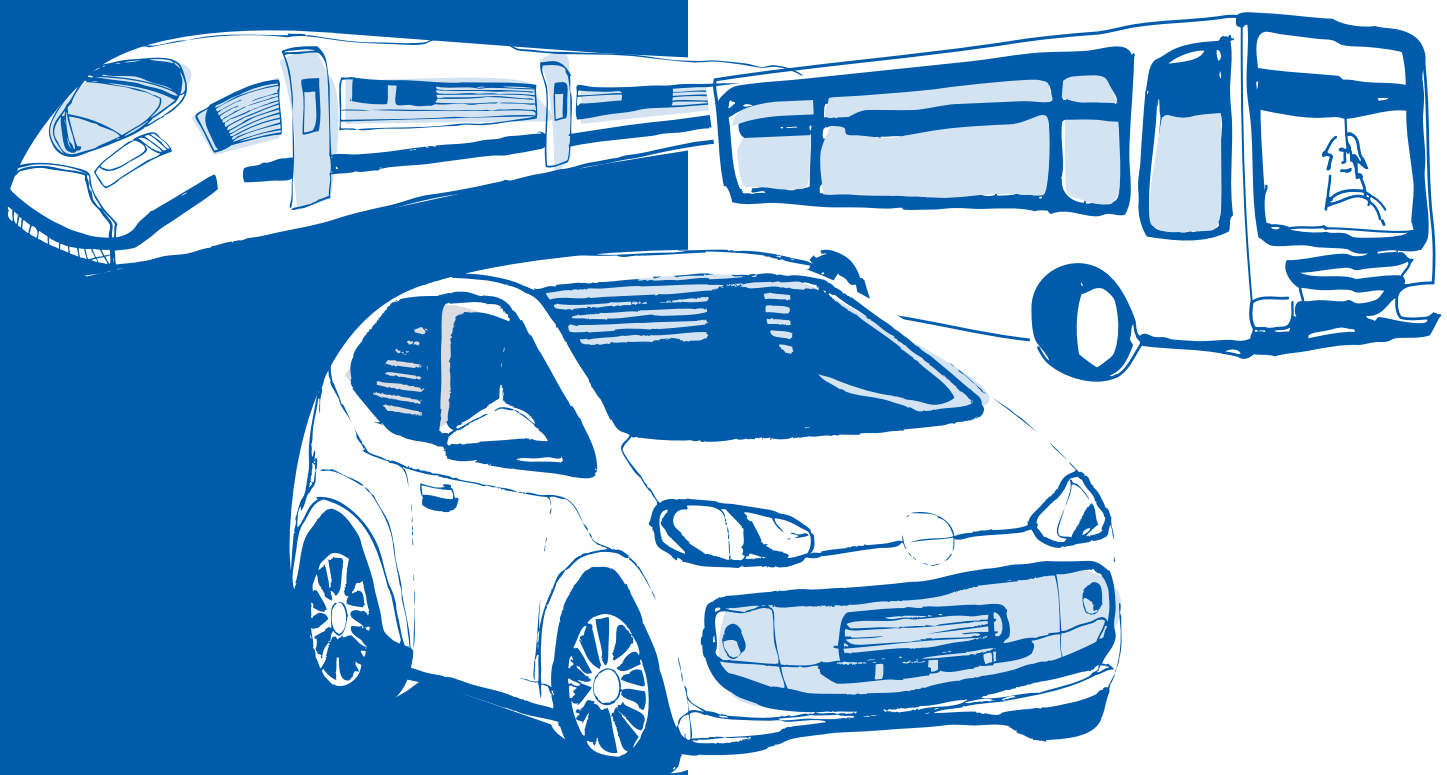


VCD Bahntest 2014/2015

# Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto



# Inhalt

Einleitung .....	04
Anlass und Ziel der Untersuchung.....	04
Hintergrund.....	04
Methodik.....	07
Ergebnisse .....	13
Fakten und Forderungen .....	25
Anhang .....	28

# Einleitung

Der ökologische Verkehrsclub VCD macht sich stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Dazu gehört, die Belastung von Mensch und Natur durch Klimagase, Schadstoffe und Verkehrslärm zu verringern und den hohen Flächen- und Landschaftsverbrauch durch immer mehr Verkehrsinfrastruktur zu bremsen. Um diese Ziele zu erreichen, müssen der Verkehr von umweltbelastenden auf umweltschonende Verkehrsmittel verlagert und unnötige Wege und Transporte vermieden werden.

Das Fahren mit Bussen und Bahnen ist die bessere Alternative zum Autofahren und Fliegen. Bei guter Auslastung ersparen die öffentlichen Verkehrsmittel der Umwelt Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Ziel des VCD ist es daher, den öffentlichen Personenverkehr so attraktiv wie möglich zu machen, damit er von möglichst vielen Menschen genutzt wird.

Der VCD Bahntest untersucht seit dem Jahr 2000, was getan werden muss, damit die Menschen vom eigenen Auto oder vom Flugzeug auf Bahnen und Busse umsteigen. Die Tests und ihre Ergebnisse tragen dazu bei, die Angebote des öffentlichen Verkehrs zu verbessern und für Reisende attraktiver zu machen. Jedes Jahr hat der Bahntest einen anderen Schwerpunkt. Nach den Themen:

- Überprüfung der Beratungsqualität für Reisen mit der Bahn mit unterschiedlichen Schwerpunkten,
- Befragung zu den Mobilitätsbedürfnissen von Bahnfahrer/-innen und Nichtbahnfahrer/-innen,
- Ermittlung von Zugangshindernissen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs,
- Untersuchung von Fernverkehrsreisen im Hinblick auf Qualität und Service,
- Preisvergleich zwischen Bahn- und Flugreisen in Deutschland und zu Städten in das benachbarte europäische Ausland,

folgt nun der Verkehrsmittelvergleich Fernbahn, Fernlinienbus und Auto.

## Anlass und Ziel der Untersuchung

Seit Anfang 2013 dürfen Unternehmen bundesweit Linienfernverkehre mit Bussen anbieten. Bundestag und Bundesrat haben 2012 einer entsprechenden Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zugestimmt. Eine gesetzliche Regelung aus den 1930er Jahren verhinderte bis dahin, dass in Deutschland parallel zu Strecken, auf denen Bahnverkehr angeboten wird, Linienbusse fahren.

Ausnahmen gab es lediglich für Berlinverbindungen und einige Zubringerverkehre zu Flughäfen und Messen.

Mit der Freigabe des Fernlinienbusverkehrs zum 1.1.2013 entwickelte sich im deutschen Verkehrsmarkt eine große Dynamik. Schon in Erwartung der Liberalisierung wurden Fernlinienbusunternehmen gegründet und Strecken zur Genehmigung angemeldet. 2012, im Jahr vor der Liberalisierung, gab es 86 Verbindungen im Fernlinienbusverkehr, Anfang 2014 waren es 221, ein halbes Jahr später 255. Auf diesen 255 Verbindungen werden rund 7.500 Fahrten pro Woche angeboten.

Im VCD Bahntest 2014/2015 wird der Frage nachgegangen, welche Rolle der Fernlinienbus im deutschen Fernverkehrsmarkt eineinhalb Jahre nach Liberalisierung spielt. Und mit Blick auf die Ziele des VCD Bahntests ist zusätzlich der Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln Eisenbahn, Fernlinienbus und Auto Gegenstand der Untersuchung.

Dabei ging es sowohl um die Gegenüberstellung objektiver Fakten wie Reisekosten, Reisezeit und CO<sub>2</sub>-Ausstoß als auch um die Ermittlung der Gründe für die Verkehrsmittelwahl, speziell die Gründe für die Wahl des Fernlinienbusses. Im dritten Teil der Untersuchung beurteilten Reisende ihre zuletzt durchgeführte Reise mit dem Fernlinienbus zu verschiedenen Aspekten.

Mit der Untersuchung beauftragte der VCD das Qualitätsforschungsinstitut Quotas aus Hamburg.

## Hintergrund

### A Entwicklung des motorisierten Personenverkehrs<sup>1</sup>

Der überwiegende Teil der Menschen ist immer noch mit dem eigenen Pkw unterwegs. Die Zahlen von 2010 zugrunde gelegt ergibt sich folgendes Bild: Die Fahrten mit dem Auto haben einen Anteil von über 80 Prozent des motorisierten Verkehrs in Deutschland. Es folgt der Öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) mit 13,6 Prozent, der Verkehr auf der Schiene hat einen Anteil von 3,6 Prozent. Schlusslicht ist der Flugverkehr mit 0,2 Prozent.

Die Verkehrsverflechtungsprognose, die von der Bundesregierung anlässlich der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans in Auftrag gegeben wurde, geht insgesamt von einer weiteren Zunahme des motorisierten Personenverkehrs bis 2030 aus, trotz abnehmender Einwohnerzahlen. Bezogen auf das Jahr 2010 nimmt demnach der Motorisierte Individualverkehr (MIV) bis 2030 um 10 Prozent zu, der ÖSPV um

<sup>1</sup> Die Zahlen des folgenden Kapitels beziehen sich auf folgende Quelle: BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, Juni 2014

6 Prozent, der Schienenverkehr um 19 Prozent und der Luftverkehr um 65 Prozent.

Im ÖSPV sinkt das Verkehrsaufkommen bis 2030 um 2,3 Prozent auf 9,07 Milliarden Personen. Da jedoch weitere Strecken gefahren werden, steigt die Verkehrsleistung um 6 Prozent auf 82,6 Milliarden Personenkilometer. Davon entfallen laut Prognose auf den Fernlinienbusverkehr 8,8 Milliarden Personenkilometer bei 25 Millionen Personen. 2010, vor der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs, wurden 1,2 Milliarden Personenkilometer mit dem Fernbus zurück gelegt bei circa drei Millionen Personenfahrten.

### Entwicklung des Personenverkehrs im motorisierten Verkehr nach Verkehrszweigen

	Absolute Werte		Modal Split (%)		Veränderung 2030 : 2010	
	2010	2030	2010	2030	insg. in %	p.a. in %
MIV	56.503	59.080	82,7	83,3	4,6	0,2
Eisenbahn	2.435	2.603	3,6	3,7	6,9	0,3
ÖSPV	9.280	9.068	13,6	12,8	-2,3	-0,1
Luftverkehr	132	209	0,2	0,3	58,3	2,3
<b>Summe</b>	<b>68.350</b>	<b>70.960</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>3,8</b>	<b>0,2</b>

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen (Millionen Personen)

	Absolute Werte		Modal Split (%)		Veränderung 2030 : 2010	
	2010	2030	2010	2030	insg. in %	p.a. in %
MIV	902,4	991,8	80,8	78,6	9,9	0,5
Eisenbahn	84,0	100,1	7,5	7,9	19,2	0,8
ÖSPV	78,1	82,8	7,0	6,6	6,0	0,3
Luftverkehr	52,8	87,0	4,7	6,9	64,8	2,5
<b>Summe</b>		<b>1.261,7</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>12,9</b>	<b>0,6</b>

Tabelle 2: Verkehrsleistung (Milliarden Personenkilometer)

### Fahrten im Fernverkehr

Beim MIV unterscheiden die statistischen Erhebungen nicht zwischen Fahrten im Nah- und Fernverkehr. Auch für den Fernlinienbusverkehr gibt es bis heute keine gesicherten statistischen Zahlen, da die neu

gegründeten Fernbusunternehmen noch nicht verpflichtet sind, Daten an das Statistische Bundesamt zu melden.

