

Combined Competence

Marktforschungsdienstleister & Softwareanbieter in Einem.

Presseinformation

Studie „Mobilitäts *TRENDS* 2016“ beleuchtet

„Nachfrageverlagerung von der Bahn zum Fernbus im deutschsprachigen Raum (D-A-CH-Gebiet)“

Datum: Nürnberg, 01. Juni 2016

Verantwortlich für die Studie:

Prof. Dr. Andreas Krämer



exeo Strategic Consulting AG
Wittelsbacherring 24, D-53115 Bonn
Tel: +49 (0) 178 256 22 41
Fax: +49 (0) 228 629 78 51
andreas.kraemer@exeo-consulting.com
www.exeo-consulting.com

Johannes Hercher

ROGator

■ market research & software

Rogator AG
Emmericher Straße 17, D-90411 Nürnberg
Tel: +49 (0) 911 8100 558
Fax: +49 (0) 911 8100 570
j.hercher@rogator.de
www.rogator.de



Innerhalb der D-A-CH-Region zeigen sich relativ robuste Substitutionsbeziehungen zwischen Bahn und Fernlinienbus. 20 Mio. Fahrten mit dem Fernlinienbus in Deutschland bedingen im Personenverkehr der Bahn Umsatzverluste von mehr als 200 Mio. EUR.

Der Boom der Reisen mit Fernlinienbussen führt zu einer verstärkten Nachfrageverlagerung von der Bahn zum Fernbus – dies betrifft nicht nur den Bahnfernverkehr, sondern auch den Nahverkehr – diese Konkurrenzbeziehungen zeigen sich auch in den Nachbarländern Österreich und der Schweiz.

Für Euphorie in der Busbranche hat die Meldung des Statistischen Bundesamtes im April 2016 gesorgt, weil „sich der Boom im Linienfernverkehr mit Omnibussen - allerdings abgeschwächt - fortgesetzt hat: 2015 dürften mindestens 20 Millionen Fahrgäste befördert worden sein, rund ein Viertel mehr als im Vorjahr“. Kontrovers diskutiert wird allerdings, ob und in welchem Ausmaß dieser Boom zu Substitutionsbeziehungen mit anderen Verkehrsträgern führt bzw. geführt hat. Insgesamt ergibt sich ein eher diffuses Bild, nicht zuletzt, weil teilweise komplett sich widersprechende Bewertungen präsentiert werden.

„Die starken Absatzsteigerungen bei Reisen mit Fernbussen erfordern erstens eine objektive Datengrundlage und zweitens eine neutrale Diskussion zur Wettbewerbsstellung und Zukunftsfähigkeit der Verkehrsträger; bei beiden Aspekten besteht Handlungsbedarf“, betont Prof. Dr. Andreas Krämer als Autor der Studie Mobilitäts *TRENDS* 2015. Die Studie untersucht die Nachfrageverlagerungen zwischen Bahn und Fernlinienbus im DACH-Gebiet.

Die Ergebnisse der Studie im Überblick:

Uneinigkeit bei der Bewertung der Nachfrageverschiebungen zwischen Bahn und Fernbus

Die Bewertungen der Substitutionsbeziehungen zwischen Bahn und Fernlinienbus gehen weit auseinander. Der bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen) stellt in einer Presseinformation aus dem April 2016 die Behauptung auf: „...Die Bahn hat keinen Fahrgast an den Bus verloren und 2015 einen neuen Passagierrekord erreicht.“ Diese Aussage bezieht sich offenbar auf die Veröffentlichung der Geschäftszahlen, die für den Deutsche Bahn (DB) Fernverkehr für 2015 ein Fahrtenvolumen in Höhe von 131 Mio. beförderten Personen und damit ein leichtes Plus gegenüber dem Vorjahr ausweisen. Daher geht der bdo davon aus, dass keine Substitution von Bahnreisen durch Fernlinienbusse (FLB) zustande gekommen ist und stattdessen der Zuwachs der Fernbus-Fahrten auf induzierten Reisen basiert.

Bereits für 2014 wurden aus Bahnkreisen Zahlen veröffentlicht, dass die intensiviertere Konkurrenzbeziehung zum Fernlinienbus den DB Fernverkehr bereits zu einem Umsatzverlust von 120 Mio. EUR geführt hat. Bei einer Aktualisierung für das Jahr 2015 ist von deutlich höheren Werten auszugehen.

Allerdings wird dabei nicht berücksichtigt, dass auch Substitutionsbeziehungen zwischen der Bahn im Nahverkehr und Fernbussen bestehen. Diese Problematik greift der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf und kommt zum Schluss, dass „die SPNV-Unternehmen, die im Gegensatz zum Fernbus an die geltenden Nahverkehrstarife gebunden seien,...bereits heute jährlich bundesweit bis zu 70 Millionen Euro Fahrgeldeinnahmen verlieren.“

Ergebnisse der empirischen Untersuchung

Im Rahmen der Studie MobilitätsTRENDS 2015 wurden Befragte, die in den letzten 12 Monaten mindestens einmal den Fernlinienbus genutzt haben, zu ihrer letzten Fernbusreise befragt, u.a. auch dazu, welche Alternative zur Fernbusreise bestanden hätte. In Deutschland gaben 33 % der Befragten an, sie hätten die Bahn im Fernverkehr genutzt, wenn es das Fernbusangebot nicht gegeben hätte. In 15 % der Fälle wird der Bahnahverkehr genannt. Werden diese Ergebnisse verknüpft mit den Marktzahlen und mittleren Ticketwerten für die Bahnreise, errechnet sich für den Bahnpersonenverkehr ein Umsatzvolumen von ca. 250 Mio. EUR. Davon entfallen ca. 190 Mio. EUR auf den Fernverkehr und ca. 60 Mio. EUR auf den Bahnahverkehr. Nicht berücksichtigt sind dabei die Wirkungen auf das eigene Busgeschäft der Deutschen Bahn.

