

Netzgestaltung im entstehenden deutschen Fernbusverkehr

Bachelorarbeit

vorgelegt von

Philipp Nögel (3021094)

Angefertigt im Studiengang B.Sc. Stadtplanung an der

HafenCity Universität Hamburg

Vorgelegt am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg-Harburg

Erstprüfer: Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

Zweitprüferin: Dipl.-Ing. Gesa Matthes

Inhalt

1. Einleitung.....	1
2. Entwicklung des deutschen Fernbusverkehrs in jüngster Zeit.....	2
2.1 Die Marktliberalisierung	2
2.2 Marktentwicklung seit 2013:.....	3
3. Kriterienauswahl zur Netzanalyse	5
3.1 Vorgehensweise	6
3.1.1 Betrachtete Kriterien.....	6
3.1.2 Auswahl der betrachteten Anbieter.....	11
4. Netzanalyse nach Anbietern	12
4.1. Netzbeschreibung nach Anbietern	12
4.1.1 ADAC Postbus.....	12
4.1.2 Berlin Linien Bus.....	18
4.1.3 city2city	24
4.1.4 Dein Bus	29
4.1.5 IC Bus	34
4.1.6 Flixbus	35
4.1.7 Mein Fernbus	40
4.1.8 Deutsche Touring.....	44
4.2 Synthese - Charakterisierung der verschiedenen Anbieter	49
5. Charakterisierung des aktuellen deutschen Fernbusnetzes.....	53
5.1 Geographische Verteilung.....	53
5.2 Stadtgröße	54
5.3 SPFV-Anschluss	56
5.4 Studentenanteil.....	57
5.5 Tourismus.....	58
5.6 Haltestellen.....	60

6. Synthese – Das aktuelle deutsche Fernbusnetz und die zugrundeliegenden Kriterien	62
6.1 Netzcharakterisierung	62
6.2 Zugrundeliegende Kriterien und ihre Relevanz	64
7. Potenzialanalyse.....	65
5.1 Ermittlung einer Untersuchungsregion	65
5.2 Ermittlung von Potenzialgemeinden	66
5.3 Ermittlung der Potenzialkorridore.....	70
8. Fazit und Ausblick.....	73
I. Quellenverzeichnis	III
Literatur.....	III
Statistiken.....	IV
Internetseiten.....	IV
II. Abbildungsverzeichnis	VI
III. Anhang.....	IX
Analysediagramme Mein Fernbus	IX
Netzkarten der betrachteten Fernbusanbieter.....	XII
Netzkarte ADAC Postbus.....	XII
Netzkarte Berlin Linien Bus	XII
Netzkarte city2city.....	XIV
Netzkarte Dein Bus (ohne Linie Hamburg-Leipzig)	XV
Netzkarte Flixbus.....	XVI
Netzkarte IC Bus	XVII
Netzkarte Mein Fernbus	XVIII
Netzkarte Dt.Touring/Eurolines	XIX
IV. Erklärung	XX

1. Einleitung

Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland zum 1.1.2013 wurde in der Bundesrepublik der Startschuss für ein völlig neues Verkehrsnetz gegeben, welches ein neues Angebot an günstiger Mobilität bereitstellt.

Das rasante Wachstum, das in den folgenden Monaten und auch jetzt, also im Frühjahr 2014, immer noch beobachtet werden kann, zeigt, dass der Fernbusverkehr in Deutschland funktioniert.

Nach einem Jahr des konstanten Netzausbaus und des Markteintritts diverser Anbieter, ist noch keine Marktsättigung festzustellen, sondern die 300-600 Mio. Euro Marktvolumen, die dem Fernbusverkehr zugetraut werden, scheinen noch nicht erreicht.

In der nachfolgenden Arbeit soll die Netzgestaltung im Fernbusverkehr näher betrachtet werden. Dazu soll zu Beginn ein kurzer Überblick über die Entwicklung des Fernbusverkehrs vor und nach der Marktliberalisierung gegeben werden.

Geordnet nach den verschiedenen Anbietern werden dann in einer Momentaufnahme des bestehenden Netzes zum einen die unterschiedlichen Netzgestaltungs-Ansätze der Busunternehmen und zum anderen die generellen Systematiken, die das aktuelle Aussehen des deutschen Fernbusnetzes bestimmen, untersucht. Es soll ermittelt werden, welche Kriterien wie stark beeinflussen, ob eine Stadt an das Fernbusnetz angebunden ist, oder nicht.

In einem letzten Schritt sollen die so ermittelten Kriterien dazu genutzt werden, die Momentaufnahme des aktuellen Netzes weiterzudenken und, bezogen auf eine Region in Deutschland, Korridore zu ermitteln, auf denen Potenzial im Fernbusverkehr vorhanden ist und die u.U. in der Zukunft an das Netz angebunden werden können.

2. Entwicklung des deutschen Fernbusverkehrs in jüngster Zeit

Der Fernbusverkehr in Deutschland unterlag seit dem Inkrafttreten des Personenbeförderungsgesetzes vom 1. April 1935 einer rigiden gesetzlichen Kontrolle. Gemäß §13(2) PBefG (Fassung vom 8.8.1990) war die Genehmigung eines Linienverkehrs zu versagen, „wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere

- a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs (...) selbst durchzuführen.“¹

Dieser, dem Schutz der Bahn gegenüber Konkurrenz dienende Passus, verhinderte faktisch das Entstehen innerdeutscher Fernbuslinien, bis auf einige Ausnahmen (Berlinverkehr, Flughafenzubringer) in den letzten fast 80 Jahren.

2.1 Die Marktliberalisierung

Während die Idee einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs schon seit längerem bestand und von mannigfaltiger Seite befürwortet wurde², setzte erst die schwarz-gelbe Regierung (2009-2013) das Thema auf ihre Agenda. Ab 2011 wurde das

¹ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

² Vgl. C. Burgdorf, A. Eisenkopf: *Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland*, Studie im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie e.V., Friedrichshafen 2010

Thema angegangen und ein umfangreicher Entscheidungsfindungsprozess unter Beteiligung der Bundestagsfraktionen und der relevanten Stakeholder begann. Die größten vorgebrachten Bedenken gegen eine Liberalisierung waren dabei die „Gefahr der Rosinenpickerei und des ungeordneten Wettbewerbs auf der Straße; die Gefahr der Schwächung des Schienenverkehrs, auch durch Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Busses; die Gefahr geringerer Sicherheitsstandards, sowie die Gefahr eingeschränkter Fahrgastrechte.“³

Während sich in der politischen Diskussion einige Stimmen für eine staatliche Konzessionierung stark machten, wurde letztendlich eine recht freie Liberalisierung des Marktes vom Bundestag beschlossen, sodass eine freie Entfaltung des Marktes sichergestellt werden konnte. Als größere Einschränkung bleibt bestehen, dass eine Personenbeförderung über eine Distanz von unter 50km nicht zugelassen wird, um den von den Ländern finanzierten Schienenpersonennahverkehr nicht der Konkurrenz des neuen Verkehrsmittels auszusetzen.⁴

2.2 Marktentwicklung seit 2013:

Mit dem Fall der Marktzugangsschranken am 1. Januar 2013 explodierte das Fernbusangebot förmlich. Junge Unternehmen wie die 2011 gegründeten Unternehmen *FlixBus* (eine Dachmarke, die Fahrgäste an mittelständische, eigenwirtschaftlich arbeitende Busunternehmen vermittelt), *DeinBus* (als Bus-Mitfahrzentrale gegründet) oder *MeinFernbus* starteten ein rapide wachsendes Netz. Aber auch die Deutsche Bahn, die mit ihrer Tochter *Berlin Linien Bus* schon das bestehende Fernbusnetz ab Berlin weitgehend dominierte, weitete ihr Netz massiv aus. Mit dem *IC Bus* werden ab Oktober auch innerdeutsche Verbindungen v.a. in Süddeutschland als Ergänzung zum SPFV der Deutschen Bahn angeboten⁵.

³ S. Maertens: Buslinienfernverkehr in Deutschland – effiziente Ausgestaltung einer Liberalisierung, in: Wirtschaftsdienst- Zeitschrift für Wirtschaftspolitik, Ausgabe 8/2012, S. 554-562

⁴ Stern Online: *Grünes Licht für die Bahn-Konkurrenz*, auf www.stern.de, vom 14.9.2012

⁵ Vgl. Deutsche Bahn AG (Pressemitteilung): *Neu: IC Bus zwischen München und Freiburg mit Zwischenhalt in Ravensburg oder Friedrichshafen*, vom 26.9.2013

Der neue, ein beträchtliches Volumen versprechende Markt lockte aber auch bestehende Unternehmen aus dem In- und Ausland an. So startete mit der Marke *city2city* im Frühjahr 2013 auch der britische Fernbusmarktführer National Express den Verkehr in Deutschland. Im November brachten die Deutsche Post und der ADAC gemeinsam den *ADAC Postbus* an den Markt.

Alles in allem vervielfachten sich die Fernbusfahrten in Deutschland im Jahr 2013 von 1540 im Januar auf 5100 im Dezember⁶. Ende des Jahres konkurrierten 40 Anbieter auf 138 Linien. Laut einer Studie des IGES Institutes flacht die Kurve der Marktzutritte allerdings ab. Eine gewisse Marktsättigung sei erreicht. Dafür verlagere sich der Wettbewerb mehr auf den Faktor Preis⁷.

⁶ F. Holtermann: *ADAC Postbus verschärft den Preiskampf*, in Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21.12.2013

⁷ Vgl. Holtermann 2013

3. Kriterienauswahl zur Netzanalyse

Bei der Netzanalyse, wie sie hier unternommen wird, soll das bestehende deutsche Fernbusnetz, zuerst geordnet nach Anbietern und dann im Gesamten untersucht werden, um dann einerseits die verschiedenen Netzbildungs-Ansätze der Busunternehmen benennen zu können und andererseits generelle Faktoren ermitteln zu können, die bestimmen, ob eine Kommune an das Fernbusnetz angeschlossen wird oder nicht.

Damit eine profitable Verkehrsleistung angeboten werden kann, ist natürlich zuallererst eine entsprechende Nachfrage vonnöten.

Um ihr Verkehrsangebot so konkurrenzfähig wie möglich zu machen und von der Nachfrage nach Transportleistungen so viel wie möglich abzugreifen, werden die Fernbusunternehmen versuchen, jeden Punkt der Systemeigenschaften von Transportleistungen (ggf. unter Berücksichtigung von Unternehmen zu Unternehmen variierender Schwerpunkte) zu optimieren:

Dies sind laut Gantenbrink die Folgenden:⁸

- Reisezeit
- Zeitfenster
- Pünktlichkeit/Berechenbarkeit
- Flexibilität
- Netzbildungsfähigkeit
- Bequemlichkeit
- Sicherheit
- Preis

⁸ Vgl. E. Gantenbrink: *Marktabgrenzung im Schienenpersonenfernverkehr*, in: K.-H. Hartwig (Hg.): *Aktuelle wettbewerbs- und infrastrukturpolitische Aspekte der Verkehrswirtschaft*, Beiträge und Studien des Institutes für Verkehrswissenschaft der Universität Münster, Band 5, Nomos-Verlag, Münster 2013, S.24/25, S. 24/25

In die Betrachtung des Netzes spielen hiervon v.a. die Punkte Reisezeit, Pünktlichkeit, Netzbildungsfähigkeit und Bequemlichkeit hinein, die maßgeblich von den hier untersuchten Kriterien abhängen.

3.1 Vorgehensweise

Im Folgenden werden nun die betrachteten Kriterien in der Netzanalyse nebst den zugrundeliegenden inhaltlichen und methodischen Überlegungen dargelegt, sowie die Auswahl der betrachteten Fernbusanbieter erläutert.

3.1.1 Betrachtete Kriterien

I. Einwohnerzahl:

Die prägnanteste Kennzahl zur Ermittlung ausreichender Nachfrage ist natürlich die schiere Einwohnerzahl einer Stadt. Die Zahlen sind hierbei den offiziellen Daten des Zensus 2011 entnommen.

II. Studentenanteil:

Der Fernbus hat gegenüber dem „traditionellen“ Fernverkehrsmittel in Deutschland, dem Fernverkehr der Deutschen Bahn AG, klare Preisvorteile aber auch klare Komfort- und Geschwindigkeitsnachteile⁹ (Systemeigenschaften „Reisezeit“ und „Bequemlichkeit“). Ergo ist der Fernbus speziell für preissensible und zeitunbewusste Bevölkerungsgruppen das Verkehrsmittel der Wahl.¹⁰ Dies sind v.a. jüngere Menschen, Rentner und allgemein einkommensschwächere Schichten.¹¹

⁹ Gantenbrink, S. 39

¹⁰ Gantenbrink, S. 40

¹¹ Vgl. C. v. Hirschhausen, M. Walter et al.: Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland – Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb (Manuskripteinreichung für Internationales Verkehrswesen), Transport Economics Working Papers, Technische Universität Dresden, 2008, Vgl. W. Marahrens: *Fernbuslinien in Deutschland*, Vortrag an der TU Hamburg-Harburg am 17.12.2013 im Rahmen der Veranstaltung *Betrieb und Management von Verkehrssystemen*, S.9/10

Da alleine die Alters- und Einkommensstruktur einer Kommune relativ grobe Kriterien sind, aus denen sich nur schwerlich ablesen lässt, ob sie für die Bedienung durch Fernbusse relevant sind, sollen aus der oben genannten Gruppe die Studenten gesondert betrachtet werden. Dazu wurde der Studentenanteil an der Gesamtbevölkerung der bedienten Städte ermittelt, indem die absolute Anzahl der Studenten an staatlichen Hochschulen in einer Gemeinde ¹² durch die Gesamteinwohnerzahl der Kommune dividiert wurde.

III. Regelmäßiger IC-/EC-/ICE-Halt:

Die relevanten öffentlichen Fernverkehrsmittel in Deutschland sind, abgesehen vom Fernbus, der SPFV der Deutschen Bahn, das Flugzeug und die Mitfahrzentralen. Das meistgenutzte dieser öffentlichen Fernverkehrsmittel innerhalb Deutschlands ist die Bahn.

Schon vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes wurde keineswegs erwartet, dass durch das neue Verkehrsmittel Fahrgäste in großer Anzahl vom SPFV abwandern würden. Vielmehr wurde z.B. von Hirschhausen (unter Berufung auf Beobachtungen im Ausland) vorhergesagt, dass sich dafür eher der Modal Split-Anteil des MIV verringern werde.¹³ Auch Marahrens vermutet, dass die Kunden eher vom eigenen PKW und besonders von Mitfahrzentralen zum Fernbus wechseln werden¹⁴, da für Bahnfahrergäste, die auf kurze Reisezeiten und hohen Komfort wertlegen, der Fernbus oft keine adäquate Reisealternative ist.

Nichtsdestotrotz kann der Fernbus das Schienenfernverkehrsnetz ergänzen und ist gerade in Regionen, in denen die Bahn den Fernverkehr in den letzten Jahren z.T. massiv reduziert hat, eine durchaus ernstzunehmende Alternative zum Schienenverkehr.

¹² Quelle: Statistisches Bundesamt (Hg.): *Bildung und Kultur – Studierende an Hochschulen Wintersemester 2012/2013*, Wiesbaden 2013

¹³ Vgl. Hirschhausen 2010, S.7

¹⁴ Vgl. Marahrens 2013, S. 7/Folie14

Deshalb soll der Vergleich von Bedienung durch den SPFV und Fernbus hier eine mögliche Konkurrenz und/oder Ergänzung aufzeigen.

Darüber hinaus ist das Schienenpersonenfernverkehrsnetz aber auch immer noch ein guter Indikator der räumlichen Gliederung der Bundesrepublik gemäß Christallers Theorie der Zentralen Orte. Deshalb soll das Vorhandensein eines Fernverkehrshaltes hier auch über die generelle verkehrliche Bedeutung einer Kommune Aufschluss geben.

Grundlage für diese Rubrik sind das „ICE-Netz 2014“ und das „EC-/IC-Netz 2014“ der Deutschen Bahn.¹⁵

IV. Tourismus:

Der Verkehr zu touristischen Zwecken war bereits vor der Marktliberalisierung 2013 ein wichtiger Faktor im Fernbusgelegenhetsverkehr. Hier soll nun aber auch untersucht werden, ob der Reisezweck „Urlaub und Freizeit“ auch bei regelmäßig verkehrenden Linien ein relevanter Faktor ist (wie es z.B. Gantenbrink¹⁶ schreibt), der bestimmt, ob eine Kommune angefahren wird oder nicht.

Dazu wird angenommen, dass dies besonders der Fall ist, wenn kleine Orte mit hoher touristischer Bedeutung bedient werden. Die touristische Bedeutung wurde mit der Kenngröße Touristenankünfte¹⁷ je Einwohner 2012 ermittelt.

V. Linien:

Die Bedeutung einer Stadt im Gesamtnetz, aber auch im Netz eines einzelnen Anbieters, kann zum einen durch die Anzahl der die Kommune anfahrenen Linien (eines Anbieters) ermittelt werden. Die Zahlen stammen aus den Fahrplanbüchern

¹⁵ „ICE-Netz 2014“ und „EC-/IC-Netz 2014“

¹⁶ Gantenbrink, S. 40

¹⁷ Quelle: Regionaldatenbank Deutschland der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder

der Anbieter mit Stand Anfang Januar 2014. Es wurden nur Linien aufgenommen, die regelmäßig ganzjährig verkehren.

VI. Abfahrten pro Tag:

Die Bedeutung einer Stadt im Gesamtnetz, aber auch im Netz eines einzelnen Anbieters, kann genauer durch die Anzahl der Abfahrten pro Tag (eines Anbieters) ermittelt werden. Bei Kommunen, die von manchen Linien nicht täglich angefahren werden, wurde hier die wöchentliche Fahrtenzahl durch sieben geteilt, sodass folglich auch Dezimalzahlen verwendet werden.

VII. Haltestellen:

Die in der Liste der Systemeigenschaften (siehe S.5) genannten Punkte Reisezeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit, werden bei der Netzbetrachtung auch von der Lage, Anbindung und Qualität der Haltestellen bestimmt.

Bei einem neuen, dem Kunden noch unbekanntem Verkehrssystem, wie dem Fernbus, ist es wichtig, die Zutrittsbarrieren für die angesprochenen Fahrgäste so gering wie möglich zu gestalten. Dazu gehören neben u.a. einer einfachen Buchung und übersichtlichen Fahrplänen auch attraktive, gut ausgestattete Haltestellen in verkehrsgünstig gelegener Lage. Darüber hinaus sind die Haltestellen auch wichtige Faktoren im Betriebsablauf der Buslinien. Sanitär- und Pauseneinrichtungen für Busfahrer sind an Knotenpunkten z.B. unerlässlich. Die Lage der Haltestelle in der Stadt kann signifikante Auswirkungen auf die Reisezeiten haben. Ein längerer Anfahrtsweg durch den Stadtverkehr kann enorm zeitaufwändig sein.

Der Mangel an adäquaten Haltestellenkapazitäten in vielen Städten Deutschlands wird von Kunden und Anbietern als großes Problem wahrgenommen¹⁸. Inwieweit dieses auch die Netzgestaltung beeinflusst, soll ermittelt werden. Hierzu wurden die

¹⁸ Vgl. z.B. C. Krämer: *Es herrscht Goldgrüberstimmung* (Interview mit city2city-Chef Donker van Heel), auf www.manager-magazin.de, 23.7.2013

Haltestellen nach folgendem Schema klassifiziert, welches sich an der Klassifizierung von Fernbushaltestellen der FGSV orientiert¹⁹.

Quellen waren hierbei die Internetauftritte der Anbieter sowie www.fahrtenfuchs.de und Google Maps.

Lage:	1= Direkte Autobahnnähe
	2= Autobahn über große Ausfallstraßen/Kraftfahrstraßen zügig zu erreichen
	3= Autobahn nur über kleinere Straßen zu erreichen, Stadtverkehr
ÖPNV- Anbindung:	1= Stadtzentrum/(Haupt-)Bahnhof
	2= ÖPNV-Knotenpunkt (Schnellbahnanschluss) oder Standort nahe des Stadtzentrums
	3= Schlechter oder fehlender ÖPNV-Anschluss (Bus)
Ausstattung:	1= Einkaufsmöglichkeiten, Kundenservice, Geldwechsel, Übernachtungs- möglichkeiten (z.B. Berlin, Hamburg, München)
	2= Beheizter Wartebereich, Toiletten, Fahrkartenverkauf (z.B. Wernigerode, Paderborn)
	3= Witterungsschutz, Sitzgelegenheit (wie ÖPNV-Haltestelle)

¹⁹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Leiter: Dipl. Ing. Walter Marahrens) (Hg.): *Hinweise für die Planung von Fernbusterminals*, FGSV Verlag, Köln 2012, S. 7

3.1.2 Auswahl der betrachteten Anbieter

Im Januar 2014 bieten um die 60 Busunternehmen Fernbuslinienverkehr in Deutschland an²⁰. Von dieser Zahl gibt es allerdings diverse Anbieter, die, schon vor der Marktliberalisierung Verbindungen ins Ausland (v.a. nach Osteuropa) angeboten haben und immer

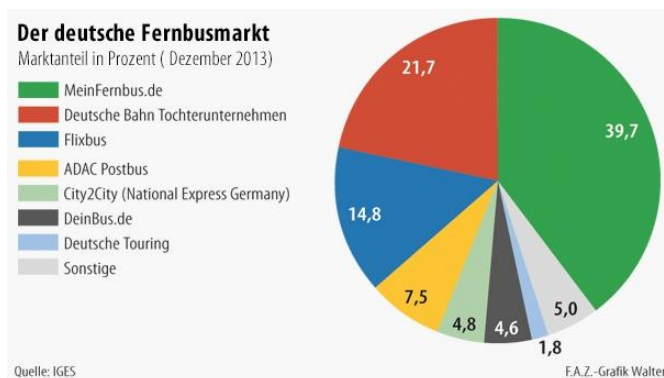


ABBILDUNG 1: MARKTANTEIL IM DEUTSCHEN FERNBUSMARKT IM DEZEMBER 2013, QUELLE FAZ ONLINE, NACH IGES-INSTITUT

noch anbieten. Zu nennen ist hier vor allem *Eurolines/Deutsche Touring*. Diese Verbindungen werden in dieser Arbeit nicht betrachtet, da sich hier ausschließlich auf den Fernbus als Fernverkehrsmittel im innerdeutschen Verkehr bezogen werden soll.

Um die Handhabbarkeit der Daten zu gewährleisten, wurde sich darüber hinaus auf die größten Anbieter im deutschen Fernbusmarkt beschränkt; d.h. jene mit einem Angebot von mindestens 5 Linien mit Stand 3.1.2014.

Dieses sind: ADAC Postbus, Berlin Linien Bus, city2city, DeinBus, FlixBus, IC Bus, Eurolines/Deutsche Touring und MeinFernbus.

²⁰ Vgl. busliniensuche.de/busunternehmen/

4. Netzanalyse nach Anbietern

Im Folgenden werden die Netze der hier betrachteten Anbieter im Einzelnen analysiert. Dabei wird erst untersucht welche Städte/Regionen/Relationen Schwerpunkte des Anbieters sind, dann wird auf die Fahrplangestaltung und das Umsteigen eingegangen.

Es folgen die Analyse der Größe der bedienten Städte und ob diese an den SPFV angeschlossen sind. Dann wird untersucht, ob gesondert auf Studenten als Kundenklientel gesetzt wird und ob Tourismusverkehr in der Netzgestaltung eine Rolle spielt.

Zum Schluss werden noch Lage, ÖPNV-Anbindung und Ausstattung der angefahrenen Haltestellen erfasst.

4.1. Netzbeschreibung nach Anbietern

4.1.1 ADAC Postbus

Der ADAC Postbus ist das Fernbusangebot der Deutsche Post Mobility GmbH, einer jeweils fünfzigprozentigen Tochter von ADAC und Deutscher Post.²¹

Am 1. Oktober 2013 startete das Unternehmen den Betrieb mit der Linie Köln-München und im Laufe des Jahres 2014 soll ein deutschlandweites Netz aufgebaut werden.²²

Mit einem Geschäftskonzept, basierend auf höheren Preisen als die Konkurrenz aber dafür zusätzlichem Service, wie Catering im Bus, Zeitungen, On-Board Entertainment und der Möglichkeit Fahrkarten auch in ADAC- und Post-Filialen zu

²¹ Vgl. ADAC Postbus-Website: <https://www.adac-postbus.de/Unternehmen-und-Partner/>, abgerufen am 3.2.2014

²² Vgl. <http://www.fernbusse.de/fernbus-anbieter/adac-postbus/>, abgerufen am 3.2.2014

kaufen, sollen nicht nur die typischen, sehr preisbewussten, Fernbuskunden angesprochen werden, sondern auch eine etwas gutsituiere Klientel, z.B. Rentner.

Wie gewöhnlich im deutschen Fernbusmarkt, lässt die Deutsche Post Mobility GmbH die Verkehrsleistungen für den ADAC Postbus von mittelständischen Kooperationspartnern erbringen.