Offiziell sind 2013 laut Statistischem Bundesamt drei Millionen Personen im Linienfernverkehr mit Omnibussen unterwegs gewesen. Schätzungen gehen allerdings von neun Millionen Fahrgästen aus. Der Fernverkehr auf der Schiene hatte 131 Millionen Fahrgäste, und 23 Millionen Personen sind innerdeutsch geflogen.<sup>2</sup>

### B Emissionen im Vergleich der Verkehrsträger

Verkehrsträger emittieren pro Verkehrsaufwand (Personenkilometer) unterschiedlich viel an Treibhausgasen, Stickstoffoxiden und Feinstaub. Gründe dafür sind unterschiedliche Antriebsarten und Kraftstoffe sowie die Auslastung der jeweiligen Verkehrsträger. Für Pkw wird eine durchschnittliche Auslastung von 1,5 Personen pro Pkw angenommen. Weiterhin wird von folgenden Auslastungsgraden ausgegangen: Reisebus 60 Prozent, Eisenbahn (Fernverkehr) 44 Prozent, Flugzeug 73 Prozent, Linienbus 21 Prozent, Metro/Tram 20 Prozent, Eisenbahn (Nahverkehr) 21 Prozent. Wichtig ist bei einem Verkehrsträgervergleich, dass die indirekten Emissionen, die bei der Erzeugung der Energieträger (Strom, Kerosin, Benzin, Diesel) anfallen, berücksichtigt sind – d. h., die »Vorkette« einbezogen wird.

### Emissionen der Verkehrsträger in Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm) (Bezugsjahr 2012)

	Treibhausgase als CO <sub>2</sub> -Äquivalente*	Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> )	Feinstaub
Pkw	139,0	0,30	0,007
Linienbus (Nahverkehr)	74,0	0,48	0,005
Straßen-, S- und U-Bahn	74,0	0,07	0,000
Eisenbahn-Nahverkehr	72,0	0,22	0,003
Reisebus***	30,0	0,23	0,004
Eisenbahn-Fernverkehr	43,0	0,05	0,000
Flugzeug	**196,0	0,42	0,006

\*Treibhausgase beinhalten hier: Kohlendioxid, Methan und Stickstoffoxid (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O)

\*\* Unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

\*\*\* Die Emissionen des Reisebusses sind nicht direkt auf den Fernlinienbus übertragbar. Reisebusse verkehren im Gelegenheitsverkehr (z. B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und sind dadurch in der Regel gut ausgelastet. Aussagekräftige Daten zu den Emissionen des Fernlinienbusverkehrs liegen dem Umweltbundesamt nicht vor.

<sup>2</sup> Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Februar 2014

Bei den hier dargestellten Partikelemissionen handelt es sich um den verbrennungsbedingten Feinstaub. Zusätzlich entstehen durch Straßen-, Reifen- und Bremsabrieb Partikelemissionen. Hierzu liegen jedoch nicht für alle Verkehrsträger verlässliche Daten vor.<sup>3</sup>

## C Entwicklungen im Fernlinienbusmarkt

Mit der Freigabe des Fernlinienbusverkehrs zum 1.1.2013 entwickelte sich im Verkehrsmarkt in Deutschland eine große Dynamik. Schon 2012, im Jahr vor der Liberalisierung, gab es 86 Verbindungen im Fernlinienbusverkehr, Anfang 2014 waren es bereits 221, ein halbes Jahr später 255. Auf diesen 255 Verbindungen werden rund 7.500 Fahrten pro Woche angeboten.

Die große Konkurrenz auf dem Fernbusmarkt, aber auch die niedrigen Ticketpreise haben inzwischen zur Folge, dass kleine Anbieter wieder vom Markt gehen, aber auch, dass Unternehmen sich zusammenschließen. Eineinhalb Jahre nach der Liberalisierung dominieren vier Fernbusanbieter den Markt: »MeinFernbus«, »FlixBus«, »DB AG (berlinlinienbus und IC Bus)« und »Postbus«.

Zu Beginn der Liberalisierung wurden hauptsächlich Verbindungen zwischen den großen Städten von den Fernbusunternehmen angeboten. 2014 ist zu beobachten, dass inzwischen auch Mittel- und Kleinstädte, wie zum Beispiel Trier, Braunschweig oder Leer, von Fernbussen angefahren werden. Und es entstehen »Drehkreuze« mit in mehreren Richtungen aufeinander abgestimmten Fernbusfahrten.

Zur Anzahl der Fernbusreisenden gibt es zurzeit noch keine gesicherten Zahlen, da die neu gegründeten Unternehmen ihre Daten bisher nicht dem Statistischen Bundesamt melden müssen. Offiziell sind 2013 laut Statistischem Bundesamt drei Millionen Personen im Linienfernverkehr mit Omnibussen unterwegs gewesen. Schätzungen gehen jedoch von neun Millionen Fahrgästen aus. Im Vergleich dazu hatte der Fernverkehr auf der Schiene 131 Millionen Fahrgäste und 23 Millionen Personen sind innerdeutsch geflogen.

### Die Deutsche Bahn AG und der Fernlinienbusverkehr

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 ihre Preise im Fernverkehr in der zweiten Klasse nicht erhöhen. Auch die Preise für die BahnCards bleiben stabil. In ihrer Bilanzpressekonferenz im Juli 2014 begründete sie das folgendermaßen:

»Die zunehmende Wettbewerbsintensität im Fernverkehr hat uns im ersten Halbjahr zu schaffen gemacht. Die Umsatz- und Ergebniseinbußen durch den Wettbewerb mit dem Fernbus und die damit

einhergehende veränderte Preiswahrnehmung unserer Kunden schätzen wir in einer Größenordnung von rund 50 Millionen Euro ein. Ursächlich ist neben der verschärften Wettbewerbssituation mit dem Fernbus auch eine erhöhte Preissensibilität bei den Kunden, die durch niedrige Benzinpreise zusätzlich verstärkt wird. Die Kostenseite des Fernverkehrs wird demgegenüber durch höhere Kosten für Energie, Infrastruktur und Personal zusätzlich belastet. In der Summe führte dies zu einem spürbaren Ergebnismrückgang.«<sup>4</sup>

Aus der Bilanzpressekonferenz der DB AG stammen auch die folgenden Zahlen: 44 Prozent der Fahrgäste im Fernlinienbusverkehr kommen von der Bahn, 46 Prozent vom Auto/Mitfahrzentrale, der Rest sind Neukunden und Neukundinnen.

Die Verflechtungsprognose 2030 unterstreicht die bislang vorliegenden Ergebnisse. Demnach gewinnt der Fernlinienbus nicht nur Marktanteile auf Kosten der Eisenbahn, sondern auch vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Zudem sei »Neuverkehr« aufgrund der günstigen Angebote festzustellen.<sup>5</sup>

Generell gibt es auf Strecken mit vergleichsweise hohen ICE-Preisen, zum Beispiel auf der Verbindung Berlin–Hamburg oder Köln–München, eine hohe Nachfrage für Fernbusfahrten.

<sup>3</sup> TREMOD 5.41, Umweltbundesamt 05.09.2014

<sup>4</sup> Auszug aus der Rede Dr. Lutz, DB-Vorstand Finanzen, Bilanzpressekonferenz DB AG, Juli 2014

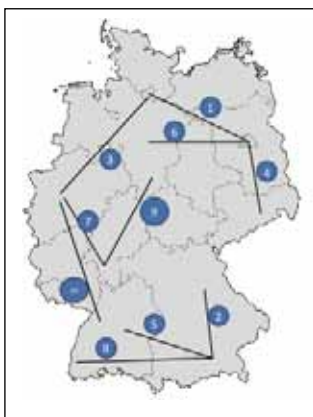
<sup>5</sup> BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Zusammenfassung der Ergebnisse, Juni 2014

# Methodik

## A Vergleich der Verkehrsmittel Fernbahn, Fernlinienbus und Auto

### 1. Online-Research »Fernlinienbus – Fernbahn«

Grundlage der Untersuchung war ein objektiver Vergleich der Preise und der Fahrtzeiten zwischen den Verkehrsträgern Fernlinienbus, Fernbahn und Auto auf innerdeutschen Strecken. Ausgewählt wurden die zehn innerdeutschen Fernlinienbusverbindungen mit den häufigsten Verbindungen und der größten Beliebtheit (Quellen: CheckMyBus und FahrtenFuchs, April 2014) unter Berücksichtigung einer ausgewogenen geografischen Verteilung:



#### Häufigkeit/Beliebtheit 80%:

1. Hamburg–Berlin
2. München–Nürnberg
3. Hamburg–Köln
4. Berlin–Dresden
5. München–Stuttgart
6. Berlin–Hannover
7. Frankfurt–Köln
8. Freiburg–München

#### Regionale Verteilung 20%:

9. Göttingen–Frankfurt
10. Karlsruhe–Köln

München–Nürnberg  
Hamburg–Köln  
Frankfurt–Köln  
Berlin–Hannover  
Hamburg–Köln  
Karlsruhe–Köln  
Freiburg–München  
München–Stuttgart  
Berlin–Dresden  
Göttingen–Frankfurt

Um eine ausgewogene Untersuchung zu gewährleisten, wurde ein viermonatiger Untersuchungszeitraum von Mitte Mai bis Mitte September 2014 festgelegt. Zudem wurden vier unterschiedliche Vorlaufzeiten bei den Preisabfragen definiert. Der Preischeck erfolgte für alle Verbindungen:

- drei Monate (92 Tage) im Voraus
- vier Wochen (28 Tage) im Voraus
- eine Woche (sieben Tage) im Voraus
- ein Tag im Voraus

In der Regel wurden sechs Tests pro Tag durchgeführt, wobei immer eine Bahnverbindung und anschließend eine vergleichbare Fernlinienbusverbindung überprüft wurden. Grundlage für den Preisvergleich waren ausschließlich die Ticketpreise in der 2. Klasse inklusive einer Sitzplatzreservierung und aller Service- sowie Zahlungskosten. Die Gesamtzahl der getesteten Verbindungen betrug insgesamt 540, jeweils 270 Bahn- und 270 Fernlinienbusverbindungen. Zusätzlich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln wurde ein Preis- und Reisedauercheck für den Pkw durchgeführt. Als Datengrundlage für die durchschnittlichen Pkw-Kosten dienten die Angaben von ADAC und Prognos und für die durchschnittliche Reisezeit Google Maps. Der Pkw-Check wurde ebenfalls für jede Verbindung durchgeführt.

## Studiendesign VCD Bahntest 2014/2015



Zusätzlich zu den unterschiedlichen Verbindungen und Vorlaufzeiten für die Preisermittlung wurden noch drei unterschiedliche Reisetypen definiert:

### I. Einzelperson

Die Person unternimmt Tages- und Wochenendreisen. Die Tagesreise wird morgens ab 6 Uhr angetreten. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 18 Uhr liegen. Die Tagesreise erfolgt an einem beliebigen Wochentag. Die Wochenendreise soll freitags ab 6 Uhr angetreten werden. Die Ankunft soll bis 22 Uhr erfolgen. Die Rückreise erfolgt sonntags zwischen 12 und 16 Uhr. Die Ankunftszeit soll nicht nach 22 Uhr liegen. Die Einzelperson hat nur Handgepäck dabei.

