sind und bis 24 Stunden vor Fahrtantritt erfolgen müssen.<sup>68 69</sup>

Um das Angebot der Bahn sowohl auf der Schiene als auch der Straße mit den Konkurrenten von anderen Fernbusbetreibern nun vergleichbar zu machen, bedarf es der Betrachtung von verschiedenen Faktoren.

---

<sup>68</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>69</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

### 2.3.2.3 Ein Vergleich im Angebot zwischen DB und Fernbusbetreibern

Bevor einzelne Vergleiche zwischen den Fahrdiensten der Bahn und Fernbusbetreibern gezogen werden können, bedarf es allgemein der Betrachtung von Zug- und Busleistungen in Bezug auf Service und Qualität. Die allgemein bekannten und offensichtlichen Vor- und Nachteile sehen dabei so aus:

#### Vorteile von Fernreisen mit der Bahn:

- Die Reisezeit: In der Regel legt die Bahn eine Fernstrecke in einer kürzeren Zeit zurück. Je größer die Distanz, umso größer sind hierbei auch die Zeitdifferenzen zwischen Bahn und Bus zum Vorteil der Bahn.
- Es gibt häufiger zwei Klassen: Dem Kunden stehen dadurch mehr Möglichkeiten in Bezug auf Service und Komfort zur Verfügung.
- Beinfreiheit: Es werde häufig Bänke mit Tischen wo sich Fahrgäste gegenüber sitzen angeboten. Auch ist es kein Problem während der Fahrt aufzustehen und im Zug herumzugehen.
- Anzahl Fahrgäste: In einem Zug passen deutlich mehr Kunden als in einen Bus.

#### Nachteile von Fernreisen mit der Bahn:

- Der Preis: Zugreisen sind zumeist nicht günstig, wodurch er für viele Kunden immer schwerer wird sich ein Ticket zu leisten.
- Streiks: Dies kommt zwar nicht regelmäßig vor, jedoch wurde in den vergangenen Jahren immer wieder gestreikt, wodurch es Zugausfällen und langen Wartezeiten kam.

#### Vorteile von Fernreisen mit dem Bus:

- Der Preis: Busse sind zumindest seit der Liberalisierung sehr günstig. Wie lange das noch so bleiben wird ist natürlich ein anderer Punkt.
- Das Intervall: Viele Strecken werden mehrmals täglich angeboten. Hinzukommend fahren viele verschiedene Anbieter stark frequentierte Strecken hintereinander, wodurch auch eine Vielzahl an Kunden mitfahren kann.
- Die Strecken: Busse müssen keinen Schienen folgen sind dadurch in Bezug auf Direktverbindungen flexibler als die Bahn.

## Nachteile von Fernreisen mit dem Bus:

- Die Reisezeit: Busse kommen nicht auf die Geschwindigkeit die ein Zug erreicht, wodurch die Fahrtzeit länger ist.
- Die Zielgruppe: Dadurch dass die Preise günstiger sind, kann praktisch jeder mitfahren. Aufgrund dessen kann es schon einmal zu unliebsamen Fahrgästen kommen mit denen die anderen Kunden auf relativ kleinen Raum für eine gewisse Zeit eingesperrt sind.

Neben diesen offensichtlichen Vor- und Nachteilen variieren weitere Unterschiede teilweise daraus, mit welchem Fernbusanbieter ein Vergleich gezogen wird. Da sich relativ viele Fernbusbetreiber am Markt befinden, werden im nun folgenden Vergleich das Service und die Qualität der Bahndienste (als Zug und Bus) mit jenen des größten Betreibers und dem gleichzeitig größten Busnetz verglichen. Dabei handelt es sich um MeinFernbus Flixbus.

Der Vergleich wird in zwei Kategorien aufgeteilt. Die erste Kategorie befasst sich mit dem Fahrplanangebot, welches das Streckennetz, die Fahrtzeit und die Anzahl der Fahrten auf derselben Strecke pro Tag umfasst.

<i>Fahrplanangebot</i>	<i>DB Fernzug<sup>70</sup></i>	<i>DB Busse<sup>***71</sup></i>	<i>MeinFernbus Flixbus<sup>72</sup></i>
<i>Streckennetz*</i>	Flächendeckend	Nicht flächendeckend	flächendeckend
<i>Fahrtzeit (in h)**</i>	1:38-2:09****	3:10	3:10
<i>Fahrten pro Tag**</i>	23***** (20)	12 (14)	19 (25)

Tabelle 2: Vergleich Fahrplanangebot

\*Direktverbindungen

\*\*Auswahl einer stark befahrenen Strecke; Berlin-Hamburg. Diese Strecke wurde gewählt, da sie von allen drei Vergleichsverkehrsmitteln mittels Direktverbindung sehr häufig befahren wird und so die Vergleichbarkeit gewährleistet.

\*\*\*BerlinLinienBus, da künftig das gesamte Busangebot der Bahn unter diesem Namen betrieben wird und davor auch schon mehr Strecken befuhr.

\*\*\*\*Angabe werden die kürzeste und die längste Fahrtzeit. Dies ist abhängig vom Zugtyp. Die häufigste Fahrtzeit liegt im Bereich von rund 1,75 Stunden.

\*\*\*\*\*Für das ausgewählte Datum wurden bereits zwei Tage davor zahlreiche Ausfälle bekanntgegeben, da die Bahn für diesen Tag erneut Streiks angekündigt hat. Der angegebene Wert entspricht daher dem Fahrplan, nicht aber der tatsächlichen Zahl zum gewählten Datum, welche nur rund die Hälfte (10 von 23) der Fahrten erreichte. Der Vergleich bezieht sich in dieser Analyse auf eine einfache Fahrt von Berlin nach Hamburg am 23.4.2015. Die Daten in Klammer betreffen die Fahrten am Wochenende, welche aufgrund der höheren Nachfrage überall höher sind. Das ausgewählte Datum hierbei ist Samstag der 25.4.2015.

<sup>70</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 20.4.2015]

<sup>71</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 20.4.2015]

<sup>72</sup> Vgl. Meinfernbus.de [Zugriff am 20.4.2015]

Im ersten Teil des Vergleiches - bezogen auf das Fahrplanangebot - wird das Streckennetz näher betrachtet. Hierbei weist der Schienenverkehr das größte Netz auf, da dort schon lange flächendeckend ausgebaut wurde. Auch der private Fernbusanbieter kann ein beachtlich großes Netz vorweisen. Für den Vergleich von erster Priorität stehen immer Direktverbindungen, da mit Umstiegen in jeglicher Form (von Bus auf Bus, von Bahn auf Bus, von Bus auf Bahn und umgekehrt) nahezu jede Örtlichkeit erreicht werden kann. Das Busnetz der Bahn ist noch nicht flächendeckend in diesem Sinne. Die beiden großen Marken (BerlinLinienBus, IC Bus) teilten sich bisher die Abschnitte von Deutschland auf, wobei bei BerlinLinienBus jede Strecke von und nach Berlin führt, bei IC Bus der Fokus auf den Westen und Süden des Landes lag. Zwar wird sich das künftig ändern und das Busnetz der Deutschen Bahn noch weiter ausgebaut, jedoch wurde es mit Stand April 2015 bereits erweitert, wonach sich der Vergleich auf das Angebot aller Teilnehmer ab April 2015 richtet. Im weiteren Vergleich selbst werden nur Angebote von BerlinLinienBus miteinbezogen, da sich die weiteren Vergleiche nicht auf das Netz beziehen und ohnehin mit den Leistungen von IC Bus übereinstimmen.

Für den Vergleich der Reisezeit spielt es keine Rolle ob der private Bus oder jener der DB in Anspruch genommen wird, da auf der Vergleichsstrecke dafür dieselbe Zeit benötigt wird. Dies ist auch legitim, da es sich um das gleiche Verkehrsmittel handelt. Daher ist der Unterschied zum Zug hier relevanter. Fernzüge benötigen für ein und dieselbe Strecke unterschiedlich lang, da sowohl ICE als auch IC Züge eingesetzt werden. ICE Züge legen die Strecke schneller zurück und benötigen demnach auch weniger Minuten. Jedoch ist es auch so, dass sich selbst wenn der langsamere IC gewählt wird, eine deutlich kürzere Fahrtzeit ergibt, als mit dem Bus. Auf der Vergleichsstrecke Berlin-Hamburg beträgt der Fahrtzeitunterschied eine Stunde. Das entspricht eine um ein Drittel kürzere Distanzbewältigung mit dem Zug als mit dem Bus. Bei größeren Distanzen macht dieser Unterschied in der Fahrtzeit dementsprechend mehr aus.

Die Entscheidung zwischen Zug oder Bus fällt aber nicht nur aufgrund der Schnelligkeit zwischen Start und Ziel. Ein weiterer entscheidender Faktor ist das Intervall. Neben den genannten Vergleichsverkehrsmitteln bieten natürlich auch andere Fernbusanbieter diese Strecke an. In diesem Vergleich werden die Anzahl der Fahrten von der Bahn und dem größten privaten Fernbusanbieter gezählt. Dabei handelt es sich sowohl um das Angebot an einem normalen Wochentag als auch dem immer stark frequentiertem Wochenende. Dabei lässt sich folgendes erkennen: Unter der Woche bietet die Bahn mit ihren Fernzügen ein

größeres Angebot an. Der Unterschied zum Bus (sowohl der eigene BerlinLinienBus, als auch MeinFernbus Flixbus) selbst ist aber nur geringfügig. Dass das Busangebot der Bahn weniger Fahrten aufweist als die private Konkurrenz, lässt erneut darauf schließen, in welchem Verhältnis Fernbusse in Bezug auf Züge von der DB gesehen wird. Busse sind weiterhin eine Ergänzung zum Zugangebot, wobei die Summe von Zugfahrten gemeinsam mit jenen der Bahnbusse größer ist, als jene des größten Fernbusanbieters. Da allerdings auch andere private Busunternehmen diese und natürlich auch viele andere solche Strecken bedienen, kann sich die DB daraus keinen Vorteil erarbeiten.

Der Wochenendfahrplan erweist sich als durchaus überraschend. Während bei den Bussen (sowohl die der DB, als auch jene des privaten Anbieters) die Fahrtenzahl höher ist, als unter der Woche, sinkt sie bei den Zügen ein wenig ab. Da die Nachfrage an Wochenenden oft höher ist als an einzelnen Werktagen, bringt dies dem Busverkehr einen Vorteil.

Der zweite Vergleich bezieht sich auf das Preis-Leistungsverhältnis, bei dem Serviceleistungen und Möglichkeiten mit Preisen gegenübergestellt werden.

<i>Preis-Leistung</i>	<b>DB Fernzug</b> <i>7374757677787980</i>	<b>DB Busse</b> <i>818283848586</i>	<b>MeinFernbus Flixbus</b> <i>878889</i>
<i>Verkaufsstellen</i>	Online, Handy, Touch and Travel(*), Automaten, Schalter, Reise Service, Reisebüro, Zeitkartenabonnement, im Zug	Online, Reisebüro, telefonisch (nur Reservierung ), Schalter (Berlin und Hamburg)	Online, Reisebüro, Fahrer (bei freien Plätzen)
<i>Stornierung</i>	Gutschein, nicht alle Tickets(**), Zeitbedingung(***), Schalter	Gutschein, nicht alle Tickets, Zeitbedingung	Gutschein, Stornogebühr

<sup>73</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>74</sup> Vgl. Giga.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>75</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>76</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>77</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>78</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>79</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 20.4.2015]

<sup>80</sup> Vgl. Welt.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>81</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>82</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>83</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>84</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>85</sup> Vgl. Berlinlinienbus.de [Zugriff am 20.4.2015]

<sup>86</sup> Vgl. Buszentrale.org [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>87</sup> Vgl. Meinfernbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>88</sup> Vgl. Meinfernbus.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>89</sup> Vgl. Meinfernbus.de [Zugriff am 20.4.2015]

<i>Preis (Normaltarif)*</i>	64-78,-/Bahncard	25,-	8-25,-
<i>Inkludierter Service</i>	Klimaanlage, Toilette, 2 Klassen, Restaurant, Bistro, großer Sitzabstand, WLAN (nur 1. Klasse kostenlos), Handy- und Ruhebereiche, Sitzplatzreservierung	Klimaanlage, Toilette, Schlafsesselbestuhlung, Fußstützen und Klappische, individuelle Beleuchtung, WLAN, teilweise Steckdosen, Snacks und Getränke, Sitzplatzreservierung	Klimaanlage, Toilette, teilweise Steckdosen, Leselampen, Snacks und Getränke, WLAN, teilweise mit Mediacenter(****)

Tabelle 3: Vergleich Preis-Leistung

\*Bezogen auf die Strecke Berlin-Hamburg

(\*) Spezielles System per Handy, das registriert wo, wieviel und wann der Kunde fährt und anschließend den ausstehenden Betrag per SEPA Lastschrift abbucht. – Dieses System ist weltweit einzigartig und wurde dafür bereits ausgezeichnet.<sup>9091</sup>

(\*\*) Es kann davon abhängen, welche Art von Ticket gekauft wurde, z.B. bei manchen Onlinetickets ausgeschlossen (in Verbindung mit der Zeitbedingung).