Ab Februar 2014 baute der ADAC Postbus sein Netz erheblich aus. Mit u.a. Verbindungen zwischen Hamburg und der Metropolregion Rhein-Ruhr, Berlin und München und Hamburg-Rhein-Main-München wurde das Netz vergrößert.

Bediente Städte/Relationen

Das Netz des ADAC Postbus erstreckt sich mit seinen 6 Linien ausschließlich auf Großstädte.

Dabei werden alle Metropolregionen der Bundesrepublik angefahren, eine regionale Fokussierung ist also nicht festzustellen.

Der meistbediente Korridor des ADAC Postbus ist die Rhein-Ruhr-Schiene zwischen Dortmund, Düsseldorf und Köln. Hier überlagern sich bis zu drei Linien: Die Linie Rhein-Ruhr-Hannover-Berlin und die beiden Linien Rhein-Ruhr-Frankfurt-München (diese Relation wird doppelt angeboten, einmal über Stuttgart und einmal über Nürnberg). Auch Berlin wird von vier Linien bedient.

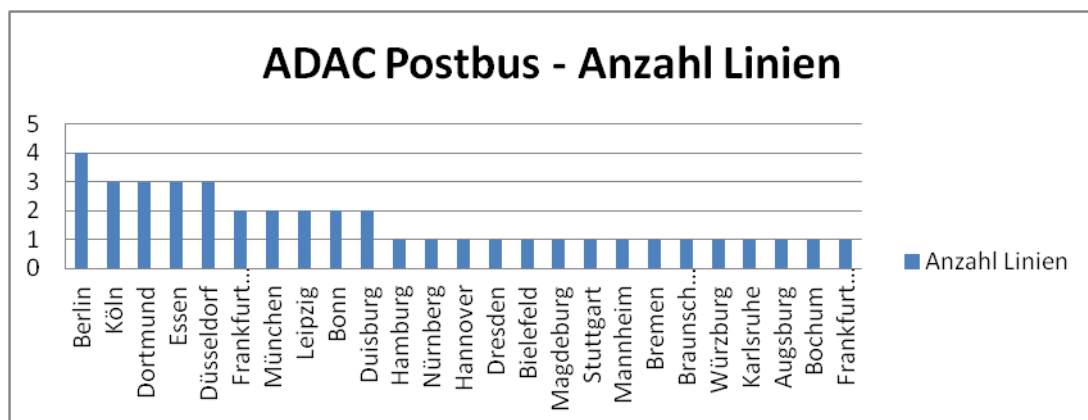


ABBILDUNG 2: ADAC POSTBUS – ANZAHL LINIEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Die Städte, die von den meisten Linien bedient werden, tauchen auch in der Tabelle der Abfahrten pro Tag wieder prominent auf. Ersichtlich ist jedoch, dass weniger große Zwischenhalte auf dem Weg von Ballungsraum zu Ballungsraum oft nicht bei jeder Fahrt bedient werden. So werden z.B. Magdeburg und Braunschweig zwischen Hannover und Berlin nur alternierend bedient, sodass diese Städte erheblich weniger Abfahrten aufweisen, als die wichtigen Knotenpunkte wie Dortmund oder Köln, die quasi stündlich von mindestens einer Linie angefahren werden.

Auf Umsteigebeziehungen wird vom ADAC Postbus nicht aktiv hingewiesen, einzelne Anschlüsse ergeben sich allerdings trotzdem aus dem Fahrplan (z.B. Hamburg->Berlin und dann weiter Richtung Dresden).

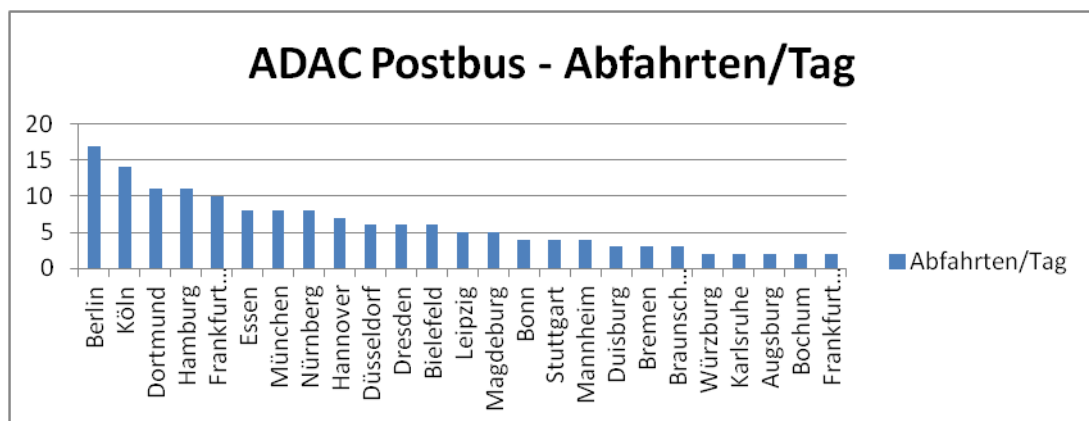


ABBILDUNG 3: ADAC POSTBUS – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPFV-Anbindung

Die kleinste angefahrene Kommune ist Würzburg mit 124.449 Einwohnern (siehe Abb.2). Alle anderen bedienten Städte haben mindestens 200.000 Einwohner.

Da der ADAC Postbus ausschließlich Großstädte anfährt, verfügen die bedienten Städte durchweg über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Alle Kommunen sind in das SPFV-Netz der Deutschen Bahn eingebunden. Mit den Hauptbahnhöfen von

Hamburg, München, Frankfurt, Berlin und Köln werden die fünf meistfrequentierten Bahnhöfe der Bundesrepublik angefahren.

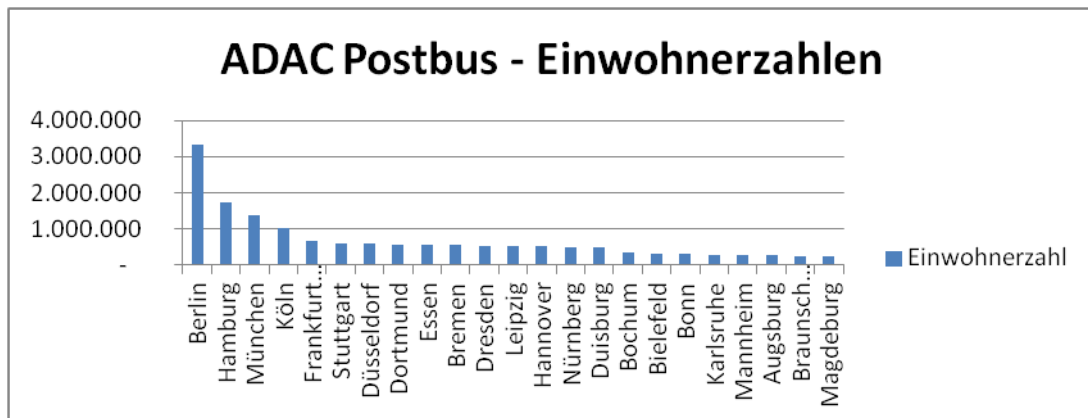


ABBILDUNG 4: ADAC POSTBUS – EINWOHNERZAHLEN DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Studentenanteil

Alle vom ADAC Postbus angefahrenen verfügen über Hochschulen, darunter die größten Deutschlands (z.B. Universitäten Hamburg und Köln). Ausgewiesene Studentenstädte sind aber bis auf Würzburg (mit ca. 25% Studentenanteil) nicht in das Netz integriert.

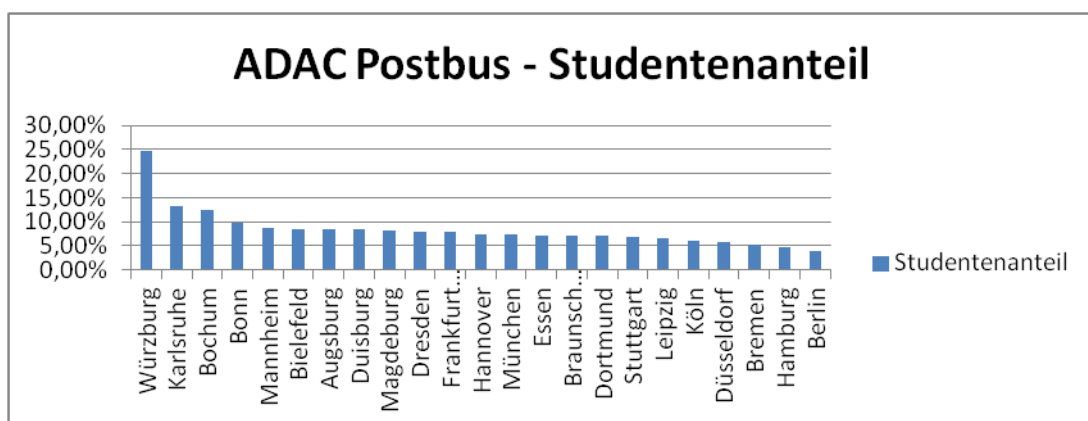


ABBILDUNG 5: ADAC POSTBUS – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

Der ADAC Postbus bedient fast ausschließlich Großstädte. Dabei werden zwangsläufig auch Städtetouristen als Fahrgäste angesprochen. Die Zahlen in der unten stehenden Tabelle fügen sich allerdings in die Werte für die größten deutschen Städte gut ein. Es ist nicht festzustellen, dass eine Stadt in erster Linie aufgrund ihrer touristischen Bedeutung angefahren wird.

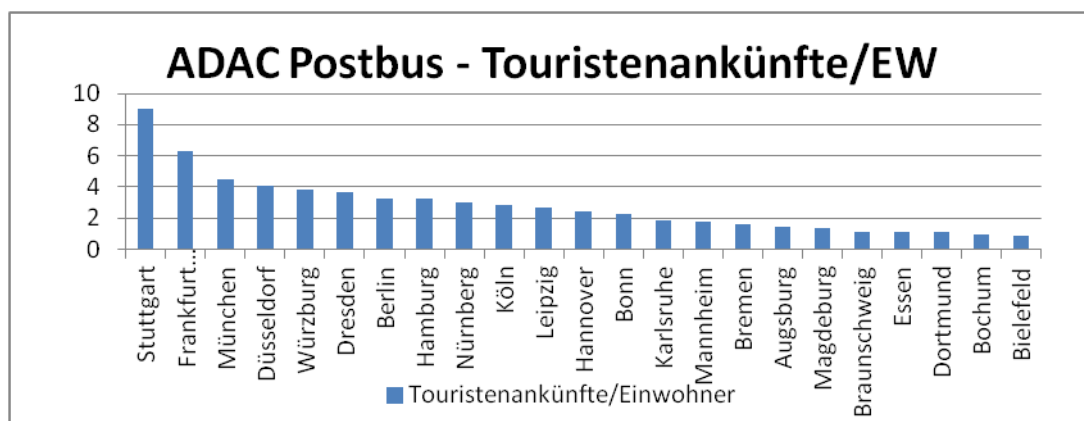


ABBILDUNG 6: ADAC POSTBUS – TOURISTENANKÜNFTEN JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Haltestellen

Die Haltestellen in den vom ADAC Postbus bedienten Städten lassen sich wie folgt charakterisieren:

In der Kategorie „Lage“ wird im Durchschnitt der Wert **1,83** (im beschriebenen Klassifizierungsschema) erreicht. Das heißt, dass die angefahrenen Haltestellen meistens vom Stadtverkehr wenig beeinträchtigt und damit ohne unnötige und unkalkulierbare Reisezeitverlängerung, erreicht werden können. Mit Berlin, Augsburg, Essen, Duisburg und Frankfurt Flughafen werden sogar fünf Haltestellen unmittelbar an der Autobahn bedient.

In Punkto ÖPNV-Anbindung der Haltestellen wird der Wert **1,41** erreicht. Das heißt, dass die überwiegende Mehrzahl der Halte unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen ist. In den Städten, wo dies nicht der Fall ist (Berlin und Augsburg) existieren mit der Berliner S-Bahn bzw. der Augsburger Straßenbahn

trotzdem leistungsfähige Verkehrsmittel, um das Endziel innerhalb der Stadt zu erreichen.

Betrachtet man die Ausstattung der vom ADAC Postbus angefahrenen Haltestellen, so offenbart sich das allgegenwärtige Problem im deutschen Fernbusverkehr. Hier wird nur der Wert **2,53** erreicht. Ruft man sich in Erinnerung, dass von dem Anbieter fast ausschließlich die größten Städte des Landes angefahren werden (die idealerweise über Haltestellen der Kategorien 1 und 2 verfügen sollten), offenbart sich hier, dass die Ausstattung der Haltestellen in der Tat in den meisten Fällen nur unzureichend ist.

4.1.2 Berlin Linien Bus

Die Berlin Linien Bus GmbH wurde bereits 1947 gegründet, um den Busverkehr zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik Deutschland durch das Gebiet der DDR sicherzustellen. Vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes war der BLB daher mit seinen Berlin-Verbindungen der einzige nennenswerte Fernbusanbieter in Deutschland. Nach dem 1.1.2013 Weitete das Unternehmen seinen Betrieb auch auf Strecken abseits des Berlinverkehrs aus und bedient heute ein relativ großes Streckennetz in allen Teilen Deutschlands. Eigentümer des Unternehmens ist zu 65% die Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG.²³

Der BLB ist eine Dachmarke und erbringt selbst keinerlei Verkehrsleistungen, sondern koordiniert diese nur für seine mittelständischen Kooperationspartner.

Bediente Städte/Relationen

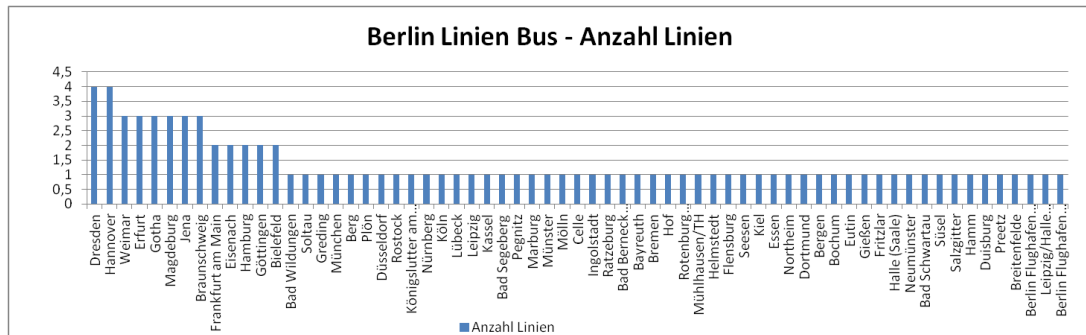
Der Berlin Linien Bus (BLB) hat ein stetig gewachsenes Netz mit Berlin als Zentrum.

Aus dem Diagramm „Anzahl der Linien je angefahrener Stadt“ ist deutlich ersichtlich, dass Berlin mit 13 Linien nach wie vor der unangefochtene Knotenpunkt des Berlin Linien Bus-Netzes ist. Weit dahinter folgen mit jeweils vier Linien Dresden und Hannover. Ca. 75% der bedienten Städte werden nur von einer einzigen Linie angefahren. Dies zeigt, dass das Netz recht außerhalb von Berlin dezentriert ist. Abgesehen von Berlin und wenigen anderen Sekundärknotenpunkten gibt es keine Linienüberschneidungen.

Als Auffälligkeit sei hier jedoch noch bemerkt, dass mit dem Korridor Jena-Weimar-Erfurt-Gotha in Thüringen eine Strecke, die eigentlich abseits der

²³ Vgl. Berlin Linien Bus: Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 1.1.2012 bis zum 31.12.2012

Hauptverkehrsströme und der großen Ballungsräume liegt, mit drei sich überlagernden Linien recht dicht bedient wird.



**ABBILDUNG 7: BERLIN LINIEN BUS – ANZAHL LINIEN (ZUR BESSEREN DARSTELLUNG OHNE BERLIN),
QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG**

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Auch bei der Betrachtung der täglichen Abfahrten steht Berlin beim Berlin Linien Bus mit 65,15 mit großem Abstand an der Spitze. Danach kommen mit 19 bzw. 20 Abfahrten die Städte des oben erwähnten Korridors Jena-Weimar-Erfurt-Gotha, sowie Hamburg (der BLB ist im Berlin-Hamburg-Expressverkehr sehr aktiv), sowie der Flughafen Berlin-Schönefeld (von hier wird z.B. Dresden schneller mit dem Bus als mit der Bahn erreicht).

Die weiteren größeren Städte im BLB-Netz werden darüber hinaus ca. fünf bis zehnmal am Tag bedient, die zahlreichen Kleinstädte meistens circa zweimal. Flensburg, Bad Segeberg und Neumünster sind die einzigen Orte, die nicht mindestens täglich angefahren werden.

Umsteigebeziehungen zwischen den BLB-Linien werden nicht aktiv vermarktet, jedoch sind im Fahrplanbuch einzelne Verbindungen als eine Linie dargestellt, die einen Umstieg zwischen zwei BLB-Bussen beinhalten. Auf der Linie von Berlin

nach Ostholstein werden ausgehend von den Haltestellen Sammeltaxifahrten in umliegende Orte angeboten.

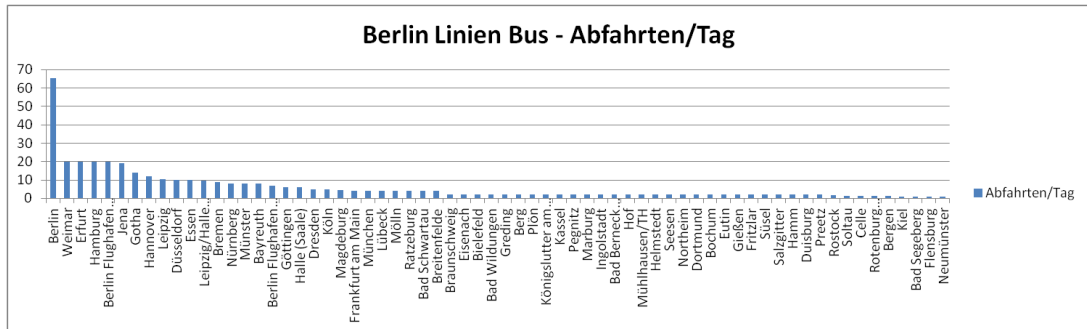


ABBILDUNG 8: BERLIN LINIEN BUS – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPfV-Anbindung

Die Dezentralität bzw. feine Verästelung des BLB-Netzes schlägt sich auch in der Betrachtung der Einwohnerzahl der bedienten Städte nieder.

Bis auf Stuttgart und Wuppertal werden die 18 größten Städte Deutschlands allesamt angefahren. Etwas mehr als die Hälfte der angefahrenen Orte sind allerdings Klein- und Mittelstädte mit weniger als 100.000 Einwohnern. 18 Gemeinden haben sogar weniger als 20.000 Einwohner. Mit z.B. dem schleswig-holsteinischen Breitenfelde (1867 Einwohner) bedient der Berlin Linien Bus mitunter auch kleinste Städte.

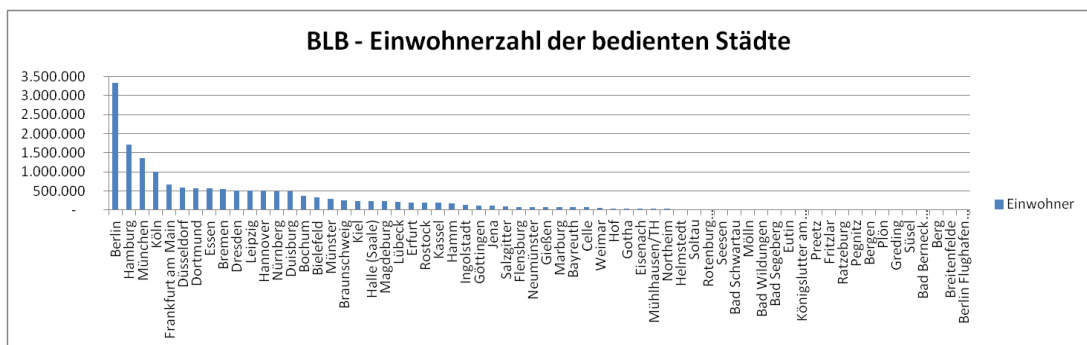


ABBILDUNG 9: BERLIN LINIEN BUS – EINWOHNERZAHL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Die Anbindung auch kleiner und kleinster Orte bedeutet auch, dass über die Hälfte der bedienten Kommunen über keinen SPfV-Anschluss verfügen.

Berlin Linien Bus - SPfV-Anschluss der bedienten Städte

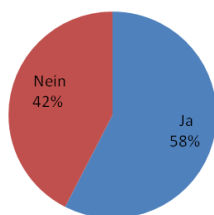


ABBILDUNG 10: BERLIN LINIEN BUS –
SPfV-ANSCHLUSS DER BEDIENTEN STÄDTE

Studentenanteil

Mit Gießen, Marburg und Göttingen werden drei der bekanntesten Studentenstädte Deutschlands auch vom Berlin Linien Bus angefahren. Auch Jena und Münster weisen einen hohen Studentenanteil auf. Allerdings werden diese Städte (abgesehen von Jena) nicht sonderlich häufig angefahren. Eine Fokussierung auf Studenten in diesen Städten fällt nicht ins Auge.

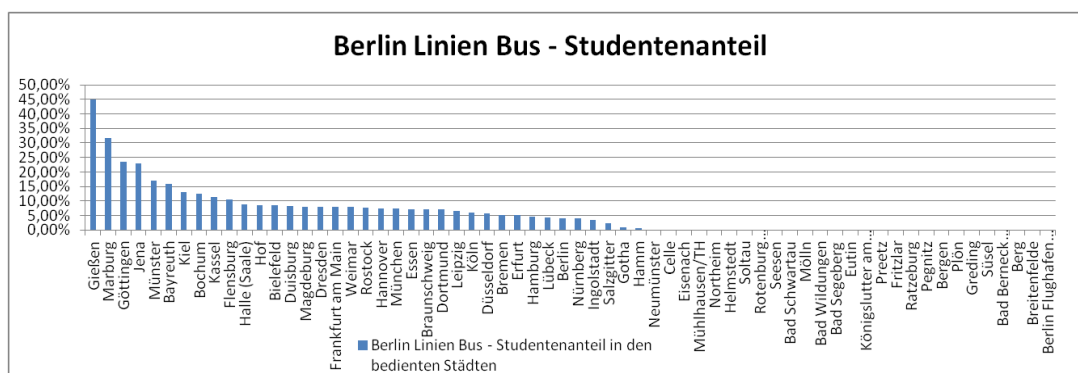


ABBILDUNG 11: BERLIN LINIEN BUS – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE:
EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

Der Berlin Linien Bus bedient einige Orte mit überdurchschnittlich hoher Touristenzahl. Der Spitzenreiter Bad Wildungen ist ein Kurort, der hohe Wert für Soltau lässt sich auf den hier angesiedelten Heide-Park zurückführen. Das mittelfränkische Greding liegt im Naturpark Altmühltal. Frankfurt, Weimar und München sind Ziele des Städtetourismus.

Betrachtet man hingegen den Median dieser Liste, so ist dieser mit **1,81** nur unwesentlich höher als jener der Gesamtliste aller betrachteten Busunternehmen.

Allerdings ist in der hier analysierten Liste auch nur der regelmäßige Verkehr des BLB eingeschlossen. Im Saisonverkehr betreibt der Anbieter einige Linien z.B. von Berlin nach Usedom oder in den Harz, die jeweils nur drei bis viermal im Jahr angeboten werden, die aber ganz klar rein touristischen Zwecken dienen.

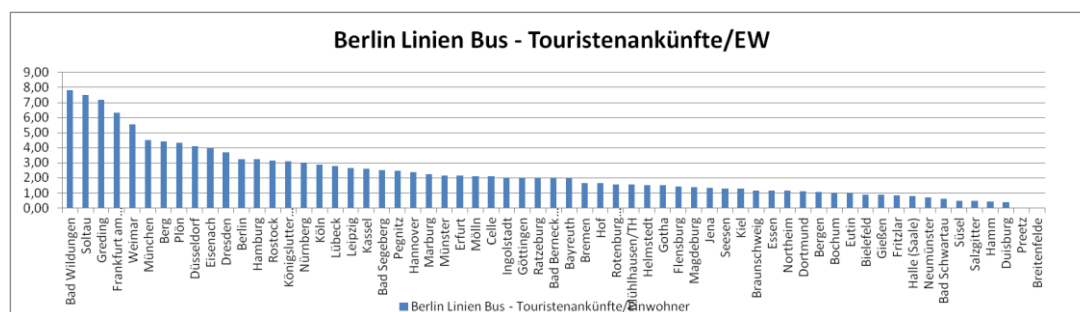


ABBILDUNG 12: BERLIN LINIEN BUS – TOURISTENANKÜNFTEN JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Haltestellen

Die Haltestellen in den vom Berlin Linien Bus bedienten Städten lassen sich wie folgt charakterisieren:

In der Kategorie Lage wird im Durchschnitt der Wert **1,95** (in obigem Klassifizierungsschema) erreicht. Das heißt, dass die angefahrenen Haltestellen meistens vom Stadtverkehr wenig beeinträchtigt und zügig von der Autobahn aus erreicht werden können und damit seltener unnötige und unkalkulierbare

Reisezeitverlängerungen entstehen. In Berg wird sogar auf einer Autobahrraststätte gehalten, sodass die Zeitverzögerung minimal gehalten werden kann.