### II. Zwei Personen

Die Personen unternehmen Tages- und Wochenendreisen. Die Tagesreise wird morgens ab 6 Uhr angetreten. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 18 Uhr liegen. Die Tagesreise erfolgt an einem beliebigen Wochentag. Die Wochenendreise soll freitags ab 6 Uhr angetreten werden. Die Ankunft soll bis 22 Uhr erfolgen. Die Rückreise erfolgt sonntags zwischen 12 und 16 Uhr. Die Ankunftszeit soll nicht nach 22 Uhr liegen. Jede Person führt sowohl bei der Tages- als auch bei der Wochenendreise ein Gepäckstück bis zu einem Gewicht von 20 Kilogramm mit sich.

### III. Vier Personen, davon zwei Kinder (acht und zehn Jahre alt)

Die Personengruppe unternimmt Tages- und Wochenendreisen. Die Tagesreise wird morgens ab 6 Uhr angetreten. Die Ankunft am Ziel soll nicht nach 18 Uhr liegen. Die Tagesreise erfolgt an einem beliebigen Wochentag. Die Wochenendreise soll freitags ab 6 Uhr angetreten werden. Die Ankunft soll bis 18 Uhr erfolgen. Die Rückreise erfolgt sonntags ab 6 Uhr. Die Ankunftszeit soll nicht nach 18 Uhr liegen. Jede Person hat sowohl bei der Tages- als auch bei der Wochenendreise ein Gepäckstück von bis zu 20 Kilogramm bei sich.

## Studiendesign: Reisearten

Personen- konstellation	Reiseart	Tagesreise Reisekorridor	Wochenendreise Reisekorridor
1 Person	Tages- und Wochenendreisen	Abfahrt: 6 Uhr Ankunft: 18 Uhr	freitags zwischen 6 und 22 Uhr sonntags 12 bis 16 Uhr, Ankunft bis 22 Uhr
2 Personen	Tages- und Wochenendreisen	Abfahrt: 6 Uhr Ankunft: 18 Uhr	freitags zwischen 6 und 22 Uhr sonntags 12 bis 16 Uhr, Ankunft bis 22 Uhr
4 Personen (2 Kinder, 8 und 10 Jahre)	Tages- und Wochenendreisen	Abfahrt: 6 Uhr Ankunft: 18 Uhr	freitags zwischen 6 und 18 Uhr sonntags zwischen 6 und 18 Uhr

### Konkrete Preisermittlung

Die oben genannten Konstellationen wurden zunächst in zentralen Reiseportalen abgefragt. Für die Fernverbindungen der Bahn ist das zentrale Portal mit [www.bahn.de](http://www.bahn.de) der Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn eindeutig. Ergänzend dazu wurde für die Verbindung Hamburg–Köln auch der Fahrpreis für den Hamburg–Köln–Express auf [www.hkx.de](http://www.hkx.de) ermittelt.

Da der Fernlinienbusmarkt erst seit Anfang 2013 besteht, lag zum Untersuchungszeitpunkt noch kein unabhängiger Vergleich für Fernlinienbusportale vor. Aus diesem Grunde wurden im Vorfeld der Untersuchung die gängigsten Portale miteinander verglichen. Ein wichtiges Kriterium war dabei die

Verfügbarkeit aller gängigen Fernlinienbusanbieter. Die Vergleichsportale »GoEuro« und »busliniensuche« erfüllten im April 2014 die Bedingungen am besten und wurden deswegen als Untersuchungsportale festgelegt. Das Vergleichsportal »waymate« erfüllte zwar ebenfalls die Kriterien, verfügte aber zu dem Zeitpunkt noch nicht über sämtliche Fernlinienbusanbieter.



## Vergleich der Fernlinienbusportale

		Kinder bei Buchung berücksichtigt	Hin- und Rückfahrt	Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	App-Verfügbarkeit	Komfortmerkmale	Extras
	GoEuro	+	+	+	+	-	Bruttoreisezeitenvergleich Barometer
	busliniensuche	-	-	+	+	+	Radiusfunktion
	CheckMyBus	-	-	+	+	+	Preisvorschau Merkmale
	Fernbusse	-	+	+	-	+	Bewertung Busanbieter Routenwunsch Sparangebote
	FahrtenFuchs	-	-	-	-	+	Variable Anreise
	BusTicket	-	-	+	-	-	Anzeige Zwischenhalte Gesamtstrecke
	waymate	+	+	+	+	-	Barometer

### Bahnfernverkehr

Die auf der Grundlage der oben beschriebenen Kriterien festgelegten Verbindungskonstellationen wurden unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) und [www.hkx.de](http://www.hkx.de) für die Verbindung Hamburg–Köln abgefragt. Danach erfolgte eine Auswahl der Fahrten anhand folgender Kriterien:

1. die preisgünstigste Verbindung
2. möglichst wenig Umstiege (max. zwei)
3. möglichst kurze Reisezeit

Bei den Preisen wurden immer die Kosten für die Platzreservierungen für die Hin- und Rückfahrt eingerechnet, die BahnCard jedoch nicht berücksichtigt. Nur wenn der Kauf der BahnCard einen günstigeren Gesamtpreis zur Folge hatte, wurde diese im Zuge des Buchungsprozesses dem Warenkorb hinzugefügt. Während der Testperiode erhob die Deutschen Bahn keine Bezahlgebühren. Wenn das Reisen in der 1. Klasse günstiger war als in der 2. Klasse, wurde auf dieses Angebot zurückgegriffen und in der Matrix berücksichtigt.

### Fernlinienbusverkehr

Die oben definierten Verbindungskonstellationen wurden zunächst auf [www.goeuro.de](http://www.goeuro.de) und dann auf [www.busliniensuche.de](http://www.busliniensuche.de) abgefragt. Das preisgünstigste Angebot des jeweiligen Reiseveranstalters (z. B. FlixBus, MeinFernbus oder ADAC Postbus) wurde dann innerhalb des gültigen Zeitkorridors ausgewählt und auf dem Portal des Fernlinienbusunternehmens auf seine Verfügbarkeit hin überprüft. Während der Testperiode wurden von keinem der Fernlinienbusanbieter Bezahlgebühren erhoben.

## 2. Optimale Verbindung

Für die Ermittlung der optimalen Verbindung auf den ausgesuchten Strecken wurde der Pkw in den Vergleich der Verkehrsträger einbezogen. Neben den Kosten wurden die Reisezeiten und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der drei Verkehrsmittel berücksichtigt.

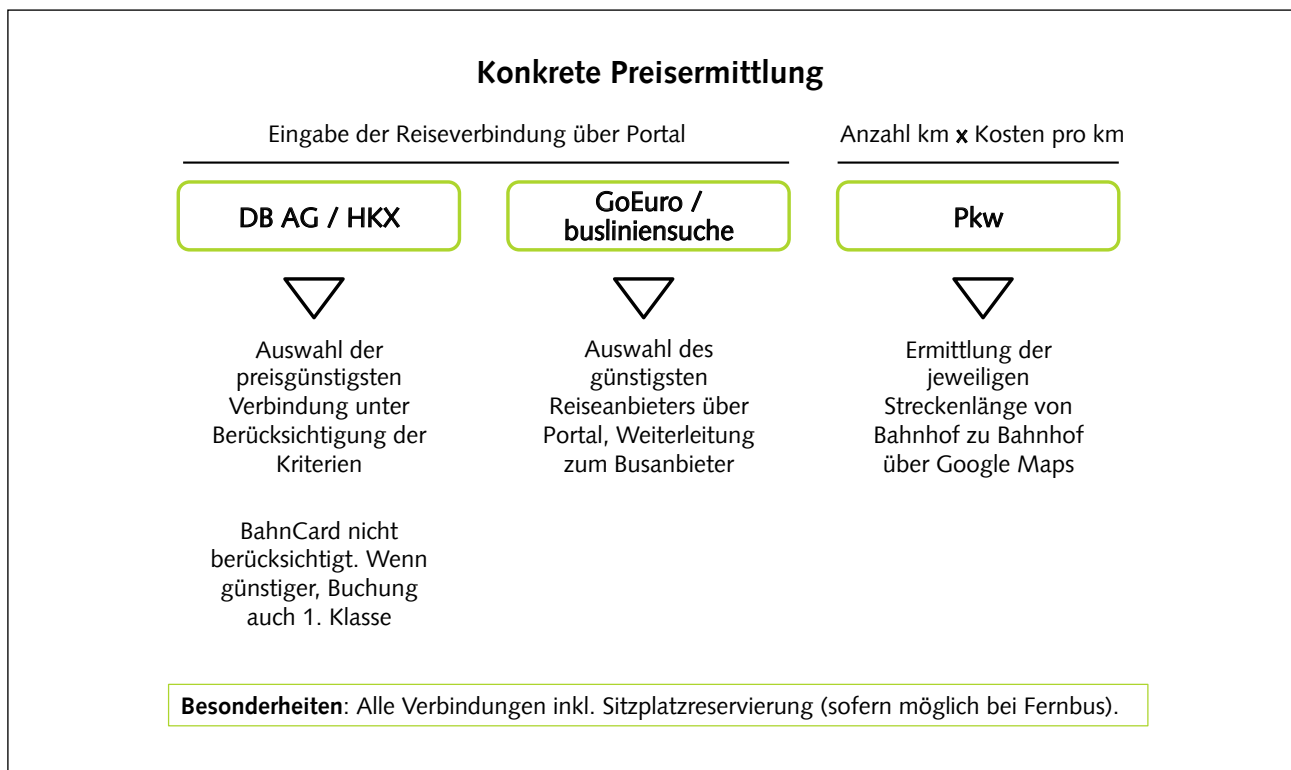
### Kostenermittlung Pkw

Die Kostenermittlung für die Fahrten mit dem Pkw erfolgte in mehreren Schritten. Zunächst wurde die Streckenlänge der einzelnen Verbindungen über GoogleMaps ermittelt, dann die Fahrzeiten für die jeweiligen Strecken zu unterschiedlichen Tageszeiten abgefragt und daraus der Durchschnittswert gebildet. Als Referenzauto für die Kosten diente das meistverkaufte Auto in Deutschland, der VW Golf (Quelle: Kraftfahrzeugbundesamt, KBA).

Die Vollkosten werden vom Automobilclub ADAC und dem Wirtschaftsforschungs- und Beratungsunternehmen Prognos unterschiedlich errechnet. Laut ADAC betragen die monatlichen Vollkosten für den VW Golf, Neuwagen, günstigstes Modell, zwei Jahre Haltedauer, 15.000 Kilometer jährliche Fahrleistung, 528 Euro. Das sind umgerechnet 6.336 Euro im Jahr und 0,42 Euro je Kilometer.

Prognos setzt für einen Neuwagen dieses Typs durchschnittliche Anschaffungskosten von 28.000 Euro an. Bei einer benzinertypischen jährlichen Fahrleistung von 11.000 Kilometer (vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) und einer zu erwartenden Nutzungsdauer von 13 Jahren (vgl. KBA) ergibt sich unter Berücksichtigung aller Kostenarten, Wertverlust, Steuern, Versicherungen und bei dem aktuellem Spritpreisniveau von 1,28 Euro pro Liter ein Vollkostensatz von etwa 0,44 Euro pro Kilometer.

Für die vorliegende Untersuchung wurde der ADAC-Wert von 0,42 Euro mit der Länge der Städteverbindung multipliziert, um die Gesamtkosten zu ermitteln.



