

Fernbus vs. SPNV – für fairen Wettbewerb

Deutscher Nahverkehrstag – Koblenz, 3.6.2016

Transdev ist der führende private Nahverkehrsanbieter im deutschen Bahn- und Busverkehr

ZAHLEN UND FAKTEN 2015

Rund 5.000

MITARBEITER

40

LOKOMOTIVEN

RUND

850 MIO. EUR

342

TRIEBWAGEN

250 MIO.

FAHRGÄSTE

1.297

BUSSE

111

REISEZUGWAGEN

15

STRASSENBAHNEN



Unser Kerngeschäft umfasst den Nahverkehr auf Schiene und Straße, Buslogistik und Kundenservice

- Betrieb von Liniennahverkehr auf Schiene und Straße
- Kundenservice (24/7)
- Bundeswehr- und Charterverkehre
- Buslogistik für Großevents
- Vertriebsdienstleistungen für Aufgabenträger und Dritte



Dynamik des Fernbusmarkts und Auswirkungen auf den SPNV

Fernbusmarkt deutlich unterschätzt
Ausmaß und Dynamik überraschte alle Beteiligten!

Fernbus ist strukturprägend
Personenverkehrsmarkt ist drei Jahre nach Liberalisierung des Fernbusmarktes nicht mehr derselbe!

Dauerhafte Niedrigpreise im Fernbusmarkt
Europäische Niedrigpreisanbieter drängen in den deutschen Fernbusmarkt und sorgen für langfristig niedrige Preise!

Null-Runde durch Tarifyhaber DB
3 Jahre lange sollen die Preise stabil bleiben. 2015 erreichen NE-Bahnen im TBNE eine Erhöhung um 1,9 % im C-Preis!

„Neues Rekordjahr für den Fernbus
Über 20 Millionen Passagiere deutschlandweit [2015]. Experten gehen davon aus, dass sich der Bus neben Auto, Bahn und Flugzeug als großer Mobilitätsanbieter etablieren wird.“

„Fernbusse bedrängen Bahn [DB Regio] zunehmend auch im Regionalverkehr...
... vor allem auf längeren Strecken. Je nach Linie bedeutet dies Fahrgasteinbußen zwischen 5 und 20 Prozent.“

SPNV wird gegenüber dem Fernbus erheblich benachteiligt – ungleiche Wettbewerbsfaktoren

SPNV

Vollständige Nutzerfinanzierung: Trassen, Stationshalte

**Nutzungsgebühren
Infrastruktur**

Verschuldensunabhängige Haftung der EVUs

Fahrgastrechte

Extrem hohe technische Anforderungen EBA

Qualitätsstandards

Langjährige Verkehrsverträge mit hoher Kapitalbindung

**Vertragliche
Bindung**

Fernbus

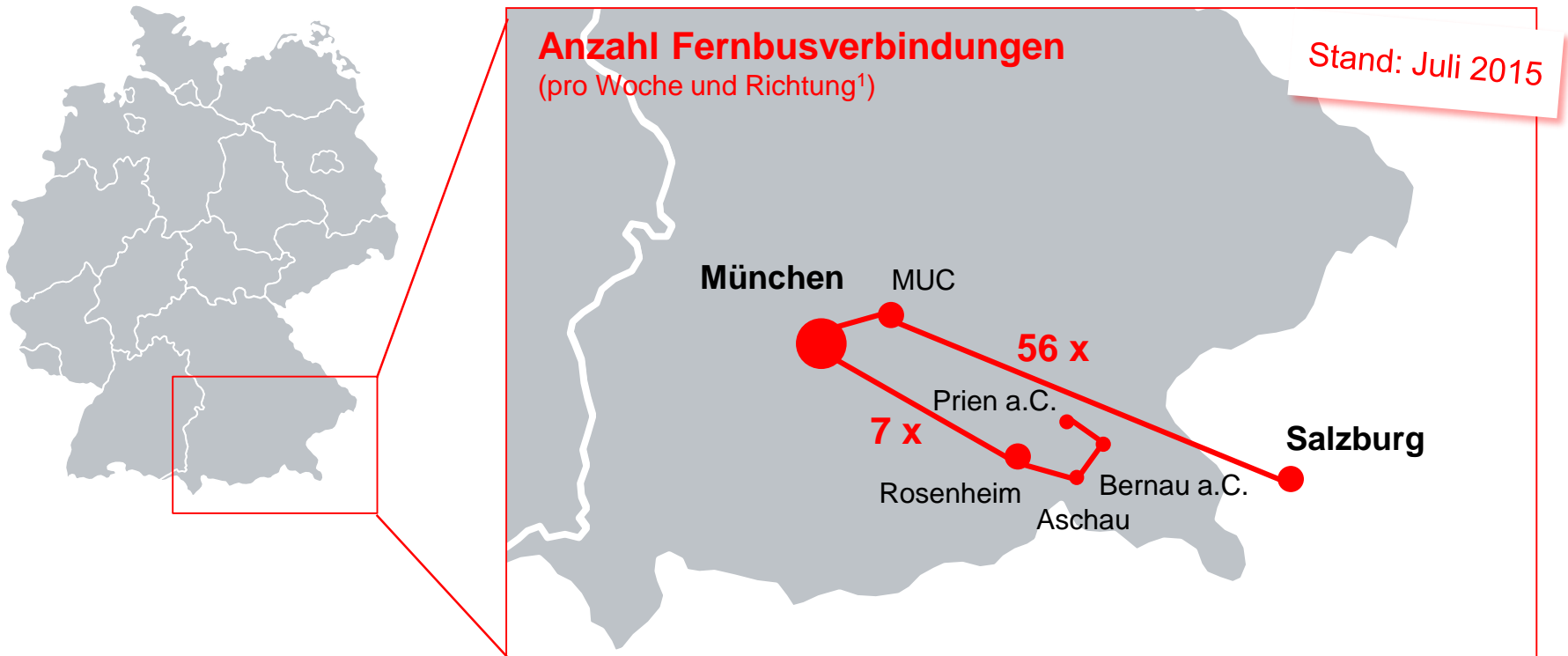
Unentgeltliche Nutzung der Straßen; selten Stationspreise