(\*\*\*) Die Stornierung ist bei manchen Tickets am Reisetag oder auch schon eine festgelegte Anzahl an Tagen davor nicht mehr möglich.

(\*\*\*\*) Filme und Musik frei verfügbar.

In punkto Verkaufsstellen gibt es sowohl Standards, die jeder bietet, als auch exklusive Möglichkeiten, je nach Anbieter. Der Kauf von Fahrkarten über das Internet und in Reisebüros stellt damit den Standard dar. Die DB hat den Vorteil, dass sie den Großteil ihrer Verkaufsmöglichkeiten von jenen des Zugverkehrs auf die Fernbusleistungen ausbreiten kann und so Synergien entstehen. Neben den erwähnten Standards zählen hier auch Vorverkaufsstellen, also Schalter zu den Möglichkeiten des Verkaufs.

Bei MeinFernbus Flixbus gibt es neben den allgemeinen Standard Kaufmöglichkeiten auch die Möglichkeit direkt beim Fahrer eine Fahrkarte zu erwerben; allerdings unter der Voraussetzung, dass es noch freie Plätze gibt.

Beim Vergleich der Vorgehensweise von Stornierungen gibt es wenig Unterschiede. Diese werden auch innerhalb der privaten Fernbusanbieter leicht verschieden durchgeführt. Egal ob DB oder Fernbusanbieter, es gibt zu unterschiedlichen Konditionen zumeist Gutscheine bei Stornierungen. Dies hängt oftmals von Zeitpunkt der Stornierung ab. Auch die Art der gekauften Tickets stellt ein Kriterium bei Stornierungen dar. Auffällig in diesem Vergleich war, dass bei MeinFernbus Flixbus Stornogebühren anfallen können. Dies ist im Gegensatz zur DB ein Nachteil, die das grundsätzlich gratis anbietet.

<sup>90</sup> Vgl. Touchandtravel.de [Zugriff am 25.6.2015]

<sup>91</sup> Vgl. Touchandtravel.de [Zugriff am 25.6.2015]

Mit dem Preisvergleich wird der wohl entscheidendste Faktor neben der Fahrtzeit für Kunden erklärt. Entscheidend hierbei sind der Zeitpunkt der Buchung und etwaige Vergünstigungen durch spezielle Mitgliedskarten. Solche Preisreduzierungen sind von Sonderrabatten zu unterscheiden. Wie auch schon bei Stornierungen spielt der Zeitpunkt des Kaufes eine wichtige Rolle. Allgemein lässt sich dabei feststellen, dass Fahrkarten dann günstig sind, je früher sie vor Fahrtantritt erworben werden. Oft sind diese schon einige Wochen vor der tatsächlichen Fahrt verfügbar. Dieses System ist bei den privaten Fernbusanbietern stark verbreitet. Aus diesem Grund kann man auch keinen fixen Preis für die ausgewählte Strecke Berlin-Hamburg bestimmen, da dieser nicht einheitlich ist. Bei den Fernzügen ist dies anders. Es existiert ein festgelegter Normalpreis, wobei auch hier Vergünstigungen existieren. Die angegebene Preisspanne in der Tabelle ergibt sich aus dem Preis für IC und jenen für ICE, welche nicht gleich sind. Der schnellere Zug ist teurer. Wenn man nun nur die Preissysteme vergleicht, ergeben sich folgende Unterschiede: Die Bahn hat festgelegte Normalpreise, bei denen Umbuchungen und Stornierungen einfacher sind. Es gibt aber auch Vergünstigungen durch Sparpreise, welche auch mit der sogenannten Bahncard kombinierbar sind. Besitzer dieser Karte können so günstiger reisen. Wird der Sparpreis gewählt (unabhängig ob mit oder ohne Bahncard) gibt es Einschränkungen bei Umbuchungen und die Gültigkeit beschränkt sich auf nur einen festgelegten Zug. Die Fernbusse der DB haben ein ähnliches System, allerdings gibt es hier neben dem Normalpreis und einen Onlinepreis zeitweise auch einen Aktionspreis. Die Bahncard lässt sich hier nicht einsetzen, wobei die vergünstigten Preis mit jenen der privaten Fernbusanbieter mittlerweile gut mithalten können. Letztere haben aufgrund des Preiskampfes immer günstige Preise, machen diese aber vom Zeitpunkt der Buchung abhängig. Frühbuche sind auch dort im Vorteil.

Neben den verschiedenen Systemen gehen die Preise deutlich auseinander. Während zwar die Busse der Bahn mit den Privaten mithalten können, sind die Zugpreise selbst unter Einbeziehung aller möglichen Vergünstigungen noch doppelt so hoch und höher. Dies ist ein entscheidendes Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels, sollte dem Kunden genügend Zeit für die Reise zur Verfügung stehen. In diesem Fall wäre der Bus klar zu bevorzugen.

Auch beim Service gibt es Standards, aber auch Besonderheiten. Standards in diesem Falle sind Klimaanlage, Toiletten und Essen. Auch WLAN zählt eigentlich zu den Standards, wobei in Zügen nur Kunden der ersten Klasse gratis Zugriff erhalten. Dies soll sich aber in Zukunft noch ändern. Auch die zwei Klassen Preispolitik ist ein besonderer Service der Bahn. In Bussen kommt dies bisher selten vor. So können durch das Zahlen eines Aufpreises, mehr

Serviceleistungen in Anspruch genommen werden. Ein weiterer Unterschied fällt zwischen DB und privaten Fernbusbetreibern. So ist sowohl in Zügen als auch in Bussen eine Sitzplatzreservierung möglich. Bei den anderen Fernbussen herrscht weitestgehend freie Platzwahl. Weitere Besonderheiten sind oft individuell und neben jenen von der Bahn auf Schiene oder im Bus, auch bei vielen Fernbusanbietern unterschiedlich. Diese Leistungen umfassen vor allem Komfort und Unterhaltung.

Neben diesem Vergleich von Angebot und Serviceleistungen gibt es auch einen Unterschied in Bezug zu Verspätungen. So hat die Wahl des Verkehrsmittels wenn es zu Verspätungen kommt, nicht die gleiche Auswirkung. Das heißt, die Ansprüche der Kunden sind nicht gleich. Wer mit der Bahn fährt, erhält bei einer Verspätung von 60 Minuten 25 Prozent des Fahrpreises retour, ab zwei Stunden sogar 50 Prozent. Dies gilt auch, wenn höhere Gewalt im Spiel ist. Bei Fernbusse ist das anders. Sofern der Bus pünktlich abfährt, aber in einen Stau gerät, haben die Fahrgäste keinen Anspruch auf Entschädigung. Geld zurück gibt es erst bei Strecken ab 250 Kilometern. Ab einer Verspätungszeit von 120 Minuten stehen den Kunden 50 Prozent des Fahrpreises zu.<sup>92</sup>

Daraus ergibt sich, dass Fernbuskunden weniger Rechte bei Verspätungen haben. In Anbetracht der günstigeren Fahrpreise lässt sich dies auch erklären. Letztendlich sind diese Fakten auch nur interessant, wenn es tatsächlich zu Verspätungen kommt. Die Stiftung Warentest hat sich diesem Thema angenommen, und auf Teststrecken auf die Pünktlichkeit geachtet. Dabei wurden 350 Fahrten im Sommer 2014 getestet. Die pünktliche Ankunftszeit erreichten dabei 80 Prozent der Busse. Wie repräsentativ dieser Test im Vergleich zum damaligen Angebot von 7500 Fahrten war, sei dahingestellt. Allerdings zeigt es zumindest den Trend zur Pünktlichkeit. Diese ist gegeben, solange die Verspätung weniger als sechs Minuten ausmacht. Dies ist auch bei der Bahn so, die allerdings in den vergangenen Jahren 80 Prozent selten erreichen konnte.<sup>93</sup>

#### *2.3.2.4 Bisherige Auswirkungen durch die Liberalisierung*

Durch die neuen Angebote im Fernreiseverkehr ergibt sich für den Kunden eine größere Auswahl an Möglichkeiten. Im Leistungsvergleich im vorigen Kapitel wurden die

---

<sup>92</sup> Vgl. T-Online.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>93</sup> Vgl. Berlin.de [Zugriff am 26.6.2015]

Unterschiede ersichtlich. Das Angebot der Bahn im Frühjahr 2015 ist anders als jenes im Vorjahr. Dies war notwendig, da sich der Fernbusmarkt zunehmender Beliebtheit erfreut.

Die Deutsche Bahn gerät dadurch unter Druck. Zwar hält sie die größten Marktanteile im gesamten innerdeutschen Personenfernverkehr, jedoch sinkt der Anteil nach und nach, da Fernbusse das Land sozusagen erobern. Dies lässt sich auch in Zahlen ausdrücken: 2014 wurden mit der Bahn rund 129 Millionen Fahrten unternommen. Im Jahr davor waren das noch um die zwei Millionen mehr. Im Verhältnis ist dieser Rückgang nicht weiter tragisch, jedoch ist jeder Rückgang wirtschaftlich ein Warnsignal. Zudem bedeutet dies ja auch weniger Einnahmen; in diesem Fall liegt der Wert bei 200 Millionen Euro.<sup>94</sup>

Diese Werte zeigen umso mehr, wie notwendig eine Reaktion der Bahn hier ist. Es hilft wohl nur ein Maßnahmenpaket, um der wachsenden Konkurrenz die Stirn zu bieten. Eine reine Verbesserung des Zugangebots oder nur der eigene Ausbau in Fernbusse wäre wohl zu wenig.

Die Bahn zeigt nun auch eine Reaktion, allerdings mit zwei Gesichtern. Auf der einen Seite soll sich das Angebot sowohl im Zugverkehr, als auch bei den eigenen Fernbussen verbessern. Auf der anderen Seite wird gegen die Konkurrenz verbal geschossen. So kommt es immer wieder zu hilflos wirkenden Forderungen wie einer Busmaut um einen „fairen Wettbewerb“ herzustellen. Als Argumentation zählen Trassennutzungsgebühren, Stromsteuer und Klimaabgabe, welche die Bahn zu zahlen hat, Busse aber nicht. Dass die Bahn aber- und das ist auch das Gegenargument der privaten Fernbusanbieter- Subventionen erhält, wird dabei wohl von Seiten der Bahn „übersehen“.<sup>95</sup>

Einen weiteren Wettbewerbsnachteil macht sich die Bahn auch selbst. So kommt es immer wieder zu Streiks, etwa wegen fehlenden Verhandlungserfolgen mit der Lokführergewerkschaft. Zwar werden diese Streiks in der Regel rechtzeitig angekündigt, sodass sich die Kunden darauf vorbereiten können, jedoch bedeutet dies gleichzeitig, dass auf alternative Verkehrsmittel ausgewichen werden muss. Das sind dann weitestgehend (neben kleinen Privatbahnen) die Fernbusse. Da in diesem Markt andere die meisten Marktanteile haben, profitieren diese auch davon und die Bahn muss mit Verlusten für diese Zeit rechnen.