Ergebnisse der Zeitreihenanalyse (Geschäftszahlen Bahnfernverkehr)

Die Argumentation, es könne keine Substitution von Bahnreisen durch den Fernlinienbus gegeben haben, weil der DB Fernverkehr in 2015 ebenfalls ein Rekordergebnis bezogen auf die verkauften Fahrten erzielt hat, hält einer detaillierten Zeitreihenanalyse nicht stand. Tatsächlich sind die Jahre vor der Liberalisierung des Marktes für Fernbusreisen in 2013 sehr dynamisch für den Fernverkehr der DB verlaufen. Im Mittel der Jahre 2005 bis 2012 errechnet sich ein Umsatzwachstum von ca. 4 % p.a. Wird dieses Wachstum als Erwartungswert eines Szenarios „Keine Fernbus-Liberalisierung“ zugrunde gelegt, ergibt sich ein „Fehlbetrag“ von bis zu 300 Mio. EUR zwischen dem zu erwartenden Umsatz und dem tatsächlich in 2015 realisierten Umsatz. Unter Berücksichtigung von Korrekturfaktoren für externe Effekte (z.B. Streik) sind mindestens 200 Mio. EUR anzusetzen.

Im Ergebnis kommen beide Prüfschritte zu ähnlichen Ergebnissen, welche die Aussage des bdo als Branchenverband der Busbetreiber als unrealistisch erscheinen lassen.

„Bei Betrachtung aller zu Verfügung stehenden Marktdaten, Statistiken und eigener Befragungsergebnisse verliert die DB im Bahnpersonenverkehr bis zu 300 Mio. EUR p.a., so dass das Konzernergebnis durch den verstärkten Wettbewerb mit Fernlinienbussen nachhaltig negativ betroffen ist“, resümiert Johannes Hercher, Vorstand der Rogator AG.

Hintergrund der Studie: MobilitätsTRENDS 2015 ist eine Studie zur Ermittlung und Bewertung von Trends im Mobilitätsmarkt. Sie wird jährlich mehrmals in Kooperation von der exeo Strategic Consulting AG und der Rogator AG durchgeführt. Grundlage der Untersuchung ist eine repräsentative Befragung von ca. 4.500 Personen ab 18 Jahren (deutschsprachige Bevölkerung DACH-Gebiet). Personen, die in den letzten 12 Monaten Reisen mit einer Entfernung von mehr als 50 km unternommen haben, sind die Kernzielgruppe der Studie.

In allen Untersuchungsregionen substituiert der FLB das System Bahn am stärksten

Mobilitäts-
TRENDS 2015

Substitution anderer Verkehrsmittel durch den Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾

Alternative zum Fernlinienbus	Deutschland	Österreich	Schweiz
Bahn / Nahverkehr	15%	15%	3% n<70
Bahn / Fernverkehr	33%	44%	39%
Eigenes Kfz	29%	28%	31%
Kfz als Mitfahrer	5%	7%	0%
ÖPNV (Bus)	1%	1%	11%
Taxi	1%	0%	0%
Mietwagen	4%	1%	2%
Flugzeug	6%	2%	4%
Sonstiges Verkehrsmittel	1%	0%	4%
Ich wäre gar nicht gefahren	6%	1%	6%

1) Stellen Sie sich vor, es hätte für Ihre Reise kein Fernlinienbus-Angebot gegeben? Welches Verkehrsmittel hätten Sie alternativ zum Fernlinienbus genutzt?



Quelle: exeo Strategic Consulting AG / Rogator AG

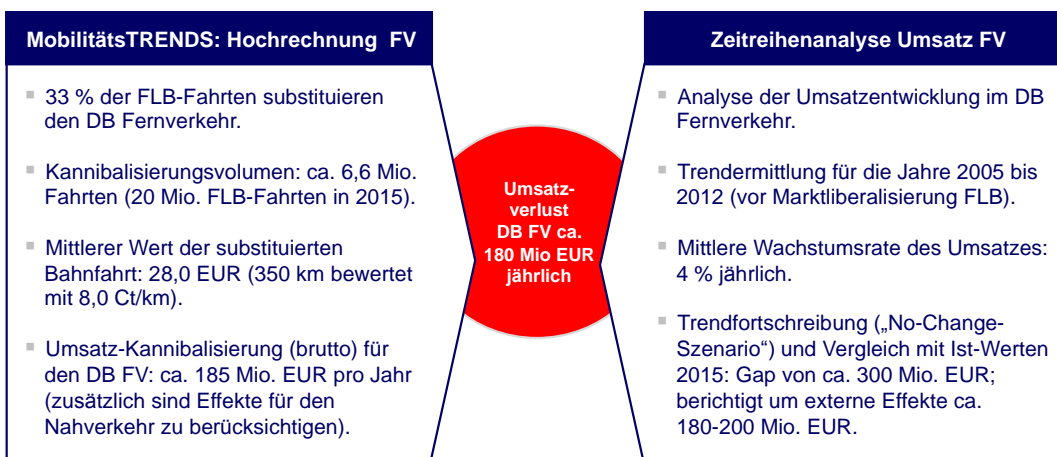


5

Zeitreihenanalysen und Hochrechnung der empirischen Ergebnisse bestätigen für den DB Fernverkehr ca. 180 Mio. EUR Umsatzverluste p.a.

Mobilitäts-
TRENDS 2015

Abschätzung der Erlösverluste des DB Fernverkehrs durch den Wettbewerb mit FLB



Quelle: exeo Strategic Consulting AG / Rogator AG



13