Eingeschränkte Haftung nur bei Verschulden

Mindestanforderungen an Personenbeförderung

Aufrechterhaltung
3 Monate

Signifikante wirtschaftliche Auswirkung auf SPNV durch Parallelverkehre Fernbus – zum Beispiel in Südbayern



- **Direkte Einnahmeverluste** für EVUs und Aufgabenträger durch Abwanderung SPNV-Kunden zum Fernbus auf parallel betriebenen Strecken (z.B. **10-30 Mio. EUR p.a.** Einnahmeverluste SPNV in **Bayern**)
- Indirekte Einnahmeverluste durch Aussetzen von Tarifierhöhungen und massiver Ausweitung von Sonderangeboten des DB Fernverkehrs (z.B. **15-200 Mio. EUR p.a.** weniger Einnahmen SPNV in **Bayern**)

1) ohne Umstieg

Fernbusverkehre sind deutlich günstiger als paralleler SPNV – Bedienverbot Nahverkehr wird z.T. umgangen

Vergleich der denkbaren Fernbuskonkurrenzrelationen in Bayern¹

Stand: Juli 2015

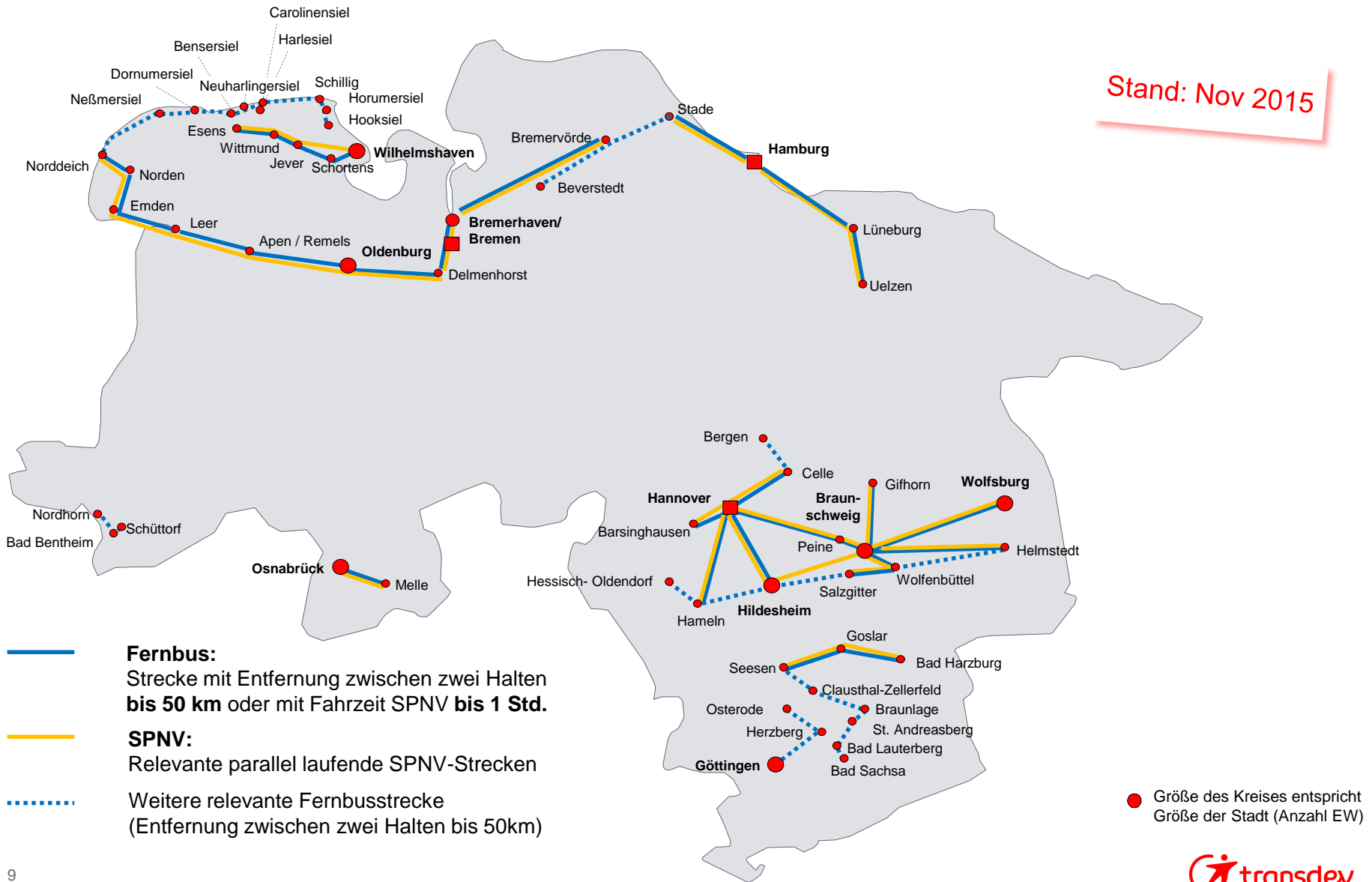
Relation	Entfernung [km]	BOB Bayerische Oberlandbahn Wir sind transdev		FLIXBUS		Postbus Der Bus für Deutschland	
		Reisezeit	Preis	Reisezeit	Preis	Reisezeit	Preis
Augsburg - Ingolstadt	80	0h57	13,30 €	-	- €	1h55	7,00 €
München - Rosenheim	75	0h39	13,30 €	-	- €	1h20	ab 5,00 €
München - Prien	92,5	0h57	17,90 €	-	- €	2h20	ab 5,00 €
München - Salzburg	150	1h45	23,00 €	1h50	5,00 €	-	- €