96

---

<sup>94</sup> Vgl. Rbb-online.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>95</sup> Vgl. Noz.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>96</sup> Vgl. Hr-online.de [Zugriff am 26.6.2015]

### 2.3.3 Der Fernbusmarkt: Angebot und Nutzung

Der Fernbusmarkt besteht aus einer Vielzahl von Anbietern und Linien. Jeder Anbieter stellt ein anderes Streckenportfolio zusammen und dazu auch andere Frequenzen, Preise und Kosten. Die Marktanteile sind ziemlich eindeutig und die Auslastung der Busse variiert nach verschiedenen Faktoren.

a) Genehmigungen und Fahrtenangebot: Um eine Buslinie betreiben zu dürfen, bedarf es einer Genehmigung. Die Zahl solcher Genehmigungen vor der Liberalisierung (nur Sondergenehmigungen wie Flughafenzubringer) lag bei 86. Durch die Liberalisierung stieg die Anzahl rasant. Bereits nach 1 ¾ Jahren, zum Stichtag 30.9.2014 bestanden 301 Genehmigungen für Fernbusse. Das bedeutet somit eine Verdreifachung seit der Marktöffnung.<sup>97</sup>

Somit bestand bis zum Ende des dritten Quartals 2014 der Trend zur kontinuierlichen Steigerung von Genehmigungen. Im vierten Quartal 2014 sank diese Zahl erstmal leicht.<sup>98</sup>

In einer Untersuchung des Markts zwischen August 2013 und August 2014 wurde das Linien – und Fahrtenangebot zusammengefasst. Daraus wurde neben dem starken Anstieg des Angebots auch nach Betreibern differenziert, wodurch es zu dem Ergebnis kam, dass der IC Bus der Bahn die größte Zunahme in Prozent verzeichnen konnte. Allerdings konnte in absoluten Zahlen MeinFernbus (damals noch ohne Flixbus) am meisten zulegen.<sup>99</sup>

Die meisten Abfahrten nach Städten Ende 2014 hatte Berlin mit 2076 pro Woche. Dahinter folgten Frankfurt am Main und Hamburg mit jeweils rund tausend Abfahrten pro Woche.<sup>100</sup>

b) Marktanteile: Auch bei den Marktanteilen hat MeinFernbus Platz eins. Sowohl in Bezug auf Linienzahl, als auch bei der Summe an Fahrten bietet dieser Betreiber am meisten an. Dahinter folgte mit Stand August 2014 Flixbus. Da die beiden zu Beginn des Jahres 2015 fusionierten, wurden das Verhältnis von Marktanteilen und der Abstand zur Konkurrenz noch deutlicher.<sup>101</sup>

---

<sup>97</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 15 [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>98</sup> Vgl. Bmvi.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>99</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 16 [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>100</sup> Vgl. Rp-online.de

<sup>101</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 18

Bei den einzelnen Strecken werden gewisse Städte besonders häufig angefahren. Dazu zählen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Köln und München. Pro Woche gab es hier bereits 2014 eine Anzahl von Abfahrten weit über 1000. Die Hauptstadt z.B. verzeichnete sogar über 3000 Fahrten. Sehr beliebt sind auch die sogenannten Rennstrecken. Dabei handelt es sich um Strecken, bei denen parallel dazu auch die Bahn fährt. Weiters sind Städte im Vorteil, welche nahe den Bundesautobahnen liegen.<sup>102</sup>

c) Auslastung: Das große Angebot macht aber auch nur dann Sinn, wenn es vom Kunden genutzt wird. Dementsprechend ist die Auslastung der Busse von Relevanz. Die Busunternehmen kennen diese Werte, geben sie aber kaum bekannt. Lediglich allgemeine Aussagen sind für Interessenten verfügbar. Diese allgemeinen Aussagen sind allerdings recht logisch und lassen wenige Schlüsse zu. So ist es leicht nachvollziehbar, dass es bei Bahnstreiks, Feiertagen und großen Veranstaltungen zu einer überdurchschnittlichen Nachfrage kommt. Auch Wochenendfahrten und die täglichen Stoßzeiten machen einen Unterschied aus. Wenn mehrere Betreiber die gleiche Strecke fahren, kann es auch hier zu Schwankungen kommen. Wenn beispielweise einer dieser Anbieter ein noch besseres Angebot veröffentlicht und deswegen mehr Fahrgäste bei diesem buchen. Die Auslastung mit Werten wird, wenn überhaupt in Prozentpunkten angegeben. Dabei kommt es zu Spannen zwischen unter 30 oder sogar über 100 Prozent. Die durchschnittlichen Werte laut Betreibern liegen dabei zwischen rund 40 und 70 Prozent. Das statistische Bundesamt errechnete einen Auslastungsgrad von 55 Prozent. Die in der Schwankungsbreite angegebenen über 100 Prozent können größtenteils an Wochenenden erzielt werden. Dabei sind die Busse natürlich nicht überfüllt sondern durchgehend voll besetzt, wobei Fahrgäste aus- und zusteigen.<sup>103</sup>

Diese Auslastung kann auch in Personenzahlen ausgedrückt werden. So fuhren bereits 2013 6,7 Millionen Menschen im innerdeutschen Linienverkehr. Im Vergleich zum letzten Jahr vor der Liberalisierung war dies ein deutlicher Anstieg von rund 180 Prozent.<sup>104</sup>

d) Preise: Durch die Liberalisierung sind die Preise gesunken. Die Wettbewerber bezeichnen das Niveau als unaukömmlich. Immer mehr Anbieter drängen auf den Markt und unterbieten sich mit den Preisen gegenseitig. Durch Aktionspreis oder Gutscheine sanken für einige Fahrten die Preise auf acht Euro je Fahrt, später sogar bis auf einen Euro. Dadurch, dass die Kunden sehr preissensibel reagieren, und Markenbindung dabei kaum vorherrscht, unterbieten

---

<sup>102</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 20

<sup>103</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 23/24

<sup>104</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 25

sich die Wettbewerber immer wieder. Zu Beginn der Liberalisierung waren die Preise noch nicht in diesem fragwürdigen Bereich. Damals wurde versucht, mit Qualitätsführerschaft zu punkten. Nun ist es so, dass durch niedrige Preis vor allem die Marktanteile gesteigert werden sollen.

Zu Analyse Zwecken werden Fahrpreise bzw. Kosten mehrheitlich in Personenkilometer angegeben. Eine Datenauswertung von CheckMybus.de von April 2014 ergab einen Durchschnittsfahrpreis von sechs Cent je Personenkilometer. Die Auswertung bezog sich auf 80 Prozent der stark gebuchten Strecken. Zwar variieren die erforderlichen Preise zur Kostendeckung aufgrund von Auslastung und unterschiedlicher Streckenlänge, jedoch können die meisten Betreiber diesen nicht ansetzen und bleiben darunter.<sup>105</sup>

e) Kosten: Zu den Kosten eines Fernbusunternehmens zählen die Fahrzeuge, das Personal, der Treibstoff und die sonstigen Kosten. Zu den sonstigen Kosten, welche ca. zehn bis fünfzehn Prozent der Gesamtkosten ausmachen zählen etwa Verwaltung oder auch Versicherungen. Die anderen drei Kostentypen machen je ein Drittel der verbleibenden Kosten aus. Die Kosten schwanken auch durch ändernde Spritpreise und Doppelbesetzungen.

106

### **2.3.4 Der Preiskampf**

Seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes ist ein deutlicher Preiskampf unter den Marktteilnehmern zu erkennen. Für die Kunden bietet das Vorteile, da die Fahrkarten deswegen sehr günstig zu haben sind. Für die Betreiber geht es dabei um Marktanteile und das Bestehen am Markt. An Gewinne ist in einer Phase, in welcher Preiskämpfe auf der Tagesordnung stehen kaum zu denken. Erst wenn nach und nach Wettbewerber aufgeben, wird es zu Veränderungen kommen. Dies ist nicht der Fall, solange der Markt wächst; und das tat es die ersten beiden Jahre nach der Liberalisierung. Erst gegen Ende des Jahres 2014 wurde die Zahl der Genehmigungen kleiner, erste Insolvenzen und später auch eine Fusion waren die Folge. Im Preiskampf selbst, werden immer billigere Tickets angeboten. Oft unterscheiden sich die Preise der Konkurrenten nicht wesentlich. Daher ist der nächste Schritt, so schnell wie möglich viele Strecken im Angebot zu haben.

---

<sup>105</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 26-29

<sup>106</sup> Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, 2015, Seite 31/32

Nachdem es Ende 2014 erstmals keine Steigerung im Vergleich zu allen vorhergehenden Quartalen von Genehmigungen gab (siehe 2.3.3), entwickelte sich der Preiskampf mit Frühjahr 2015 wieder weiter. Auf der einen Seite steht die Deutsche Bahn, die fast schon gezwungen ist, selbst aktiver am Fernbusmarkt mitzumischen und ihr eigenes Busnetz erweitert. Auf der anderen Seite steht ein neuer Konkurrent. Das Unternehmen Megabus, hinter dem ein britischer Konzern steht, erweiterte sein Angebot und versucht zudem, die Preise weiter zu drücken.<sup>107</sup>

Mit April 2015 erweiterte Megabus sein Angebot und ermöglicht den Kunden Preise, die bisher noch nicht da gewesen waren. Diese Vorgehensweise wird in der Studie von Rogator als sehr preisaggressiv angesehen. Im bisherigen Preiskampf, der ebenfalls schon auf ruinösen Preisen aufgebaut war, mussten schon einige Betreiber den Markt wieder verlassen. Megabus setzt sozusagen noch einen drauf, und senkt seine Preise deutlich. Das Ziel ist es, sich schnell viele Marktanteile anzueignen. Das Zeitalter von Kilometerpreisen, die weniger als einen Cent ausmachen, hat dadurch begonnen.

Die Kunden selbst profitieren von günstigen Preisen, sind aber laut einer Befragung sogar bereit mehr zu bezahlen. Im Durchschnitt würden Kunden auch 8,5 Cent pro Kilometer für gerechtfertigt empfinden und daher bezahlen. Bei Zügen sei ein Preis von elf Cent pro Kilometer in Ordnung.<sup>108</sup>

Durch diese Kampfpreise werden natürlich die anderen Anbieter unter Druck gesetzt. Im Vorteil sind die, welche bisher dominierten. Ihre Aufgabe ist es nun, die Marktanteile zu behaupten und an neuen Strategien zu arbeiten. Mit diesen neuen Preisen ist nun ein Punkt erreicht, wo weitere Preissenkungen eigentlich unvorstellbar sind. Daher sind auch Reaktionen aller Wettbewerber zu erwarten. Irgendwann müssen die Preise schließlich steigen. So erwarten Marktforscher einen Anstieg der Preise bei etablierten Betreibern. Nur neue Marktteilnehmer würden weiterhin extrem niedrige Preise bieten. Der Trend dazu war bereits im ersten Quartal 2015 ersichtlich. Zwar blieben die Normalpreise stabil, die Sparpreise stiegen aber leicht an. So lag der Kilometerpreis im Jänner 2015 noch bei 3,6 Cent, im April 2015 wieder bei vier Cent. Zum Vergleich: vor der Liberalisierung stand der

---

<sup>107</sup> Vgl. Auto.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>108</sup> Vgl. Krämer, A., Hercher, J., 2015 [Zugriff am 26.6.2015]

Kilometerpreis bei fünf Cent. Bei den Normalpreisen kostete der Kilometer 2014 zuletzt rund neun Cent, während es vor der Liberalisierung noch elf Cent waren.<sup>109</sup>

Durch diesen Preiskampf hat Megabus nun gewisse Vorzüge. Wenn andere die Preise erhöhen, und der relativ neue Betreiber diese senkt, ist das in einem Markt, in welchem bei den Kunden keine Markentreue zu erkennen ist, eine gut überlegte Strategie. Zwar sind die gesetzten Preis noch unrentabler als jene der halbwegs etablierten Konkurrenz, jedoch steht hinter dem Unternehmen ein großer Konzern, der dies sicherlich eine gewisse Zeit durchhalten kann. Entscheidend können bei der Wahl des Busunternehmens auch Serviceleistungen und das Angebot an Fahrten sein. Gerade bei letzterem, wo es von den Genehmigungen abhängt, kann dies mitentscheidend über Erfolg oder Misserfolg sein. Ein Beispiel dafür sorgte in der Vergangenheit für Probleme, als die Busbahnhöfe durch die große Zahl an ankommenden und abfahrenden Fernbussen dermaßen überfüllt waren, dass Betreiber auf andere Haltestellen ausweichen mussten. In Stuttgart ging dieser Fall sogar zu Gericht, da die Stadt MeinFernbus die Genehmigung wegen der Überfüllung verweigerte.<sup>110</sup>

Daher muss sich Megabus erst einmal ein weitgehend großes wettbewerbsfähiges Netz schaffen und etablieren, um sich am Markt durchzusetzen und vor allem dem Marktführer MeinFernbus Flixbus oder auch anderen nach und nach Marktanteile abwerben zu können. Die niedrigen Preise zu Beginn sind notwendig, um auf sich aufmerksam zu machen, werden wohl aber nicht allein entscheidend für einen möglichen Erfolg sein.

### **2.3.5 Insolvenz, erste Marktaustritte, Fusion**

Im Zuge von harten Preiskämpfen ist es nur eine Frage der Zeit, bis sich der Markt bereinigt und die Marktteilnehmer weniger werden. Das erste Fernbusunternehmen, welches aufgeben musste war city2city, welches im Oktober 2014, also fast zwei Jahre nach der Liberalisierung den Betrieb einstellte. Dieses Unternehmen war die bis dahin fünftstärkste Kraft am Markt und verzeichnete im Jahr 2013 einen Verlust von rund drei Millionen Euro, im Jahr 2014 betrug dieser um die 1,75 Millionen Euro.<sup>111</sup>

Nun kann man diese Verlustzahlen allerdings aus zwei Perspektiven betrachten. Einerseits ist ein Gesamtverlust seit Markteintritt von 4,75 Millionen Euro natürlich beträchtlich,

---

<sup>109</sup> Vgl. Spiegel.de [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>110</sup> Vgl. Schmieder, F., 2014 [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>111</sup> Vgl. Jansen, J., 2014 [Zugriff am 26.6.2015]

andererseits war city2city als Tochterunternehmen der britischen National Express Gruppe finanziell stark und hätte demnach noch weitermachen können. Schließlich war es das Ziel des Unternehmens, Marktführer in Deutschland zu werden. Jedoch hat es National Express wohl nicht notwendig weiter in ein Unternehmen zu investieren, welches ständig Verluste macht und auf diesem Markt das Ende der niedrigen Preise noch nicht sichtbar ist. Andererseits ist die Verlustentwicklung spannend und deutete eigentlich auf eine Verbesserung der Lage von city2city hin. Schließlich sank der Verlust im zweiten Jahr um rund 1,25 Millionen Euro, was darauf hindeuten könnte, dass bei gleicher Entwicklung in zwei bis 3 Jahren eventuell die ersten Gewinne erzielt hätten werden können und für ein Unternehmen, das unter einem großen Mutterunternehmen steht durchaus attraktiv sein hätte können. Da dies ein sonst erfolgreiches Unternehmen aber nicht notwendig hat und auch kein Risiko in Bezug auf weitere Verluste einzugehen braucht, war der Rückzug aus dem stark umworbene Markt durchaus verständlich.