## Reisezeiten

Die Ermittlung der Reisezeiten für Fernlinienbusse und Fernbahnen erfolgte parallel zur Ticketpreisermittlung im Rahmen des Online-Research. Die Dauer der jeweiligen Fahrt mit dem Pkw wurde mit Hilfe der Daten von GoogleMaps errechnet.

Um einen Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln herstellen zu können, wurde der Faktor Zeit monetarisiert: Eine Stunde Fahrzeit war 14 Euro wert, eine Minute 0,23 Euro (die Werte sind Erfahrungswerte eines Reisebüros, die sich bereits in anderen Untersuchungen als realitätsnah bewährt haben).

## CO<sub>2</sub>-Ausstoß

Die Berechnungen des Umweltbundesamtes waren die Grundlage für die Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes für die drei Verkehrsmittel. Siehe Tabelle auf Seite 5 »Emissionen der Verkehrsträger in Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm) (Bezugsjahr 2012)«. Anhand des Klimarechners »myclimate« wurden die Emissionen in Geldwerte umgerechnet: Fernlinienbus 0,2 Cent/km; Fernbahn 0,3 Cent/km; Pkw 0,7 Cent/km.

Abschließend wurden die monetären Einzelwerte aus Reisekosten, Reisezeit und CO<sub>2</sub>-Ausstoß addiert. Der ermittelte Gesamtwert für Fernlinienbus, Fernbahn und Pkw weist für jede einzelne der zehn untersuchten Städteverbindungen die »optimale Verbindung« aus den drei untersuchten Verkehrsmitteln aus.

## B Allgemeine Mobilitätsbefragung mit Schwerpunkt »Fernlinienbus«

Inhalt des zweiten Untersuchungsmoduls war die Abfrage des allgemeinen Mobilitätsverhaltens und die Einstellung der Befragten zu bestimmten Verkehrsmitteln. Dazu wurde das Quotas-Online-Panel mit über 4.500 Teilnehmer/-innen genutzt. Insgesamt 2.178 Personen haben den Fragebogen zur allgemeinen Mobilitätsbefragung vollständig ausgefüllt. Die Antworten wurden danach bevölkerungsrepräsentativ gewichtet. Die Befragung hatte folgende übergeordnete Themen:

### Allgemeine Mobilität

- Persönliches Mobilitätsverhalten
- Gründe für die Verkehrsmittelwahl allgemein und in Bezug auf die Verkehrsmittel Fernbahn, Fernlinienbus und Pkw

### Schwerpunkt Fernlinienbusse

- Bekanntheit und Bewertung der Anbieter

- Nutzungs- und Buchungsverhalten
- Gründe der Nutzung bzw. Nichtnutzung

## C Qualitätscheck Fernlinienbus

Bei diesem Untersuchungsmodul stand die direkte Untersuchung der Fernlinienbusse im laufenden Betrieb im Fokus. Hierzu wurden im Vorfeld über 4.500 Personen des Quotas-Panels aufgefordert, zwischen dem 15. Mai und dem 15. September anstehende Fernlinienbusfahrten zu beurteilen. Dabei sollten folgende übergeordnete Themenfelder berücksichtigt werden:

### Qualität der Fernlinienbusreise

- Pünktlichkeit
- Buspersonal, Busausstattung usw.

### Qualität der Infrastruktur

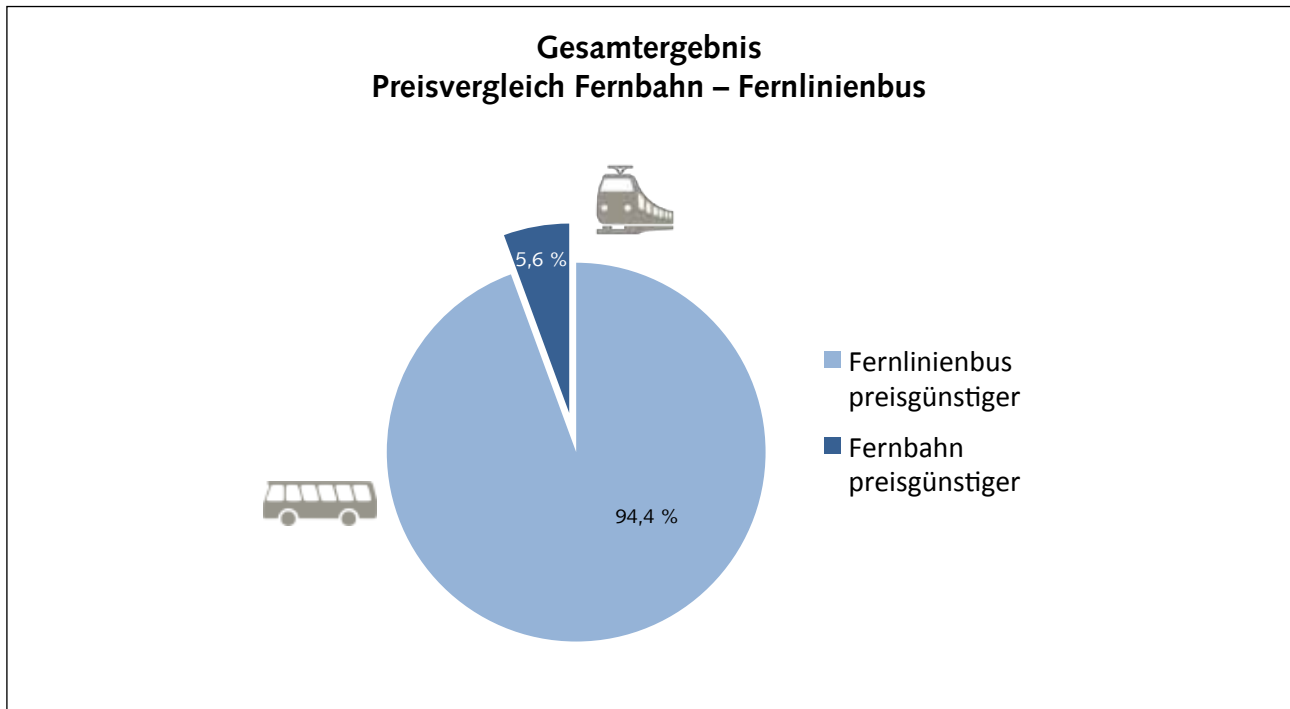
- Erreichbarkeit der Haltestellen
- Ausstattung der Fernlinienbushaltestelle usw.

Im viermonatigen Untersuchungszeitraum wurden insgesamt 229 Fernlinienbusfahrten bewertet. Die Tester/-innen sind schriftlich auf ihre Aufgabe vorbereitet worden und haben direkt im Anschluss an die Fahrt mit dem Fernlinienbus ihre Bewertung vorgenommen.

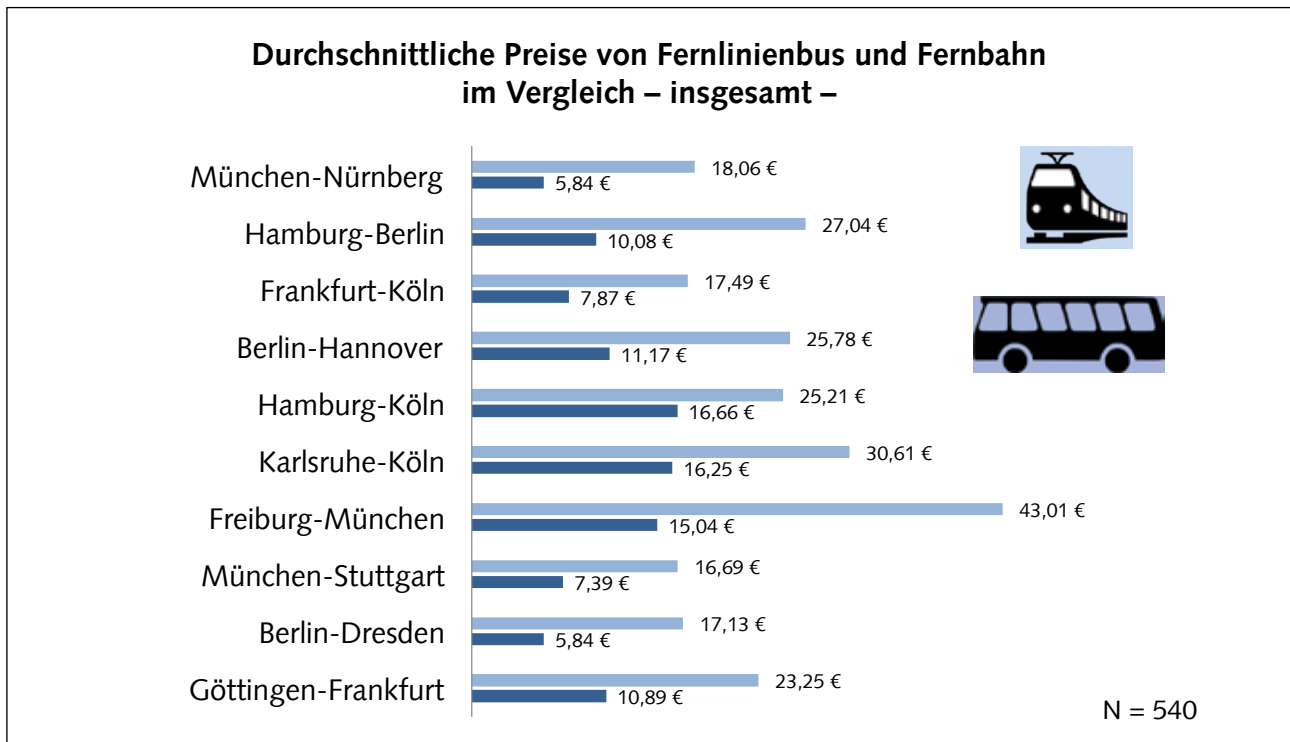
# Ergebnisse

## A Vergleich der Verkehrsmittel Fernbahn, Fernlinienbus und Auto

### 1. Fernlinienbus – Fernbahn

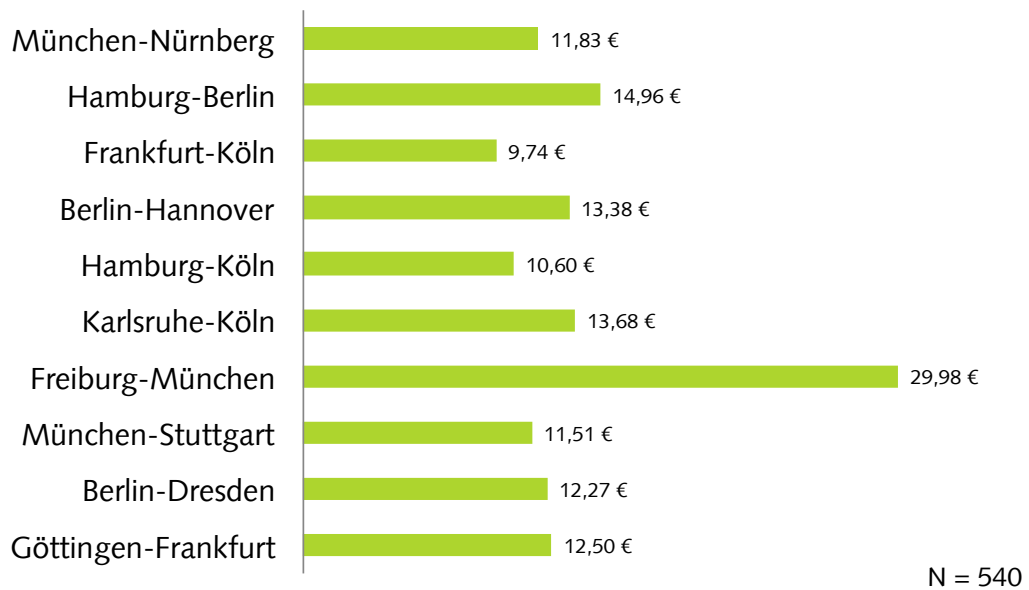


Bei 94,4 Prozent der untersuchten Verbindungen war der Fernlinienbus das preisgünstigere Verkehrsmittel.



