

Fernbusse und Bahn! Politik für eine nachhaltige Fernmobilität

Eingangsstatement zum Fachgespräch



Gewährleistung des öffentlichen Schienenverkehrs statt Liberalisierung von Fernbussen

Die Linke – Fraktion im Bundestag

Berlin, 12. September 2011

Die Öffnung der Fernlinienbusmarktes ist eine wichtige mittelfristige verkehrspolitische Weichenstellung

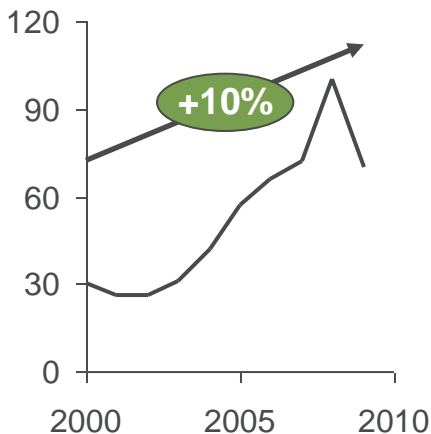
Thesen zum Thema

- I. Steigende Energiepreise verdoppeln die Nachfrage nach günstiger Fernmobilität
- II. Diese Nachfrage wird die Bahn wegen fehlender Fahrzeug- und Netzkapazitäten nicht bewältigen; selbst das Aufstocken der öffentlichen Mittel löst das Problem bis 2020 nicht
- III. Fernbusse dagegen holen kurzfristig, ökologisch und preiswert die Autofahrer von der Straße – und sind die einzige ernsthafte Chance, die PeakOil-Preise zu bewältigen
- IV. Die Öffnung dieses Marktes ist deshalb eine richtige verkehrspolitische Entscheidung – je nach Bahnfreundlichkeit kann man die Bus-Maut mittelfristig einführen.
- V. Busunternehmer steigen über die Hauptrelationen des ICE-Netzes in den Markt ein: IC-Linien sind zu riskant, RE/RB-Leistungen sind zu sehr subventioniert.
- VI. Ein Existenzrisiko für IC-Leistungen wird lobbypolitisch in die Diskussion geworfen, entbehrt aber jeder verkehrswirtschaftlichen Logik.

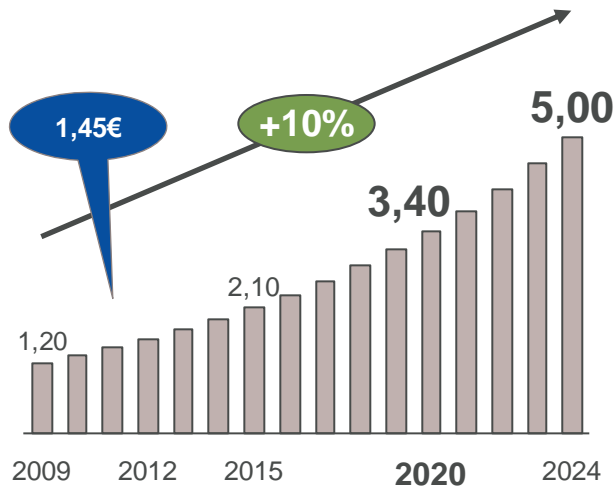
10% Spritpreisanstieg bis 2020: Verdopplung der Nachfrage nach öffentlichem Verkehr

Preiswachstum Spritpreis bei 10% p.a. gemäß der letzten 10 Jahre

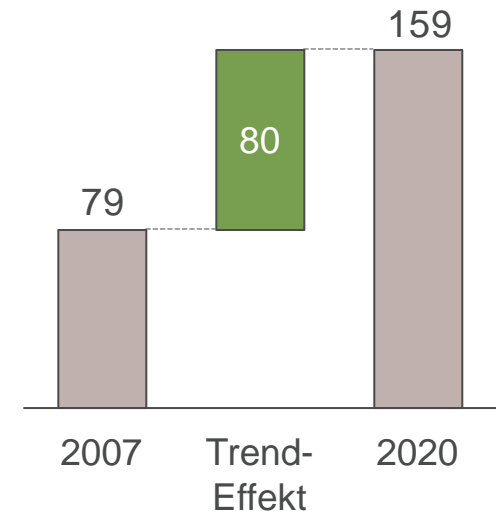
Anstieg Ölpreis 2000->2009
 [\$ / b, Wachstum p.a.]