In Punkto ÖPNV-Anbindung der Haltestellen wird der Wert **1,29** erreicht. Das heißt, dass die überwiegende Mehrzahl der Halte unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen ist.

Betrachtet man die Ausstattung der angefahrenen Haltestellen, so offenbart sich das allgegenwärtige Problem im deutschen Fernbusverkehr: Hier wird nur ein Wert von **2,71** erreicht. Allerdings muss dabei bedacht werden, dass der BLB auch viele kleinere Orte anfährt, sodass hier ein Wert nahe 3 (also die Ausstattung einer einfachen Nahverkehrslinienbushaltestelle) weniger schwerwiegt, als bei Anbietern, die v.a. Ballungsräume anfahren.

4.1.3 city2city

City2city ist die Fernbusmarke des deutschen Ablegers der National Express Group aus Großbritannien. In ihrem Heimatmarkt ist National Express Marktführer im Fernbusverkehr und betreibt darüber hinaus zahlreiche weitere Nahverkehrsverbindungen in Europa, Nordamerika und Nordafrika.²⁴

Am 2. April 2013 nahm city2city den Verkehr zwischen Frankfurt und München bzw. der Rhein-Ruhr-Region auf.

Nach eigenen Angaben konzentriert sich das Unternehmen auf Verbindungen zwischen Ballungszentren, die in hoher Frequenz und Regelmäßigkeit befahren werden.

Bediente Städte/Relationen

Wie im vorherigen Satz beschrieben, konzentriert sich das Unternehmen auf Verbindungen zwischen Ballungszentren. Dementsprechend werden die Metropolregionen Hamburg, München, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, sowie Bremen/Oldenburg angefahren. Berlin als größte Stadt ist (noch) nicht in das Netz integriert.

Mit fünf Linien ist das Netz von city2city zum Erhebungszeitraum noch recht begrenzt. Die Knotenpunkte sind dabei Frankfurt am Main und Köln, die jeweils von drei Linien angefahren werden.

Die Relationen Rhein-Ruhr-Hamburg (über Hannover oder über Bremen) sowie Rhein-Ruhr-Frankfurt (ausgehend von Duisburg oder Köln) werden jeweils von zwei Linien befahren.

²⁴ Vgl. <https://www.city2city.de/firma>, abgerufen am 4.2.2014

Mit Köln/Bonn und Frankfurt ist city2city auch im Flughafenzubringerverkehr aktiv.

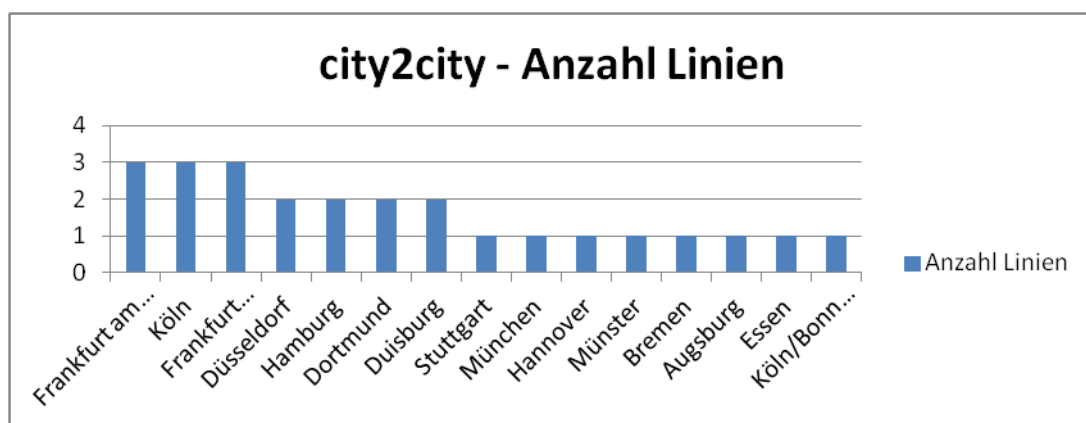


ABBILDUNG 13: CITY2CITY – ANZAHL LINIEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Mit 26 bzw. 22 Abfahrten pro Tag werden Frankfurt und Köln nicht nur von den meisten Linien angefahren, sondern sind auch tatsächlich die meistfrequentierten Städte des Anbieters.

Von den am seltensten angefahrenen Zielen Münster und Essen wird mit sechs Abfahrten pro Tag immer noch ein vergleichsweise dichter Takt angeboten.

Die sechs Linien werden im Allgemeinen drei- bis fünfmal am Tag gefahren, wobei es keinen einheitlichen Takt gibt. Umsteigemöglichkeiten bestehen nach Unternehmensangaben in Dortmund, Düsseldorf und Frankfurt. Die Umsteigezeiten betragen dabei jedoch 35 Minuten bis zu einer Stunde.

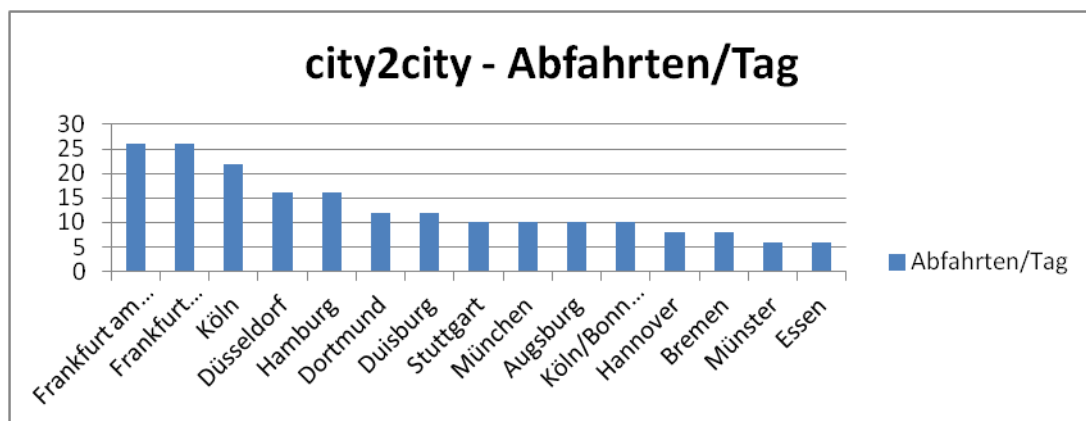


ABBILDUNG 14: CITY2CITY – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPFV-Anbindung

City2City verbindet getreu seinem Konzept ausschließlich Großstädte.

Die kleinste bediente Stadt ist Augsburg mit 269.402 Einwohnern. Es werden die Metropolregionen Hamburg, München, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Stuttgart, sowie Bremen/Oldenburg angefahren.

Durch die ausschließliche Bedienung von Ballungsräumen verfügen die bedienten Städte durchweg über eine gute Verkehrsinfrastruktur. Alle Kommunen sind in das SPFV-Netz der Deutschen Bahn eingebunden und mit den Hauptbahnhöfen von Hamburg, München, Frankfurt und Köln werden vier der fünf meistfrequentierten Bahnhöfe der Bundesrepublik angefahren.

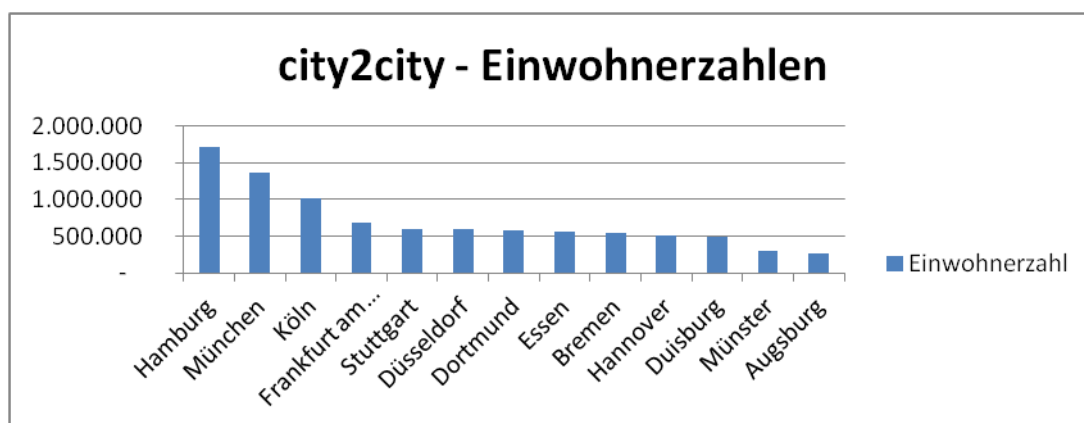


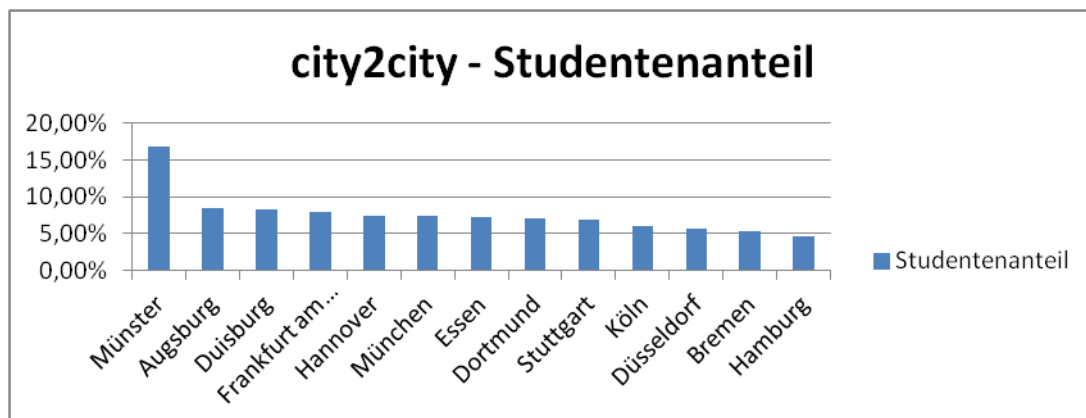
ABBILDUNG 15: CITY2CITY – EINWOHNERZAHLEN DER BEDIENTEN STÄDTE , QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Studentenanteil

Auch verfügen alle Städte über Hochschulen, darunter u.a. die größten Deutschlands (z.B. Universitäten Hamburg und Köln).

Als „Studentenstadt“ könnte man als einzige im city2city-Netz Münster bezeichnen, welches einen Anteil von knapp 17% Studenten an der Gesamtbevölkerung aufweist.

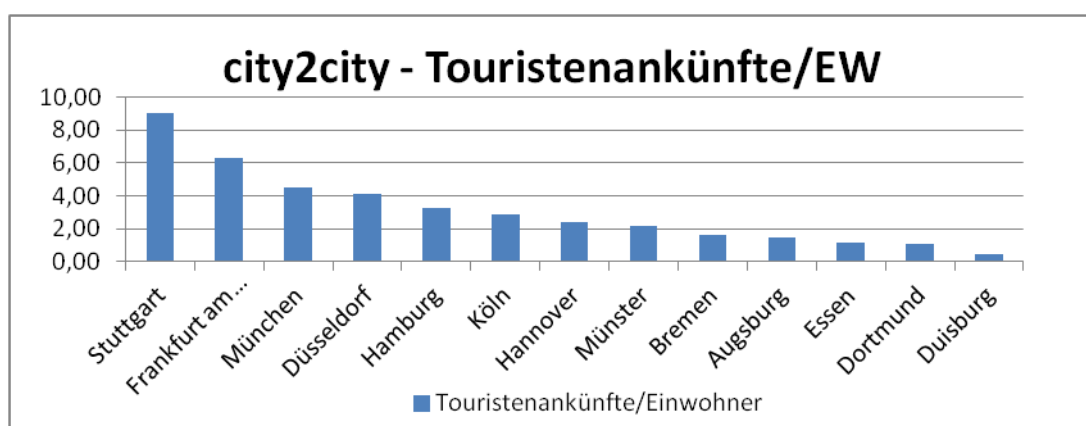
Alle anderen Städte weisen mit circa vier bis acht Prozent einen durchschnittlichen Studentenanteil für eine Großstadt auf.



ABILDUNG 16: CITY2CITY – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

Der sich auf Metropolen konzentrierende Anbieter City2city bedient keine Touristenorte, da die meisten eher klein sind. In einigen der bedienten Städte spielt aber Städtetourismus eine Rolle. Hierzu zählen v.a. die größten Städte wie Stuttgart, Frankfurt oder Hamburg.



ABILDUNG 17: CITY2CITY – TOURISTENANKÜNFTE JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Haltestellen

Die Haltestellen in den von city2city bedienten Städten lassen sich wie folgt charakterisieren:

In der Kategorie Lage wird im Durchschnitt der Wert **1,60** (in obigem Klassifizierungsschema) erreicht. Das heißt, dass die angefahrenen Haltestellen meistens vom Stadtverkehr wenig beeinträchtigt zügig von der Autobahn aus erreicht werden können und damit seltener unnötige und unkalkulierbare Reisezeitverlängerung entstehen.

In Punkto ÖPNV-Anbindung der Haltestellen wird der Wert **1,27** erreicht. Das heißt, dass die überwiegende Mehrzahl der Halte unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen ist.

Betrachtet man die Ausstattung der angefahrenen Haltestellen, so wird nur ein Wert von **2,13** erreicht. Dies ist besonders relevant, wenn man sich in Erinnerung ruft, dass city2city ausschließlich Großstädte in Ballungsräumen anfährt.

4.1.4 Dein Bus

Dein Bus, als Marke der Yourbus GmbH mit Sitz in Friedrichshafen, entstand schon 2009, also vor der Marktliberalisierung im Fernbusverkehr. Indem man sich als Bus-Mitfahrzentrale deklarierte, umging das Unternehmen die damals noch gültigen gesetzlichen Beschränkungen und konnte einen Fernbusverkehr zwischen verschiedenen deutschen Städten anbieten. 2011 klagte die Deutsche Bahn AG gegen diesen Angriff auf ihr Quasi-Monopol im Fernverkehr, unterlag aber am 20. April des Jahres vor dem Landgericht Frankfurt.²⁵

Nach der Marktliberalisierung baute Dein Bus mit Hilfe seiner Subunternehmer ein reguläres Liniennetz, vor allem in Süd- und Westdeutschland, auf.

Bediente Städte/Relationen

Die Knotenpunkte des Dein Bus-Netzes sind mit jeweils drei Linien München, Köln, Stuttgart, Freiburg und Tübingen. Hieraus wird auch bereits deutlich, dass ein Schwerpunkt des Anbieters auf Verbindungen in Südwestdeutschland liegt.

Weiterhin gibt es drei Linien, die vornehmlich in NRW und angrenzenden Regionen verkehren, sowie eine vom Rest des Netzes völlig getrennte Linie von Hamburg nach Leipzig. Dazu kommt eine Linie zwischen München und Prag.

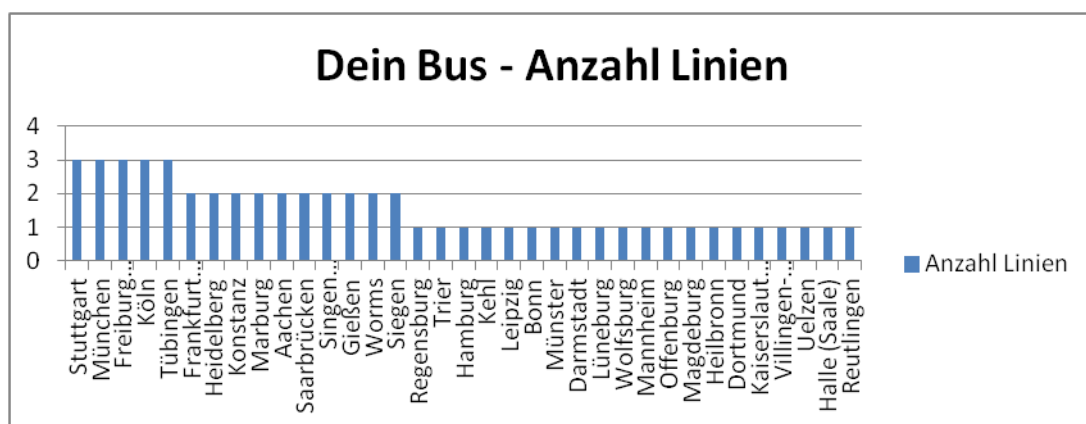


ABBILDUNG 18: DEIN BUS – ANZAHL LINIEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

²⁵ Vgl. <https://www.deinbus.de/klage/>, abgerufen am 4.2.2014

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Eine Konzentration auf Südwestdeutschland wird bei der Betrachtung der angebotenen Fahrten in den jeweiligen Städten noch deutlicher: die fünf meist angefahrenen Städte liegen in Baden Württemberg.

Es wird darüber hinaus ersichtlich, dass die Linie Hamburg-Leipzig wohl nur von untergeordneter Bedeutung für das Unternehmen ist. Hier kommen jeweils nur 1,14 Abfahrten pro Tag zusammen²⁶.

Umsteigeverbindungen sind auch hier wieder nicht als eine zusammenhängende Reise buchbar und werden im Fahrplan auch nicht ausgewiesen.

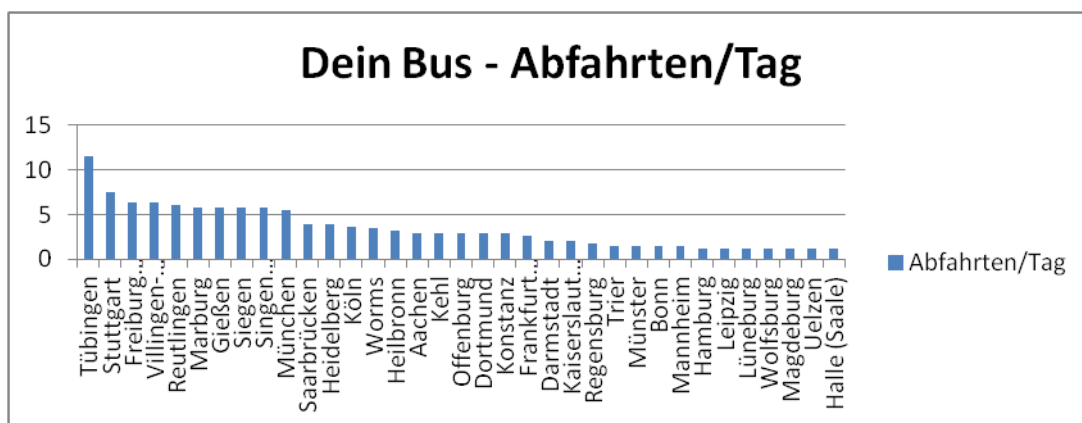
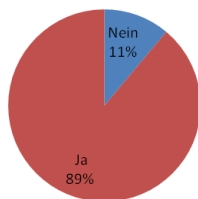


ABBILDUNG 19: DEIN BUS – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPFV-Anbindung

Dein Bus - SPFV-Anschluss der bedienten Städte



Beim Anbieter Dein Bus fällt auf, dass neben den Metropolen Hamburg, München, Köln, Frankfurt usw. auch verhältnismäßig viele kleinere Städte angefahren werden. Am kleinsten sind hier Kehl und Uelzen mit jeweils 33.000 Einwohnern.

ABBILDUNG 20: DEIN BUS – SPFV-ANSCHLUSS DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

²⁶ Linie mittlerweile (Mitte Feb. 14) eingestellt

Obwohl Dein Bus auch kleinere Städte anfährt, haben diese zu 89% Anschluss an das DB-Fernverkehrsnetz. Einzig nicht mit dem SPFV zu erreichen sind Heilbronn, Siegen, Villingen-Schwenningen und Kehl.

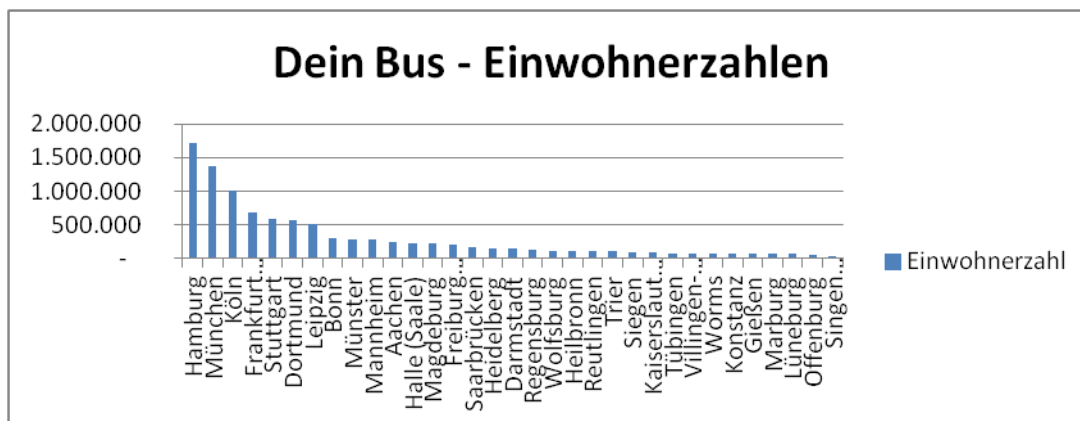


ABBILDUNG 21: DEIN BUS – EINWOHNERZAHLEN DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Studentenanteil

Im oben stehenden Diagramm offenbart sich, dass Studenten von Dein Bus besonders angesprochen werden. Ungefähr die Hälfte der angefahrenen Städte hat einen Studentenanteil von mindestens 10%. Die am meisten studentisch geprägten Städte Deutschlands werden allesamt von Dein Bus angefahren. Besonders die Linie Marburg-Gießen-Siegen-Köln-Aachen sticht als „Studenten-Linie“ ins Auge. Hier werden vier wichtige Studentenstädte mit der Metropole Köln verbunden. Dabei noch auf einer Route, auf der ein sehr schlechtes SPFV-Angebot besteht.

Darüber hinaus ist noch anzumerken, dass neben den deutschen Studentenstädten auch das niederländische Maastricht non Dein Bus mit Aachen und Köln verbunden wird. Da diese Universität viele deutsche Studenten, v.a. aus dem Rheinland aufweist, ist hier die Korrelation augenfällig.

Auffällig ist darüber hinaus auch, dass nur zwei der bedienten Orte (Uelzen und Singen) überhaupt keine Hochschulen aufweisen.

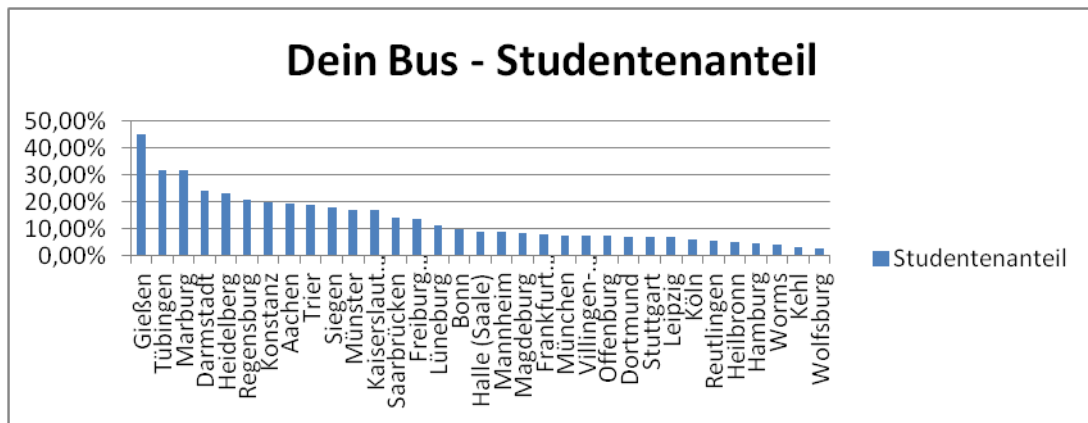


ABBILDUNG 22: DEIN BUS – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

Das Diagramm „Touristenankünfte/Einwohner“ offenbart, dass spezielle Touristenorte in der Netzplanung von Dein Bus wohl keine Rolle gespielt haben. Die am meisten von Touristen frequentierten und von Dein Bus angefahrenen Städte, sind die Großstädte Stuttgart, Frankfurt und München. Orte wie Heidelberg, Trier und Konstanz, sind zwar aufgrund ihrer historischen Baudenkmäler und ihrer Lage auch Touristenziele, der hohe Studentenanteil in diesen Städten lässt aber diese Klientel als plausible Kundengruppe erscheinen.