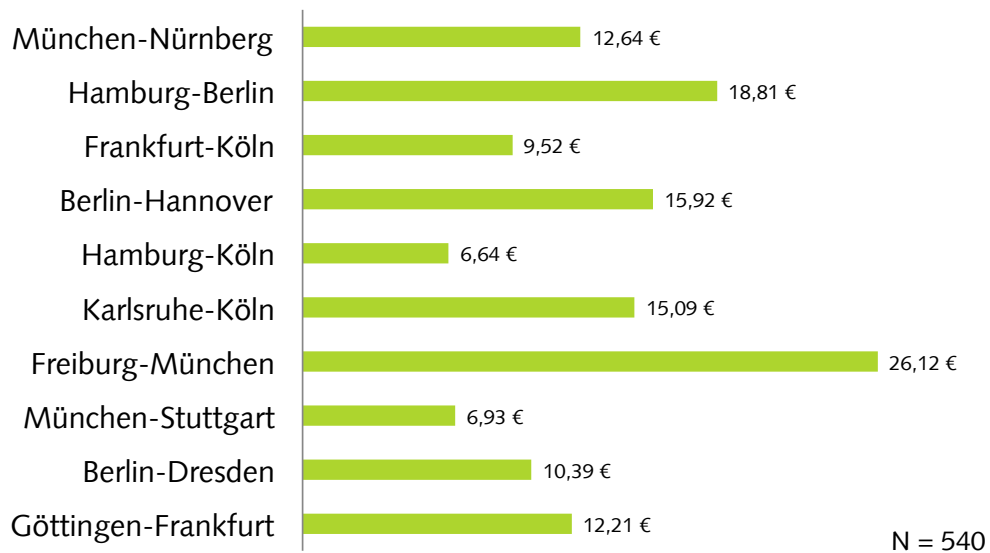
Werden alle dieser Studie zugrundeliegenden Varianten (Reisearten, Personenkonstellationen und Vorbuchungszeiträume) berücksichtigt, ist im Ergebnis die Bahn immer teurer als der Bus. Am höchsten ist der Preisunterschied auf den Strecken München-Nürnberg, Berlin-Dresden und Freiburg-München, am geringsten auf der Strecke Hamburg-Köln.

### Durchschnittliche Ersparnis beim Fernlinienbus im Vergleich zur Fernbahn (Tagesreise)



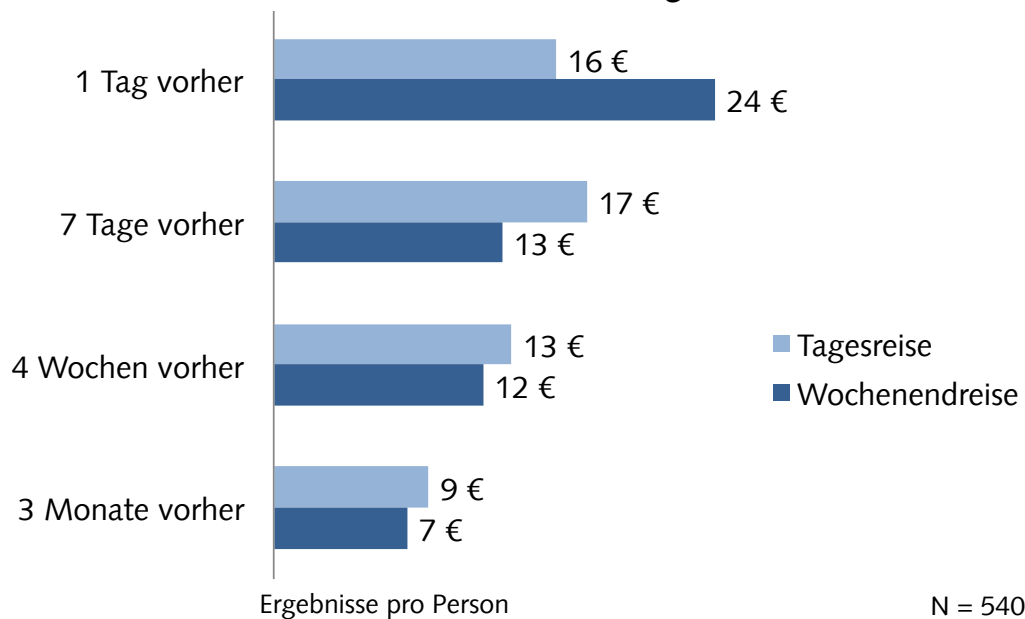
Auf allen untersuchten Verbindungen ist die Tagesreise mit dem Fernlinienbus im Durchschnitt preiswerter als die Fernbahnfahrt. Die Verbindung Freiburg–München ermöglicht mit rund 30 Euro die höchste durchschnittliche Ersparnis.

### Durchschnittliche Ersparnis beim Fernlinienbus im Vergleich zur Fernbahn (Wochenendreise)



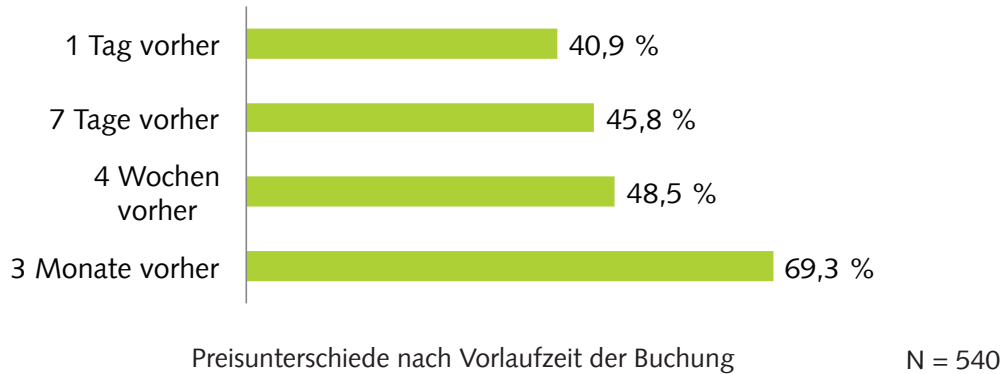
Auf allen untersuchten Routen ist die Wochenendreise mit dem Fernlinienbus preiswerter als die Fahrt mit der Fernbahn. Die Verbindung Freiburg–München ermöglicht auch bei der Wochenendreise mit rund 26 Euro die höchste durchschnittliche Ersparnis.

### Durchschnittliche Ersparnis einer Fernlinienbusfahrt gegenüber der Fernbahn nach Vorlaufzeit der Buchung



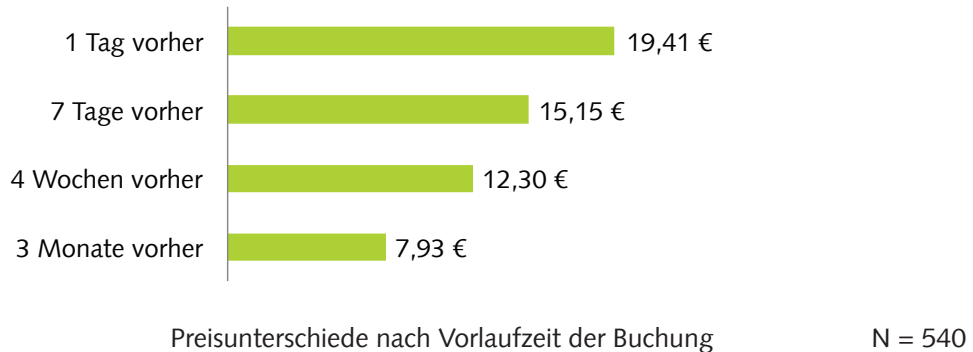
Die Ersparnis pro Person ist insgesamt am höchsten bei der Buchung einer Wochenendreise einen Tag vor Antritt der Reise. Die Tagesreise mit dem Fernlinienbus bietet das höchste Einsparpotenzial gegenüber der Fernbahn, wenn das Ticket sieben Tage vor Antritt der Fahrt gebucht wird.

### Durchschnittlicher Preis der Fernlinienbusreise gegenüber der Fernbahnreise



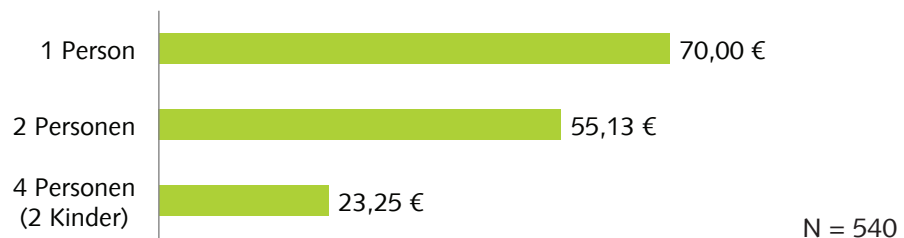
Der durchschnittliche Preis für die Fernlinienbusreise beträgt rund 41 Prozent der Kosten für die vergleichbare Fahrt im Bahnfernverkehr, wenn das Ticket einen Tag vor Antritt der Reise gebucht wird. Bei einem Vorbuchungszeitraum von drei Monaten sind es rund 70 Prozent.

### Durchschnittliche Ersparnis der Fernlinienbusreise gegenüber der Fernbahnreise



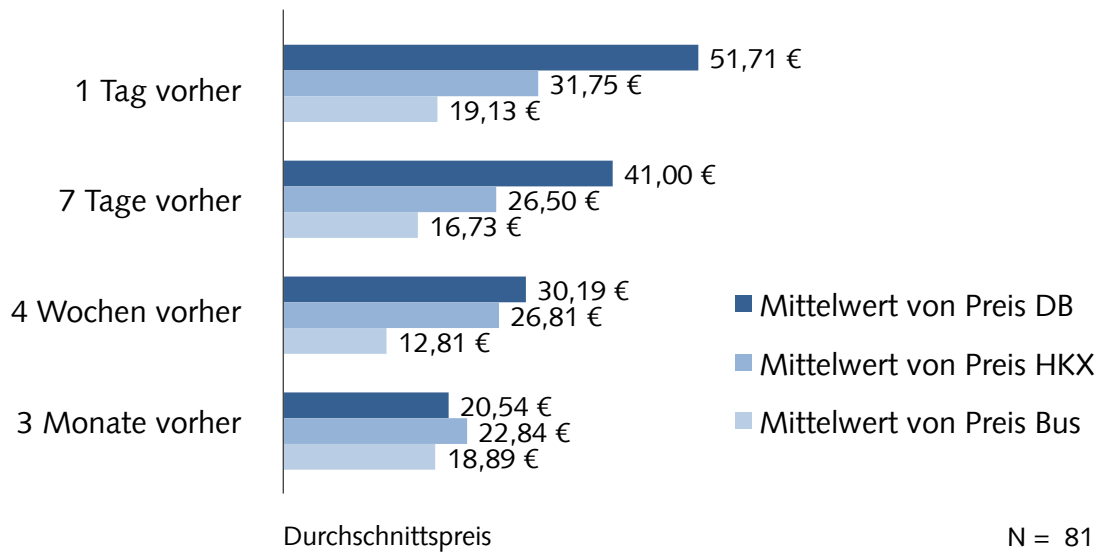
Der Fernlinienbus ist gegenüber der Bahn am günstigsten, wenn die Reise einen Tag vor Antritt der Fahrt gebucht wird. Die durchschnittliche Ersparnis beträgt dann rund 20 Euro. Je länger im Voraus gebucht, desto geringer ist die durchschnittliche Ersparnis des Fernlinienbusses gegenüber der Fernbahn.