Fortschreibung des Trends
 2009 → 2020/24
 [€ / Liter Sprit]



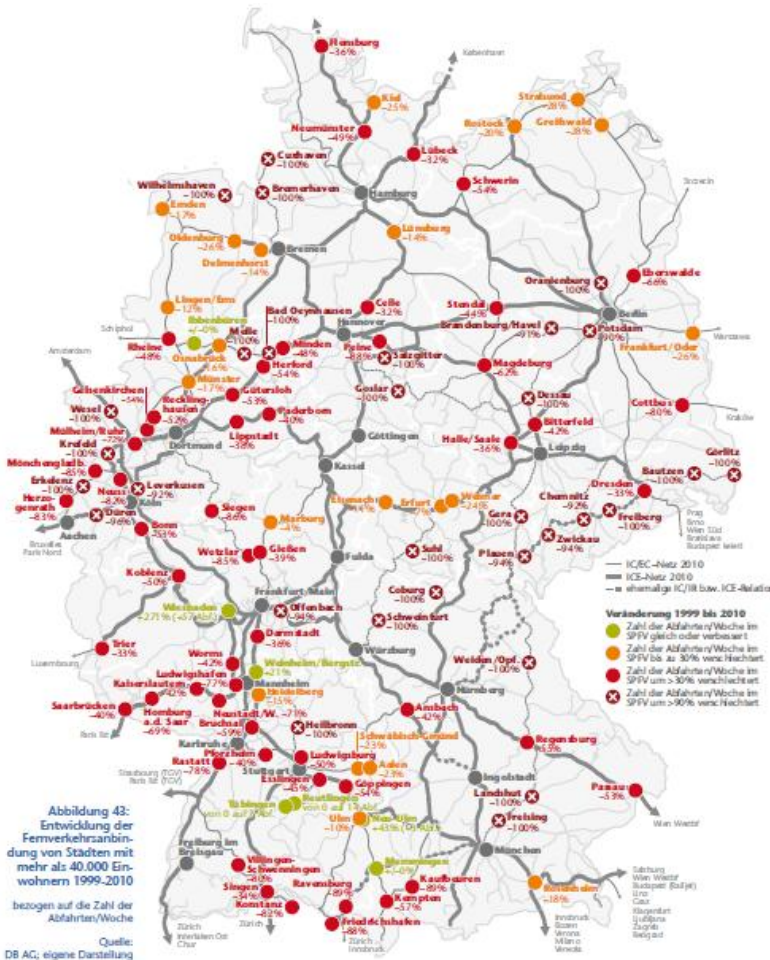
Trendeffekt Bahnwachstum
 und Spritpreis 2007 → 2020
 [Mrd. Pkm]



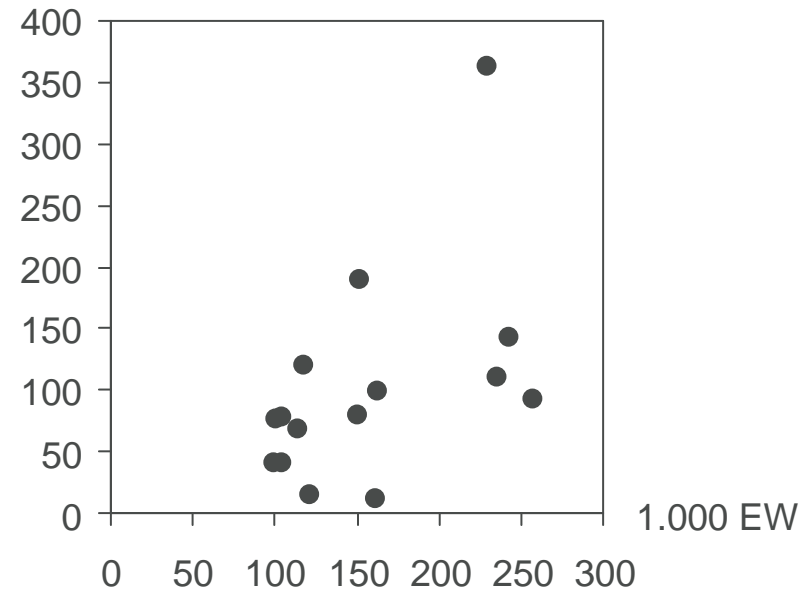
Kundenbefragung zu diesem Preis-Szenario im Auftrag der Allianz pro Schiene (2009):
 Bei 5 Euro je Liter Sprit würde sich die Nachfrage nach Bahnverkehr verdoppeln!