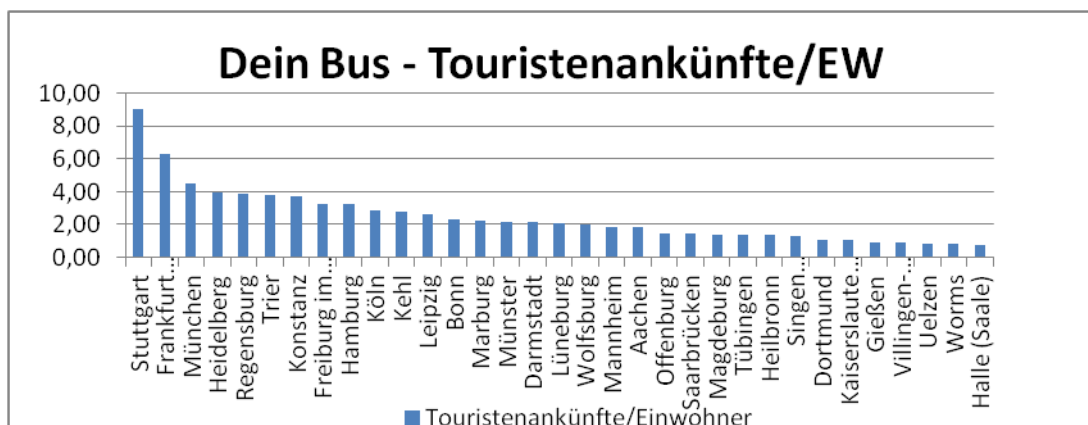


ABBILDUNG 23: DEIN BUS – TOURISTENANKÜNFTEN JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Haltestellen

Die Haltestellen in den von Dein Bus bedienten Städten lassen sich wie folgt charakterisieren:

In der Kategorie Lage wird im Durchschnitt der Wert **2,06** erreicht. Das heißt, dass die angefahrenen Haltestellen meistens vom Stadtverkehr wenig beeinträchtigt zügig von der Autobahn aus erreicht werden können und damit seltener unnötige und unkalkulierbare Reisezeitverlängerung entstehen.

In Punkto ÖPNV-Anbindung der Haltestellen wird der Wert **1,37** erreicht, was bedeutet, dass die überwiegende Mehrzahl der Halte unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen ist. Wenn dies nicht der Fall ist, ist aber meistens eine gute ÖPNV-Anbindung an das Stadtzentrum gegeben. Ausnahmen sind hier Aachen, Offenburg, Saarbrücken und Gießen. Hier gibt es lediglich eine wenig häufig verkehrende Buslinie, die ins Zentrum fährt.

Beim Punkt Ausstattung wird der Wert **2,66** erreicht. Eine Zahl, die auch im Hinblick auf die oft eher kleineren bedienten Städte nicht sonderlich überraschend ist.

4.1.5 IC Bus

Seit Oktober 2013 betreibt die Deutsche Bahn AG auf Relationen, auf denen ihr regulärer (Schienen-)Fernverkehr zeitlich nicht konkurrenzfähig gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist, den IC Bus. Die Busse verkehren z.B. zwischen Freiburg und München, einer Strecke, auf der Züge aufgrund der schwierigen Geländebedingungen (Schwarzwald) im Vergleich viel Zeit benötigen und oft nur Umsteigeverbindungen angeboten werden.

Darüber hinaus werden mit Zürich, Prag und Breslau/Kattowitz/Krakau auch Ziele im Ausland angefahren.

Das Angebot ist tariflich komplett in den SPFV der Bahn integriert, sodass z.B. auch BahnCards genutzt werden können und Fahrkarten über die DB-Internetseite oder in Reiszentren gekauft werden können.

Da der IC Bus mehr eine Fortführung des SPFV mit einem anderen Verkehrsmittel ist, als Teil eines völlig neuen Verkehrsnetzes, kann an dieser Stelle auf eine gesonderte detaillierte Analyse des Netzes verzichtet werden.

Die Kriterien, die diesem zugrunde liegen, entsprechen denen des DB-Schienenfernverkehrs und sind nicht mit denen der anderen Fernbusanbieter zu vergleichen, die sich weniger als Ergänzung zum SPFV sehen, sondern eher als Alternative bzw. Konkurrenz zu selbigem.

In die Gesamtbetrachtung des Netzes wurde der IC Bus der Vollständigkeit halber trotzdem aufgenommen.

4.1.6 Flixbus

Die Flixbus GmbH wurde 2009 als Start-Up-Unternehmen unter dem Namen GoBus gegründet. Nach der Umbenennung zum 1. Januar 2013, baute das Unternehmen durch seine Subunternehmer schnell ein weitreichendes Fernbusnetz in ganz Deutschland auf. Heute ist Flixbus einer der größten Anbieter im deutschen Fernbusmarkt.

Im September des gleichen Jahres stieg die Daimler Mobility AG (die u.a. das Car-Sharing-Angebot car2go betreibt) bei Flixbus ein. Dadurch wurden sich Potenziale im intermodalen Verkehr erhofft.²⁷

Durch eine Kooperation mit den österreichischen Unternehmen WESTbus und WESTbahn werden auch Verbindungen in zahlreiche österreichische Städte angeboten.

Bediente Städte/Relationen

Flixbus ist mit ca. 15% Marktanteil nach Mein Fernbus und den Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn einer der größten Wettbewerber auf dem deutschen Fernbusmarkt. Mit ca. 23 Linien befährt der Anbieter momentan das gesamte Bundesgebiet. Und auch Verbindungen nach Österreich (Salzburg-Linz-Wien), Frankreich (Straßburg), die Tschechische Republik (Prag) und in die Niederlande (Groningen) werden angeboten.

Mit zwölf Linien ist Berlin das Zentrum des Flixbus-Netzes. Aber auch München und Nürnberg (zwischen diesen beiden Städten fahren sieben Linien) bilden Schwerpunktstädte. Auch die anderen deutschen Großstädte, die ohnehin Verkehrsknotenpunkte sind (z.B. Köln, Hamburg) werden von mehreren Flixbus-Linien bedient.

²⁷ C. Krämer: „Daimler steigt bei Flixbus ein“, auf www.focus.de, 26.9.2013, online verfügbar unter <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/fernbusse-flixbus-will-netz-mit-hilfe-von-daimler-schnell-ausbauen-a-924680.html>, abgerufen am 4.2.2014

Darüber hinaus spielt Flixbus mit der Anfahrt der Flughäfen Bremen, Frankfurt, Hahn, München und Leipzig/Halle auch hier eine Zubringerrolle.

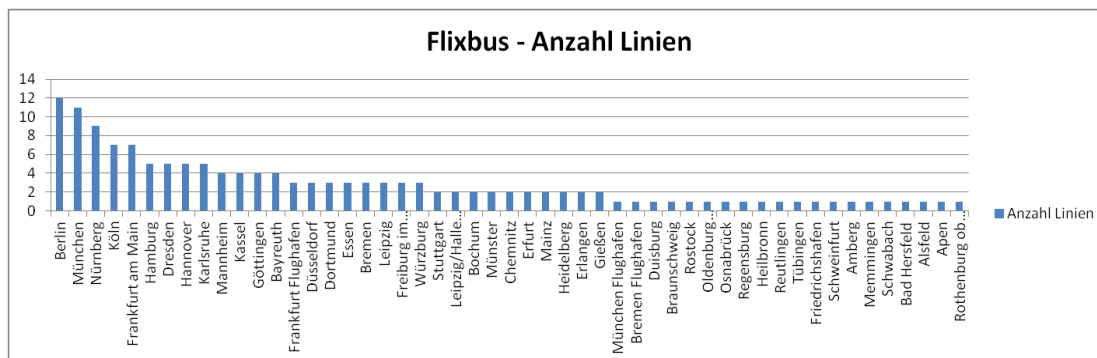


ABBILDUNG 24: FLIXBUS – ANZAHL LINIEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Auch wenn man die Bedienungshäufigkeit in den angefahrenen Städten betrachtet, bleibt Berlin Spitzenreiter. Danach fällt allerdings auf, dass Frankfurt, Köln und Hannover bedeutend weiter vorne stehen. Die hier verkehrenden Linien weisen also durchschnittlich eine höhere Frequenz auf. Ins Auge fällt außerdem, dass Bremen, Bremen Flughafen, Oldenburg und Apen sehr häufig bedient werden (ca. 17 mal). Diese Haltestellen liegen auf der Linie Bremen Flughafen-Groningen, die ein sehr hohes Fahrgastpotenzial aufzuweisen scheint, da sie fast stündlich bedient wird.

Umsteigeverbindungen sind auch hier wieder nicht als eine zusammenhängende Reise buchbar und werden im Fahrplan nicht ausgewiesen.

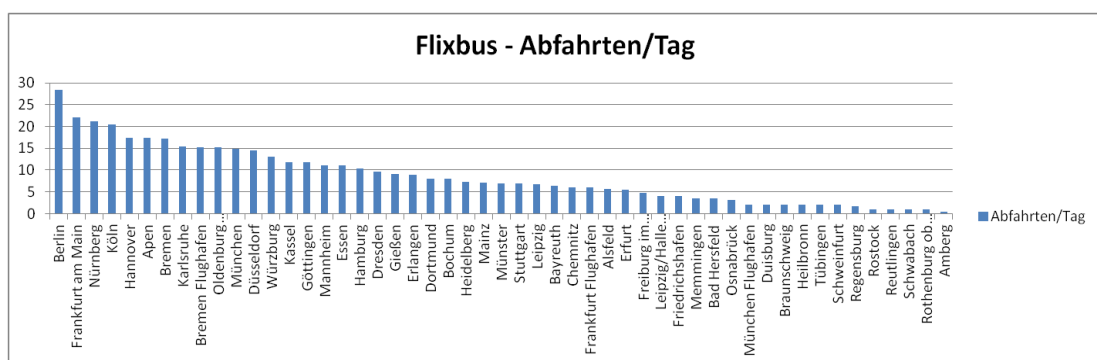


ABBILDUNG 25: FLIXBUS – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahlen der bedienten Städte und SPFV-Anbindung

Betrachtet man die Größe der von Flixbus angefahrenen Städte, so sind keine größeren Auffälligkeiten zu bemerken. Da das Netz sich über ganz Deutschland erstreckt und sowohl die Metropolen, als auch Kleinstädte umfasst, ist bei der Einwohnerzahl eine sehr große Bandbreite festzustellen. Es werden sowohl die Millionenstädte Berlin, Hamburg, München und Köln angefahren, aber auch kleine Orte wie Bad Hersfeld mit 28.500 Einwohnern oder Rothenburg ob der Tauber mit gerade einmal 10.000 Einwohnern.

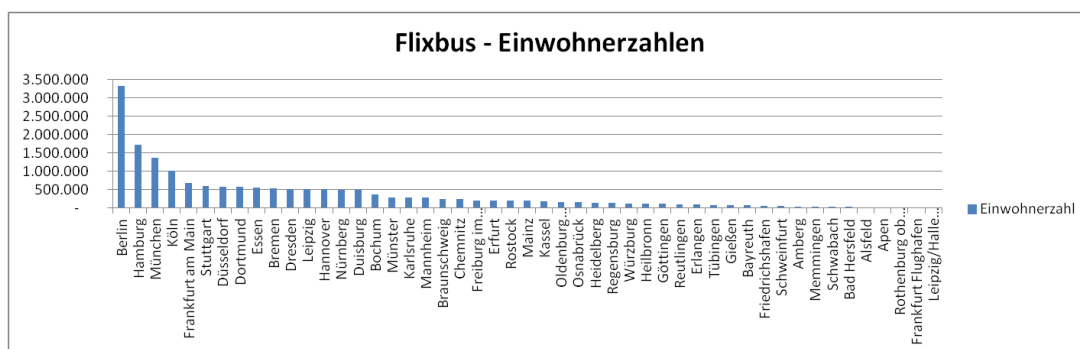


ABBILDUNG 26: FLIXBUS – EINWOHNERZAHLEN DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Die bedienten Kleinstädte verfügen oft nicht über einen SPFV-Anschluss. Die Quote liegt hier bei 22% ohne IC-, EC- oder ICE-Anschluss.

Flixbus - SPFV-Anschluss der bedienten Städte

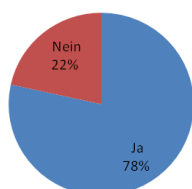


ABBILDUNG 27: FLIXBUS – SPFV-ANSCHLUSS DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Studentenanteil

Betrachtet man den Anteil, den Studenten an der Bevölkerung der bedienten Städte ausmachen, so fallen die klassischen Universitätsstädte Gießen, Tübingen, Heidelberg, Göttingen usw. ins Auge. Diese werden allesamt von Flixbus

angefahren. Allein Marburg, welches einen Studentenanteil von knapp 32% aufweist, fehlt im Flixbus-Netz. Aus diesem Faktum kann geschlossen werden, dass Studenten eine wichtige Zielgruppe für Flixbus darstellen. Denn auch in den bedienten Großstädten gibt es jeweils eine bedeutende Anzahl Studenten, die dort aber natürlich prozentual weniger ins Gewicht fallen.

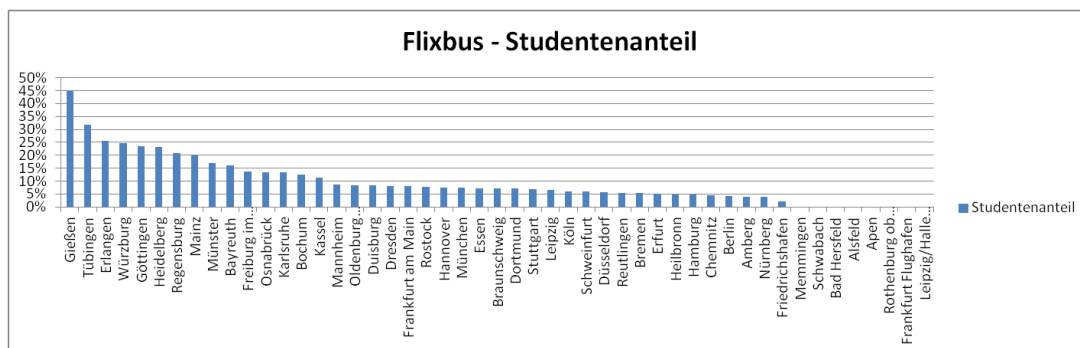


ABBILDUNG 28: FLIXBUS – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

Touristenorte spielen im Flixbusnetz keine übergeordnete Rolle. Einzige angefahrene Stadt mit hoher Tourismusquote ist Rothenburg ob der Tauber mit über 30 Ankünften pro Einwohner (Im Jahr 2012). Natürlich spielt Städtetourismus auch in vielen der angefahrenen Großstädte eine Rolle, jedoch höchstwahrscheinlich nicht als ausschlaggebender Faktor für eine Fernbusbedienung.

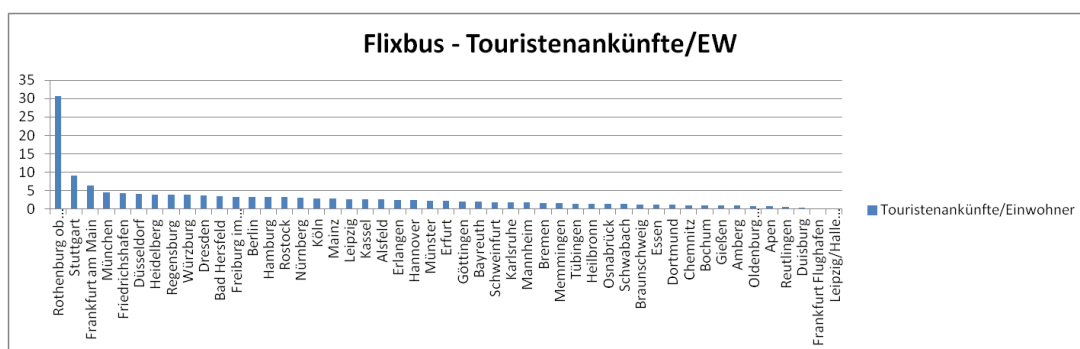


ABBILDUNG 29: FLIXBUS – TOURISTENANKÜNFTEN JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Haltestellen

Lage, Anbindung und Ausstattung der von Flixbus bedienten Haltestellen unterscheiden sich nur unwesentlich von den bereits zuvor behandelten Anbietern:

In der Kategorie Lage wird der Wert **1,86** erreicht. Dieser Wert ist verhältnismäßig gut. Die Haltestellen können also im Großen und Ganzen mit wenig verkehrsbedingter Reisezeitverlängerung angefahren werden. Der Halt in Apen erfolgt sogar direkt an der Autobahn auf einem Rasthof.

Auch die ÖPNV-Anbindung der Haltestellen ist mit dem Wert **1,29** als gut zu bezeichnen. Die überwiegende Mehrzahl der Halte ist unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen. Nur in Gießen, Alsfeld und Apen wurde die Qualität der ÖPNV-Anbindung zugunsten der Autobahnnähe der Haltestelle zurückgestellt.

Beim Punkt Ausstattung wird der Wert **2,57** erreicht. Eine Zahl, die auch im Hinblick auf die oft eher kleineren bedienten Städte nicht sonderlich überraschend ist. Für die auch in das Netz integrierten Großstädte aber wiederum die Unzulänglichkeit der Haltestelleninfrastruktur in den Ballungsgebieten offenlegt.

4.1.7 Mein Fernbus

Die MFB MeinFernbus GmbH mit Sitz in Berlin wurde 2011 gegründet und betrieb seit April 2012 mehrere Fernbuslinien, primär in Süddeutschland. Ab der Marktliberalisierung 2013, baute das Unternehmen sein Streckennetz massiv aus und ist heute Marktführer im deutschen Fernbusverkehr.²⁸

Sein Netz betreibt Mein Fernbus in Zusammenarbeit mit 46 mittelständischen Busunternehmern.²⁹

Bediente Städte/Relationen

Auf 38 Linien bedient Mein Fernbus 119 Städte und ist damit Marktführer im deutschen Fernbuslinienverkehr.

Mit 18 Linien ist Berlin auch für das Unternehmen Mein Fernbus der bedeutendste Knotenpunkt.³⁰ Weitere Hubs sind danach Frankfurt am Main mit neun Linien, München und Freiburg mit jeweils sieben und Karlsruhe und Dortmund mit jeweils sechs. Auch Stuttgart und Heidelberg werden von fünf Linien angefahren. Daraus wird ersichtlich, dass auch für Mein Fernbus (ähnlich wie für Dein Bus) der Südwesten Deutschlands anscheinend eine Schwerpunktregion darstellt.

In den nördlicheren Regionen werden eher Linien zwischen größeren Städten angeboten. Eine Feinerschließung findet eher weniger statt.

Darüber hinaus befährt das Unternehmen aber Routen in allen Teilen Deutschlands und hat neben FlixBus das einzige flächendeckende Netz aller hier betrachteten Anbieter. Mein Fernbus übertrifft FlixBus hier allerdings in der Feinerschließung des Landes, da auch kleinste Städte angefahren werden.

²⁸ Marktanteile im deutschen Fernbusmarkt im Dezember 2013, faz.net, online verfügbar unter http://www.faz.net/frankfurter-allgemeine-zeitung/fernbusse-adac-postbus-verschaerft-den-preiskampf-12720972.html#overlay_1_2721137Id, abgerufen am 29.1.2014

²⁹ <http://meinfernbus.de/uber-uns/unternehmen.html>, abgerufen am 4.2.2014

³⁰ Die Diagramme für den Anbieter Mein Fernbus befinden sich aufgrund ihrer Größe im Anhang.

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Auch bei der Betrachtung der Abfahrten pro Tag ist Berlin unangefochtener Spitzenreiter im Mein Fernbus-Netz.³¹ Daneben wird allerdings eine Schwerpunktsetzung auf Südwestdeutschland noch besser sichtbar. Unter den zehn meistangefahrenen Städten liegen fünf in Baden-Württemberg (Spitzenreiter dabei Karlsruhe mit knapp 34 täglichen Abfahrten). Und auch Kleinstädte in Baden-Württemberg, wie Friedrichshafen, Konstanz und das nur ca. 5000 Einwohner starke Meersburg am Bodensee (von hier besteht eine Fährverbindung über den Bodensee ins nahegelegene Konstanz) werden öfter angefahren als Zentren von Ballungsräumen wie Bremen, Hannover oder Dresden.

Auch Frankfurt, die nach München dritthäufigst bediente Stadt, liegt an der Grenze des Bereiches Südwestdeutschland.

Umsteigeverbindungen zwischen den Mein Fernbus-Linien werden im Fahrplanbuch aufgeführt, online buchbar sind die Strecken allerdings nur einzeln. Trotz der großen Flächendeckung des Netzes werden Reisen mit Umstieg also wenig beworben und forciert.

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPFV-Anschluss

Mit seinem umfassenden Netz bedient Mein Fernbus Städte aller Größenklassen in Deutschland.³² Abgesehen von Bielefeld und Duisburg werden auf der einen Seite die 20 größten Städte Deutschlands allesamt angefahren, auf der anderen Seite werden

aber auch Kleinstädte und Dörfer angebunden, sodass Neuharlingersiel mit nur 1021 Einwohnern die kleinste von Mein

Mein Fernbus - SPFV-Anschluss der bedienten Städte

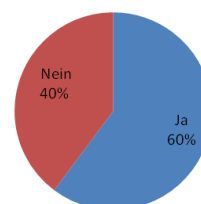


ABBILDUNG 30: MEIN FERNBUS: SPFV-ANSCHLUSS DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

³¹ Tabelle im Anhang S. IX

³² Tabelle im Anhang S. X

Fernbus angefahrene Gemeinde ist.

Zwischen diesen beiden Extremen ist keine Fokussierung auf eine bestimmte Stadtgröße zu erkennen.

Bei der großen Bandbreite auch kleinerer Städte im Netz, vergrößert sich natürlich auch der Anteil der Städte ohne SPfV-Anschluss im Vergleich zu den Anbietern, die primär größere Städte anfahren. Bei Mein Fernbus habe allerdings immer noch 60% der bedienten Orte Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn.

Studentenanteil

Bei der Betrachtung der Studentenanteile an der Bevölkerung der von Mein Fernbus bedienten Städte ist eine gleichmäßige Verteilung festzustellen.³³ Während auf der einen Seite Studentenstädte wie Freiburg, Heidelberg, Göttingen oder Tübingen angefahren werden, ist dieser Anteil bei mehr als der Hälfte der angefahrenen Orte vernachlässigbar.

Eine besondere Fokussierung auf Studentenstädte ist also nicht festzustellen.

Tourismus

Schaut man auf die Tabelle der Touristenankünfte je Einwohner, so fällt auf, dass einige Orte im Mein Fernbus-Netz wohl primär aufgrund ihrer touristischen Bedeutung angefahren werden.³⁴

Mit einem immens hohen Wert von 150 Touristenankünften je Einwohner im Jahr 2012 führt der kleine Ort Rust in Baden Württemberg (3741 Einwohner) die Tabelle an. Rust ist Standort des Europapark Rust, einer der größten Freizeitparks Deutschlands. Der Wert ist also nicht weiter verwunderlich.

³³ Tabelle im Anhang S. X

³⁴ Tabelle im Anhang S. XI

Daneben werden noch Touristenorte an der Ostfriesischen Nordseeküste (Neuharlingersiel und Esens) und in den bayerischen Alpen (Oberstdorf und Fischen) angefahren. Auch diese Orte sind recht klein, weisen aber eine hohe Touristenzahl auf. Auch Garmisch-Partenkirchen, Titisee-Neustadt und Lindau am Bodensee weisen abseits ihres bedeutenden Tourismus eher wenig Fahrgastpotenzial auf.

Alles in allem lässt sich durch die Präsenz mehrerer eher kleinerer Orte im vorderen Bereich dieser Statistik konstatieren, dass hier der Tourismus eine bedeutende Rolle bei der Bedienung durch den Fernbus spielt.

Haltestellen

Lage, Anbindung und Ausstattung der von Mein Fernbus bedienten Haltestellen unterscheiden sich nur unwesentlich von den bereits zuvor behandelten Anbietern:

In der Kategorie Lage wird der Wert **2,01** erreicht. Dies ergibt sich daraus, dass die Haltestellen in Ballungsregionen für gewöhnlich recht gut und zügig von der Autobahn aus erreichbar sind, mehrere der kleinen (Touristen-)Orte, die von Mein Fernbus bedient werden, aber über keinen Autobahnanschluss verfügen. Dadurch sind längere Überlandfahrten nötig, die aber nicht unbedingt zu Verspätungen durch Verkehrsstaus o.Ä. führen müssen.

Die ÖPNV-Anbindung der Haltestellen ist mit dem Wert **1,39** als gut zu bezeichnen. Die überwiegende Mehrzahl der Halte ist unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen. Schlechte ÖPNV-Anbindung (Kategorie 3) ist in manchen kleineren Orten vorhanden, wo diese für eine autobahnahe Haltestelle vernachlässigt wurde.

Beim Punkt Ausstattung wird der Wert **2,75** erreicht. Eine Zahl, die auch im Hinblick auf die oft eher kleineren bedienten Städte nicht sonderlich überraschend ist. Für die auch in das Netz integrierten Großstädte aber wiederum die Unzulänglichkeit der Haltestelleninfrastruktur in den Ballungsgebieten offenlegt.