Anders ergeht es da kleineren Unternehmen, welche nicht einem Mutterkonzern unterstehen und irgendwann kein Geld mehr haben. Dann ist der Marktaustritt gekoppelt mit der Insolvenz.

Eine Insolvenz gekoppelt mit dem sofortigen Marktaustritt war im Jahr 2014 allerdings noch nicht sichtbar. Es gab zwar nach dem Marktaustritt von city2city die erste richtige Insolvenz, jedoch wurde der Betrieb deswegen nicht eingestellt. DeinBus.de gilt als Pionier im deutschen Fernbusmarkt und drohte Ende 2014 das Aus: geschuldet dem Preiskampf.<sup>112</sup>

Schließlich konnte für den insolventen Marktteilnehmer DeinBus.de ein Investor gefunden werden und die Insolvenz ist demnach vorerst nicht mehr relevant.<sup>113</sup> Wenngleich die Tatsache, dass selbst der sogenannte Pionier kurzfristig in finanzielle Not gerät, zeigt wie umkämpft der Markt tatsächlich zu sein scheint.

Als Gegenmittel bei starken Preiskämpfen kann auch die Fusion von Marktteilnehmern für die betroffenen Unternehmen sein. Im Sinne der Tatsache, dass gemeinsam mehr Marktanteile bei nur einem großen Marktteilnehmer liegen, kann so dem Preiskampf entgegengewirkt werden. Die betroffenen Unternehmen haben so nämlich einen Größenvorteil gegenüber kleineren Konkurrenten.

---

<sup>112</sup> Vgl. Wirtschaftsblatt.at [Zugriff am 26.6.2015]

<sup>113</sup> Vgl. Welt.de [Zugriff am 26.6.2015]

So geschehen ist dies durch die beiden ohnehin schon größten Fernbusanbieter MeinFernbus.de und flixbus. Zum Zeitpunkt der Fusion hatte MeinFernbus.de zirka 46 Prozent des Marktes inne, flixbus kam dahinter und hielt um die 29 Prozent. Zusammen können sie nun rund Dreiviertel des gesamten Marktes abschöpfen und dadurch auch dominieren. Diese Entwicklung wirkt zunächst kritisch. Das Bundeskartell kann dem aber nicht entgegenwirken, da der Markt selbst, trotz des Booms noch zu klein ist. Die beiden Anbieter halten zwar einen großen Anteil der Marktanteile am deutschen Fernbusmarkt, verglichen mit dem gesamten Personenfernverkehr, also mit Auto, Flugzeug und Bahn sind Fernbusse noch ein weniger genutztes Verkehrsmittel. <sup>114</sup>

---

<sup>114</sup> Vgl. Stern.de [Zugriff am 26.6.2015]

### 3. Ein Vergleich mit anderen Märkten

Die Liberalisierung in Deutschland ist international gesehen kein Novum. Auch andere Länder haben bereits vor vielen Jahren diesen Schritt durchgeführt. In wiederum anderen Ländern sind Busse das Hauptverkehrsmittel wodurch der Stellenwert ein anderer ist. Das ist oft dort der Fall, wo das Bahnnetz nicht vollständig ausgebaut ist. Weiters gibt es auch Länder, die ebenfalls eine Liberalisierung planen und andere bei denen es nicht absehbar ist. Auf bereits liberalisierten Märkten wurde der Schritt dazu durchaus als erfolgreich betrachtet.

#### 3.1 Frankreich

In Frankreich ist die Liberalisierung des Fernbusmarkts für das Jahr 2015 geplant. Das notwendige Gesetz war dabei nicht sehr leicht von der Regierung durchzusetzen. Im Gegensatz zu Deutschland, wo das Gesetz weitestgehend auf Zustimmung stieß, sieht es in Frankreich anders aus. Die Regierung stößt auf großen Gegenwind sodass eine Regelung der Verfassung (Artikel 49) notwendig ist, wonach ein Gesetz eingeführt werden kann, ohne es vorher abstimmen zu lassen.<sup>115</sup>

In der bisherigen Struktur gab es ein Angebot von Busanbietern, welche im Besitz der französischen Bahn stehen. Bei diesen Verbindungen handelt es sich aber nur um Linien, die einen grenzüberschreitenden Verkehr anbieten. Zudem muss hierbei nachgewiesen werden, dass der Anteil der Fahrgäste pro Fahrt, die als Zieldestination einen Ort außerhalb von Frankreich wählten, höher als 50 Prozent aufweist. Neben der im Besitz der französischen Bahn befindlichen Buslinie, fuhren bisher auch internationale Betreiber; darunter auch einige deutsche Fernbusbetreiber.<sup>116</sup>

In dem neuen Gesetz ist eine Vorlaufzeit von sechs Monaten festgeschrieben. In diesem Fall bedeutet dies, dass ab September 2015 der Markt geöffnet wird. Durch die Vorlaufzeit bleibt den Anbietern sowie potentiellen Anbietern genügend Zeit, sich vorzubereiten und ein Netz aufzubauen.<sup>117</sup>

---

<sup>115</sup> Vgl. Fernbus-reisen.info [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>116</sup> Vgl. Block.checkmybus.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>117</sup> Vgl. Busliniensuche.de [Zugriff am 27.6.2015]

### **3.2 Norwegen**

Norwegen hat ein gut ausgebautes Fernbusnetz. Die Buslinien sind dabei auf Zugverbindungen, Flughäfen und den Nahverkehr abgestimmt.<sup>118</sup>

### **3.3 Großbritannien**

Im vereinigten Königreich wurde der Fernbusverkehr bereits 1980 liberalisiert. Die Gründe dafür lagen in der rückläufigen Zahl an Fahrgäste im gesamten Fernverkehr durch zu hohe Preise und schlechter Qualität im Service. Zu diesem Zeitpunkt gab es ein rein staatliches Busnetz.<sup>119</sup>

Der Linienverkehr wurde dabei von der Konzessionspflicht befreit. Die Konsequenz aus der Liberalisierung resultierte in fallenden Betriebskosten sowie niedrigeren Preisen.<sup>120</sup>

### **3.4 Schweden**

Auch in Schweden wurde der Fernbusverkehr lange vor Deutschland liberalisiert. Bereits 1998 erfolgte die Marktöffnung. Um wettbewerbsfähig zu sein, reagierte die schwedische Bahn mit Preisreduktionen.<sup>121</sup>

### **3.5 Türkei**

Der Fernbus ist in der Türkei das Hauptverkehrsmittel. Die Haltestellen erstrecken sich über die großen Städte bis hin zu kleineren Orten. Der Linienbetrieb findet auch in der Nacht statt. In punkto Service wird einiges geboten. So werden Getränke und verpackter Kuchen serviert. Auch der Komfort sei in den modernen Bussen hervorzuheben.<sup>122</sup>

---

<sup>118</sup> Vgl. Visitnorway.com [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>119</sup> Vgl. Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. 2011

<sup>120</sup> Vgl. Jacob, J., 2012

<sup>121</sup> Vgl. Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V. 2011

<sup>122</sup> Vgl. Anatolienmagazin.de [Zugriff am 27.6.2015]

### **3.6 Spanien**

Auch in Spanien wird eine große Anzahl an Fernbusverbindungen angeboten. Diese sind günstiger als die spanische Bahn und einige sogar schneller. Es gibt sowohl große, als auch kleine Fernbusbetreiber, jedoch wird eine Strecke in der Regel nie mehr als von zwei Betreibern angeboten. Auch hier sind die Preise für Busse günstiger als jene der Bahn.<sup>123</sup>

### **3.7 Schweiz**

In der Schweiz gibt es noch keinen geöffneten Markt für Fernbusse. Jedoch wird dies öffentlich diskutiert. Ein Grund dafür ist die steigende Anzahl von deutschen Fernbussen die in schweizerischen Städten halten. Zwar dürfen sie keine Halte zwischen schweizerischen Städten machen, dennoch wird dieses Angebot als Bedrohung zum bestehenden Verkehr angesehen. Der bestehende Verkehr wird dabei weitestgehend durch die (subventionierte) Schweizer Bahn abgeschöpft.<sup>124</sup>

### **3.8 Österreich**

In Österreich ist der Markt nicht liberalisiert und auch nicht geplant. Dennoch bietet Flixbus in Kooperation mit dem österreichischen Busunternehmen Blaguss einige Fahrten nach Österreich an. Ähnlich dem Zustand vor der deutschen Liberalisierung bedarf es in Österreich voriger Genehmigung durch die bestehenden Anbieter und langen Vorlaufzeiten. Die Bearbeitungszeit dauert oft ein Jahr, nach Angaben von Blaguss Betreiber Thomas Blaguss kann es aber auch schon mal drei Jahre dauern. Deswegen gibt es in Österreich nur wenige innerösterreichische Fernbusfahrten.<sup>125</sup>

---

<sup>123</sup> Vgl. Rose, H., 2013 [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>124</sup> Vgl. Fernbusse.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>125</sup> Vgl. Gruber, J., 2014

## 4. Marktentwicklung

Nach einigen Monaten mit einer neuen Marktsituation ist es möglich, den Verlauf zu analysieren. Dabei geht es um die Anzahl der Marktteilnehmer, ihr Angebot und die dazugehörige Entwicklung. Konkret können dabei Vorgänge betrachtet werden: Ein- und Austritte von Marktteilnehmern zu unterschiedliche Zeitpunkten, Konkurse, Fusionen, Preisentwicklung, verschiedene Strategien (zum Beispiel in Bezug auf das Streckenangebot oder den Service), die Nachfrage in Form von Fahrgastzahlen und somit der Marktanteil im Vergleich zum gesamten Fernreiseverkehr und natürlich das spezielle Verhältnis zur Deutschen Bahn prägen diese Marktentwicklung.

### 4.1 Erfolgskonzepte

Im Bereich von Strategien und Konzepten einzelner Marktteilnehmer werden nun zwei sich deutlich voneinander unterscheidende Marktteilnehmer betrachtet.

#### 4.1.1 MeinFernbusFlixbus

Das Konzept dieser nun fusionierten Anbieter war es von Beginn an ein breites Streckennetz aufzubauen. MeinFernbus allein schaffte es dabei sogar schon vor der Liberalisierung auf den deutschen Markt. Durch die Auswahl von Strecken, die zu einer Verbesserung des bestehenden Angebots führten und dadurch genehmigt wurden konnte sich dieser Anbieter neben nur wenigen anderen bereits einen kleinen Vorteil vor der Liberalisierung herausfahren.

<sup>126</sup>

Auch der bis Jahresbeginn 2015 eigenständige Marktteilnehmer Flixbus gelang ein erfolgreicher Start am Markt. So wurde der Fokus ebenfalls auf ein breites Streckennetz gelegt. Am Markt zahlte sich das aus und Platz zwei hinter dem späteren Partner wurde erreicht. <sup>127</sup>

Gemeinsam halten sie nicht nur die Mehrheit der Marktanteile, sondern können auch auf ein breit ausgelegtes Streckennetz blicken. Wie die meisten Betreiber werden keine eigenen Busse genutzt sondern mit Busunternehmen kooperiert, welche für sie die Fahrten durchführen. Im Service bieten sie Standards wie WLAN in den Bussen. Der ständige Drang

---

<sup>126</sup> Vgl. Mz-web.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>127</sup> Vgl. Zeit.de [Zugriff am 27.6.2015]

das Netz auszubauen, sodass praktisch monatlich neue Strecken hinzukommen, resultierte in einem großen Erfolg.

Ein besonders Angebot in Bezug auf das Streckennetz zeichnet sich im Angebot von Nachtstrecken aus. Mit Fahrten zu Nachtzeiten kann der Bahn weiter Konkurrenz gemacht werden. Dabei kann es schon vorkommen, dass die Bahn durch einige Zwischenstopps inklusive Umkuppelungen von Zügen sogar länger unterwegs ist als der Fernbus. Beispielhaft ist die Verbindung von München nach Berlin. Durch eine andere Streckenführung, die nicht so direkt verläuft wie jene des Busses, benötigt der City Night Line der Bahn länger als der Fernbus.<sup>128</sup>

#### **4.1.2 Matzes Minibus**

Dieser relativ kleine Anbieter hat eine vollkommen andere Strategie als der Marktführer MeinFernbusFlixbus. Nicht nur, dass hier kein riesiges Streckennetz angeboten wird, sind die Busse auch anders. Wie der Name schon sagt, sind die Busse selbst kleiner. In diesem Fall ist in jedem Bus Platz für acht Personen. Dadurch dass die Busse- weil sie kleiner sind unter andere Bestimmungen fallen als große Busse- so schneller fahren dürfen, wird damit eine Alternative geboten, wenn die Fahrtzeit kürzer sein soll. Somit wird hier noch stärker mit der Bahn konkurriert, da der Fahrtzeitnachteil nicht gegeben ist. Dies wird auch aktiv auf der Homepage beworben. So dauert die Fahrt von Berlin nach München 5:20 Stunden, was schneller als ein ICE sein soll.<sup>129</sup>

Wenn man diese Strecke bei der Bahn bucht und eine Direktverbindung wählt, benötigt der ICE tatsächlich 6:13 Stunden für den Weg von Berlin nach München.