### Maximale Ersparnis einer Fernlinienbusreise gegenüber einer Fernbahnreise



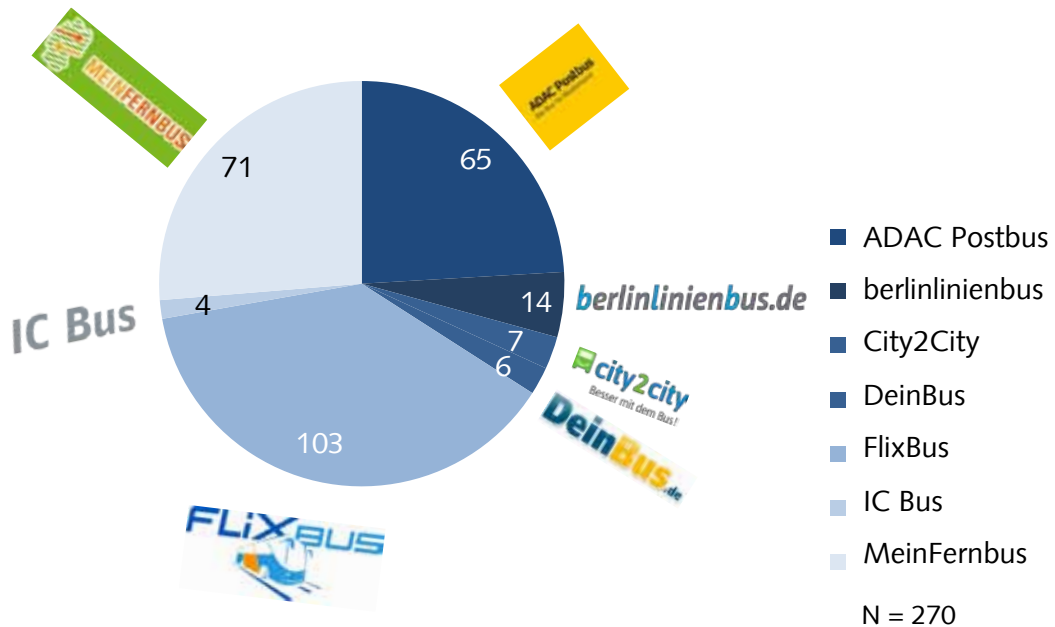
Die höchste Ersparnis der im Rahmen der Untersuchung verglichenen Reisen erzielt mit 70 Euro eine einzeln reisende Person. Die geringste Ersparnis erzielt eine Familie mit zwei Kindern (acht und zehn Jahre alt).

### Besonderheit der Strecke Hamburg–Köln Vergleich Fernlinienbus | HKX | Deutsche Bahn AG



Auf der Strecke Hamburg–Köln fährt im Fernverkehr auf der Schiene nicht nur die Deutsche Bahn AG (DB AG), sondern auch der Hamburg–Köln–Express (HKX). Der HKX ist in der Regel preiswerter als die DB AG, nur dann nicht, wenn die Fahrkarte drei Monate vor Reiseantritt gebucht wird.





### Anteil der Fernlinienbusunternehmen an den untersuchten Reiseverbindungen



Den größten Anteil an den untersuchten 270 Reiseverbindungen hat das Unternehmen »FlixBus«, gefolgt von »MeinFernbus« und »ADAC Postbus«.



## 2. Optimale Verbindung

Preis-, Zeit- und CO <sub>2</sub> -Vergleich									
	Fernlinienbus 			Fernbahn 			Pkw 		
	Verbindungen	€	h	CO <sub>2</sub>	€	h	CO <sub>2</sub>	€	h
München-Nürnberg	5,84 €	2:14 h	0,34 €	18,06 €	1:14 h	0,51 €	41,41 €	1:53 h	1,18 €
Hamburg-Berlin	10,08 €	3:15 h	0,59 €	27,04 €	1:57 h	0,88 €	72,03 €	3:20 h	2,06 €
Frankfurt-Köln	7,87 €	2:30 h	0,38 €	17,49 €	2:07 h	0,57 €	46,55 €	2:02 h	1,33 €
Berlin-Hannover	11,17 €	3:19 h	0,59 €	25,78 €	1:46 h	0,89 €	72,52 €	3:07 h	2,07 €
Hamburg-Köln	16,66 €	6:26 h	0,86 €	25,21 €	4:01 h	1,29 €	105,35 €	4:25 h	3,01 €
Karlsruhe-Köln	16,25 €	4:30 h	0,60 €	30,61 €	3:11 h	0,91 €	73,99 €	3:05 h	2,11 €
Freiburg-München	15,04 €	4:51 h	0,82 €	43,01 €	4:28 h	1,24 €	100,94 €	4:28 h	2,88 €
München-Stuttgart	7,39 €	2:49 h	0,44 €	16,69 €	2:18 h	0,66 €	54,15 €	2:38 h	1,55 €
Berlin-Dresden	5,84 €	2:39 h	0,37 €	17,13 €	2:14 h	0,56 €	45,82 €	2:04 h	1,31 €
Göttingen-Frankfurt	10,89 €	3:26 h	0,47 €	23,25 €	2:04 h	0,71 €	57,58 €	2:24 h	1,65 €







**Berechnungsgrundlage**  
 Fernlinienbus und Fernbahn: Preise und Reisezeiten ermittelt per Online-Research über vier Monate  
 Pkw: Streckenlänge und Fahrtzeit ermittelt über GoogleMaps; Pkw-Vollkosten 0,42 € pro km  
 (Quelle: Prognos/ADAC)  
 CO<sub>2</sub>-Ausstoß: Fernlinienbus 0,2 Cent/km; Fernbahn 0,3 Cent/km; Pkw 0,7 Cent/km  
 (Quelle: myclimate/Umweltbundesamt)











Der Fernlinienbus ist auf allen Strecken das preisgünstigste Verkehrsmittel. Das gilt sowohl für den durchschnittlichen Ticketpreis als auch für die Kosten der CO<sub>2</sub>-Kompensation. Der Pkw ist das teuerste Verkehrsmittel unter Berücksichtigung aller Betriebskosten. Die Fernbahn liegt preislich im Mittelfeld, ist aber in 70 Prozent der Fälle das schnellste Verkehrsmittel.

## Optimales Verkehrsmittel Mix aus Preis, Zeit und CO<sub>2</sub>-Ausstoß

1. Grundlage ist das schnellste Verkehrsmittel und der ermittelte Preis pro Verbindung.
2. Zusätzliche Zeit anderer Verkehrsmittel wird mit 14 € pro Stunde oder 0,23 € pro Minute berechnet.

Beispiel:  
Verbindung Hamburg-Köln – 430 km

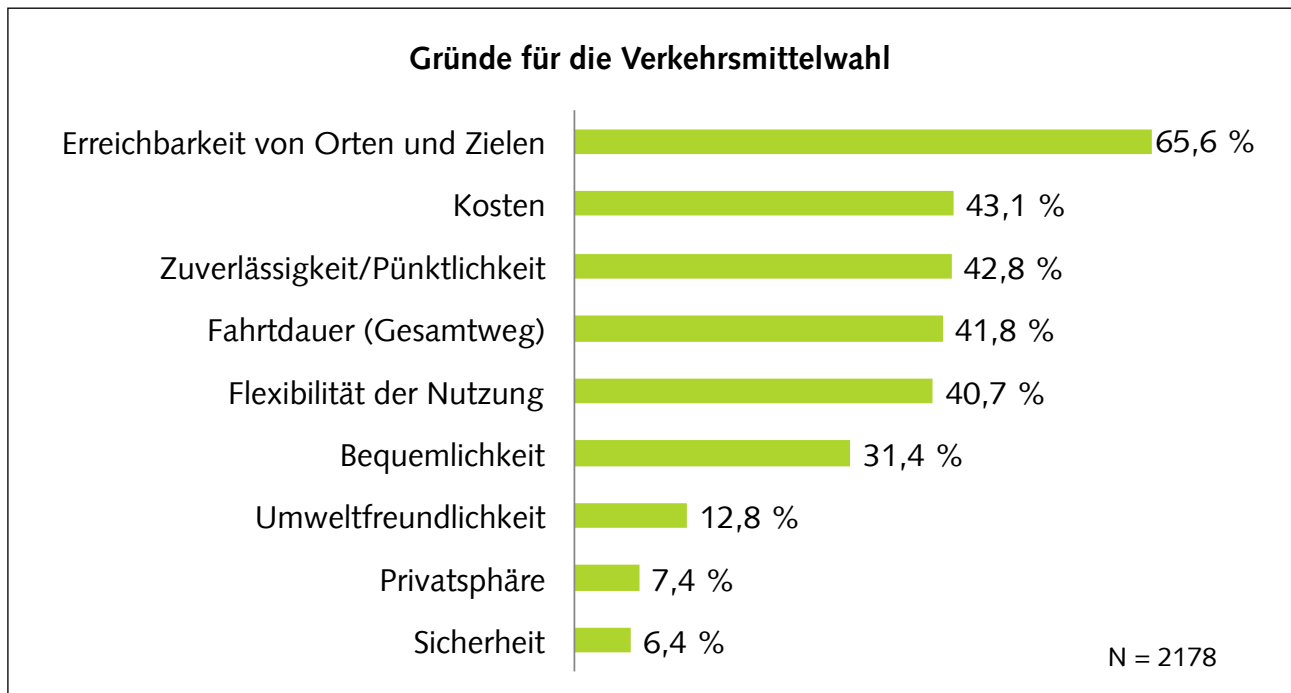
			
6:26 h			17,52 €
	4:01 h		26,50 €
Differenz +2:25 h		entspricht	+ 33,35 €
			(2:25h x 14€/h)
	Preis		17,52 €
	Zeit		+ 33,35 €
	<b>Gesamt</b>		<b>50,87 €</b>

	Fernlinienbus	Fernbahn	Pkw
			
<b>Verbindungen</b>	  CO <sub>2</sub>	  CO <sub>2</sub>	  CO <sub>2</sub>
München-Nürnberg	19,97 €	18,56 €	51,56 €
Hamburg-Berlin	28,61 €	27,92 €	93,18 €
Frankfurt-Köln	14,69 €	19,21 €	47,88 €
Berlin-Hannover	33,16 €	26,67 €	93,22 €
Hamburg-Köln	50,87 €	26,50 €	113,88 €
Karlsruhe-Köln	36,40 €	32,90 €	76,10 €
Freiburg-München	21,15 €	44,25 €	103,82 €
München-Stuttgart	14,97 €	17,36 €	60,29 €
Berlin-Dresden	14,26 €	20,00 €	47,12 €
Göttingen-Frankfurt	30,22 €	23,96 €	63,82 €