4.1.8 Deutsche Touring

Die Deutsche Touring wurde bereits 1948 gegründet, um Busfernverkehr abseits von Bahnverbindungen anzubieten. Mehrheitseigner war die Deutsche Bundesbahn.³⁵

Ab den 1970er Jahren engagierte sich die Deutsche Touring auch im internationalen Verkehr und der Verkehr ins Ausland, v.a. auf den Balkan und nach 1990 nach Osteuropa, wurde mit das wichtigste Standbein des Unternehmens. 2005 trennte sich die Deutsche Bahn AG von ihren Anteilen an dem Unternehmen und die heutigen Anteilseigner sind die Ibero Eurosur S.L. (ein Konsortium mehrerer spanischer und portugiesischer Busunternehmen, hinter denen wiederum teilweise die National Express Group aus Großbritannien steht) und die Europäische Reiseversicherung AG.³⁶

Seit 1989 ist die Deutsche Touring Mitglied der Eurolines-Organisation. Der überwiegende Teil der Verkehrsleistungen wird heute durch Subunternehmer erbracht.

Bediente Städte/Relationen

Bei der Dt. Touring ist anders als bei Flixbus und Mein Fernbus nicht Berlin der dominierende Knotenpunkt im innerdeutschen Fernbusnetz. Hier spielt Frankfurt am Main diese Rolle. Acht Linien treffen sich hier. Nur halb so viele Linien verkehren in Köln, Stuttgart, Düsseldorf und Dortmund. Die Linien innerhalb Deutschlands sind mitunter Teile der zahlreichen internationalen Eurolines-Linien, die auch von der Dt. Touring betrieben werden. Manche Linien werden in diesem Zusammenhang auch nur in einer Richtung bedient (z.B. Düsseldorf-Aachen).

³⁵ „Firmengeschichte“ auf <https://www.eurolines.de/de/unternehmen/firmengeschichte/>, abgerufen am 4.2.2014

³⁶ „Daten, Zahlen und Fakten“ auf <https://www.eurolines.de/de/unternehmen/daten-zahlen-fakten/>, abgerufen am 4.2.2014

An regionaler Verdichtung ist festzustellen, dass sich viele Linien in Nordrhein-Westfalen, im Bereich Rhein-Ruhr und in Südwestdeutschland im Bereich Südhessen-Nördliches Baden-Württemberg finden.

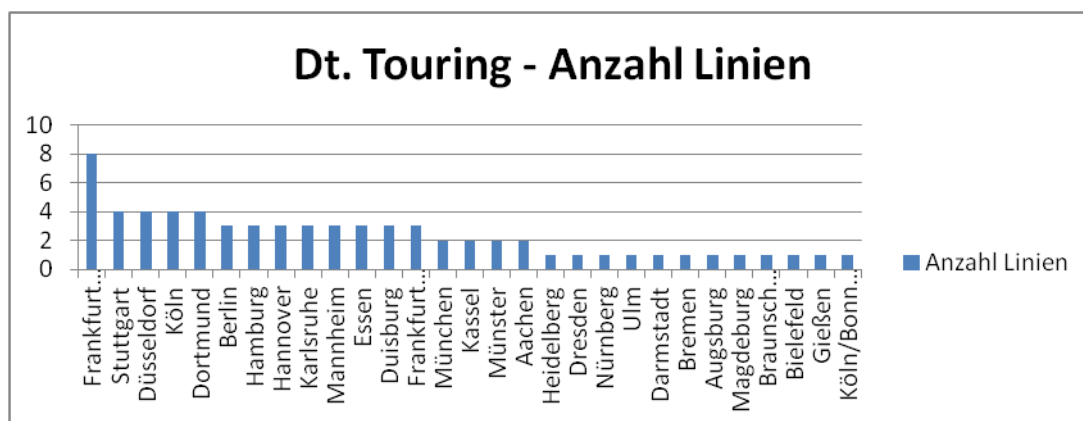


ABBILDUNG 31: DT. TOURING – ANZAHL LINIEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Umsteigebeziehungen/Fahrplan

Obwohl sich die meisten Linien der Dt. Touring am Frankfurter Hauptbahnhof treffen, verzeichnet die Haltestelle am Frankfurter Flughafen die meisten Abfahrten. Dahinter folgt Köln und dann kommt erst Frankfurt Hbf.

Neben dem Frankfurter Flughafen wird auch der Airport Köln/Bonn mit zehn Abfahrten am Tag recht häufig bedient. Die auch angefahrenen Flughäfen Hamburg und Hannover dagegen nur sporadisch.

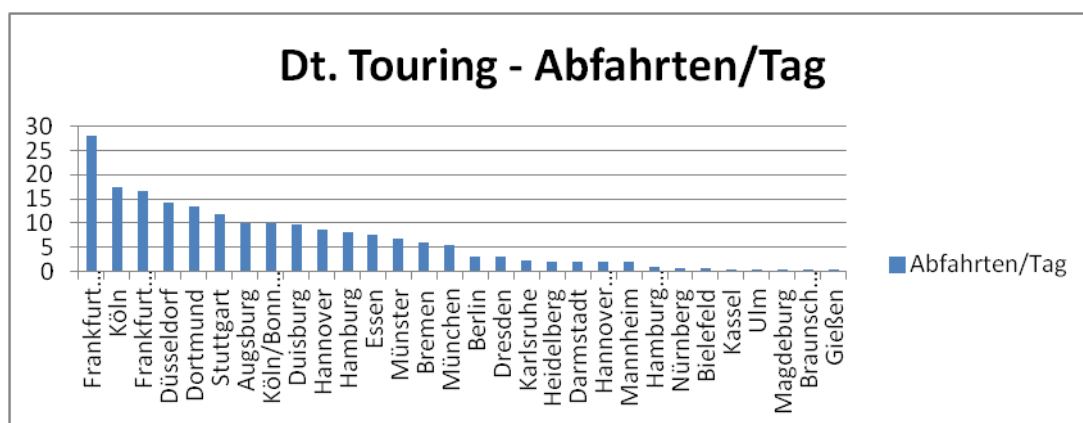


ABBILDUNG 32: DT. TOURING – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Einwohnerzahl der bedienten Städte und SPFV-Anbindung

Die Dt. Touring bedient mit ihrer Marke Eurolines, mit Ausnahme von Gießen (76.059 Einwohner), ausschließlich Großstädte über 100.000 Einwohner. Darunter, bis auf Leipzig, alle Städte mit mindestens 500.000 Einwohnern.

Da fast ausschließlich Großstädte angefahren werden, weisen alle bedienten Kommunen einen Anschluss an den SPFV auf.

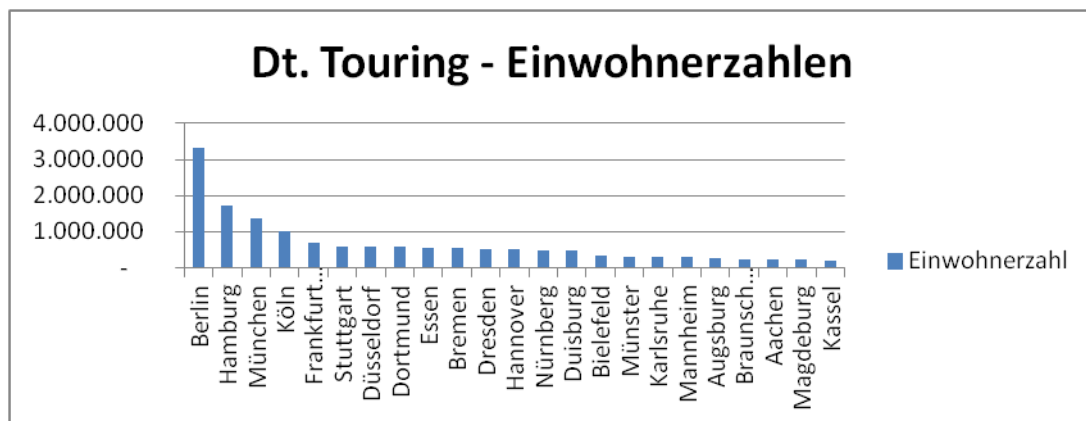


ABBILDUNG 33: DT. TOURING – EINWOHNERZAHLEN DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Studentenanteil

Aus Abb. 34 ist ersichtlich, dass von der Dt. Touring auch Studentenstädte angefahren werden. Gießen weist hier einen Anteil von 45% auf. Darüber hinaus fehlen aber andere bedeutende Universitätsstädte wie Tübingen, Marburg oder Göttingen im Netz. Eine gesonderte Fokussierung auf Studenten ist aus dieser Tabelle also nicht herauszuinterpretieren. Dass Studenten in Orten wie Gießen, Darmstadt oder Heidelberg einen nicht unerheblichen Anteil an den Fahrgästen stellen, ist allerdings anzunehmen.

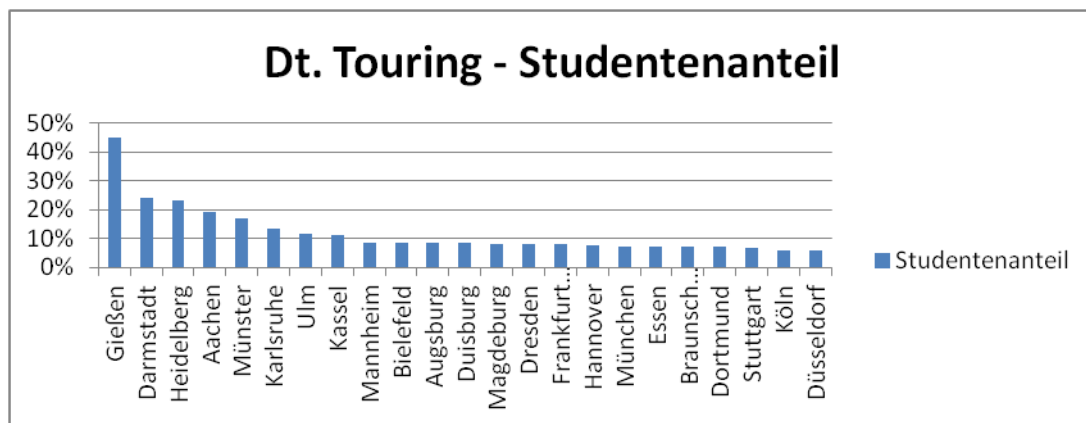


ABBILDUNG 34: DT. TOURING – STUDENTENANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Tourismus

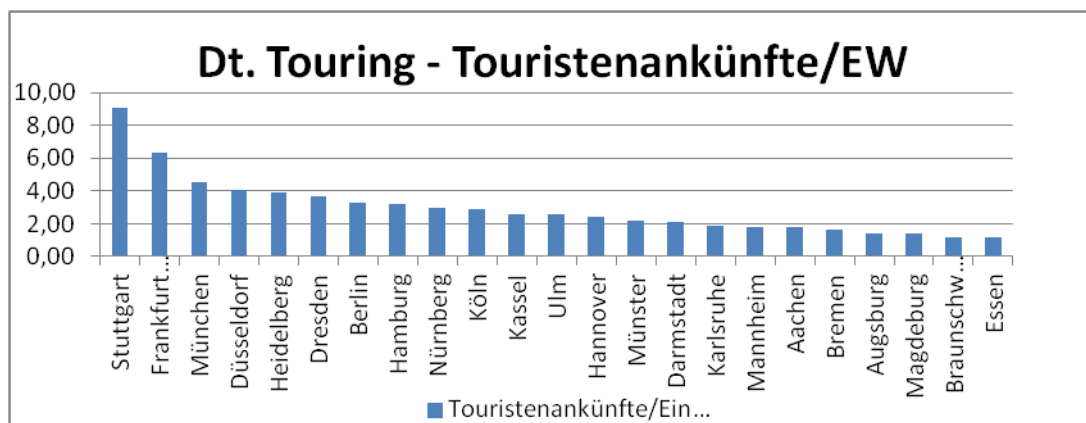


ABBILDUNG 35: DT. TOURING – TOURISTENANKÜNFTE JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Eine gesonderte Bedienung touristischer Ziele durch die Dt. Touring ist im innerdeutschen Verkehr nicht festzustellen. Während im Ausland zahlreiche Städte als Reisedestinationen beworben werden, fährt der Anbieter in Deutschland nur Großstädte mit Städtetourismus an, wo dieser allerdings bei den Fahrgästen nur eine untergeordnete Rolle spielen dürfte. Orte, bei denen Urlaubsverkehr einen nennenswerten Anteil an den Fahrgästen spielen dürfte, sind im Netz nicht zu finden.

Haltestellen

Lage, Anbindung und Ausstattung der von der Dt. Touring bedienten Haltestellen unterscheiden sich nur unwesentlich von den bereits zuvor behandelten Anbietern:

In der Kategorie Lage wird der Wert **1,71** erreicht. Dies ergibt sich daraus, dass die Haltestellen in Ballungsregionen für gewöhnlich recht gut und zügig von der Autobahn aus erreichbar sind. Auch die Halte an den Flughäfen sind in unmittelbarer Nähe einer Autobahn.

Die ÖPNV-Anbindung der Haltestellen ist mit dem Wert **1,39** identisch mit dem Anbieter Mein Fernbus. Die überwiegende Mehrzahl der Halte ist unmittelbar im Stadtzentrum, am Hauptbahnhof gelegen. Schlechte ÖPNV-Anbindung (Kategorie 3) ist in Aachen und Gießen vorhanden, wo diese für eine autobahnahe Haltestelle vernachlässigt wurde.

Beim Punkt Ausstattung wird der Wert **2,39** erreicht. Da primär Großstädte bedient werden, ist dieser Wert als unzureichend zu bezeichnen.

4.2 Synthese - Charakterisierung der verschiedenen Anbieter

Nachdem nun die Netze der wichtigsten Fernbusanbieter Deutschlands beschrieben wurden, welche allgemeinen Aussagen lassen sich über diese treffen?

Dazu müssen die Anbieter untereinander verglichen werden:

Marahrens unterteilt dabei die Fernbusunternehmen in drei Gruppen:³⁷

1. Start-Up-Unternehmen (Dein Bus, Mein Fernbus, Flixbus)
2. Nationale Großunternehmen (Berlin Linien Bus, ADAC Postbus, IC Bus)
3. Global Player (city2city, Dt. Touring/Eurolines)

Hierbei wird allerdings weniger das bediente Netz, als das Geschäftsmodell und die unternehmerischen Rahmenbedingungen, denen die Firmen unterliegen, als Basis genommen. Betrachtet man, so wie in dieser Arbeit, das Netz, so bietet sich eine andere Unterteilung der Anbieter an:

1. Fokus auf die Ballungsräume (city2city, ADAC Postbus)
2. Umfassendes landesweites Netz (Mein Fernbus, Flixbus)
3. Andere (Berlin Linien Bus, Dein Bus, IC Bus, Dt. Touring)

³⁷ Vgl. Marahrens, S.15

1. Anbieter mit Fokus auf den Ballungsräumen

Hier sind die Anbieter city2city und ADAC Postbus zu nennen. Diese beiden Firmen, Tochterunternehmen großer internationaler Konzerne, verfügen über große Finanzkraft.

Für den Markteintritt konzentrieren sich diese Firmen auf die am meisten Gewinn versprechenden Verbindungen zwischen den großen Ballungsräumen. Den sogenannten Trunk Routes.³⁸ Dabei wird Konkurrenz zu anderen Anbietern auf den Routen bewusst in Kauf genommen.

Marktvorteile sollen v.a. auch in Punkto Qualität errungen werden. So wirbt city2city mit seiner dichten Taktung sowie seinem regelmäßigen Fahrplan und ADAC Postbus mit seinem hohen Reisekomfort.

Die Netze beider Anbieter sind noch im Ausbau, aber zumindest city2city hat klar kommuniziert, dass auch in Zukunft ihr Schwerpunkt auf den Ballungsräumen liegen wird.³⁹

2. Umfassende landesweite Netze

Die beiden Anbieter, die landesweit auch kleinere Städte bedienen und die ein annähernd flächendeckendes Netz betreiben sind momentan FlixBus und Mein Fernbus. Mein Fernbus liegt dabei als Marktführer allerdings klar vorne.

Diese beiden Anbieter haben weder einen klar dominierenden Hub, von dem ihre Haupttrouten ausgehen, noch sind klare Fokussierungen auf Verbindungen zwischen Ballungsräumen festzustellen. Die Unternehmen sind zwar auf den Trunk Routes zwischen den Metropolen aktiv und stellen sich dort dem Wettbewerb mit den

³⁸ Trunk Routes: „Verbindungen zwischen Großstädten sowie Ballungsgebieten, [die] einen Großteil des Beförderungsaufkommens ausmachen und sowohl im intra- als auch intermodalen Markt hochkompetitiv sind.“ (C. v. Hirschhausen, M. Walter et al.: Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland – Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb (Manuskripteinreichung für Internationales Verkehrswesen), Transport Economics Working Papers, Technische Universität Dresden, 2008, S. 12)

³⁹ Vgl. Anbieterportrait S.23

anderen Anbietern, auf der anderen Seite bedienen sie allerdings auch diverse Routen zwischen Klein- und Mittelstädten, wo meistens kein anderes Fernbusangebot vorhanden ist und mitunter in peripheren Regionen auch nur unzureichender Bahnanschluss vorzufinden ist.

Diese Anbieter sind mitunter auch im Urlaubsverkehr aktiv (z.B. Mein Fernbus mit seinen Linien nach Oberstdorf oder an die ostfriesische Nordseeküste) und bedienen Routen, wo der Fernbus gegenüber dem SPfV einen Zeitvorteil hat (z.B. die FlixBuslinien München-Prag bzw. München-Zürich).

3. Andere

Als dritte Kategorie gibt es Anbieter, die jeweils einen bestimmten Schwerpunkt in ihrer Netzgestaltung haben.

Das größte Unternehmen hierbei ist der *Berlin Linien Bus*. Über die Jahrzehnte der Beschränkung des deutschen Fernbusverkehrs auf Berlin-Verbindungen, baute der BLB ein umfangreiches Netz zu zahlreichen Orten ausgehend von Berlin auf. Auch nach der Liberalisierung des Marktes ist das BLB-Angebot immer noch ganz klar auf Berlin ausgerichtet. Es gibt zwar auch Linien, die die Hauptstadt nicht berühren, diese sind aber in der Minderheit und werden tendenziell weniger häufig bedient.

Der BLB ist darüber hinaus im Touristenverkehr relativ aktiv. Neben den ganzjährig angebotenen, hier betrachteten Linien, betreibt er auch diverse saisonale Linien von Berlin aus zu verschiedenen innerdeutschen Reisezielen.

Der *IC Bus* der deutschen Bahn hat nicht den Anspruch ein flächendeckendes Netz zu erreichen, sondern soll als Fortführung des SPfV-Netzes mit einem anderen Verkehrsmittel verstanden werden. Die IC Busse fahren somit nur auf Relationen, wo die Deutsche Bahn kein, oder ein nicht konkurrenzfähiges, SPfV-Angebot aufweisen kann. Die Netzplanung erfolgt dabei relativ ähnlich wie die des SPfV.

Die *Deutsche Touring/Eurolines* war wie der BLB bereits vor der Liberalisierung des deutschen Fernbusmarktes im Geschäft aktiv. In erster Linie mit Verbindungen ins

Ausland, die von den gesetzlichen Einschränkungen nicht betroffen waren. Darüber hinaus gab es einige Nischen-Linien z.B. im Flughafen-Zubringerverkehr oder mit Nachtfahrten.

Heute bestehen auch innerdeutsche Linien oder internationale Linien können auch im nationalen Verkehr benutzt werden, von einem dichten Netz mit regelmäßigen Verbindungen kann aber keine Rede sein. Viele Relationen werden nur sporadisch bedient oder können nur in einer Richtung benutzt werden. Der Fokus des Unternehmens liegt immer noch auf dem internationalen Verkehr.

Dein Bus gehört zur Gruppe der Start Up-Unternehmen, die erst seit wenigen Jahren existieren. Während Mein Fernbus und Flixbus, die ähnlich jung sind, relativ schnell ein weitgehend flächendeckendes Netz aufbauten, betreibt Dein Bus heute immer noch nur ca. 15 Linien. Auffällig ist, dass das Unternehmen sehr offensiv primär junge Leute als Kunden anspricht. Dies ist auch deutlich im Netz sichtbar: Mit Marburg, Gießen, Siegen, Aachen, Maastricht, Tübingen und Heidelberg werden diverse bedeutende Universitätsstädte angefahren, die oft von geringer Größe sind und an den SPFV nur unzureichend angebunden sind. Darüber hinaus ist auch der Internetauftritt des Unternehmens ganz klar an junge Leute gerichtet.

5. Charakterisierung des aktuellen deutschen Fernbusnetzes

Nachdem nun die Netzstrukturen der einzelnen Anbieter charakterisiert und untereinander verglichen wurden, soll nachfolgend das Netz als Ganzes beschrieben und analysiert werden. Wie lässt sich mit Hilfe der aufgestellten Faktoren eine Momentaufnahme des deutschen Fernbusnetzes erstellen?

Dazu sollen zuerst alle Faktoren einzeln betrachtet werden, um dann ihre Relevanz für den Fernbusverkehr zu evaluieren.

5.1 Geographische Verteilung

Betrachtet man die geographische Verteilung der Städte mit ihrer jeweiligen Anzahl an Abfahrten pro Tag, so ist natürlich festzustellen, dass die größten Städte in den Ballungsräumen die Zentren des Fernbusnetzes sind.

Darüber hinaus stellt sich beim Blick auf die Karte heraus, dass kleinere Städte mit wenigen Abfahrten fast ausschließlich in Westdeutschland zu finden sind.

In Ostdeutschland werden wenige größere Städte angefahren, aber dafür auch mit mehr Fahrten. Das Netz ist hier also alles in allem grobmaschiger als in den alten Bundesländern.

In Baden-Württemberg ist das Netz mit vielen Abfahrten von vielen Orten besonders dicht, während Niedersachsen das Bundesland ist, in dem prozentual die meisten der von Fernbussen bedienten Orte liegen, aber diese oft nur wenige Male täglich angefahren werden.

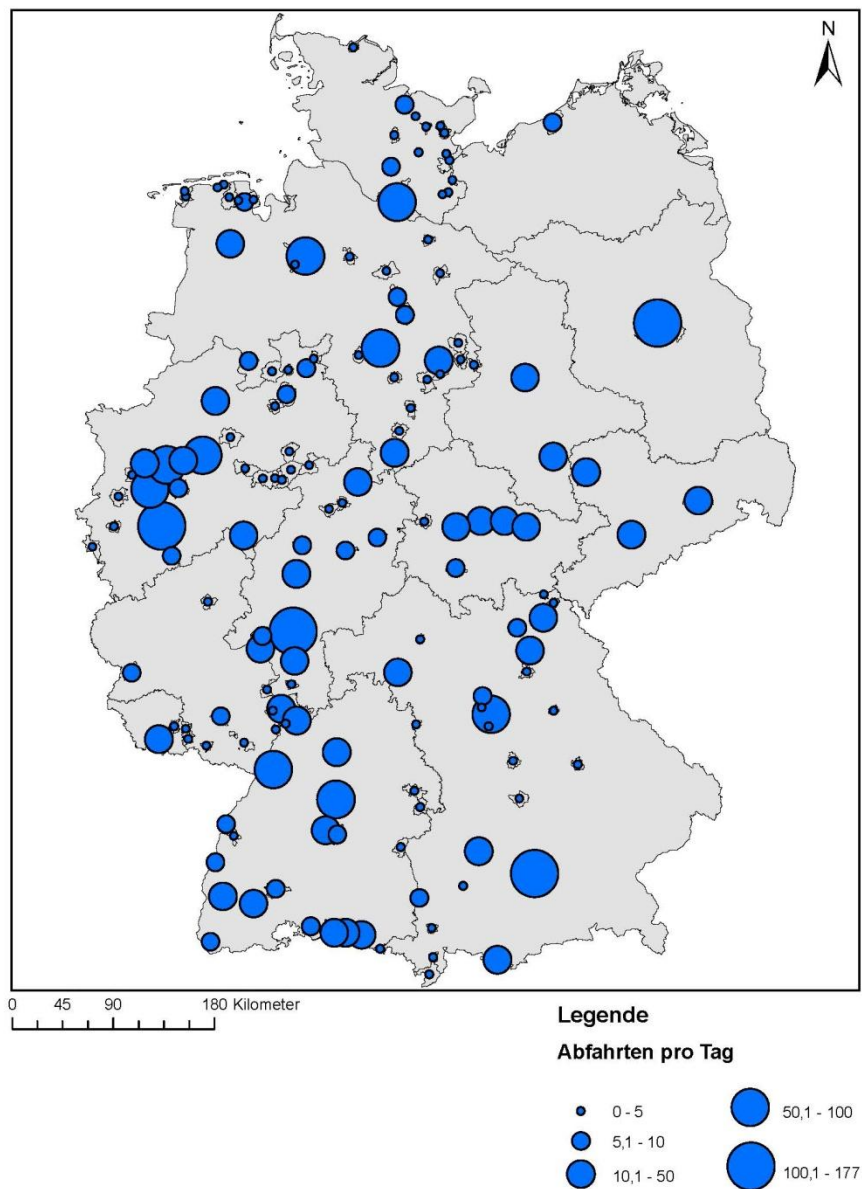


ABBILDUNG 36: GESAMTNETZ – ABFAHRTEN/TAG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

5.2 Stadtgröße

Das Fernbusnetz in Deutschland deckt heute fast die gesamte Bandbreite der Gemeinden ab.