Kapazitätsengpässe heute und bisheriger Rückzug aus der Fläche bieten genügend Markt für alle!

Rückgang Fernmobilität durch ausgedünnte IC/ICE-Relationen 1999 -> 2010¹



Reduktion Abfahrten pro Woche



- Z.B. Landeshauptstädte wie Schwerin, Potsdam oder Magdeburg
- 20 Mio. Fahrten im Fernverkehr der Bahn seit dem Jahr 2000 bereits verloren gegangen ≈ mehr als 300 Linien á 4 Abfahrten am Tag ²

1) KCW-Report Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011, S. 126
 2) Verkehr in Zahlen 2008/2009 bei Bei ca. 20 Fahrgästen pro Bus, 4 Abfahrten je Tag und Richtung

Bei 20% Umsatzwachstum ergeben sich touristische bzw. „richtige“ Fern-Linien – je nach Firmengröße

Szenario Leistungsvermögen und Linien-Angebots-Typ

		Kleine Firma	Große Firma
Zielumsatz je Firma	€/ p.a.	312.000 €	2.812.500 €
Durchschnittliche Auslastung	Plätze pro Bus	15	25
Erlössatz	€/ Pkm	0,07 €	0,06 €
Linientyp Touristische Linie			
Abfahrten pro Woche	# / Woche	2	2
Durchschnittliche Reiseweite	km	350	450
Umsatz je Linie	# €	76.440 €	140.400 €
Anzahl touristischer Linien	#	4	20
Linientyp Einstiegs-Linie			
Abfahrten pro Tag	# / Tag	4	4
Durchschnittliche Reiseweite	km	250	350
Umsatz je Linie	# €	766.500 €	1.533.000 €
Anzahl Einstiegs-Linien	#	0,4	1,8

- 20% Umsatzwachstum als Strategie-Ziel
- 10 bzw. 50 Busse pro Firma
- 1,5 bzw. 11 Mio. € Jahresumsatz
- Neubeschaffung von 2 bzw. 12 Bussen

Fazit:

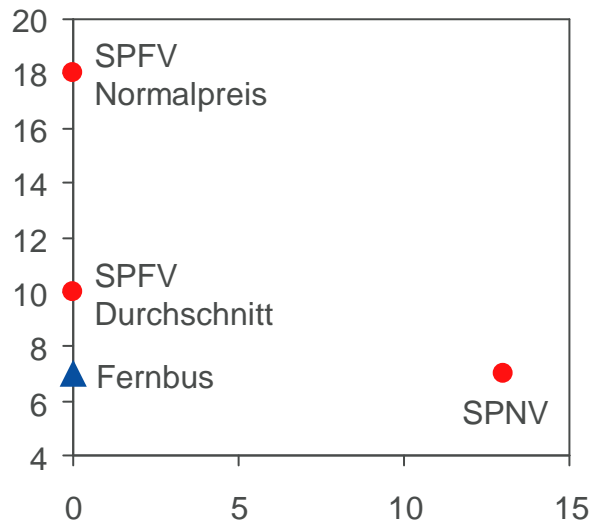
- Touristische Linien sind für Kleinunternehmen geeignet
- Regelmäßiger Linientyp für größere Busfirmen bzw. in Kooperationen

Das Preiswettbewerb zeigt verkehrspolitische Perspektiven und die Risiken im Fernbus-Geschäft