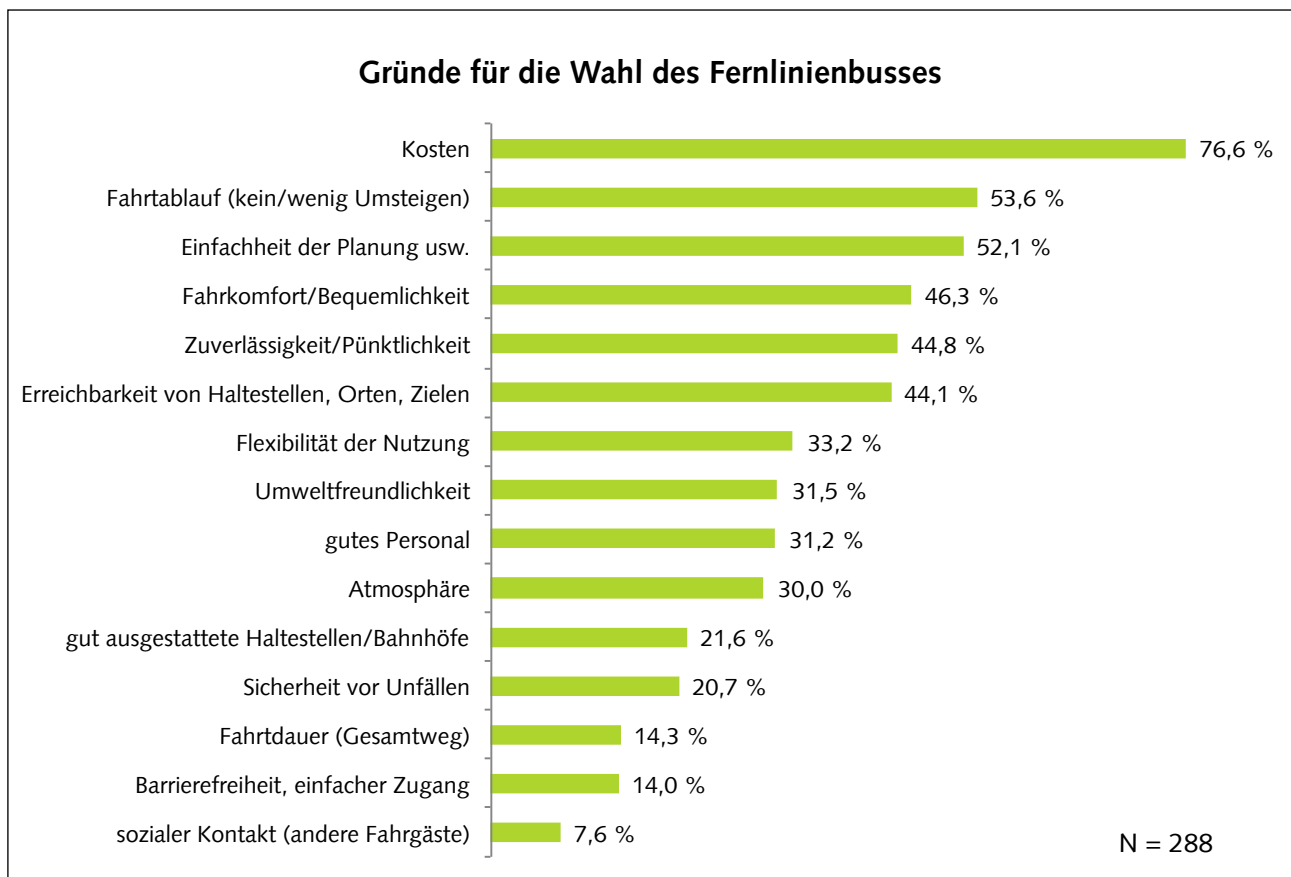
Werden neben den Reisekosten auch die Faktoren Reisezeit und Umweltkosten in dem Gesamtpricevergleich berücksichtigt, ergibt sich für die untersuchten Routen folgendes Bild:

Die Reise mit der Fernbahn ist in 60 Prozent der Fälle die optimale Verbindung, der Fernlinienbus ist in 40 Prozent der Fälle das ideale Verkehrsmittel. Der Pkw liegt abgeschlagen auf dem dritten Platz.

## B Allgemeine Mobilitätsbefragung mit Schwerpunkt »Fernlinienbus«

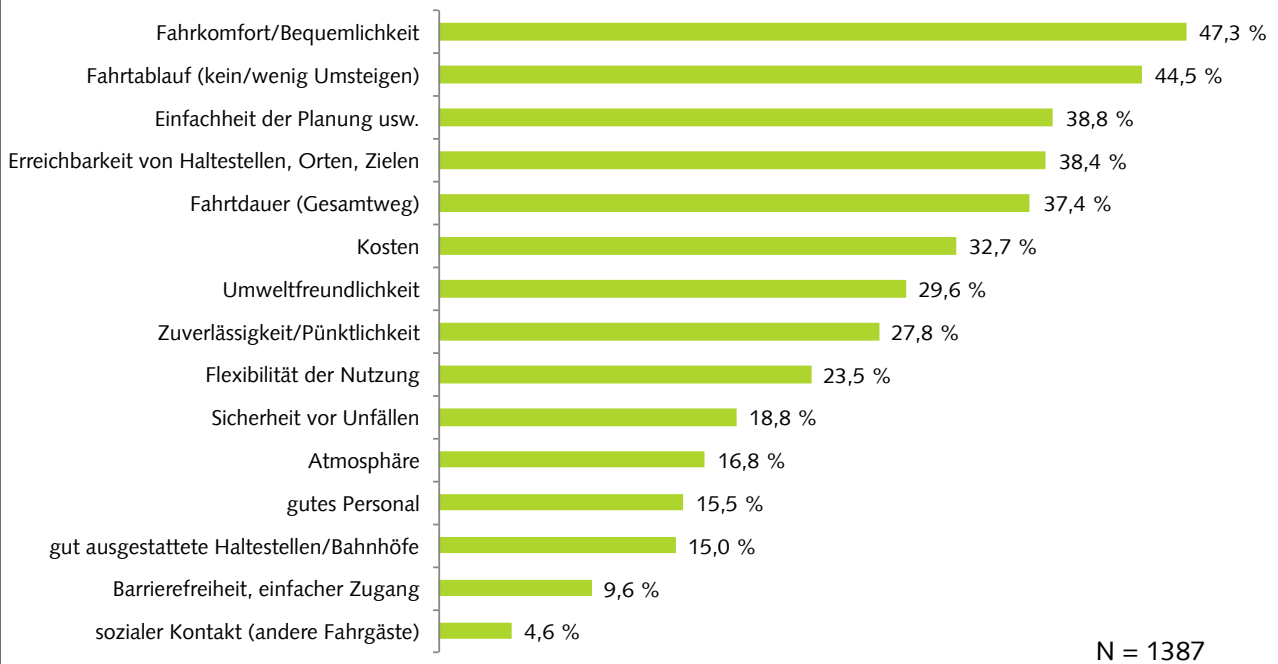


Die Erreichbarkeit von Zielen und Orten steht mit rund 66 Prozent ganz oben in der Rangliste der angegebenen Gründe für die Verkehrsmittelwahl, gefolgt von den Kosten, der Zuverlässigkeit und der Fahrdauer.



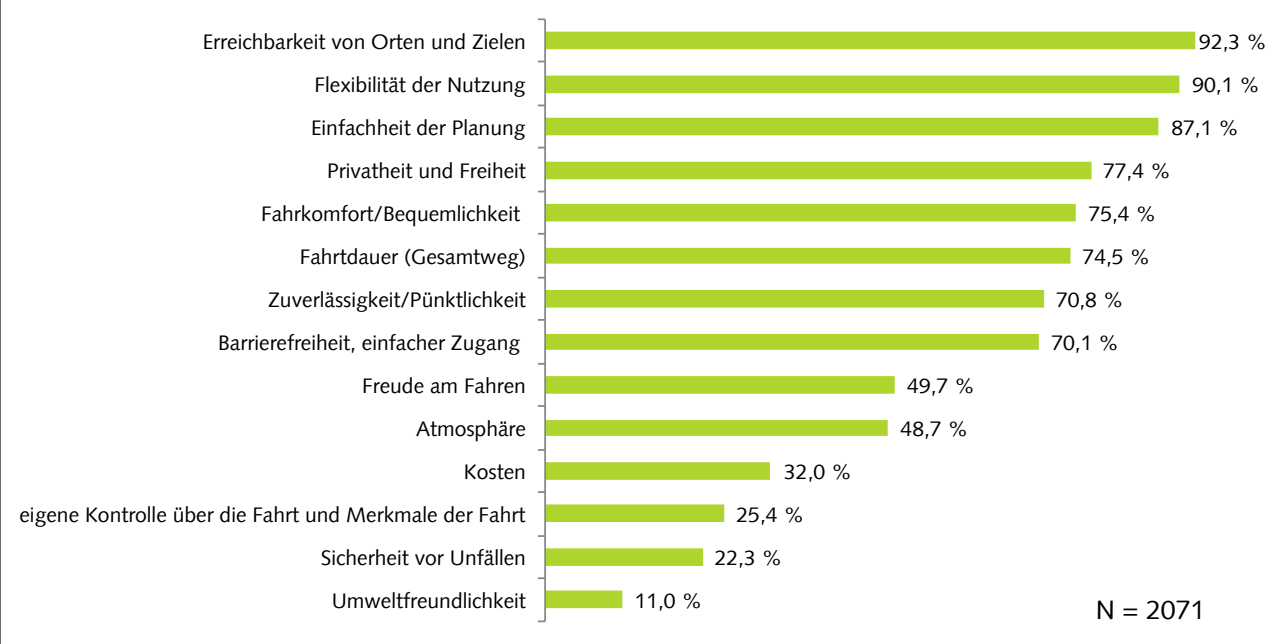
Der Hauptgrund, warum Menschen mit dem Fernlinienbus fahren, sind die geringen Kosten. Das geben rund 77 Prozent an. Weitere Gründe sind der Ablauf der Fahrt mit möglichst wenigen Umstiegen und die Einfachheit der Reiseplanung.