Die größte angefahrene Stadt ist Berlin mit 3,3 Millionen Einwohnern. Die kleinste angefahrene Gemeinde in dieser Untersuchung ist Neuharlingersiel mit gerade einmal 1021 Einwohnern. Dazwischen werden Kommunen aller Größen angefahren.

Die durchschnittliche Einwohnerzahl aller hier untersuchten bedienten Kommunen liegt bei 160.757 Einwohnern (arithmetisches Mittel) bzw. 62.886 Einwohnern (Median).

In Abb. 37 kann die Verteilung der Größenklassen unter den angefahrenen Gemeinden betrachtet werden.

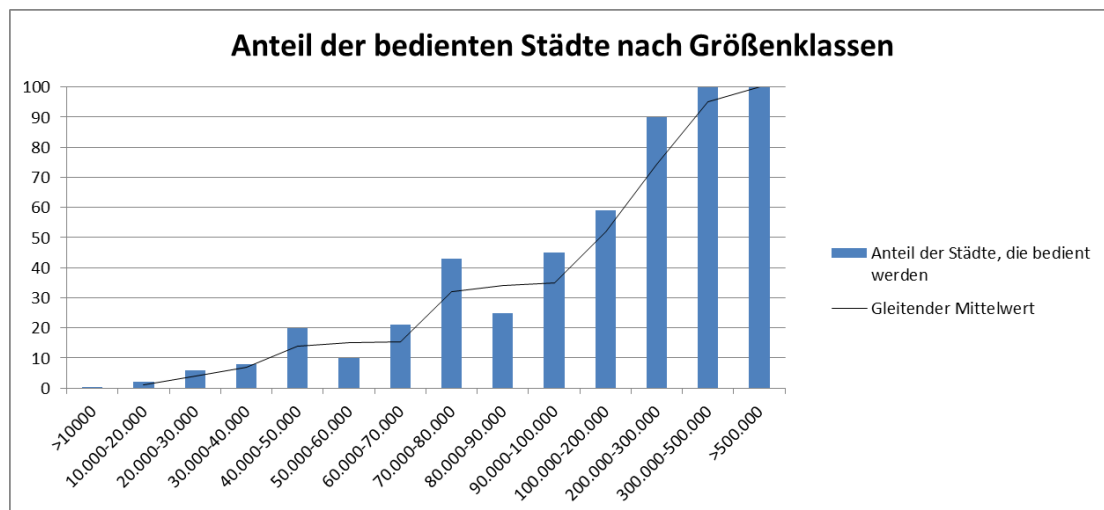


ABBILDUNG 37: GESAMTNETZ – ANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE NACH GRÖßENKLASSEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Natürlich steigt die Wahrscheinlichkeit, dass eine Gemeinde in das Fernbusnetz integriert, ist mit ihrer Einwohnerzahl. Ein klarer Schwellenwert, bei dem die Wahrscheinlichkeit, dass eine Kommune angefahren wird dramatisch steigt, lässt sich allerdings nur eingeschränkt benennen. Bei den hier untersuchten Anbietern, die ca. 95% des deutschen Fernbusmarktes abdecken, variieren die Zahlen zwischen den Klassen ab 40.000 Einwohner und bis 100.000 Einwohner stark.

Betrachtet man das obere Ende der Skala, so werden alle Städte mit mindestens 300.000 Einwohnern bedient. In den Größenklassen 100.000-200.000 EW und 300.000-500.000 EW liegt der Wert zwar nur bei 59% bzw. 90%, jedoch sind auch hier so gut wie alle Städte wenigstens indirekt an das Fernbusnetz angebunden.

Ein großer Teil der in dieser Klasse vertretenen Städte liegt in Nordrhein-Westfalen in der Rhein-Ruhr-Region und damit in unmittelbarer räumlicher Nähe zu wichtigen Fernbusknoten wie Köln, Düsseldorf, Essen oder Dortmund (zu nennen sind hier z.B. Leverkusen, Bottrop, Solingen oder Oberhausen). Darum werden sie trotz ihrer signifikanten Größe nicht angefahren. Ihr Fahrgastpotential wird von den

umliegenden Haltestellen abgeschöpft. Dasselbe trifft auf Städte wie Offenbach (bei Frankfurt am Main) oder Potsdam (bei Berlin) zu. Die einzigen Städte in dieser Klasse, die nicht unmittelbar an eine Stadt mit Fernbushalt angrenzt, sind Pforzheim (aber auch von hier kann Karlsruhe, welches von diversen Linien angefahren wird, binnen 30 Minuten erreicht werden) und Bremerhaven.

5.3 SPFV-Anschluss

55% der hier untersuchten Kommunen besitzen einen Anschluss an den Schienenpersonenfernverkehr der Deutschen Bahn. 45% tun dies nicht.

Diese Verteilung lässt mehrere Schlüsse zu.

Zuallererst zeigt dieser Wert, dass das Fernbusnetz heute das Land bereits feiner erschließt, als der SPFV. Städte, die mit der Bahn nur mit Umstiegen mit den Metropolen verbunden sind, werden mit dem Fernbus direkt angebunden.

Die Deutsche Bahn AG hat sich mit ihrem Fernverkehr in den letzten 15 Jahren primär auf schnelle Verbindungen zwischen den Ballungsräumen konzentriert und einen vielfach beklagten „Rückzug aus der Fläche“ vollzogen.⁴⁰

Trotz des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsstrecken und der Reisezeitverkürzung auf vielen ICE-Verbindungen, ist die Anzahl im SPFV der DB AG beförderter Fahrgäste seit dem Jahr 2000 gesunken.⁴¹ Dies hängt vor allem mit der Abschaffung der Zuggattung InterRegio (IR) zusammen, mit der viele langlaufende Fernverkehrsverbindungen, die auch kleinere Städte bedienten, in verschiedene Regionalverkehrsverbindungen aufgestückelt wurden.

Auch Marahrens bescheinigt den ehemaligen IR-Relationen durchaus Potenzialcharakter für den Fernbus.

⁴⁰ Vgl. S. Bunge: *Analyse und Bewertung der regionalen Erschließungsqualität im Schienenpersonenfernverkehr*, in der Reihe Schienenverkehrsforschung an der TU Berlin, Eurailpress, Hamburg 2011, S. 33

⁴¹ Bunge, S. 34

Vergleicht man die hier untersuchten Städte im Fernbusnetz mit einer Liste von Städten und der Entwicklung ihrer SPFV-Bedienung, die SWR-Journalisten für das Magazin Report Mainz erstellt haben⁴², so ist zu erkennen, dass gerade in den Städten mittlerer Größe, die vom Fernbus angefahren werden, oft ein signifikanter Rückgang der Bedienung durch den SPFV in den letzten 15 Jahren zu verzeichnen ist: In der Größenklasse 40.000 bis 100.000 Einwohner, die vom Fernbus angefahren werden und die in der SWR-Liste aufgeführt sind, verzeichnen 30% einen Rückgang des SPFV von mindestens 50% seit 1999. Ein durchaus signifikanter Wert.

Für eine fundierte wissenschaftliche Aussage zu diesem Befund müsste allerdings eine umfassende Erhebung der Entwicklung des SPFV in den vom Fernbus bedienten Gemeinden unternommen werden, was im Rahmen dieser Arbeit nicht zu leisten ist.

Nichtsdestotrotz kann angenommen werden, dass der Fernbus in gewissem Maße durchaus Verkehrsnachfrage abdeckt, die früher vom SPFV (im Speziellen vom InterRegio) bedient wurde.

5.4 Studentenanteil

Bei der Betrachtung des „Studentenanteils“ stellt man fest, dass ein hoher Studentenanteil nicht zwangsläufig eine Bedienung durch Fernbusse zur Konsequenz hat, jedoch steigert eine hohe Zahl von Studenten in einer Stadt die Wahrscheinlichkeit bedient zu werden signifikant.

Bei der Analyse dieses Kriteriums, wurden aus Gründen der Datenhandhabbarkeit nur Gemeinden ab einer Größe von 30.000 Einwohnern betrachtet. Es gibt einige wenige Orte mit weniger Einwohnern, die eine Hochschule aufweisen, diese Zahl ist jedoch vernachlässigbar. Von dieser Gruppe der Gemeinden ab 30.000 Einwohner werden momentan 29% von mindestens einer Fernbuslinie angefahren.

Bezieht man den Studentenanteil an der Bevölkerung mit ein (Abb. 38) ergibt sich ein differenzierteres Bild. Von den Städten mit einer vernachlässigbaren Anzahl an

⁴² Quelle: SWR/Report Mainz

Studenten (unter 2,5% der Bevölkerung) wird nur etwa ein Viertel angefahren. Also ein Wert unter dem Durchschnitt.

Darüber steigt mit dem Anteil der Studenten auch stetig der Anteil der Städte, die von Fernbussen angefahren werden. Besonders in der Klasse 5-10% hat dieser Anstieg allerdings wenig mit dem Studentenanteil zu tun. In dieser Gruppe finden sich die meisten Großstädte. Hier spielt die schiere Gesamtgröße der Städte eine große Rolle bzw. die absolute Anzahl von Studenten, die angesichts der großen Gesamtbevölkerung weniger ins Gewicht fällt.

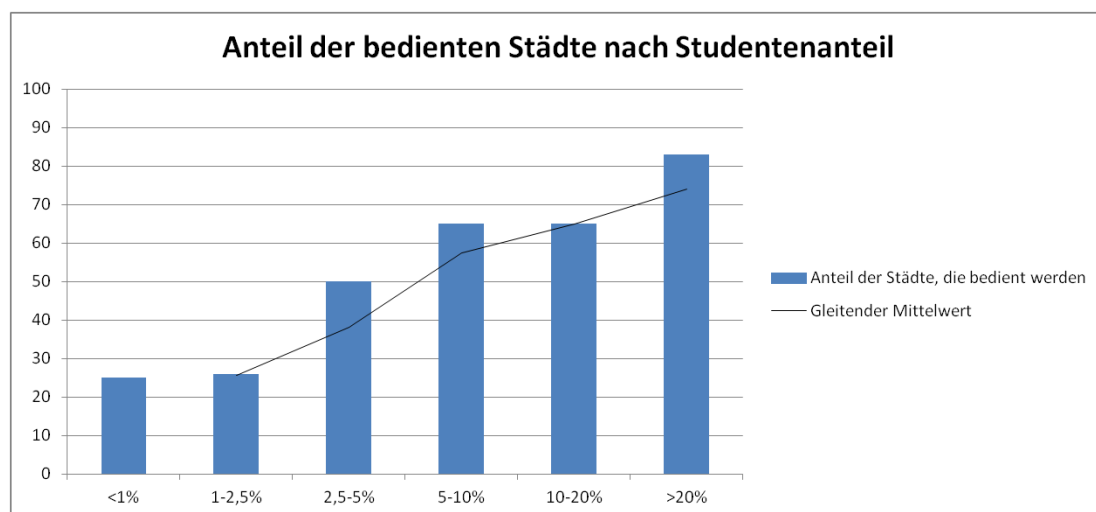


ABBILDUNG 38: GESAMTNETZ – ANTEIL DER BEDIENTEN STÄDTE NACH STUDENTENANTEIL, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Betrachtet man allerdings die Spitzengruppe in dieser Kategorie, so ist festzustellen, dass sich hier v.a. bekannte Universitätsstädte mit eher mittlerer Größe finden (z.B. Gießen, Tübingen und Marburg). In dieser Gruppe werden 83% der Städte angefahren. Bei den kleineren Städten in dieser Klasse ist anzunehmen, dass sie ohne ihre herausragende Studentenpopulation nicht unbedingt angefahren würden.

5.5 Tourismus

Um die Bedeutung des Tourismus auf dieselbe umfangreiche Art zu analysieren, wie dies beim Kriterium „Studentenanteil“ geschehen ist, müssten hier die Touristenankünfte je Einwohner für jede der über 11.000 Gemeinden Deutschlands

statistisch erfasst werden (anders als Hochschulen beim Kriterium „Studentenanteil“, gibt es in so gut wie jeder Gemeinde Touristenankünfte, es ist also nur schwerlich möglich hier eine Stadtgrößen-Grenze zu ziehen, um den Aufwand in einem für diese Arbeit angemessenen Aufwand zu halten).

Aus diesem Grunde muss hier eine andere, weniger klare Datengrundlage gewählt werden, die aber nichtsdestotrotz aussagekräftige Ergebnisse liefert.

Im Jahrbuch „Tourismus in Zahlen 2012“ des Statistischen Bundesamtes⁴³, findet sich die „Rangliste der Gemeinden bei Ankünften in Beherbergungsbetrieben 2012“. Die hier aufgeführten 70 von Touristen meistfrequentierten Kommunen, können ebenso Aufschluss über die Wichtigkeit dieses Faktors im Fernbusnetz geben.

Betrachtet man die Liste, so ist festzustellen, dass **72%** der aufgeführten Städte aktuell in das Fernbusnetz integriert sind. Hierzu zählen natürlich auch die deutschen Großstädte, die alle von Fernbussen angefahren werden, wobei der Touristenverkehr hierbei allerdings höchstwahrscheinlich nur eine sehr untergeordnete Rolle spielt.

Stadt	Touristenankünfte	Bedienung durch Fernbusse
Rust	563.028	Ja
Heringsdorf	495.776	Nein
Binz	382.053	Nein
Oberstdorf	367.983	Ja
Baden-Baden	352.652	Nein
Winterberg	341.271	Nein
Willingen (Upland)	337.858	Nein
Rothenburg ob der Tauber	335.960	Ja
Füssen	331.942	Nein
Kühlungsborn	328.661	Nein
Cuxhaven	327.005	Nein
Garmisch-Partenkirchen	321.033	Ja
Bamberg	313.930	Nein
Fulda	312.866	Nein
Wernigerode	301.477	Nein
Fehmarn	301.354	Nein
Konstanz	292.892	Ja
Bad Füssing	273.326	Nein
Passau	256.021	Nein
Erlangen	254.852	Ja
Friedrichshafen	250.456	Ja
Goslar	250.065	Nein

ABBILDUNG 39: KOMMUNEN UNTER 100.000 EINWOHNER MIT DEN MEISTEN TOURISTEN-ANKÜNFTEN 2012, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Will man die Relevanz des Faktors Tourismus an sich beurteilen, so müssen die Orte, die abgesehen vom Tourismus kein größeres Fahrgastpotenzial (v.a. durch ihre große Einwohnerzahl) aufweisen, betrachtet werden. Denn dort bietet sich der Touristenverkehr als einziges großes Fahrgastpotenzial an.

Dazu wurden bei der Analyse alle Kommunen über 100.000 Einwohner, sowie weitere Kommunen, die das

⁴³ Statistisches Bundesamt: *Tourismus in Zahlen 2012*, Wiesbaden 2014, online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/BinnenhandelGastgewerbeTourismus/Tourismus/TourismusinZahlen1021500127005.xlsx?__blob=publicationFile, abgerufen am 1.3.2014

Ergebnis verfälschen würden⁴⁴, entfernt:

Aus der so entstandenen Liste sind nur noch **32%** der Städte in das deutsche Fernbusnetz integriert.

Festzuhalten ist also, dass von den 22 Klein- und Mittelstädten mit den meisten Touristenankünften in Deutschland nur etwa ein Drittel von Fernbussen angefahren wird.

Dieses Ergebnis legt nahe, dass der Faktor Tourismus nur eine untergeordnete Rolle in der Netzgestaltung im deutschen Fernbusverkehr spielt, denn zu viele wichtige Touristenorte sind nicht in das Netz integriert. Nichtsdestotrotz gibt es einige touristische, ganzjährig verkehrende Linien, wie die Mein Fernbus-Verbindung von Köln in die friesischen Nordseebäder. In Einzelfällen stellen Touristen also wohl doch einen relevanten Fahrgastfaktor dar.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass der Tourismus im Gelegenheits- und Saisonverkehr eine sehr viel größere Rolle spielt. Orte wie Heringsdorf oder Wernigerode werden vom Berlin Linien Bus durchaus in der Saison mit einigen Fahrten bedient. Jedoch nicht im regelmäßigen Linienverkehr.

5.6. Haltestellen

Die unzureichende Qualität der Haltestellen wird (wie bereits beschrieben) allenthalben als großes Problem im entstehenden deutschen Fernbusnetz dargestellt.

Die Ergebnisse der im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Bestandsaufnahme bestätigen dieses nur bedingt.

Die folgenden Durchschnittswerte nach dem bereits beschriebenen Bewertungsschema in Anlehnung an die FGSV (siehe S. 10) wurden ermittelt:

⁴⁴ Dies sind Sylt (keine Straßenverbindung zum Festland) und Oberding (der Münchner Flughafen befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde. Deshalb sind die Zahlen unverhältnismäßig hoch).

Lage: 1,99

ÖPNV-Anbindung: 1,38

Ausstattung: 2,82

Sowohl die Lage der Haltestellen zum Fernstraßennetz als auch die ÖPNV-Anbindung sind also im Mittel auf gutem Niveau. Die Ausstattungsmängel der Haltestellen spiegeln sich auch in dem hier ermittelten Durchschnittswert wieder. Die durchschnittliche deutsche Fernbushaltestelle hat nur einen etwas besseren ÖPNV-Standard. Die Klagen von Anbietern und Fahrgästen sind also durchaus berechtigt.

Bemerkenswert ist allerdings, dass, obwohl von Seiten der Anbieter die Haltestellenqualität als großes Problem gebrandmarkt wird, diese augenscheinlich nicht eine Nicht-Bedienung einer andernfalls bedienenswürdigen Stadt zur Folge hat. Obwohl die deutschen Großstädte fast alle über eine nur sehr unzureichende Infrastruktur verfügen, werden sie fast allesamt angefahren. Die Ausnahmen haben alle Erklärungen, die nichts mit den Haltestellen zu tun haben.⁴⁵ Was Lage und ÖPNV-Anbindung anbetrifft, so ist festzustellen, dass selbst eine völlig fehlende Anbindung an das städtische Verkehrsnetz kein Ausschlusskriterium für eine Fernbusbedienung ist.

Eine nennenswerte Beeinflussung hinsichtlich der Frage, ob eine Stadt bedient wird oder nicht, lässt sich durch die Haltestellensituation in dieser Arbeit also nicht beobachten. Schlecht gelegene und nicht ausreichend ausgestattete Haltestellen mögen zwar das Geschäft der Fernbusanbieter in den betreffenden Städten negativ beeinflussen, ein Ausschlusskriterium für den Fernbusverkehr in einer Stadt scheinen sie aber keinesfalls zu sein.

⁴⁵ Siehe Abschnitt „Stadtgröße“ S. 53/XXX

6. Synthese – Das aktuelle deutsche Fernbusnetz

Nachdem die einzelnen Kriterien nun, nach Anbietern geordnet und auf das Gesamtnetz bezogen, analysiert wurden, soll im Folgenden das aktuelle deutsche Fernbusnetz charakterisiert werden und die Relevanz der betrachteten Kriterien auf dasselbe bewertet werden.

6.1 Netzcharakterisierung

Ein gutes Jahr nach der Liberalisierung des deutschen Fernbusmarktes hat das Fernbusnetz in Deutschland eine beachtliche Flächendeckung erreicht. Nahezu alle Großstädte werden angefahren und auch zahlreiche Mittel- und Kleinstädte in den meisten Teilen des Landes werden bedient.

Berlin ist mit seiner weit zurückreichenden Fernbus-Historie nach wie vor das Zentrum des Netzes mit den meisten Abfahrten, aber auch die anderen Verkehrsknotenpunkte in Deutschland (z.B. Köln, Hamburg, Frankfurt, München) haben sich zu Fernbus-Drehscheiben entwickelt.

In dieser frühen Phase des Marktes hat noch wenig Marktberreinigung stattgefunden. Dies wird besonders darin deutlich, dass auf den Trunk Routes (z.B. Köln-Frankfurt, Hamburg-Berlin) jeweils praktisch jeder Anbieter aktiv ist. Hier wird also offensiv der Wettbewerb gesucht. Ausgehend von diesen Hauptstrecken bedienen die Anbieter dazu ein je nach Unternehmen mehr oder weniger weitverzweigtes zusätzliches Netz, wo dann allerdings durchaus auch eine Nischensuche festzustellen ist. So konzentriert sich DeinBus z.B. auf Studenten als Kunden, während Mein Fernbus auf eine große Flächendeckung setzt.

Im Unterschied zum Schienenpersonenfernverkehrsnetz ist das deutsche Fernbusnetz bislang wenig auf Umsteigeverbindungen ausgelegt. Während nur wenige Anbieter mögliche Umsteigeverbindungen überhaupt in ihren Fahrplänen auflisten, ist die Buchung von solchen Verbindung bei keinem der hier betrachteten Unternehmen möglich. Eine Alternative ist nur zwei Direktverbindungen einzeln zu buchen. Ob

sich dies in den nächsten Jahren ändern wird ist fraglich, da Umsteigeverbindungen zwar eine größere Verbindungsauswahl ermöglichen würden, aber die ohnehin schon langen Reisezeiten mit dem Fernbus noch verlängerten.

Eine Konkurrenzsituation mit dem SPFV ist anhand der hier erfolgten Untersuchung nur sehr bedingt festzustellen. Nur auf einigen Relationen mit unzureichender SPFV-Qualität ist der Fernbus eine ernsthafte Konkurrenz (hier sind v.a. die Verbindung Berlin-Dresden und Freiburg-München zu nennen). Auf diesen Strecken fällt allerdings sofort die hohe Fernbusfrequenz auf. Ein bedeutendes Indiz dafür, dass der Bus hier zumindest teilweise den DB-Fernverkehr ersetzt.

Exkurs:

Aus den erhobenen Daten lässt sich durch Berechnung der Mittelwerte der verschiedenen Kriterien die „typische“ Stadt im aktuellen deutschen Fernbusnetz ermitteln:

Sie liegt in Niedersachsen und hat mit 160.757 Einwohnern ungefähr die Größe von Ludwigshafen. Der Studentenanteil entspricht mit 5,73% ungefähr jenem von Düsseldorf und ist damit für eine Großstadt nicht weiter auffällig. Die Stadt weist 4,27 Touristenankünfte je Einwohner auf und erreicht damit etwa den Wert von Chemnitz oder Lübeck.

Sie verfügt über einen Anschluss an den SPFV der Deutschen Bahn.

Die Fernbushaltestelle der Stadt liegt in guter Erreichbarkeit zur Autobahn (Wert 1,99) im Stadtzentrum nahe des Hauptbahnhofes mit guter ÖPNV-Anbindung (1,38) und hat eine recht bescheidene Ausstattung ähnlich einer Bushaltestelle im ÖPNV (2,82). Mit einer Bedienung durch vier Linien, ist die Stadt recht gut an das Fernbusnetz angeschlossen und 14,68 Abfahrten am Tag rücken die Stadt in eine Reihe mit Magdeburg, Siegen oder Gotha.

6.2 Zugrundeliegende Kriterien und ihre Relevanz

Das bedeutendste Kriterium, welches bestimmt, ob eine Stadt an das Fernbusnetz angeschlossen ist oder nicht, ist ihre *Einwohnerzahl*.

Diese Kennzahl überlagert alle anderen hier betrachteten Kriterien. In der statistischen Auswertung ergab sich eine klare positive Korrelation zwischen der Wahrscheinlichkeit einer Bedienung durch Fernbusse und der Einwohnerzahl, die von allen anderen hier betrachteten Kriterien relativ unbeeinflusst war. Es kann also konstatiert werden, dass mit größerer Einwohnerzahl, auch die Wahrscheinlichkeit einer Fernbusbedienung steigt. Im Umkehrschluss sinkt mit der Einwohnerzahl die Chance auf eine Anbindung an das Netz, es sei denn andere der hier betrachteten Faktoren (hoher Studentenanteil, hohes Touristenaufkommen) gleichen dies wieder aus.

Der *Studentenanteil* einer Stadt kann, so er besonders hoch ist, die Wahrscheinlichkeit einer Fernbusanbindung erhöhen. Er ist also ein die Fernbusanbindung begünstigendes, jedoch nicht erzwingendes Kriterium.

Das Kriterium *Touristenankünfte je Einwohner* ist nur von untergeordneter Bedeutung und kann eigentlich zu kleinen Orten den Anschluss an das Fernbusnetz einbringen.

Eine allgemeingültige Korrelation zwischen der Bedienungshäufigkeit und den Kriterien *SPFV-Anschluss* und der *Lage bzw. Ausstattung der Haltestellen* konnte nicht festgestellt werden.