In diesem Sinne ist Matzes Minibus mehr Konkurrent zur Bahn denn zu anderen Fernbusanbietern. Dies zeigt sich auch im Preis. Ein Vergleich im Angebot zwischen der Bahnverbindung und den Minibussen ist allerdings nur auf dem Fahrtenangebot von Matzes Minibus sinnvoll, da auch nur hier diese spezielle Konkurrenzsituation besteht. Um dies zu verdeutlichen, zeigt die folgende Tabelle einen Vergleich zwischen Matzes Minibus mit dem Inter City Express der DB und MeinFernbusFlixbus. Die Minibusse fahren auf drei Strecken, daher erfolgt der direkte Vergleich mit der großen Konkurrenz:

---

<sup>128</sup> Vgl. Kuntz, M., 2014 [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>129</sup> Vgl. Matzes-minibus.de [Zugriff am 27.6.2015]

<b>Strecke</b>	<b>Matzes Minibus<sup>130</sup></b>	<b>DB ICE<sup>131</sup></b>	<b>MeinFernbusFlixBus<sup>132</sup></b>
<b>Berlin-München</b>			
<b>Preis</b>	40,-	85-130,-*	22,-
<b>Dauer</b>	5h25min	6h32min	7h30min**
<b>Berlin-Karlsruhe</b>			
<b>Preis</b>	44,50,-	91-142,-*	35,-
<b>Dauer</b>	6h10min	5h26min	8h30min**
<b>Berlin-Freiburg</b>			
<b>Preis</b>	48,50,-	91-142,-*	38,-
<b>Dauer</b>	7h20min	6h27min	10h20min

Tabelle 4: Matzes Minibus im Vergleich

\*Preisspanne, da es Spezialonlinepreise und Normalpreise gibt.

\*\* Bezogen auf das gewählte Datum und Uhrzeit. Der Streckenabschnitt kann zu anderen Tageszeiten schneller absolviert werden, jedoch nicht schneller als die Zeit der Bahn bei Direktverbindung. Eine längere Fahrtzeit ist hier aber auch möglich.

Unter den vorgegebenen Voraussetzungen, dass Matzes Minibus nur an gewissen Tagen einmal täglich bzw. zwei- bis dreimal fährt, wurde als Vergleichstag Donnerstag, 28. Mai 2015 und ca. acht Uhr morgens gewählt.

Da die Anzahl der Fahrzeuge überschaubar ist, und diese dem Anbieter selbst gehören (also anders als es bei den meisten Fernbusanbietern der Fall ist), kann das Angebot zumindest im Moment nicht erweitert werden. Daher ordnet sich Matzes Minibus in einen Nischenbereich ein. Er ist somit für jene Fahrgäste sinnvoll, welche ihre Fahrt rechtzeitig planen, und günstiger als mit der Bahn ihre Reise antreten wünschen. Der Preis zeichnet sich durch einen etwas höheren Beitrag aus, als dies bei z.B. bei MeinFernbusFlixBus der Fall ist, jedoch wird dafür eine deutlich geringere Fahrtzeit ermöglicht. Im Vergleich zur Bahn heißt dies, dass die Fahrtzeit manchmal schneller, aber wenn langsamer in einem zumeist tolerierbaren Bereich liegt. Der Preis von Matzes Minibus verglichen mit der Bahn erweist sich allerdings als Schnäppchen.

Das Konzept von Matzes Minibus zeigt daher einen deutlichen Unterschied zu den anderen Wettbewerbern, wo auch noch viel Potential drinnen zu sein scheint. Vor allem das Argument der Fahrtzeit, welches immer mit der Bahn herangezogen wird, fällt hier praktisch weg. Gleichzeitig wurden die Preise dafür nur geringfügig höher angesetzt, als jene bei den „normalen“ Fernbussen.

<sup>130</sup> Vgl. Matzes-minibus.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>131</sup> Vgl. Bahn.de [Zugriff am 25.5.2015]

<sup>132</sup> Vgl. Meinfarnbus.de [Zugriff am 25.5.2015]

## 4.2 Marktentwicklung

In Bezug auf die Entwicklung des deutschen Fernbusmarkts konnten bereits einige typische Verlaufsstufen einer Liberalisierung beobachtet werden. Ganz allgemein fallen darunter die Preiskämpfe zur Marktanteilsgewinnung, deren Folgen, aber auch neben dem Effekt des breiten und wachsenden Angebots für den Kunden, auch bisherige Fehlprognosen. So werden immer wieder durch Experten Prognosen abgegeben, wie sich der Markt und seine Teilnehmer verhalten werden. Vieles mag in einer gewissen Weise vorhersehbar sein, der genaue Zeitpunkt und das tatsächliche Handeln der einzelnen Gruppen am Markt können allerdings in eine andere Richtung gehen. Ein Beispiel dafür zeichnete sich in der Rolle der Deutschen Bahn ab.

In einer Studie, die vor der Liberalisierung erstellt wurde, stellte man fest, dass die Deutsche Bahn trotz Marktöffnung einen Vorteil am Markt haben würde, und so auch weiterhin die Marktführerschaft innehalten könnte. Als Argumente wurden einige Punkte angeführt. Darunter fielen das Wissen über Reiseverhalten und Pendlerströme, sowie die Information, welche neuen Konkurrenten in den Markt eintreten werden. Letzteres dadurch, da vor der Genehmigung die bestehenden Unternehmen im Einzugsbereich angehört werden mussten. Die Bahn selbst wollte diese Vorteile nicht bestätigen und hatte am Ende, wenn auch ungewollt sogar Recht. Schließlich wurde der neue Markt bekanntlich total verschlafen, wodurch andere die Marktführerschaft auf dem neuen Markt für sich beanspruchten.<sup>133</sup>

Die Gründe für das falsche Verhalten der Deutschen Bahn sind wohl vielfältig. Zum einen wurde der Markt überschätzt. In Fahrgastzahlen und Anteile am gesamten Fernreisemarkt mag dies zwar verständlich sein, als dass der Hauptfernreiseverkehr ohnehin durch die Schiene bedient wird, in Summe wurde dies aber bekanntlich mit Umsatzeinbußen bestraft. Zum anderen halfen Reiseverhalten und Pendlerströme wenig, da nicht eingeschätzt werden kann, für wie viele bisherige Kunden das neue Angebot attraktiv genug ist, um dauerhaft auf den Fernbus und somit weg von der Bahn zu wechseln, wie viele gelegentlich wechseln und wie viele der Bahn dennoch vollkommen treu bleiben. Zudem wurden neue Zielgruppen angesprochen, welche bisher nicht oder nur selten zu den Kunden der Bahn zählten. Der andere Vorteil, nämlich die Information, welche neuen Betreiber wo Strecken bedienen möchten, gab zwar gewisse Aufschlüsse darüber, wie viele Wettbewerber zu Beginn in den

---

<sup>133</sup>Vgl. Brenner, J., 2011 [Zugriff am 27.6.2015]

Markt treten wollten, jedoch nicht über das Potential des Marktes. Schließlich ist dies ja wiederum auch von der Annahme durch die Kunden und somit durch die Nachfrage abhängig.

Ein weiteres typisches Szenario bei Marktöffnungen ist die Stabilisierung des Markts, also die Zeit nach den Preiskämpfen. Nicht alle Anbieter „überleben“ im harten Wettbewerb. Entweder verlassen sie den Markt wieder (freiwillig durch Aufgabe oder unfreiwillig durch Insolvenz) oder sie verpartnern sich. Letzteres geschah schließlich im Jänner 2015 durch die beiden größten Marktteilnehmer MeinFernbus und Flixbus. Die Reaktionen darauf vielen unterschiedlich aus. Experten sahen diese Aktion als Wendepunkt. Die Folgen daraus sollen sein, dass nach und nach weniger Fernbusbetreiber den Markt bedienen und folglich die Preise für Fahrkarten ansteigen. Ein weiteres Indiz für eine Marktstabilisierung konnte dadurch festgestellt werden, nachdem mit Ende 2014 kaum noch neue Marktteilnehmer in den Markt eintraten. Ebenso stagnierte die Anzahl an angebotenen Fahrten. Denn von Beginn an wurden immer mehr Fahrten mit teilweise immer engeren Intervallen angeboten. Irgendwann ist das Streckennetz aber auch aufgebaut und die marktrelevanten Strecken sind bedient. Das bedeutet auch, dass kaum noch Platz für neue Anbieter bleibt, da die Busbahnhöfe irgendwann überfüllt sind und die Kundenzahl sich nicht weiter steigern kann, da ab einer gewissen Anzahl das Angebot die Nachfrage übersteigt.<sup>134</sup>

Bereits im Oktober 2014 wurden Prognosen über den Fernbusmarkt der Zukunft abgegeben. So wird vom IGES Institut erwartet, dass nach der Marktbereinigung- also dem Ausscheiden von einigen Marktteilnehmern- nur drei bis vier große Anbieter übrig bleiben.<sup>135</sup>

Das zuständige Ministerium erwartete den Verbleib von zwei bis vier Anbietern und eine Fokussierung auf wenige lukrative Strecken. Der erwartete Endzeitraum der Marktbereinigung wurde Mitte 2014 auf ein bis zwei Jahre geschätzt.<sup>136</sup>

Die erste große Fusion im Jänner wurde deswegen als Zeichen der beginnenden Marktstabilisierung angesehen. Der nun extrem große Anbieter sei kapitalstark und könne den Kunden ein breites Angebot im Sinne eines weiten Streckennetzes bieten.<sup>137</sup>

Die Folge aus weniger Konkurrenz durch Marktaustritt und Fusion sind höhere Preise. Dies sei für Kunden zwar nicht optimal, jedoch muss langfristig ein Preisniveau gefunden werden, dass auch profitabel für die Betreiber ist. Daher konnte erste Veränderungen bereits im ersten

---

<sup>134</sup> Vgl. Web.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>135</sup> Vgl. Maaß, S., 2014 [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>136</sup> Vgl. Bmvi.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>137</sup> Vgl. Iges.com [Zugriff am 27.6.2015]

Quartalsvergleich 2015 beobachtet werden: Die erste Teuerung in Höhe von elf Prozent wurde bei den Sparpreisen errechnet. Bei den Normalpreisen wurde allerdings noch keine Veränderung ersichtlich.<sup>138 139</sup>

Entscheidend über den Markterfolg und daher auch über die gesamte Marktentwicklung ist ebenso die Strategie jedes Wettbewerbers. Zwar werden über Preisunterbietungen und einem großen Fahrtenangebot die Weichen des Erfolgs gestellt, jedoch ist es auch immer abhängig von weiteren Faktoren. Der Service und die Unterschiedlichkeit des Angebots spielen eine wesentliche Rolle. Es lassen sich über verschiedene Portale Kundenbewertungen abrufen und analysieren. Selbstverständlich können diese Informationen nur teilweise als brauchbar angesehen werden, da gerade in diesem Bereich oft getrickst wird. Jedoch geben sie in gewisser Weise Aufschluss darüber, wie ein Marktteilnehmer ankommt und wo es Verbesserungsbedarf gibt. Besonders jene Bewertungen, welche kritische Meinungen wiedergeben und solche, bei denen „Erlebnisse“ geschildert werden, können zu Analysezielen herangezogen werden. Wenn sich Bewertungen in eine Richtung mehren, kann damit ein Muster erstellt werden. Daraus sollten im Interesse der Wettbewerber Maßnahmen folgen. Typische Kritikpunkte sind Verspätungen, Probleme bei Stornierungen oder schlechter Service in jeglicher Form. Die genannten Faktoren werden mitentscheiden, wie und ob ein jeder Marktteilnehmer weiterbesteht. Denn nur mit einem flüssigen Gesamtkonzept, aufgebaut aus sicheren Investoren, einem breiten Streckennetz und vor allem guten Serviceleistungen werden sich die besten Fernbusbetreiber durchsetzen.