Finanzierungsbedarf des ÖV vs. Endkunden-Preis pro 100 Personenkilometer¹

Preise Endkunden vs. Finanzierung

Preis pro 100 km in € je Fahrgast

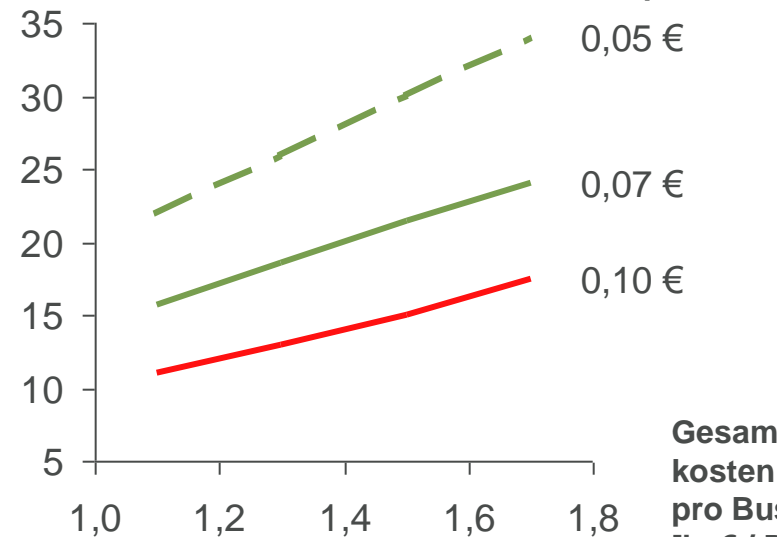


Finanzierungsbedarf in € pro 100 Pkm

Preisniveau vs. Auslastungsanforderung

Erforderliche Auslastung pro Bus

Erlössatz pro Pkm

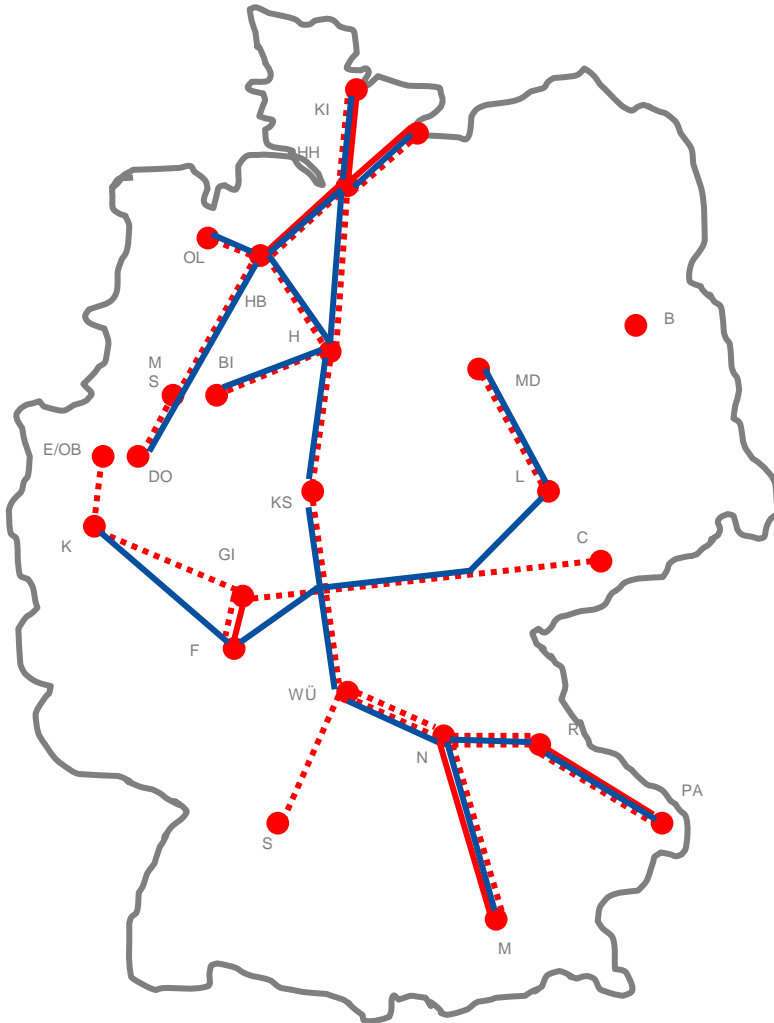


Gesamtkosten pro Buskm [in € / Buskm]

1) Daten aus den Geschäftsberichten der Deutsche Bahn – Gruppe; Preisniveau Fernbus gem. ADAC

Die Deutsche Bahn versuchte nur im ICE-Netz, sich gegen Markteinsteiger abzuschotten – wider ihre Rhetorik!

Bahn-Rhetorik und Markt-Realität – ein kleiner Überblick ¹



Beantragte Linien

- Massive Antragswelle Ende 2010 durch DB-Gruppe
- Keine Linie, die nicht parallel zu ICE-Verkehr läuft
- Ziel war Marktabschluss gegen neue Wettbewerber
- Beantragte Linien zeigen, dass die nachfragestarken Relationen im Visier sind, nicht die gemäß Rhetorik gefährdeten IC-Linien



Im deutschen Fernlinienbus-Markt werden drei Typen von Unternehmen in den Wettbewerb eintreten

Überblick Wettbewerber-Typen

Einzelunternehmer

- Betreiber einzelner Linien
- i.d.R. sehr stark um Regional-Flughäfen wie Frankfurt Hahn, Weeze, Bremen etc.
- Keine Deutschland-weite Verbreitung oder Zusammenarbeit