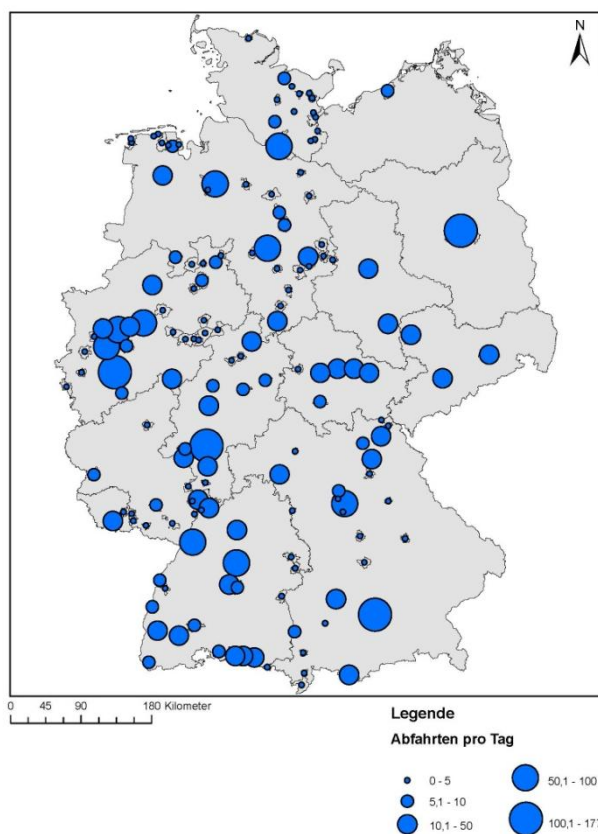
7. Potenzialanalyse

Nachdem nun das aktuelle deutsche Fernbusnetz beschrieben wurde und die der Netzgestaltung zugrunde liegenden Kriterien herausgelesen wurden, soll als letzter Schritt auf diesen Ergebnissen basierend ein oder mehrere Korridore ermittelt werden, die noch Potenzial für eine Fernbusbedienung aufweisen.

Zu diesem Zwecke wird zuerst eine Region ermittelt, die noch wenig Fernbusverkehr aufweist, und diese dann mit Blick auf die ermittelten relevanten Kriterien nach Städten mit Potenzial untersucht, um daraus entsprechende Korridore zu ermitteln.

5.1 Ermittlung einer Untersuchungsregion

Betrachtet man noch einmal die Verteilung der Fernbusabfahrten über das



Bundesgebiet, so fällt auf, dass in Ostdeutschland - in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen - die Dichte der von Fernbussen bedienten Städte bedeutend geringer ist, als im Rest der Bundesrepublik. Aus diesem Grunde soll im Folgenden diese Region auf noch bestehende Potenziale untersucht werden.

ABBILDUNG 40: GESAMTNETZ – ABFAHRTEN/TAG,
QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

5.2 Ermittlung von Potenzialgemeinden

Da, wie oben konstatiert, die Einwohnerzahl das wichtigste Kriterium im Hinblick auf eine Fernbusbedienung ist, wird dieser Faktor als erstes betrachtet. Dazu wurden im ersten Schritt alle Städte mit mindestens 40.000 Einwohnern (ab dieser Größenklasse wird auf das Gesamtnetz bezogen ein nennenswerter Anteil, 20%, der Gemeinden bedient), markiert. Hieraus ergeben sich folgende erste Potenzialgemeinden:

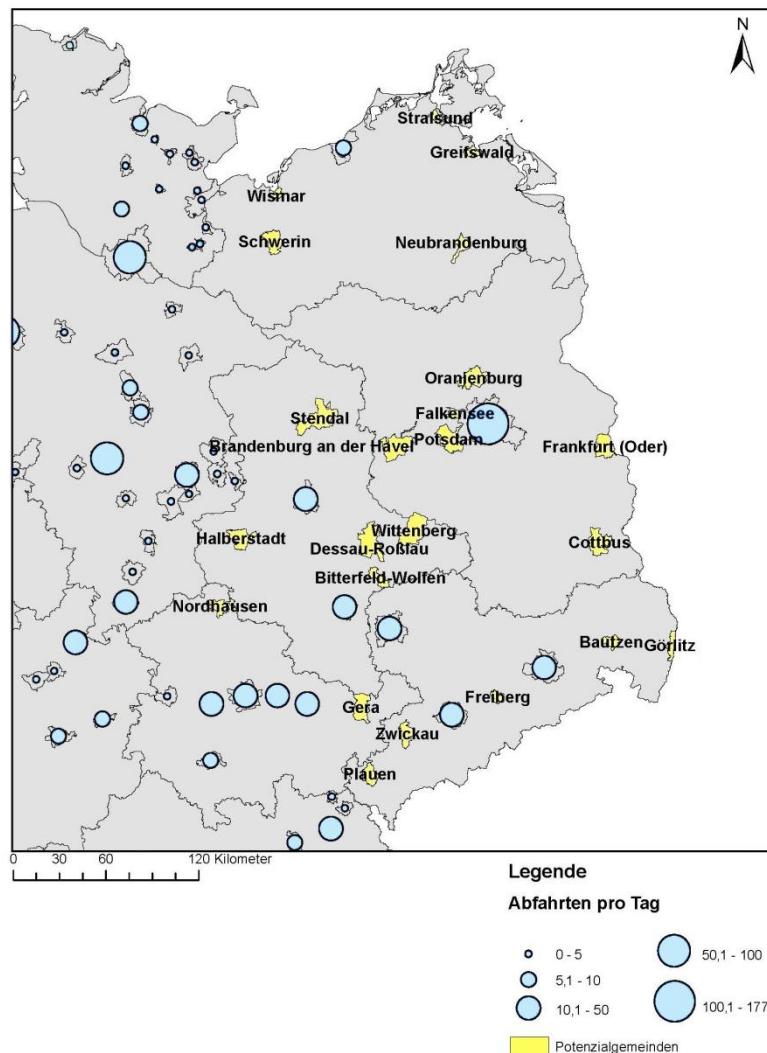


ABBILDUNG 41: POTENZIALGEMEINDEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Von diesen Gemeinden können die Gemeinden Potsdam, Falkensee und Oranienburg ausgeschlossen werden, da diese in unmittelbarer Nähe (mit S-Bahnanschluss) zum Fernbusknoten Berlin liegen und dadurch bereits eine indirekte Anbindung an das Fernbusnetz besteht.

Übrig bleiben dann noch diese Gemeinden:

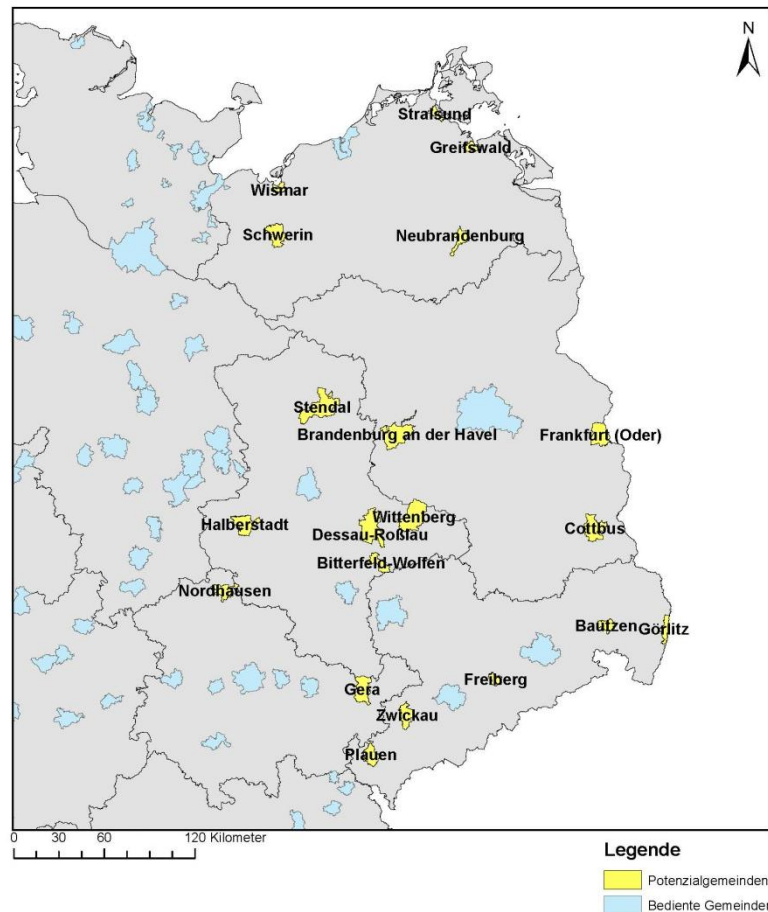


ABBILDUNG 42: POTENZIALGEMEINDEN OHNE BERLINER UMLANDGEMEINDEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Berlin, als sowohl geographisches Zentrum als auch Knotenpunkt des Fernbusverkehrs in der Region, bietet sich auch als Ausgangspunkt für die hier zu ermittelnden Potenzialkorridore an. Da eine Beförderung von Fahrgästen durch Fernbusse auf einer Distanz unter 50km sowie einer Stunde Fahrzeit unzulässig ist, fallen gewisse Gemeinden aus dem Raster, während andererseits auch deutlich wird, welche Gemeinden besonders weit abseits des schon bestehenden Fernbusnetzes liegen:

Die ohnehin schon ausgeschlossenen Berliner Umlandgemeinden fallen heraus. Dazu auch Brandenburg a.d. Havel. Frankfurt (Oder) ist ein Grenzfall. Hier ist auf die Fahrzeit zu achten, die laut Google Maps Routenplaner etwas über eine Stunde beträgt.

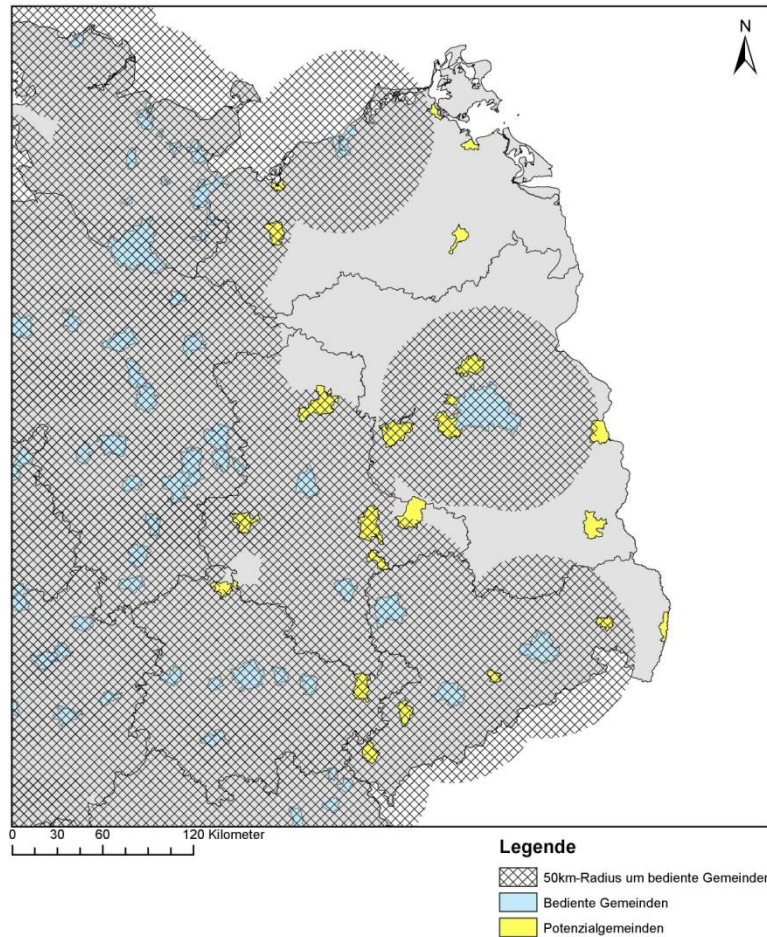


ABBILDUNG 43: POTENZIALGEMEINDEN MIT 50KM-BEFÖRDERUNGSAUSSCHLUSSRADIUS, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Betrachtet man nun noch die Einwohnerzahlen der verbliebenen Potentialgemeinden, so bieten sich die Städte mit einer Einwohnerzahl nahe 100.000 als Ankerpunkte für die Potenzialkorridore an:

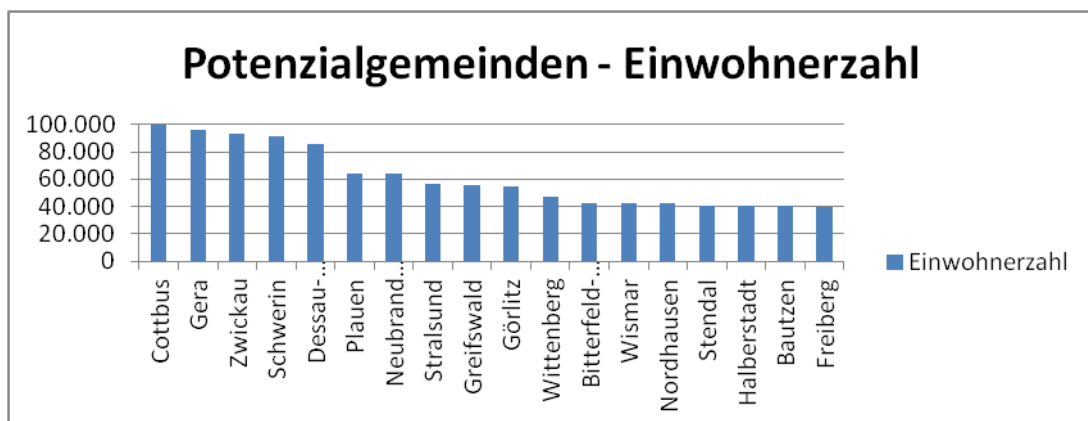


ABBILDUNG 44: POTENZIALGEMEINDEN – EINWOHNERZAHLEN, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Betrachtet man dann als nächsten Punkt das Kriterium „Studentenanteil“ (welches ja trotz geringer Bevölkerung zu einer Fernbusbedienug führen kann), so fallen die Städte Greifswald, Wismar und Freiberg ins Auge, die jeweils einen Studentenanteil von über 10% haben.

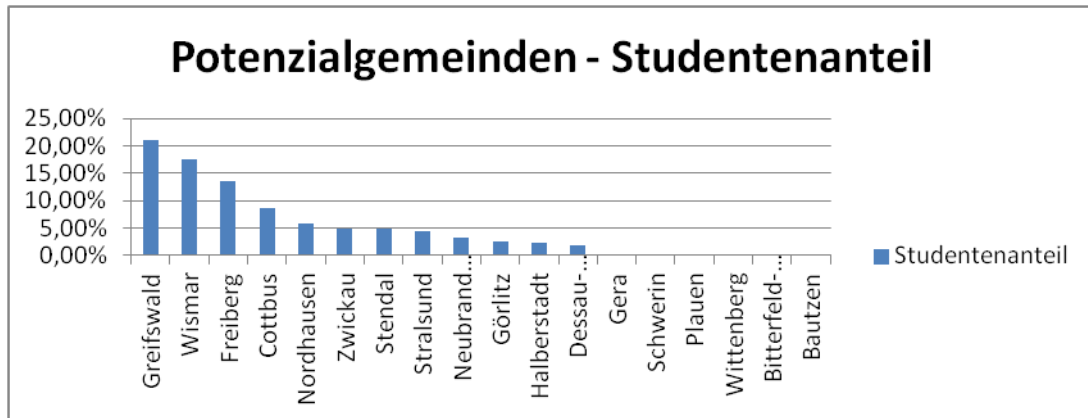


ABBILDUNG 45: POTENZIALGEMEINDEN – STUDENTENANTEILE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Beim Kriterium Tourismus ergeben sich die Mecklenburg-Vorpommerschen Gemeinden Stralsund, Wismar und Schwerin als Spitzenreiter. Auch Bautzen und Görlitz in Sachsen, sowie Greifswald weisen einen überdurchschnittlichen Wert auf, welcher aber alleine keine Fernbusbedienug rechtfertigen kann.

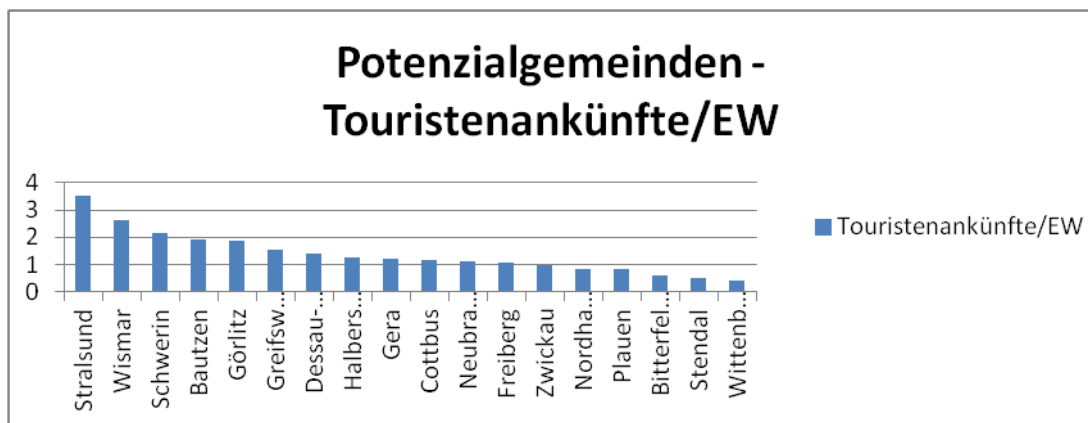


ABBILDUNG 46: POTENZIALGEMEINDEN – TOURISTENANKÜNPFTE JE EINWOHNER, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

5.3 Ermittlung der Potenzialkorridore

In der untenstehenden Karte sind die Korridore eingezeichnet, die durch eine Verbindung zwischen Berlin und den Ankerstädten entstehen.

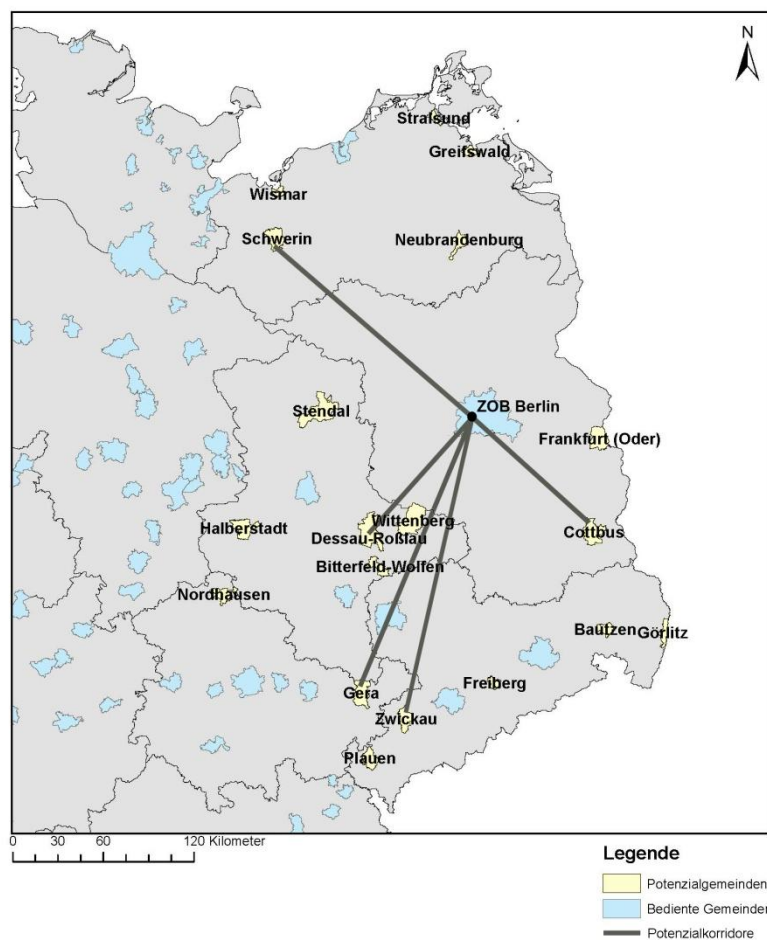


ABBILDUNG 47: POTENZIALKORRIDORE BERLIN-ANKERSTÄDTE, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Es fällt auf, dass die Korridore nach Dessau-Roßlau, Gera und Zwickau in ähnlicher Richtung verlaufen. Es bietet sich an, diese zu fusionieren (was auch mit der Autobahnführung in dieser Region übereinstimmt). Darüber hinaus könnte der Korridor bis Plauen fortgeführt werden. Positiv ist darüber hinaus anzumerken, dass durch einen Halt in Dessau-Roßlau die nahen Städte Wittenberg und Bitterfeld-Wolfen indirekt mitangebunden werden könnten.

Führt man den Korridor nach Schwerin logisch weiter, so endet er in Wismar an der Ostseeküste, einer Stadt, die zwar nur 40.000 Einwohner hat, aufgrund ihres Studentenanteils von ca. 17% und ihres Tourismuspotenzials aber unter Umständen trotzdem als Fernbushalt in Frage käme.

Verlängert man den Korridor nach Cottbus, so gelangt man nach Görlitz und Bautzen; zwei Städte, die sich aufgrund ihrer eher geringen Einwohnerzahl nicht zwangsläufig als Fernbushalt anbieten, als Verlängerung einer Linie nach Cottbus aber durchaus Potenzial aufweisen könnten.

Darüber hinaus könnte es lohnenswert sein einen weiteren Korridor nach Stralsund aufzunehmen. Dabei könnten Neubrandenburg und Greifswald bedient werden.

Alle drei Städte weisen eine eher mittlere Einwohnerzahl auf, zusammen könnten sie jedoch genug Fahrgastaufkommen abwerfen. Zudem weist Greifswald mit knapp 21% Studentenanteil den Spitzenwert der Potenzialgemeinden in dieser Kategorie auf.

Bezieht man diese Überlegungen mit ein, so ergeben sich folgende potenzielle Linienvverläufe:

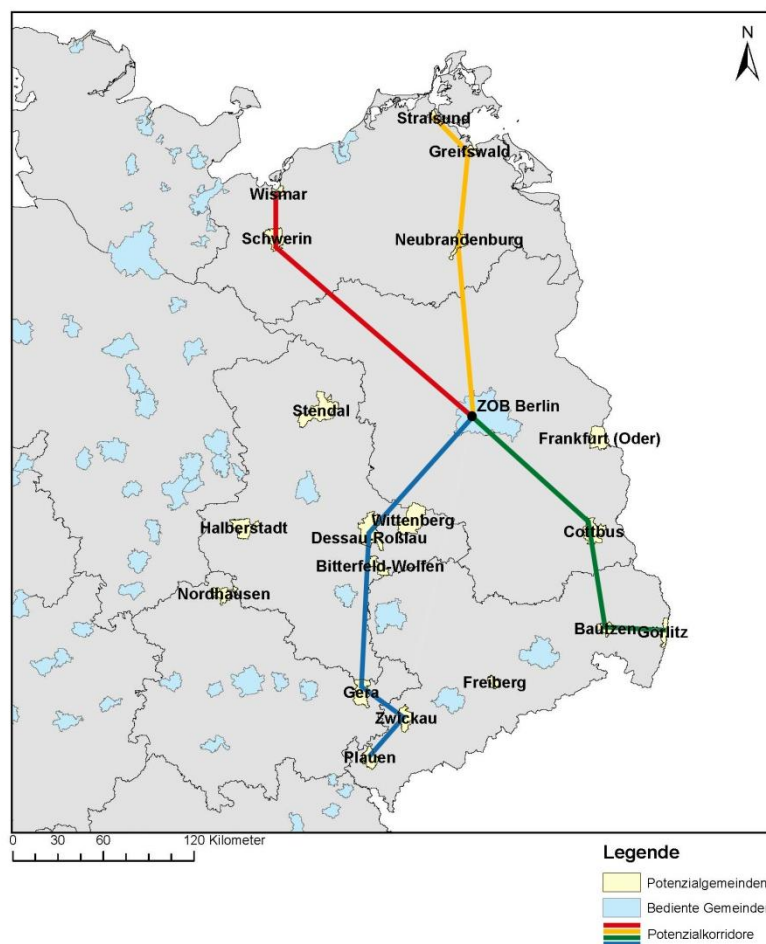


ABBILDUNG 48: POTENZIALKORRIDORE – MÖGLICHE LINIENFÜHRUNG, QUELLE: EIGENE DARSTELLUNG

Diese Korridore weisen mit den kumulierten Einwohnerzahlen der von ihnen verbundenen Gemeinden, absolute Fahrgaspotenziale auf von...

- 428.018 (Berlin-Plauen)

- 194.397 (Berlin-Görlitz)

- 176.897 (Berlin-Stralsund)

- 133.617 (Berlin-Wismar)

Diese Werte werden die Korridore zwar nicht zu Schwerpunktrouten machen, rechtfertigen aber durchaus eine regelmäßige Fernbusbedienung.

Die Potenzialgemeinden außerhalb der genannten Potenzialkorridore weisen alleine nicht genug Einwohner bzw. anderes Fahrgastpotenzial auf und lassen sich nicht sinnvoll im Rahmen einer Linie ab Berlin bedienen.

8. Fazit und Ausblick

Die Ergebnisse dieser Arbeit lassen noch vorherrschende gewisse Unsicherheit im Fernbusmarkt erahnen. Während einige Anbieter ein großes, weitverzweigtes Netz aufbauen und selbst kleinste Städte anfahren, konzentrieren sich andere auf die Trunk Routes zwischen den Ballungsräumen.