---

<sup>138</sup> Vgl. Web.de [Zugriff am 27.6.2015]

<sup>139</sup> Vgl. Iges.com [Zugriff am 27.6.2015]

## 5. Zusammenfassung

In dieser Arbeit wurde die Liberalisierung des deutschen Fernbusmarktes beschrieben und analysiert. Zu Beginn wird sich dem Sachverhalt in einer allgemeinen Form angenommen. Der erste Fokus liegt dabei auf der Herausarbeitung der Gründe, warum der Personenfernreiseverkehr innerhalb Deutschlands vor dessen Liberalisierung so aussah, wie er aufgebaut war und welche Marktteilnehmer es gab. Daher wird zunächst näher auf die Deutsche Bahn eingegangen. Denn diese profitierte lange von Gesetzen, welche aus der Nachkriegszeit stammten und nahezu ein Bahnmonopol sicherstellten. Die Gesetze bestanden zum Schutz der Bahn und es gab nur eine Hand voll Ausnahmeregelungen, die es auch anderen Anbietern ermöglichten, am Fernreisemarkt mitzumischen. Darunter fielen Flughafenzubringerbusse oder auch historisch bedingte Busverbindungen. Die Liberalisierung selbst trat mit Beginn des Jahres 2013 in Kraft, wodurch der Gesetzestext abgeändert werden musste. Eine kleine Begrenzung blieb dabei dennoch bestehen: so dürfen Fernbusse zwar fahren und innerhalb Deutschlands halten, jedoch müssen die Strecken zum Schutz des Nahverkehrs mindestens 50 Kilometer voneinander entfernt oder eine Stunde Fahrtzeit garantiert sein. Neben wirtschaftlichen und wettbewerbstechnischen Gründen, wollte die deutsche Regierung EU Gesetzen, die ebenfalls Liberalisierungen in verschiedenen Bereichen vorsahen zuvor kommen.

Nach der Marktöffnung ist es natürlich relevant die Wettbewerber näher zu betrachten. Vor allem zu Beginn betraten viele den Markt. Manche konnten sich bereits vor dem offiziellen Start mittels Sonderregelungen und Umgehen von Gesetzeslücken am Markt positionieren. Andere starteten erst nach der Liberalisierung. Die Deutsche Bahn selbst, welche durch Busse Konkurrenz bekam, hatte neben den Fernzügen auch ein eigenes Fernbusangebot. Dennoch verhielt sich die Bahn im Wettbewerb verhalten. Die neue Konkurrenz und besonders der neue Markt wurden unterschätzt. Um die gesamte Situation der Bahn besser zu verstehen, wurde zunächst ein Vergleich zwischen einer Bahnreise und einer Busreise gezogen. Dabei konnten typische Vor- und Nachteile von jeder Verkehrsmöglichkeit aufgezeigt werden. Darunter fällt, dass die Bahn schneller aber teurer ist. Um zu verstehen, wie sich die Bahn seit der Liberalisierung am Markt präsentiert, wurden die Leistungen von Zug und Bus mit jenen des größten Fernbusanbieters verglichen. Hierbei wurde in zwei Kategorien recherchiert und verglichen: Auf der einen Seite, die Unterschiede im Fahrplanangebot, worunter das Streckennetz, die Fahrtzeit einer stark nachgefragten Strecke als Beispiel diente

und die Anzahl der Fahrten pro Tag. Dabei konnte festgestellt werden, dass im Vergleichszeitraum die Bahn zwar öfters fuhr, den direkten Vergleich zwischen eigenen Bussen und jenen der Konkurrenz aber verlor. Die Reisezeit ist mit der Bahn schneller, wobei es bei den Fernbussen zu keinem Unterschied kommt. Auf der anderen Seite wurde das Preis-Leistungsverhältnis analysiert. Auch hier wurde mit Hilfe einer Beispielstrecke der Vergleich gezogen. Die Kategorien hierfür waren die Kaufmöglichkeiten von Fahrkarten, die Stornierungsmöglichkeiten, der Preis sowie Serviceleistungen. Dabei ergab sich bei den Verkaufsstellen für die Bahn der Vorteil, Synergien zwischen dem Zugticket- und dem Fernbusticketkauf herzustellen. Im Stornierungsverhalten konnten keine großen Unterschiede festgestellt werden. Bei den Preisen kommt es zu Unterschieden im System. Oftmals gilt: je früher gebucht wird, umso günstiger ist die Fahrt. Diese Vorgehensweise ist bei den Fernbusanbietern weit verbreitet. Die Busse der Bahn versuchen mit Sparpreisen mitzuhalten und erreichen mittlerweile das Preisniveau der Konkurrenz. Die Preise für Züge sind oft mehr als doppelt so hoch als jene der Busse. Auch hier gibt es Sparpreise, wobei selbst da der Unterschied zum Bus noch extrem hoch ist. Beim Service existieren gewisse Standards, die sowohl in Zügen als auch in Bussen zur Verfügung stehen. Darunter fallen Klimaanlage, WLAN, Toiletten und Essen. Die Bahn bietet Sitzplatzreservierungen bei Zügen und Bussen an und es gibt durch das Angebot von zwei Klassen, andere Serviceleistungen. Das heißt, wer einen Aufpreis bezahlt, erhält einen Zusatzservice. Ansonsten unterscheiden sich die Serviceleistungen bei Unterhaltung und Komfort.

Seit der Liberalisierung konnte auch bereits ein Fazit aus Sicht der Bahn erstellt werden. Es entstanden Umsatzrückgänge, da die Fernbusse nicht nur von neuen Kunden, wie etwa bisherigen Nutzern von Mitfahrbörsen, sondern auch zu einem Teil von Bahnkunden genutzt wurden. Dadurch sah sich die Bahn gezwungen, in den unterschätzten Markt stärker einzugreifen und das eigene Fernbusangebot auszubauen.

Nach der Situationsanalyse über die Deutsche Bahn, wird der Markt in punkto Angebot und Preisen näher betrachtet. Darunter fallen die lange steigende Anzahl an Genehmigungen für Busstrecken, die Auslastung der Busse, die Marktanteile der einzelnen Betreiber, die Kosten für Betreiber und das niedrige Preisniveau. Auf die Gründe für das Verhalten bei Preisen wird danach eingegangen. Dadurch, dass viele Betreiber auf den Markt drängten und nach hohen Marktanteilen strebten, entstanden harte Preiskämpfe. Das heißt nichts anders, als dass die Preise für Tickets immer weiter sanken. Für die Kunden war dies ein großer Vorteil, für die Wettbewerber teilweise nicht lange auszuhalten. Deswegen mussten einige von ihnen auch

schon nach kurzer Zeit am Markt wieder aufgeben. Es kam zu Marktaustritten durch Insolvenz oder Aufgabe. Zu einem weiteren großen Schritt und dadurch einer Veränderung am Markt kam es durch eine große Fusion. Anfang 2015 schlossen sich der bisherige Marktführer und der zweitgrößte Anbieter zusammen. Zwar entstanden kartellrechtliche Bedenken von vielen Seiten, jedoch war der Markt trotz seines rasanten Wachstums noch zu klein, sodass die Fusion genehmigt wurde.

Um einen besseren Blick über solch einen Markt zu erhalten, ist der Blick auf andere Märkte und dementsprechend in andere Länder durchaus hilfreich. Es gibt Länder, wo eine ähnliche Liberalisierung geplant wurde, Länder in denen der gesamte Fernreisemarkt anders aussieht, da Busse dort das Hauptverkehrsmittel bilden und das Schienennetz schlecht ausgebaut ist, und Länder, in denen weiterhin die Bahn groß teils monopolistisch den Markt bedient.

Im Anschluss können aufgrund der durch die vorhergehenden Kapitel erworbenen Informationen, Marktanalysen durch Experten - und so die Marktentwicklung - verstanden werden. Zunächst lassen sich Erfolgskonzepte einzelner Marktteilnehmer herausheben. Der Marktführer setzt auf ein großes Netz und versucht alle wichtigen Städte in Deutschland zu bedienen. Die Intervalle der Busse sind dabei oft besser als jene der Bahn. Kleinere Anbieter haben die Chance, mittels Nischenangeboten zu bestehen. Ein Wettbewerber bedient zwar nur wenige Strecken, fährt aber mit anderen Bussen, wodurch das Ziel schneller erreicht werden kann. Der Anbieter macht somit den anderen Fernbusbetreibern, aber auch direkt den Zügen Konkurrenz.

Bei den Prognosen zur Marktentwicklung erwarten viele nach der Stabilisierung des Marktes durch den Ausstieg von einigen Wettbewerbern und nachfolgende steigende Preise auf ein angemessenes (gewinnbringendes) Niveau, mit dem Verbleib von nur wenigen Anbietern. Wie sich der Markt aber tatsächlich weiter entwickelt, entscheidet sich aber auch über die Kunden. Das wiederum bedeutet, dass Serviceleistungen- und darunter fallen nicht nur funktionierende Klimaanlage sondern das Gesamtpaket bei einer Reise- ebenfalls eine Rolle spielen. Denn nur zufriedene Kunden fahren regelmäßig mit demselben Anbieter.

## Literaturverzeichnis

### Printquellen:

Borrmann J., Finsinger J., *Markt und Regulierung*, München, Verlag Vahlen, 1999

Neumann M., *Wettbewerbspolitik- Geschichte, Theorie und Praxis*, Wiesbaden, Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler GmbH, 2000

### Onlinequellen:

Anatolienmagazin.de, *Reisen in der Türkei: Mit dem Fernbus*, 12.1.2013, <http://www.anatolienmagazin.de/?p=227> [Zugriff am 27.6.2015].

Auto.de, *Fernreisebusse: Neue Runde im Preiskampf*, 16.4.2015, <http://www.auto.de/magazin/fernreisebusse-neue-runde-im-preiskampf/> [Zugriff am 26.6.2015].

Autobild.de, *Liberalisierung des Fernlinienverkehrs, „Von Fesseln befreit“*, 5.8.2011, <http://www.autobild.de/artikel/liberalisierung-des-fernbus-linienverkehrs-1873127.html> [Zugriff am 2.6.2015].

Bahn.de, *IC Bus- mit dem Fernbus der Bahn bequem und günstig ans Ziel*, <http://www.bahn.de/p/view/angebot/fernverkehrsmittel/ic-bus.shtml> [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Fahrplan Frankfurt (Main) - Luxemburg*, [http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic\\_bus/flyer/frankfurt-luxemburg/mdb\\_186560\\_fahrplan\\_ic\\_bus\\_luxemburg.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic_bus/flyer/frankfurt-luxemburg/mdb_186560_fahrplan_ic_bus_luxemburg.pdf), *Berlin- Rostock- Kopenhagen. Hin und zurück im IC Bus*, Seite 4, [http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic\\_bus/flyer/berlin-kopenhagen/mdb\\_186145\\_flyer\\_ic\\_bus\\_berlin\\_kopenhagen\\_april\\_15.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic_bus/flyer/berlin-kopenhagen/mdb_186145_flyer_ic_bus_berlin_kopenhagen_april_15.pdf), *Prag- Straßburg- über Pilsen, Nürnberg, Heidelberg, Mannheim. Hin und zurück mit dem IC Bus*. [http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic\\_bus/flyer/prag-strassburg/mdb\\_180306\\_flyer\\_prag\\_strassburg.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic_bus/flyer/prag-strassburg/mdb_180306_flyer_prag_strassburg.pdf), *Nürnberg- München- Zürich. Hin und zurück im IC Bus*. Seite 3, [http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic\\_bus/flyer/muenchen-zuerich/mdb\\_183397\\_020315\\_final\\_flyer-ic-bus-nuernberg\\_-zuerich.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/angebotsberatung/ic_bus/flyer/muenchen-zuerich/mdb_183397_020315_final_flyer-ic-bus-nuernberg_-zuerich.pdf) [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Ihre Wege zur Fahrkarte*, [http://www.bahn.de/p/view/service/vertriebswege/wege\\_zur\\_fahrkarte.shtml](http://www.bahn.de/p/view/service/vertriebswege/wege_zur_fahrkarte.shtml) [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *HotSpot im ICE- die beste Verbindung von Mobilität und Internet*, [http://www.bahn.de/p/view/service/zug/railnet\\_ice\\_bahnhof.shtml?dbkanal\\_007=L01\\_S01\\_D001\\_KIN0011\\_service\\_wlanzug\\_LZ01](http://www.bahn.de/p/view/service/zug/railnet_ice_bahnhof.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN0011_service_wlanzug_LZ01) [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Komfortabel telefonieren oder in ruhiger Atmosphäre entspannen*, [http://www.bahn.de/p/view/service/zug/handy\\_u\\_ruhebereiche.shtml](http://www.bahn.de/p/view/service/zug/handy_u_ruhebereiche.shtml) [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Sitzplatzkomfort in unseren ICE- Zügen*, <http://www.bahn.de/p/view/service/zug/ice-sitzplatzkomfort.shtml> [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Bordgastronomie*, <https://www.bahn.de/p/view/service/zug/bordgastronomie/monatsaktion.shtml> [Zugriff am 25.6.2015].

Bahn.de, *Buchungssystem Berlin- Hamburg* am 23.4.2015, <https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=96235&protocol=https:&seqnr=2&ident=dj.031695235.1435415549&rt=1&OK#focus> [Zugriff am 20.4.2015], *Buchungssystem Berlin- Hamburg* am 25.4.2015, <https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=96235&protocol=https:&seqnr=1&ident=dj.031695235.1435415549&rt=1&OK#focus> [Zugriff am 20.4.2015].

Bahn.de, *Buchungssystem Berlin-München* am 28.5.2015, <https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=9642&protocol=https:&seqnr=3&ident=41.02958042.1435410663&rt=1&OK#focus> [Zugriff am 25.5.2015], *Buchungssystem Berlin-Karlsruhe* am 28.5.2015, <https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=9642&protocol=https:&seqnr=1&ident=41.02958042.1435410663&rt=1&OK#focus> [Zugriff am 25.5.2015], *Buchungssystem Berlin-Freiburg* am 28.5.2015, <https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=9642&protocol=https:&seqnr=2&ident=41.02958042.1435410663&rt=1&OK#focus> [Zugriff am 25.5.2015].

Berlin.de, *Pünktlichkeit: Fernbusse besser als Bahn?*, <http://www.berlin.de/tourismus/fernbusse/3702193-3658518-puenktlichkeit-fernbusse-besser-als-bahn.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Berliner Morgenpost, *Bahnmonopol gekippt, Deutschland führt umfassendes Fernbus- System ein*, 14.9.2012, <http://www.morgenpost.de/wirtschaft/article109232978/Deutschland-fuehrt-umfassendes-Fernbus-System-ein.html> [Zugriff am 2.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Fernbus- Strecken und Ortsverzeichnis*, <https://www.berlinlinienbus.de/reiseplanung/streckennetz-ortsverzeichnis.php> [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Fahrpläne Deutschland und Europa*, [https://www.berlinlinienbus.de/reiseplanung/files/BLB\\_Fahrplan\\_Sommer\\_2015.pdf](https://www.berlinlinienbus.de/reiseplanung/files/BLB_Fahrplan_Sommer_2015.pdf) [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Unsere Aktionspreise*, <https://www.berlinlinienbus.de/angebote/aktionspreise.php> [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Tarife*, <https://www.berlinlinienbus.de/reiseplanung/tarife.php> [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Berlin- Hamburg (Schnellverkehr)*, <https://www.berlinlinienbus.de/pdfs/hh.pdf> [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Buchungsmöglichkeiten für Fernbustickets*, [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Stornierung*,  
[https://www.berlinlinienbus.de/meine\\_buchungen/booking\\_cancel.php](https://www.berlinlinienbus.de/meine_buchungen/booking_cancel.php) [Zugriff am 25.6.2015].

Berlinlinienbus.de, *Komfort und Sicherheit*,  
[https://www.berlinlinienbus.de/bus\\_und\\_comfort/index.php](https://www.berlinlinienbus.de/bus_und_comfort/index.php) [Zugriff am 25.6.2015].

Blog.checkmybus.de, *Frankreich liberalisiert Fernbus-Markt*, 25.2.2015,  
<http://blog.checkmybus.de/news/frankreich-liberalisiert-fernbus-markt-006/> [Zugriff am 27.6.2015].

Blog, News, Mitfahrangebot.de, *Fernbusse- die wahren Gründe für die Liberalisierung des Fernbusmarktes*, 5.7.2014, <http://www.mitfahrangebot.de/news/mitfahrangebot-de/fernbusse-die-wahren-gruende-fuer-die-liberalisierung-des-fernbusmarktes/> [Zugriff am 2.6.2015].

BMVI.de (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), *Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs*, <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html> [Zugriff am 26.6.2015].

BMVI.de (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), *BAG Marktbeobachtung – Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014*,  
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/marktanalyse-fernbuslinienverkehr-2014.html?nn=35726> [Zugriff am 27.6.2015].

Brenner, J., *Neue Fernbusregelung hilft der Bahn*, 7.3.2011, <http://www.zeit.de/auto/2011-03/Fernlinienbus-Liberalisierung-Bahn/seite-2> [Zugriff am 27.6.2015].

Brönstrup C., *Fernbus- Branche weist Kritik der Deutschen Bahn zurück*, 13.9.2014,  
<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/zerstoererischer-preiskampf-fernbus-branche-weist-kritik-der-deutschen-bahn-zurueck/10695314.htm> [Zugriff am 24.6.2015].

Bundesamt für Güterverkehr, *Marktbeobachtung Güterverkehr- Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014*, 28.1.2015,  
[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) [Zugriff am 26.6.2015].

Busliniensuche.de, *Liberalisierung des französischen Fernbusmarktes*, 17.2.2015,  
<https://www.busliniensuche.de/blog/fernbus-liberalisierung-frankreich/> [Zugriff am 27.6.2015].

Buszentrale.org, *berlinlinienbus.de- Informationen über berlinlinienbus.de*,  
<http://www.buszentrale.org/unsere-partner/berlinlinienbus/> [Zugriff am 25.6.2015].

Buzer.de – Systematische Normdokumentation, *Änderung des §13PBefG vom 1.1.2013*,  
<http://www.buzer.de/gesetz/1381/al36255-0.htm> [Zugriff am 2.6.2015].

DeinBus.de, *Wie der Fernbus nach Deutschland kam*, <https://www.deinbus.de/ueber-uns> [Zugriff am 7.6.2015].

DeinBus.de, *Die Deutsche Bahn verklagt uns- DeinBus.de vor dem Aus?!*,  
<https://www.deinbus.de/klage/> [Zugriff am 7.6.2015].

Deutscher Bundestag, *Experten bejahen Liberalisierung des Busfernverkehrs*, Web- und Textarchiv 2012,

[http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2012/37820143\\_kw09\\_pa\\_verkehr/207718](http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2012/37820143_kw09_pa_verkehr/207718)  
[Zugriff am 2.6.2015].

Doll N., *Französische Attacke auf die Deutsche Bahn*, 31.10.2009,  
<http://www.welt.de/wirtschaft/article5036427/Franzoesische-Attacke-auf-die-Deutsche-Bahn.html> [Zugriff am 1.6.2015].

Europäische Kommission, *Information für Verbraucher, Öffnung der Märkte für den Wettbewerb*, 16.4.2012, [http://ec.europa.eu/competition/consumers/opening\\_de.html](http://ec.europa.eu/competition/consumers/opening_de.html) [Zugriff am 1.6.2015].

Faz.net, *Bahn muss billiger Bus- Konkurrenz leben*, 24.6.2010,  
<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/fernbusverkehr-bahn-muss-mit-billiger-bus-konkurrenz-leben-1595347.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Fernbus-reisen.info, *IC Bus und BerlinLinienBus fusionieren- Bahn geht in die Offensive*, 24.2.2015, <http://www.fernbus-reisen.info/ic-bus-und-berlinlinienbus-fusionieren-bahn-geht-in-die-offensive/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbus-reisen.info, *Fernbusmarkt in Frankreich steht vor der Liberalisierung*, 20.2.2015,  
<http://www.fernbus-reisen.info/fernbusmarkt-in-frankreich-steht-vor-der-liberalisierung/>  
[Zugriff am 27.6.2015].

Fernbusse.de, *Allgäu –Airport- Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/allgaeu-airport-express/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *BOHR Omnibus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/bohr-omnibus/>  
[Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Flibco*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/flibco/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Hahn-Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/hahn-express/>  
[Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Ingolstädter Airport Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/ingolstaedter-airport-express/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *SemiTimes*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/semitimes/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Ostfriesland Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/ostfriesland-express/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *DeinBus.de*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/deinbus-de/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *MeinFernbus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/meinfernbus/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *BerlinLinienBus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/berlin-linien-bus/>  
[Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Alle Busverbindungen von IC Bus (DB) auf einen Blick*, September 2013,  
<http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/ic-bus-db/buslinien-ic-bus/> [Zugriff am 4.6.2015].

Fernbusse.de, *Postbus (ehemals ADAC Postbus)*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/adac-postbus/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *ALDI Reisen*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/univers-reisen-aldi/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *CuxBus- Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/cuxbus-express/> [Zugriff am 7.6.2015].

Fernbusse.de, *Eurolines Germany*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/eurolines/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *FlixBus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/flixbus/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Innliner*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/innliner/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Jade-Elbe-Express*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/jade-elbe-express/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Likaliner*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/likaliner/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Matzes Minibus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/matzes-minibus/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Megabus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/megabus/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *muenchenlinie.de*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/muenchenlinie-de/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *OneBus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/onebus/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *PublicExpress*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/publicexpress/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Sprintbus*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/sprint-bus/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *Gewinnverluste bei der Bahn: Fernbusse als starke Konkurrenz*, 10.12.2013, <http://www.fernbusse.de/aktuelles/fernbus-als-bahn-konkurrenz-1371/> [Zugriff am 24.6.2015].

Fernbusse.de, *BEX*, <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/bex/> [Zugriff am 25.6.2015].

Fernbusse.de, *Schweizer Nutzfahrzeugverband fordert Liberalisierung des Fernbus-Marktes*, 22.10.2014, <http://www.fernbusse.de/aktuelles/schweizer-fordern-liberalisierung-des-fernbus-marktes-1431/> [Zugriff am 27.6.2015].

Fr-online.de, *Keine Angst vor der Konkurrenz*, 24.10.2012, <http://www.fr-online.de/offenbach/busse-fernverkehr-keine-angst-vor-der-konkurrenz,1472856,20697878.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Gmx.at, *Bahn plant Fernbus- Offensive- Dobrindt ermuntert*, 20.2.2015, <http://www.gmx.at/magazine/wirtschaft/bahn-plant-fernbus-offensive-dobrindt-ermuntert-30460536> [Zugriff am 24.6.2015].

Gruber, J., *Nachgefragt bei Thomas Blaguss*, 4.11.2014, <http://www.austriaviation.net/news-regional/news-detail/datum/2014/11/04/nachgefragt-bei-thomas-blaguss.html> [Zugriff am 17.5.2015].

Handelsblatt.com, *Die Bahn muss keine Angst haben*, 7.4.2015, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/fernbus-unternehmer-die-bahn-muss-keine-angst-haben/11601946.html> [Zugriff am 24.6.2015].

Hr-online.de, *Bahn-Streik füllt Fernbusse und Autobahnen*, 22.4.2015, [http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/indexhessen34938.jsp?rubrik=34954&key=standard\\_document\\_55172429](http://www.hr-online.de/website/rubriken/nachrichten/indexhessen34938.jsp?rubrik=34954&key=standard_document_55172429) [Zugriff am 26.6.2015].

Iges.com, *Fernbus- Fusion signalisiert Marktstabilisierung*, 9.1.2015, [http://www.iges.com/presse/2015/fernbus-fusion/index\\_ger.html](http://www.iges.com/presse/2015/fernbus-fusion/index_ger.html) [Zugriff am 27.6.2015].

IHK Niederbayern, *Öffnung des Fernbusverkehrs, EU- Verordnung greift deutscher Liberalisierung vor*. 14.11.2011, nach einem Bericht aus Brüssel vom 14.11.2011, <http://www.ihk-bayern.de/newsletter2/out/p.php?a=02cf572bb473bb9ba9a923d6ec9f79e80> [Zugriff am 4.6.2015].

Jacob, J., *Beispiel Freiburg: Bewegung im Fernverkehr*, 7.5.2012, <http://www.badische-zeitung.de/wirtschaft-3/beispiel-freiburg-bewegung-im-fernverkehr--59149600.htm> [Zugriff am 27.6.2015].

Jansen, J., *Erster großer Fernbusanbieter gibt auf*, 16.9.2014, <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/city2city-erster-grosser-fernbusanbieter-gibt-auf-13156518.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Krämer, A., Hercher, J., *Presseinformation: Studie „MobilitätsTRENDS 2015“ beleuchtet Preiswahrnehmung und -entwicklung bei Reisen mit Fernlinienbussen*, 16.4.2015, <https://www.rogator.de/fileadmin/Dateien/Unternehmen/Presseinfo-150416-Preiskampf-bei-Fernlinienbussen-MobilitaetsTRENDS-2015.pdf> [Zugriff am 26.6.2015].

Langeoogewes, *Bus von Oberhausen und Bremen nach Bengersiel*, 22.3.2011, <http://www.langeoognews.de/langeoog-aktuell/aktuelles/bus-von-oberhausen-und-bremen-nach-bengersiel-357/d61ee4eebb2ac163aeafb329eae60b2d/> [Zugriff am 4.6.2015].

Kuntz, M., *Fernbus und Bahn im Vergleich- Durch die Nacht*, 14.11.2014, <http://www.sueddeutsche.de/reise/fernbus-und-bahn-im-vergleich-durch-die-nacht-1.2219163> [Zugriff am 27.6.2015].

Maaß, S., *Nur drei Fernbus- Unternehmen werden überleben*, 11.10.2014, <http://www.welt.de/wirtschaft/article133164201/Nur-drei-Fernbus-Unternehmen-werden-ueberleben.html> [Zugriff am 27.6.2015].

Maciej, M., *Bahnticket stornieren: So geht's online, am Schalter und per Telefon*, 5.9.2014, <http://www.giga.de/unternehmen/deutsche-bahn/tipps/bahnticket-stornieren/> [Zugriff am 25.6.2015].

Matzes-minibus.de, *Unser Unternehmen Matzes Minibus*, <http://www.matzes-minibus.de/ueberuns.html> [Zugriff am 27.6.2015].

Matzes-minibus.de, *Linienbusverbindungen von Matzes Minibus Erster Minifernbus Deutschlands*, <http://www.matzes-minibus.de/liniennetz.html> [Zugriff am 27.6.2015].

Meinfernbus.de, *Unsere 153 Buspartner*, [http://meinfernbus.de/uberuns/unsere\\_buspartner.html](http://meinfernbus.de/uberuns/unsere_buspartner.html) [Zugriff am 24.6.2015].

Meinfernbus.de, *Fragen und Antworten*, [http://meinfernbus.de/kundenservice/faq.html#!booking\\_rebooking](http://meinfernbus.de/kundenservice/faq.html#!booking_rebooking) [Zugriff am 25.6.2015].

Meinfernbus.de, *Meine Vorteile*, <http://meinfernbus.de/kundenservice/ihre-vorteile.html> [Zugriff am 25.6.2015].

Meinfernbus.de, *Buchungssystem Berlin- Hamburg* am 23.4.2015, <http://meinfernbus.de/booking/search?route=Berlin+ZOB-Hamburg&rideDate=23.04.2015&adults=1&children=0&bikes=0&departureCity=88&departureStation=1&arrivalCity=118&arrivalStation> [Zugriff am 20.4.2015],

*Buchungssystem Berlin- Hamburg* am 25.4.2015, <http://meinfernbus.de/booking/search?route=Berlin+ZOB-Hamburg&rideDate=25.04.2015&adults=1&children=0&bikes=0&departureCity=88&departureStation=1&arrivalCity=118&arrivalStation=&currency=EUR> [Zugriff am 20.4.2015].

Meinfernbus.de, *Buchungssystem Berlin-Freiburg* am 28.5.2015, <http://meinfernbus.de/booking/search?route=&rideDate=28.05.2015&adults=1&children=0&bikes=0&departureCity=88&departureStation=1&arrivalCity=92&arrivalStation> [Zugriff am 25.5.2015],

*Buchungssystem Berlin- München* am 28.5.2015, <http://meinfernbus.de/booking/search?route=Berlin+ZOB-M%C3%BCnchen+ZOB&rideDate=28.05.2015&adults=1&children=0&bikes=0&departureCity=88&departureStation=1&arrivalCity=94&arrivalStation=10&currency=EUR> [Zugriff am 25.5.2015],

*Buchungssystem Berlin- Karlsruhe* am, 28.5.2015, <http://meinfernbus.de/booking/search?route=Berlin+ZOB-Karlsruhe&rideDate=28.05.2015&adults=1&children=0&bikes=0&departureCity=88&departureStation=1&arrivalCity=109&arrivalStation=&currency=EUR> [Zugriff am 25.5.2015].

Mz-web.de, *Verkehrsmittel: MeinBus, DeinBus*, 9.11.2012, <http://www.mz-web.de/politik/verkehrsmittel-meinbus--deinbus,20642162,21214712.html> [Zugriff am 27.6.2015].

Noz.de, *Bahnchef Grube fordert Maut für Fernbusse*, 18.4.2015, <http://www.noz.de/deutschland-welt/wirtschaft/artikel/566674/bahnchef-grube-fordert-maut-fur-fernbusse> [Zugriff am 26.6.2015].

Radio Hamburg, *Bahnmonopol gelockert- Ab 2013 günstige Fernbusse als Alternative*, 15.9.2012, <http://www.radiohamburg.de/Nachrichten/Deutschland-und-die-Welt/Deutschland/2012/September/Bahn-Monopol-gelockert-Ab-2013-guenstige-Fernbusse-als-Alternative> [Zugriff am 1.6.2015].

RBB-Online.de, *Millioneneinbußen durch Fernbuskonkurrenz- Bahn will mit neuem Konzept Kunden zurückgewinnen*, 17.3.2015, <http://www.rbb->

online.de/wirtschaft/beitrag/2015/03/bahn-will-mit-neuem-konzept-kunden-zurueckgewinnen.html [Zugriff am 26.6.2015].

Rose, H., *Buslinien in Spanien*, 20.11.2013, [http://www.hr-rose.de/?thema=buslinien\\_busstationen\\_in\\_spanien](http://www.hr-rose.de/?thema=buslinien_busstationen_in_spanien) [Zugriff am 27.6.2015].

Rp-online.de, *Der Fernbusmarkt ist stark gewachsen*, 8.11.2014, <http://www.rp-online.de/leben/reisen/der-fernbusmarkt-ist-stark-gewachsen-aid-1.4649104> [Zugriff am 26.6.2015].

Schmieder, F., *Fernbusse boomen weiter- nun wird es eng in den Städten*, 13.10.2014, <http://www.badische-zeitung.de/wirtschaft-3/fernbusse-boomen-weiter-nun-wird-es-eng-in-den-staedten--92713299.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Spiegel.de, *Fernbus- Preise: Die Zeit der Super- Schnäppchen ist vorbei*, 25.4.2015, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/fernbus-fahrkarten-werden-teurer-a-1030628.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Stern.de, *Neue Strategie- Bahn blässt zur Attacke auf Fernbus- Konkurrenz*, 21.1.2015, <http://www.stern.de/wirtschaft/news/deutsche-bahn-blaesst-zur-attacke-auf-fernbus-konkurrenz-2167857.html> [Zugriff am 24.6.2015].

Stern.de, *MeinFernbus und FlixBus fusionieren*, 7.1.2015, <http://www.stern.de/wirtschaft/news/fernbusmarkt-meinfernbus-und-flixbus-schliessen-sich-zusammen-2164453.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Strößenreuther H., *Der Wettbewerb um den Fernbusmarkt, IAA- Symposium, „Die Öffnung des Buslinienfernverkehrs- Potenziale und Chancen für den Busunternehmer“*, 28.9.2010, [http://archiv.iaa.de/2010/fileadmin/user\\_upload/2010/deutsch/downloads/fv/vortraege/16/2-Heinrich\\_Stroessenreuther\\_VIP.pdf](http://archiv.iaa.de/2010/fileadmin/user_upload/2010/deutsch/downloads/fv/vortraege/16/2-Heinrich_Stroessenreuther_VIP.pdf) [Zugriff am 2.6.2015].

SWR Fernsehen, *Streit um Trassengebühren, Zweckverband gewinnt Klage gegen Bahn*, 16.12.2014, <http://www.swr.de/landesschau-aktuell/rp/koblenz/streit-um-trassengebuehren-zweckverband-gewinnt-klage-gegen-bahn/-/id=1642/did=14728786/nid=1642/1f8oull/index.html> [Zugriff am 2.6.2015].

T-Online.de, *Verspätungen und Ausfälle- Fernbusgäste haben weniger Rechte als Bahnkunden*, 31.7.2014, [http://www.t-online.de/reisen/reisemagazin/aktuelles/id\\_70464048/verspaetungen-und-ausfaelle-fernbusgaeste-haben-weniger-rechte-als-bahnkunden.html](http://www.t-online.de/reisen/reisemagazin/aktuelles/id_70464048/verspaetungen-und-ausfaelle-fernbusgaeste-haben-weniger-rechte-als-bahnkunden.html) [Zugriff am 26.6.2015].

Touchandtravel.de, *Eine App. Keine Tickets. Einfach nur losfahren.*, <http://www.touchandtravel.de/> [Zugriff am 25.6.2015].

Touchandtravel.de, *Meldungen: Touch & Travel gewinnt European Rail Congress Award*, 19.11.2014, <http://www.touchandtravel.de/publikationen/meldungen> [Zugriff am 25.6.2015].

Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V., *Liberalisierung des Buslinienverkehrs- eine kritische Bestandsaufnahme*, 1.2011, [http://www.bahnindustrie.info/fileadmin/Dokumente/Publikationen/Hintergrundpapiere/Hintergrund\\_2011\\_01\\_Buslinienfernverkehr.pdf](http://www.bahnindustrie.info/fileadmin/Dokumente/Publikationen/Hintergrundpapiere/Hintergrund_2011_01_Buslinienfernverkehr.pdf) [Zugriff am 27.6.2015].

Visitnorway.com, *Busse und Fernbusse in Norwegen*, 6.10.2014,  
<http://www.visitnorway.com/de/transport/busse-und-fernbusse/> [Zugriff am 27.6.2015].

Web.de, *Fahrkarten für Fernbusse werden teurer*, 25.4.2015,  
<http://web.de/magazine/wirtschaft/institutfernbus-fahren-teurer-30598948> [Zugriff am 27.6.2015].

Welt.de, *Bahn will eigenes Fernbus- Angebot verdoppeln*, 20.2.2015,  
<http://www.welt.de/wirtschaft/article137653116/Bahn-will-eigenes-Fernbus-Angebot-verdoppeln.html> [Zugriff am 24.6.2015].

Welt.de, *Die Bahn startet Putz- Offensive auf ICE- Toiletten*, 6.8.2013,  
<http://www.welt.de/wirtschaft/article118755216/Die-Bahn-startet-Putz-Offensive-auf-ICE-Toiletten.html> [Zugriff am 25.6.2015].

Welt.de, *Fernbusanbieter Deinbus.de vor dem Aus gerettet*, 23.12.2014,  
<http://www.welt.de/newsticker/news1/article135690822/Fernbusanbieter-DeinBus-de-vor-dem-Aus-gerettet.html> [Zugriff am 26.6.2015].

Weltansehen.de, *Bahn will eigenes Fernbusangebot massiv ausbauen*, 24.2.2015,  
<http://www.weltansehen.de/2015/02/24/bahn-will-eigenes-fernbusangebot-massiv-ausbauen/> [Zugriff am 24.6.2015].

Wirtschaftsblatt.at, *Nächster deutscher Fernbus- Anbieter fährt in die Pleite*, 9.11.2014,  
<http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/europa/4590087/Naechster-deutscher-FernbusAnbieter-fahrt-in-die-Pleite?xtor=CS1-15> [Zugriff am 26.6.2015].

Zeit.de, *Letzter Privatbahn- Anbieter kapituliert vor Straßen- Konkurrenz*, 14.10.2014,  
<http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-10/fernbus-bahn-konkurrenz-veolia-fernzuege> [Zugriff am 24.6.2015].

Zeit.de, *Deutsche Bahn verzichtet auf Fernbus- Geschäft*, 24.6.2010,  
<http://www.zeit.de/wirtschaft/unternehmen/2011-06/bahn-bus-fernverkehr> [Zugriff am 26.6.2015].

Zeit.de, *FlixBus und MeinFernbus fusionieren*, 7.1.2015, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-01/meinbus-flixbus-fusion-fernbus> [Zugriff am 27.6.2015].

Zum-verreisen.de, Deutschlands großes Reiseportal, *Fernbusverkehr in Deutschland* [Zugriff am 7.6.2015].

## Anhang

### Abstract:

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes in Deutschland. Zu diesem Zwecke wird ein Blick auf die Situation vor der Marktöffnung gemacht und erläutert, wie das System damals aussah. Es folgt eine Betrachtung der Gründe für die Liberalisierungsentscheidung, die mit Jänner 2013 Gültigkeit erwarb, wobei mitunter die dafür erforderlichen Gesetze einbezogen werden. Anschließend wird sich der Situation ab der Marktöffnung angenommen. Dabei sind die Marktteilnehmer, insbesondere der bisherige Marktführer Deutsche Bahn und ihre Systeme von Interesse. Daher erfolgt für diesen Bereich auch ein Vergleich der unterschiedlichen Leistungen durch eine Angebots- und Preis-/Leistungsanalyse. Von weiterer Bedeutung sind die dynamischen Prozesse am Markt. Hierunter fallen Preiskämpfe der Wettbewerber zur Marktanteilserringung und deren Folgen wie Insolvenzen, Marktaustritte und eine große Fusion durch die bisherigen Marktführer Anfang 2015. Neben dem Exkurs auf Vergleichsmärkte im Ausland, erfolgt ein Überblick über die bisherige Marktentwicklung, in der auch auf Prognosen von Marktkennern eingegangen wird.

## ***Lebenslauf:***

Name: Petra Trunner

Ausbildung:

2000-2008 Wirtschaftskundliches Bundesrealgymnasium 1210 Wien

2008-2015 Studium der Betriebswirtschaft, Universität Wien

Kernfachkombinationen im Master:

- Public Utility Management (Lehrstuhl für öffentliche Wirtschaft und Verwaltung)

Lerninhalte: Kosten- und Preiskonzepte öffentlicher Unternehmen, Regulierungsmechanismen, Tarife, Auktionen, öffentliches Recht

Seminararbeit: *Die Frequenzvergabe am österreichischen Telekommunikationsmarkt*

Die Masterarbeit wurde im Rahmen dieser KFK verfasst.

- Supply Chain Management (Lehrstuhl für Produktion und Logistik)

Lehrinhalte: Methodenmodule (Simulation, Lineare Modellierung), International Logistics, SAP im SCM, Operations Research

Seminararbeit: *Determining safety stocks in inventory systems assuming lost sales*