Rosenheim - Prien	22	0h16	6,10 €	-	- €	1h00	ab 5,00 €

- Nicht direkt buchbar, Begründung Kundenservice: Anbieten von Verbindungen unzulässig
- **Aber Empfehlung Kundenservice:** Buchung der längeren Verbindung von Ingolstadt über München, Rosenheim nach Prien und in München zusteigen

1) Dargestellt sind alle theoretisch möglichen Verbindungen, ermittelt anhand gemeinsamer Haltepunkte der Netze von Meinfernbus, Postbus, BRB, Meridian und BOB (Meinfernbus und Postbus teilen sich 84% des deutschen Fernbusmarktes, Statista 2015)

Ebenso viele Parallelverkehre in Niedersachsen, mit Anschluss an Hamburg und Bremen (direkte Konkurrenz)

Stand: Nov 2015



Forderung: Fernbusanbieter sollen sich zukünftig an gesetzliche Rahmenbedingungen halten

Wettbewerbsfaktoren



**Gesetzliche
Rahmenbedingungen**

**Nutzungsgebühren
Infrastruktur**

Fahrgastrechte

Qualitätsstandards

Fairer Wettbewerb durch:

Wirksame Mechanismen zur Einhaltung §42a PBefG (50km-Abstand Haltestellen) /Schutz des SPNV gesetzgeberisch gewünscht – in Praxis nicht umgesetzt

Beteiligung an den Kosten: Einführen von Straßen- Haltestellennutzungsgebühren

Gleichstellung zu EVUs in Haftungsfragen bzw. Fahrgastrechten

Verbindliche Sicherheits- bzw. Qualitätsstandards auch für den Fernbus