Ein Problem bei der Bewertung dieser Ansätze ist, dass ungewiss ist, inwieweit die Anbieter heute mit dem bestehenden Netz und den sehr niedrigen Fahrpreisen bereits Gewinne einfahren. Es könnte durchaus sein, dass die Netzausweitung, die bei vielen Anbietern immer noch im Vordergrund steht, irgendwann zum Erliegen kommt, weil deutlich wird, dass mit der Anbindung von Kleinstädten wie Olsberg im Sauerland oder Münchberg in Nordbayern eben doch nicht der Profit zu machen ist, der sich anfangs versprochen wurde. Genauso kann natürlich auch bezweifelt werden, dass auf Strecken wie z.B. Köln-Frankfurt oder Hamburg-Berlin dauerhaft vier oder fünf Anbieter nebeneinander verkehren werden: eine frühere oder spätere Marktberreinigung und –abgrenzung ist durchaus möglich. Dabei werden sich die Anbieter jeweils eigene Nischen suchen, wie es bereits das Unternehmen Dein Bus getan zu haben scheint.

Aus diesem Grund muss bei der Betrachtung der hier erzielten Ergebnisse im Kopf behalten werden, dass sie eine Momentaufnahme sind und kein langfristiges Marktgleichgewicht mit erprobten, auf Erfahrungen basierten, Gesetzmäßigkeiten abbilden.

Darüber hinaus war es in dieser Arbeit nicht möglich, umfassend alle denkbaren Kriterien zu erfassen und zu analysieren: einerseits aus Zeit- und Kapazitätsgründen, andererseits aber auch, da diese Kriterien, und die ihnen zugrundeliegenden Kalkulationen, den Geschäftsgeheimnisse der jeweiligen Anbieter sind. In der momentanen Phase des Marktes, in der noch große Unsicherheit bezüglich der weiteren Entwicklung des Geschäftes besteht, lassen sich die Unternehmen bei eben dieser wichtigen Frage der Netzgestaltung nicht in die Karten schauen.

Aus diesem Grunde wurden in dieser Arbeit auch, anders als ursprünglich geplant, keine Interviews mit den Anbietern geführt, da diese aufgrund des

Konkurrenzkampfes und der damit verbundenen Verschwiegenheit der Unternehmen wenig erfolgversprechend waren.

Es scheint absehbar, dass sich, wie z.B. von Marahrens erwartet⁴⁶, tatsächlich eine Marktberreinigung einstellt, wie sie auch in anderen Ländern zu beobachten war. Wenn danach etwas Ruhe in den Markt eingekehrt ist und nur noch wenige, stabile, langfristig denkende Anbieter am Markt sind, werden wohl auch viele Linien, die heute vielleicht nur minimalen oder überhaupt keinen Gewinn abwerfen, auf den Prüfstand gestellt werden.

Wenn eine Stabilität des Marktes eingetreten ist und sich das Linienangebot auf langfristig profitable Strecken beschränkt,, muss die hier vorgenommene Analyse ein zweites Mal durchgeführt werden, um belastbare und langfristig gültige Ergebnisse zu generieren.

⁴⁶ Vgl. Marahrens, S.17

I. Quellenverzeichnis

Literatur

Berlin Linien Bus GmbH: *Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 1.1.2012 bis zum 31.12.2012*, entnommen aus dem Bundesanzeiger, online verfügbar unter

<https://www.bundesanzeiger.de/ebanzwww/wexsservlet>, abgerufen am 3.2.2014

S. Bunge: *Analyse und Bewertung der regionalen Erschließungsqualität im Schienenpersonenfernverkehr*, in der Reihe Schienenverkehrsforschung an der TU Berlin, Eurailpress, Hamburg 2011

C. Burgdorf, A. Eisenkopf: *Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland*, Studie im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie e.V., Friedrichshafen 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Leiter: Dipl. Ing. Walter Marahrens) (Hg.): *Hinweise für die Planung von Fernbusterminals*, FGSV Verlag, Köln 2012

E. Gantenbrink: *Marktabgrenzung im Schienenpersonenfernverkehr*, in: K.-H. Hartwig (Hg.): *Aktuelle wettbewerbs- und infrastrukturpolitische Aspekte der Verkehrswirtschaft*, Beiträge und Studien des Institutes für Verkehrswissenschaft der Universität Münster, Band 5, Nomos-Verlag, Münster 2013, S. 9-45

C. v. Hirschhausen, M. Walter et al.: *Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland – Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb* (Manuskripteinreichung für Internationales Verkehrswesen), Transport Economics Working Papers, Technische Universität Dresden, 2008, online verfügbar unter http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/fakultaet_wirtschaftswissenschaften/bwl/ee2/dateien/ordner_publicationen/wp_tr_15_hirschhausen_et_al_potential_fernlinienbusverkehr_deutschland.pdf, abgerufen am 21.2.2014

S. Maertens: *Buslinienfernverkehr in Deutschland – effiziente Ausgestaltung einer Liberalisierung*, in: *Wirtschaftsdienst- Zeitschrift für Wirtschaftspolitik*, Ausgabe

8/2012, S. 554-562, online verfügbar unter

<http://www.wirtschaftsdienst.eu/archiv/jahr/2012/8/2831/>, abgerufen am 29.1.2014

W. Marahrens: *Fernbuslinien in Deutschland*, Vortrag an der TU Hamburg-Harburg am 17.12.2013 im Rahmen der Veranstaltung *Betrieb und Management von Verkehrssystemen*

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, online verfügbar unter

<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/pbefg/gesamt.pdf>, abgerufen am 29.1.2014

Statistiken

Statistisches Bundesamt (Hg.): *Bildung und Kultur – Studierende an Hochschulen Wintersemester 2012/2013*, Wiesbaden 2013, online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/BildungForschungKultur/Hochschulen/StudierendeHochschulenEndg2110410137004.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 10.2.2014

Regionaldatenbank Deutschland der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, online verfügbar unter <https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/data/469-11-5.xlsx;jsessionid=F49ABBBBF6F2ED0ADAB271B865712F93?operation=ergebnisabelleDownload&levelindex=3&levelid=1392218484577&option=xlsx&doDownload=xlsx&contentType=xlsx>, abgerufen am 12.2.2014

Internetseiten

ADAC Postbus-Website: <https://www.adac-postbus.de/Unternehmen-und-Partner/>, abgerufen am 3.2.2014

Dein Bus-Website: <https://www.deinbus.de/klage/>, abgerufen am 4.2.2014

Deutsche Bahn AG (Pressemitteilung): *Neu: IC Bus zwischen München und Freiburg mit Zwischenhalt in Ravensburg oder Friedrichshafen*, vom 26.9.2013, online verfügbar unter https://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/4521386/by20130926.html, abgerufen am 29.1.2014

F. Holtermann: *ADAC Postbus verschärft den Preiskampf*, auf Frankfurter Allgemeine Zeitung Online vom 21.12.2013, online verfügbar unter <http://www.faz.net/frankfurter-allgemeine-zeitung/fernbusse-adac-postbus-verschaerft-den-preiskampf-12720972.html>, abgerufen am 29.1.2014

C. Krämer: *Es herrscht Goldgräberstimmung* (Interview mit city2city-Chef Donker van Heel), auf manager-magazin.de , 23.7.2013, online verfügbar unter <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/fernbusbranche-wie-city2city-den-markt-erobern-will-a-911934-3.html>, abgerufen am 21.2.2014

C. Krämer: „Daimler steigt bei Flixbus ein“, auf www.focus.de, 26.9.2013, online verfügbar unter <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/fernbusse-flixbus-will-netz-mit-hilfe-von-daimler-schnell-ausbauen-a-924680.html>, abgerufen am 4.2.2014

Stern Online: *Grünes Licht für die Bahn-Konkurrenz*, auf www.stern.de, vom 14.9.2012 online verfügbar unter <http://www.stern.de/reise/deutschland/fernbus-liberalisierung-ab-2013-gruenes-licht-fuer-die-bahn-konkurrenz-1894877.html>, abgerufen am 29.1.2014

SWR/Report Mainz: *Die Deutsche Bahn hat mehr als 100 Bahnhöfe vom Fernverkehr abgehängt*, vom 27.3.2012 auf www.swr.de, online verfügbar unter <http://www.swr.de/report/presse/27-die-deutsche-bahn-hat-mehr-als-100-bahnhoefe-vom-fernverkehr-abgehaengt/-/id=1197424/did=9495706/nid=1197424/p7mqg9/index.html>, PDF verfügbar unter <http://www.swr.de/-/id=9497028/property=download/nid=1197424/icclsu/index.pdf>), abgerufen am 12.2.2014

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktanteil im deutschen Fernbusmarkt im Dezember 2013, Quelle FAZ Online, nach IGES-Institut.....	11
Abbildung 2: ADAC Postbus – Anzahl Linien, Quelle: Eigene Darstellung.....	13
Abbildung 3: ADAC Postbus – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	14
Abbildung 4: ADAC Postbus – Einwohnerzahlen der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	15
Abbildung 5: ADAC Postbus – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	15
Abbildung 6: ADAC Postbus – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	16
Abbildung 7: Berlin Linien Bus – Anzahl Linien (zur besseren Darstellung ohne Berlin), Quelle: Eigene Darstellung.....	19
Abbildung 8: Berlin Linien Bus – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	20
Abbildung 10: Berlin Linien Bus – Einwohnerzahl der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	20
Abbildung 11: Berlin Linien Bus – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	21
Abbildung 9: Berlin Linien Bus – SPfV-Anschluss der bedienten Städte.....	21
Abbildung 12: Berlin Linien Bus – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	22
Abbildung 13: city2city – Anzahl Linien, Quelle: Eigene Darstellung.....	25
Abbildung 14: city2city – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	25
Abbildung 15: city2city – Einwohnerzahlen der bedienten Städte , Quelle: Eigene Darstellung.....	26
Abbildung 16: city2city – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	27
Abbildung 17: city2city – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	27
Abbildung 18: Dein Bus – Anzahl Linien, Quelle: Eigene Darstellung.....	29
Abbildung 19: Dein Bus – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	30

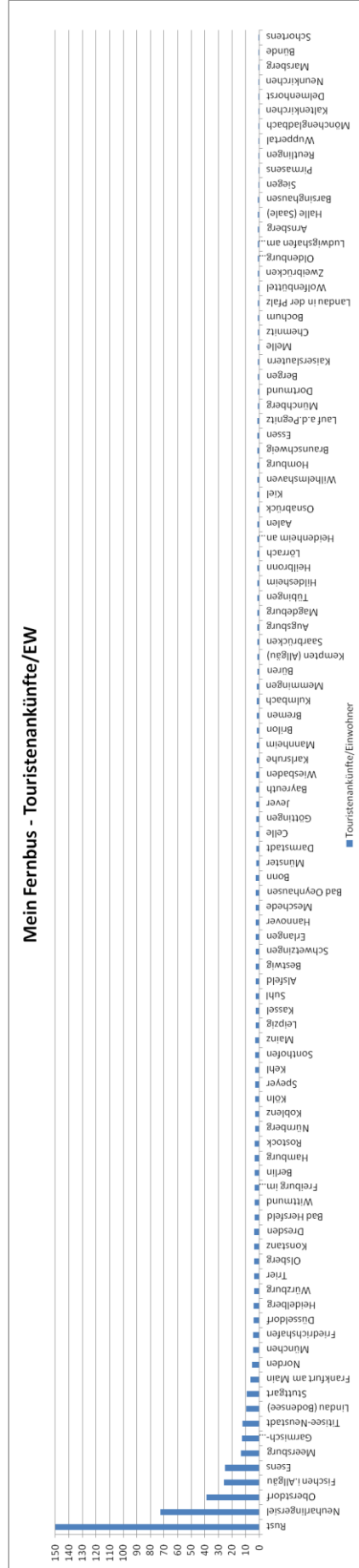
Abbildung 21: Dein Bus – SPfV-Anschluss der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	30
Abbildung 20: Dein Bus – Einwohnerzahlen der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	31
Abbildung 22: Dein Bus – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	32
Abbildung 23: Dein Bus – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	32
Abbildung 24: Flixbus – Anzahl Linien, Quelle: Eigene Darstellung.....	36
Abbildung 25: Flixbus – Abfahrten/Tag, Quelle: eigene Darstellung.....	36
Abbildung 26: Flixbus – Einwohnerzahlen der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	37
Abbildung 27: Flixbus – SPfV-Anschluss der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	37
Abbildung 28: Flixbus – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	38
Abbildung 29: Flixbus – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	38
Abbildung 30: Mein Fernbus: SPfV-Anschluss der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	41
Abbildung 31: Dt. Touring – Anzahl Linien, Quelle: Eigene Darstellung.....	45
Abbildung 32: Dt. Touring – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	45
Abbildung 33: Dt. Touring – Einwohnerzahlen der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	46
Abbildung 34: Dt. Touring – Studentenanteil der bedienten Städte, Quelle: Eigene Darstellung.....	47
Abbildung 35: Dt. Touring – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	47
Abbildung 36: Gesamtnetz – Abfahrten/Tag, Quelle: Eigene Darstellung	54
Abbildung 37: Gesamtnetz – Anteil der bedienten Städte nach Größenklassen, Quelle: Eigene Darstellung	55
Abbildung 38: Gesamtnetz – Anteil der bedienten Städte nach Studentenanteil, Quelle: Eigene Darstellung.....	58

Abbildung 39: Kommunen unter 100.000 Einwohner mit den meisten Touristenankünften 2012, Quelle: Eigene Darstellung	59
Abbildung 40: Gesamtnetz – Abfahrten/tag, Quelle: Eigene Darstellung.....	65
Abbildung 41: Potenzialgemeinden, Quelle: Eigene Darstellung	66
Abbildung 42: Potenzialgemeinden ohne Berliner Umlandgemeinden, Quelle: Eigene Darstellung.....	67
Abbildung 43: Potenzialgemeinden mit 50km-Beförderungsausschlussradius, Quelle: Eigene Darstellung.....	68
Abbildung 44: Potenzialgemeinden – Einwohnerzahlen, Quelle: Eigene Darstellung	68
Abbildung 45: Potenzialgemeinden – Studentenanteile, Quelle: Eigene Darstellung.....	69
Abbildung 46: Potenzialgemeinden – Touristenankünfte je Einwohner, Quelle: Eigene Darstellung.....	69
Abbildung 47: Potenzialkorridore Berlin-Ankerstädte, Quelle: Eigene Darstellung	70
Abbildung 48: Potenzialkorridore – Mögliche Linienführung, Quelle: Eigene Darstellung.....	71

Mein Fernbus - Einwohnerzahlen



Mein Fernbus - Touristenankünfte/EW



Netzkarten der betrachteten Fernbusanbieter

Netzkarte ADAC Postbus



Quelle: <https://www.adac->

[postbus.de/out/pictures/wysiwigpro/images/old_fahrplan_karte.png](https://www.adac-postbus.de/out/pictures/wysiwigpro/images/old_fahrplan_karte.png), abgerufen am

3.1.2014

Netzkarte Berlin Linien Bus

berlinlinienbus.de

Oktober 2013 – April 2014
Fahrpläne & Preise

The map displays a comprehensive network of bus routes across Germany and neighboring areas. Key cities and regions shown include:

- North Germany:** Aarhus, Oslo, Stockholm, Göteborg, Kopenhagen, Flensburg, Fehmarn, Kehlburgsborn, Fischland-Darß, Rügen, Ulsdom, Rostock, Schwerin, Lübeck, Kiel, Hamburg, Lüneburg, Cuxhaven, Bremerhaven.
- Central Germany:** Berlin, Magdeburg, Braunschweig, Celle, Sohltau, Hannover, Göttingen, Harz, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Erfurt, Kassel, Eisenach, Bamberg, Hof, Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, Passau, Regensburg, Bayerischer Wald, Fichtelgebirge, München, Lindau, Garmisch-Partenkirchen.
- West Germany:** Essen, Dortmund, Bielefeld, Marburg, Köln, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Ulm, München, Bad Füssing, Berchtesgaden.
- International Destinations:** Amsterdam, Rotterdam, Brüssel, Paris, London, Prag, Wien, Budapest, Sofia.

Winter 2013/14

berlinlinienbus.de

Quelle: <https://www.berlinlinienbus.de/>, abgerufen am 3.1.2014

Netzkarte city2city

Quelle: https://www.city2city.de/documents/10180/32703/130730_slider-nur-strecke_NewCitys_340x343_de.png?t=1378975271105, abgerufen am 3.1.2014

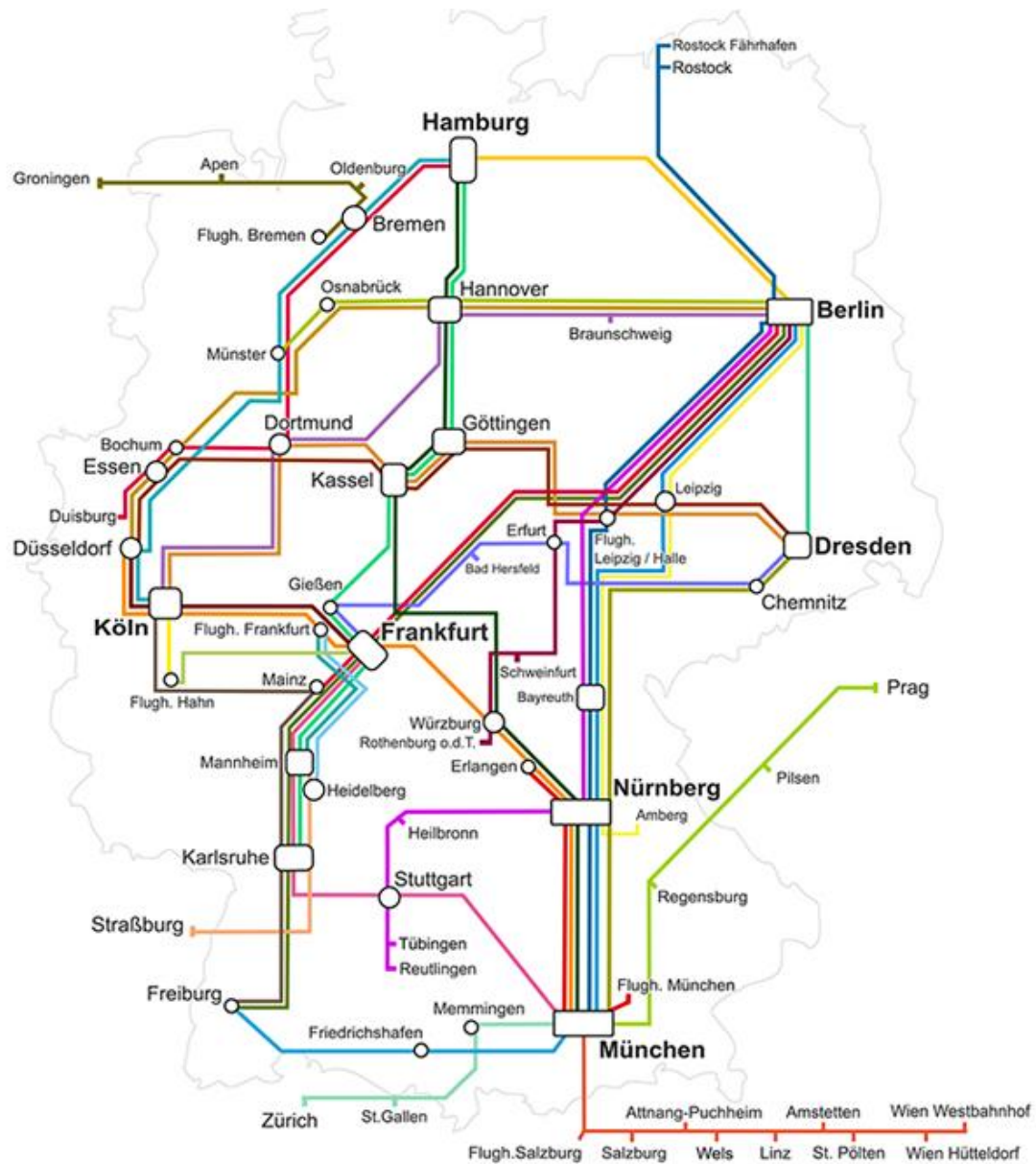
Netzkarte Dein Bus (ohne Linie Hamburg-Leipzig)



Quelle: <https://www.deinbus.de/bus-mitfahrgelegenheit/maxi.jpg>, abgerufen:

3.1.2014

Netzkarte Flixbus

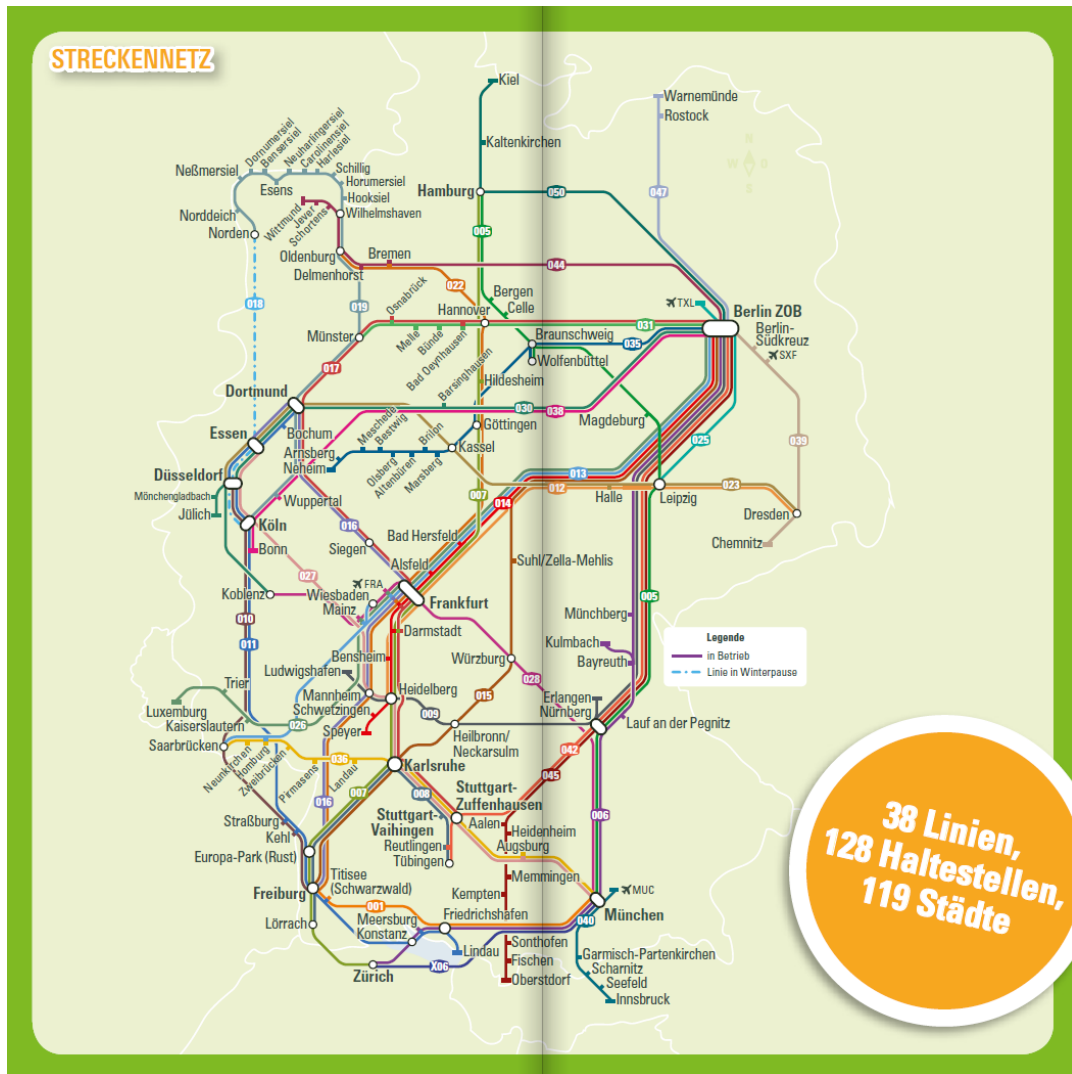


Quelle: <https://www.flixbus.de/data/busverbindung/ferbusverbindungen.png>,
 abgerufen am 3.1.2014

Netzkarte IC Bus

Quelle: <http://www.bahn.de/p/view/angebot/fernverkehrsmittel/ic-bus.shtml>,
abgerufen am 3.1.2014

Netzkarte Mein Fernbus



Quelle: <http://meinfernbus.de/booking>, abgerufen am 3.1.2014

Netzkarte Dt.Touring/Eurolines

Nationale Fernbusse



Quelle: <http://www.eurolines.de/de/nationale-fernbusse/>, abgerufen am 3.1.2014

IV. Erklärung

Name, Vorname: Philipp Nögel

Matrikel-Nr.: 3021094

Studiengang: Stadtplanung

Ich versichere, dass ich diese Bachelor-Thesis (bei einer Gruppenarbeit die entsprechenden Teile der Arbeit) ohne fremde Hilfe selbstständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg, den

Unterschrift: