



Aktueller Kommentar

Fernbusse weiter auf Wachstumskurs – Konsolidierung schreitet voran

28. Januar 2016

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs vor gut drei Jahren ist als Erfolg zu werten. Seither ist die Zahl der Fahrgäste von weniger als 3 Mio. auf über 20 Mio. gestiegen. Weiteres Wachstum ist zu erwarten. Das neue Angebot bedeutet mehr Wahlfreiheit für die Bürger. Das gerade in preislicher Hinsicht attraktive Angebot der Fernbusbetreiber strahlt auf die Leistungen und die Preisgestaltung der anderen Verkehrsträger aus. Zwar dürfte sich die Zahl der Anbieter in diesem Verkehrsegment künftig weiter verringern. Die niedrigen Marktzutrittsbarrieren sollten jedoch dauerhaft preisdämpfend wirken.

Zum 1. Januar 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert. Mit dieser Novelle wurde der deutsche Fernbuslinienverkehr liberalisiert. Zuvor waren Linienverkehre mit Fernbussen nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar beim grenzüberschreitenden Fernbuslinienverkehr ohne Zwischenstopps innerhalb Deutschlands sowie bei Verbindungen von und nach Berlin. Die Sonderregelung für Berlin resultierte noch aus der Zeit vor der Wiedervereinigung. Mit der Liberalisierung des Marktes wurden diese Restriktionen weitgehend aufgehoben. Heute sind grundsätzlich nur jene Verbindungen vor der Konkurrenz durch neue Marktteilnehmer geschützt, die Distanzen von weniger als 50 Kilometern aufweisen oder die per Bahn in weniger als einer Stunde bestritten werden können (letztlich also der ÖPNV).

Fernlinienbusse generieren hohe Nachfrage und gewinnen Marktanteile

Die vergangenen drei Jahre zeigen, dass sowohl das Angebot als auch die Nachfrage im Bereich des Linienverkehrs mit Fernbussen stark zugenommen hat. So stieg die Zahl der Fernbuslinien seit Beginn der Liberalisierung von damals 86 auf 338 Linien im Herbst 2015. Auf der Nachfrageseite ist ebenfalls eine hohe Dynamik zu verzeichnen. Im Jahr 2015 nutzten laut ersten Schätzungen mehr als 20 Mio. Fahrgäste den Fernbus. Im Jahr 2013 waren es erst gut 8 Mio. Menschen, und im letzten Jahr vor der Liberalisierung (2012) verzeichnete die Branche lediglich 2,5 Mio. Reisende.

Durch das anhaltend hohe Wachstum konnten Fernbusse in den letzten Jahren ihren Marktanteil am gesamten Linienfernverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland ausbauen. 2015 dürfte der Marktanteil der Branche bereits in einer Größenordnung von rd. 15% des gesamten Linienfernverkehrs gelegen haben; vor der Liberalisierung waren es erst etwa 2%. Zwar dominiert im Linienfernverkehr nach wie vor der Verkehrsträger Schiene. Dieser bekommt jedoch die neue preisgünstige Konkurrenz auf der Straße kräftig zu spüren. Hilfreich für die Fernbusse waren in diesem Zusammenhang die streik- und wetterbedingten Zugausfälle im Eisenbahnfernverkehr in den letzten beiden Jahren.

Für den „typischen“ Fernbusreisenden ist der Preis ein wichtigeres Entscheidungskriterium für die Wahl des Verkehrsmittels als die Fahrtzeit. Dies trifft auf Geschäftsreisende weit weniger zu als auf Studierende, Rentner oder allgemein auf Reisende mit geringeren finanziellen Mitteln. Der Fernbus hat es im intermodalen Wettbewerb gleichwohl geschafft, Marktanteile von allen anderen Verkehrsmitteln zu erobern, also nicht nur von der Bahn, sondern auch vom Pkw und vom Flugzeug. Das neue Verkehrsangebot hat natürlich auch eine neue Nachfrage induziert. Eine ähnliche Entwicklung war nach der endgültigen Liberalisierung des EU-Luftverkehrsmarktes 1997 im Luftverkehr zu beobachten, als die so genannten Billigfluggesellschaften ihr Angebot massiv ausweiteten.



Liberalisierung bedeutet Wettbewerb – Preisdruck bleibt dauerhaft hoch

Den Wettbewerb durch Fernbusse bekommen natürlich nicht nur die alternativen Verkehrsträger zu spüren. Denn die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs geht – wenig überraschend – auch mit einem höheren intramodalen Wettbewerb einher. Der Preisdruck innerhalb der Branche ist intensiv. Ein Konsolidierungsprozess hat bereits begonnen und dürfte sich weiter fortsetzen. Die beiden größten Anbieter im Markt schlossen sich 2015 zusammen. Einige kleinere Unternehmen, die nach der Liberalisierung in den Markt eingetreten waren, sind inzwischen wieder ausgeschieden. Da auch im Fernbusmarkt Größenvorteile relevant sind (z.B. Optimierung von Streckenprofilen und Auslastung der Busse, Netzwerkeffekte, Effizienzvorteile im Marketing und Vertrieb), ist damit zu rechnen, dass die Zahl der Anbieter weiter sinken wird. Gleichzeitig dürften kleine und mittelständische Busunternehmen, die im Auftrag der verbleibenden großen Anbieter unterwegs sind, auch künftig eine wesentliche Rolle spielen.

Zwar spricht die erwartete Marktberreinigung in Richtung einer oligopolistischen Angebotsstruktur dafür, dass der Preisdruck in der Branche insgesamt nachlässt. Gleichwohl sollten die niedrigen Marktzutrittsbarrieren dauerhaft dafür sorgen, dass z.B.

Überrenditen auf einzelnen Strecken neue Anbieter anlocken, deren zusätzliches Angebot dann wieder preisdämpfend wirken würde. Zudem ist zu berücksichtigen, dass zwar die Zahl der Anbieter sinken dürfte, jedoch nicht zwangsläufig im gleichen Ausmaß die Zahl der Fahrzeuge im Markt, welche letztlich das Angebot bestimmen.

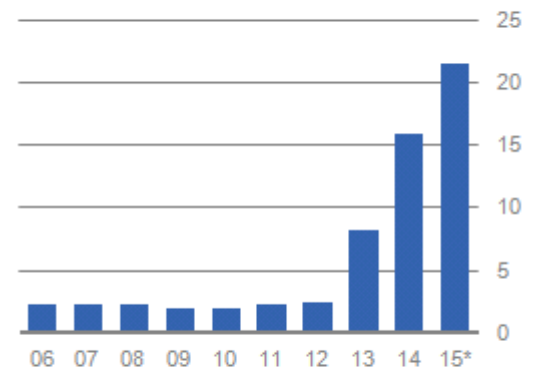
Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass das Wachstum im Fernbuslinienverkehr in Deutschland in den nächsten Jahren anhalten wird. Weitere Strecken – z.B. im grenzüberschreitenden Bereich – dürften ins Angebot genommen werden. Auf der Nachfrageseite ist das Potenzial an Fahrgästen noch nicht ausgeschöpft. So wächst in Deutschland die absolute Zahl der Senioren; der Anteil der Studierenden an der Gesamtbevölkerung dürfte vorerst zunehmen. Viele Menschen haben ohnehin noch nie einen Fernbus genutzt und kommen als Neukunden in Frage. Perspektivisch könnten auch die in Deutschland lebenden Flüchtlinge als Kundengruppe bedeutsamer werden. Der Preis wird auch künftig für viele Fahrgäste das wichtigste Kriterium bei der Entscheidung pro Fernbus bleiben. Selbst eine (moderate) Mautpflicht für Fernbusse in Deutschland, wie sie von Teilen der Politik gefordert wird, würde den Preisvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln wohl nur wenig abschmelzen. Hilfreich für den weiteren Erfolg der noch jungen Branche dürfte sein, dass in vielen Städten in komfortablere Bushaltestellen und verwandte Infrastruktur investiert wird, die aufgrund des schnellen Wachstums bislang zum Teil noch sehr provisorisch ausfallen.

Fazit: Wettbewerb belebt das Geschäft

Der Linienfernbus hat sich in Deutschland seit der Liberalisierung des Marktes bereits als fester Bestandteil im Personenverkehr etabliert und dürfte künftig seinen Marktanteil weiter ausbauen. Das neuartige Angebot ist ordnungspolitisch zu begrüßen. Es bedeutet mehr Wahlfreiheit für die Bürger. Das für viele Kunden gerade in preislicher Hinsicht attraktive Angebot der Fernbusbetreiber strahlt zudem auf die Leistungen und die Preisgestaltung der anderen Verkehrsträger aus, vor allem auf die Schiene. Ökologische Bedenken, dass Fernbusse neue Verkehrsströme induzieren, sind grundsätzlich nachzuvollziehen. Gleichwohl weist der Fernbus schon bei einer durchschnittlichen Auslastung von 50% einen sehr niedrigen Energieverbrauch pro Fahrgast auf. Unter dem Strich ist die Liberalisierung des Marktes für Fernbuslinien als Erfolg zu werten.

Liberalisierung setzt Marktkräfte frei

Fahrgäste im deutschen Fernbuslinienverkehr, Mio.



* Für 2015 liegen noch keine offiziellen Daten vor. Schätzungen zufolge verzeichnete die Branche 2015 über 20 Mio. Fahrgäste. Für die Darstellung in der Grafik haben wir 21,5 Mio. Reisende unterstellt.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

Autoren:

Eric Heymann (+49) 69 910-31730

Marius Nagel

mehr zum Research-Bereich **Branchen und Ressourcen**

Aktuelle Kommentare - Archiv

© Copyright 2016. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.