Nationale Großunternehmen

- Deutschland-weiter Marktauftritt etabliert
- Mit nationalen oder internationalen Linien bereits tätig
- Weit über 500 Busse im Einsatz



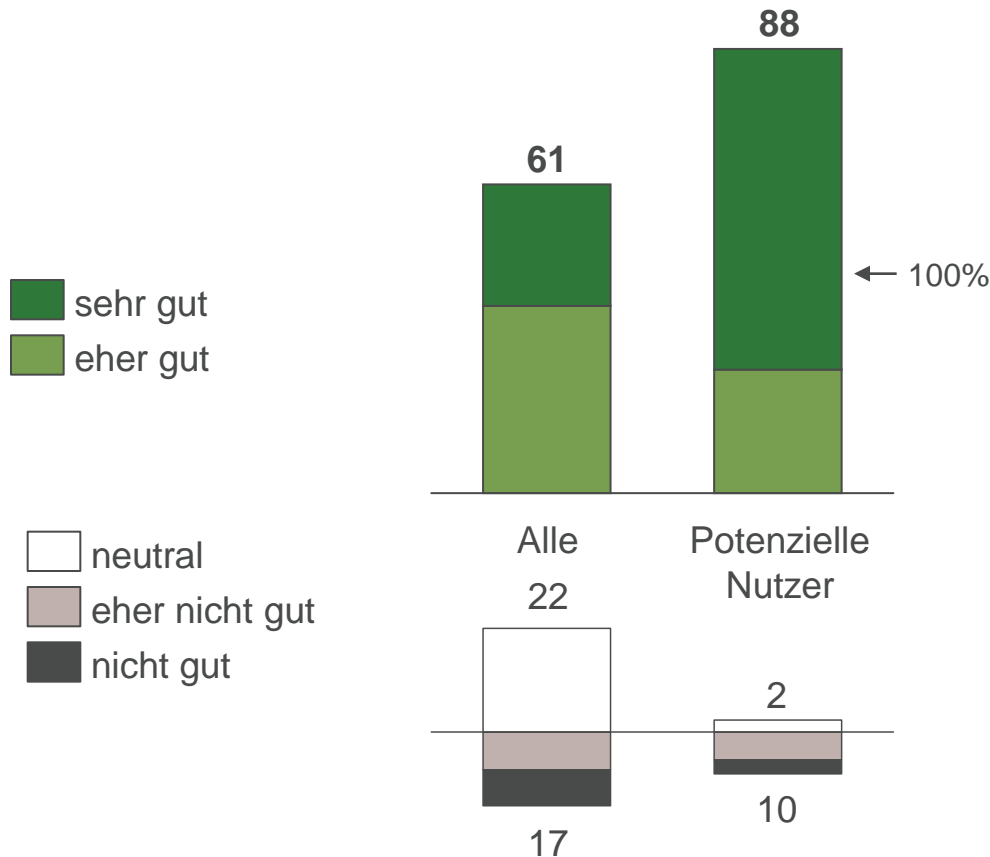
Global Player

- Umfangreiche Fernlinien-Bus-Erfahrungen aus anderen Ländern
- Häufig bereits Marktführer in einem dieser Länder
- Hohe Finanzkraft



60 – 90% der Befragten begrüßen die Liberalisierung

Politische Meinungen zur Öffnung des Fernlinienbus-Marktes [Angaben in %] ¹



- Eine eindeutige Mehrheit begrüßt die Liberalisierung
- Der Widerstand gegen eine Liberalisierung ist gering:
 - Nur 8% bis 17% finden die Liberalisierung eher nicht gut

1) Frage: „Derzeit sind Fernbuslinien nur begrenzt zugelassen, um die Bahn auf bestimmten Strecken vor Wettbewerb zu schützen. Die Bundesregierung will diese Gesetze lockern, damit mehr Fernbuslinien-Angebote entstehen. Wie finden Sie das?“; „Nutzer“ haben bereits mindestens einmal eine Fernbuslinie genutzt (im Inland, zu Flughäfen, ins Ausland, im Ausland), potenzielle Nutzer hätten sich konkret eine Nutzung bzgl. ihrer letzten Reise im Fernverkehr vorstellen können

Heinrich Strößenreuther

Verkehrs Innovations Partner
Galvanistraße 10 · D-10587 Berlin

T +49 (0) 30 310 117 99
M +49 (0) 160 9744 2395

hs @vi-partner.de · www.vi-partner.de