### Gründe für die Wahl der Fernbahn



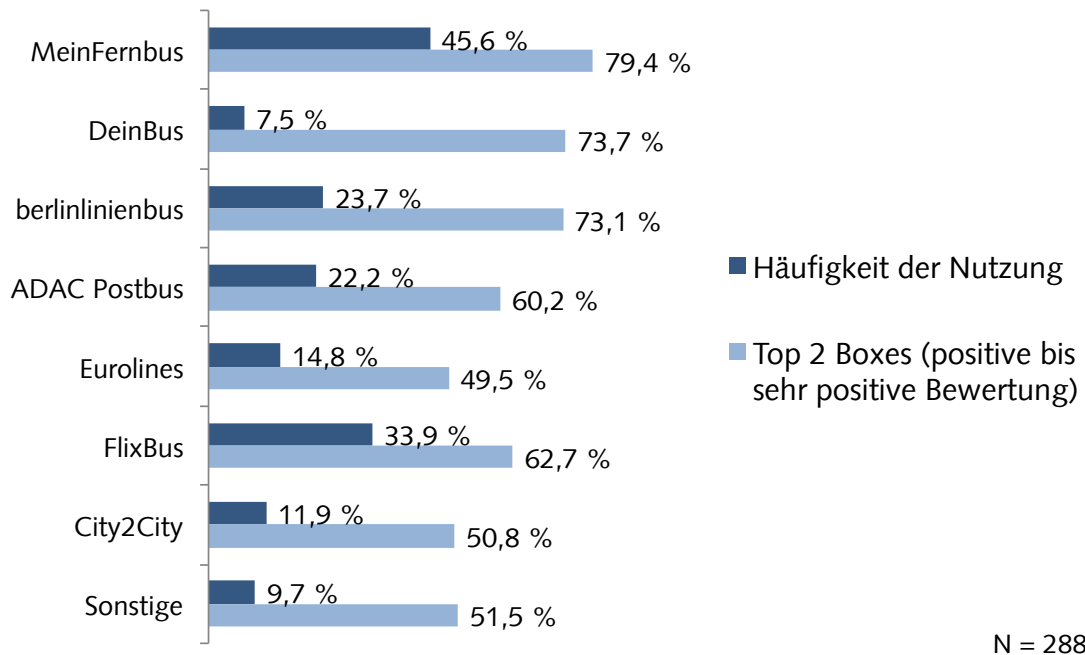
Bahnreisende schätzen am Verkehrsmittel Bahn hauptsächlich die Bequemlichkeit und einen unkomplizierten Ablauf der Reise mit wenigen Umstiegen und geringen Wartezeiten. Wie für die Fernbusreisenden ist ihnen aber auch die Einfachheit der Reiseplanung wichtig. Die Fahrdauer steht als Grund für die Bahnreise erst an fünfter Stelle.

### Gründe für die Wahl des Autos



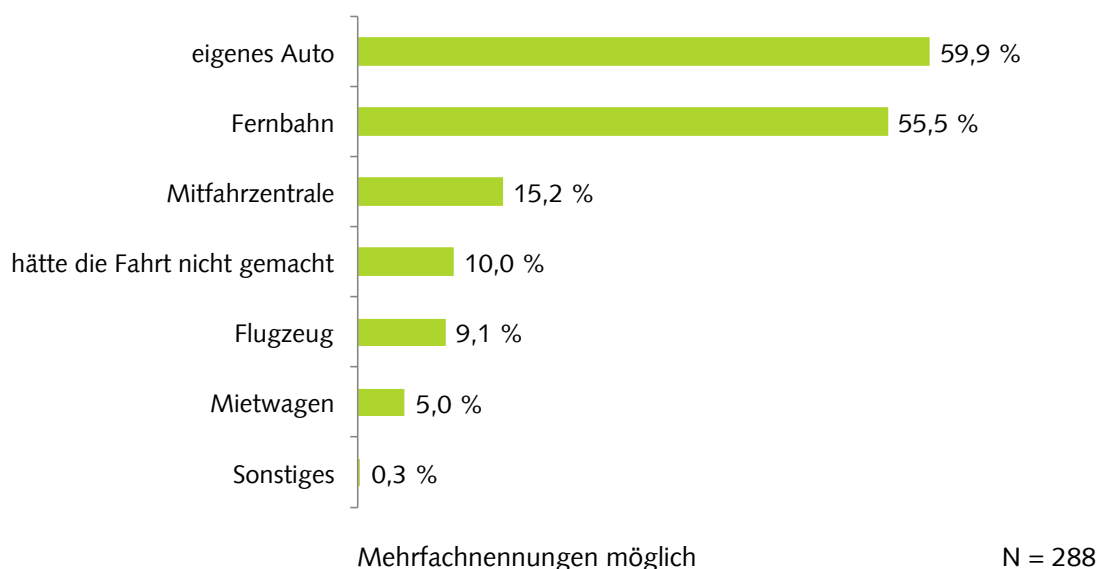
Die Erreichbarkeit von Orten und Zielen ist für die Autofahrer/-innen am wichtigsten, gefolgt von der Flexibilität der Nutzung und der Einfachheit der Planung. Die Kosten spielen dagegen mit 32 Prozent eine untergeordnete Rolle.

### Bewertung der Fernlinienbusanbieter



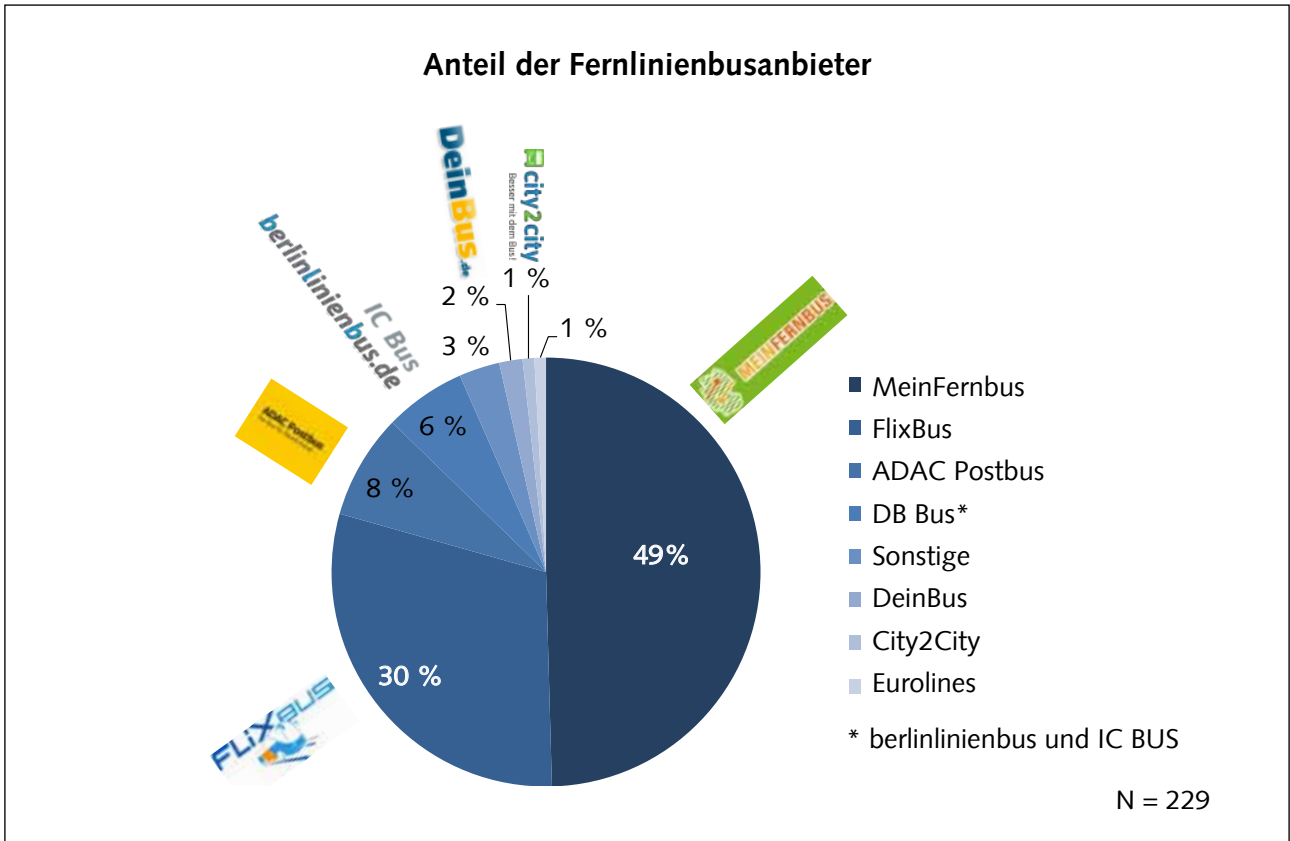
Am häufigsten fahren die Befragten mit den Fernlinienbussen des Unternehmens »MeinFernbus«, gefolgt von »FlixBus« und »berlinlinienbus«. Die beste Bewertung – positiv bis sehr positiv – bekommt »MeinFernbus« mit rund 79 Prozent, dicht gefolgt von »DeinBus« und »berlinlinienbus«.

### Welches Verkehrsmittel wäre statt des Fernlinienbusses genutzt worden?

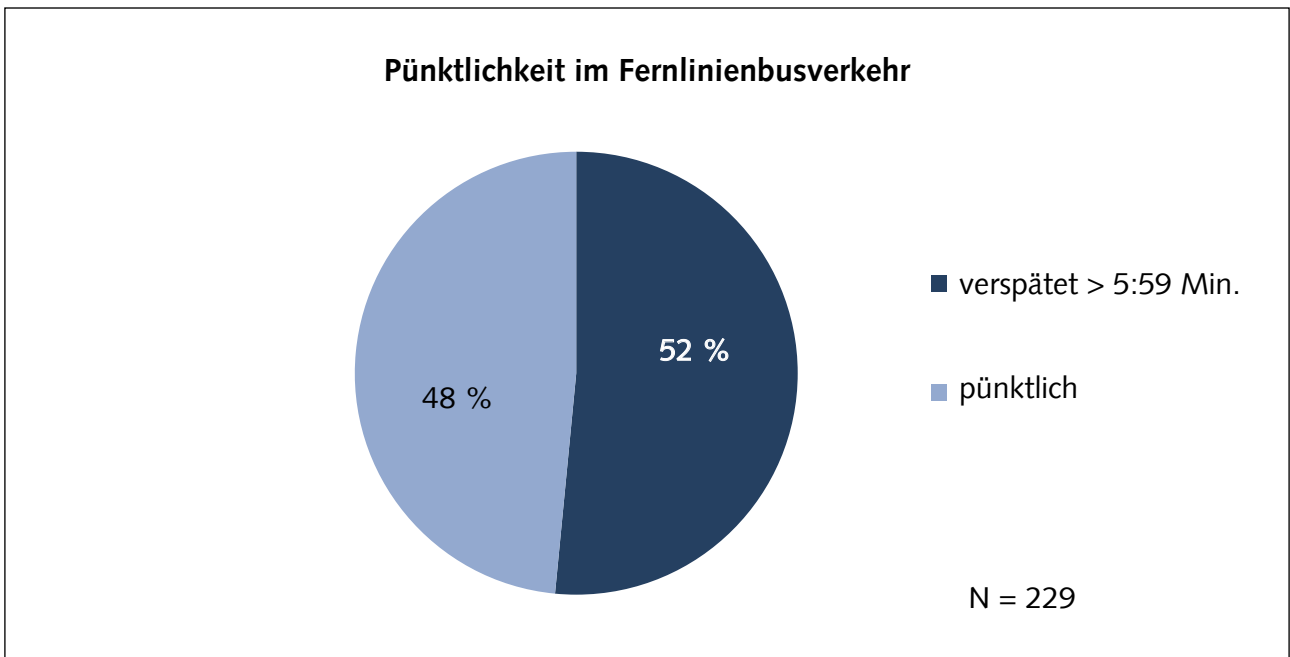


Die Alternative zum Fernlinienbus wäre in rund 60 Prozent der Fälle das eigene Auto gewesen, rund 55 Prozent hätten sich für die Fernbahn entschieden. Rund neun Prozent der Befragten geben als Ausweichmöglichkeit zum Fernlinienbus das Flugzeug an.

## C Qualitätscheck Fernlinienbus

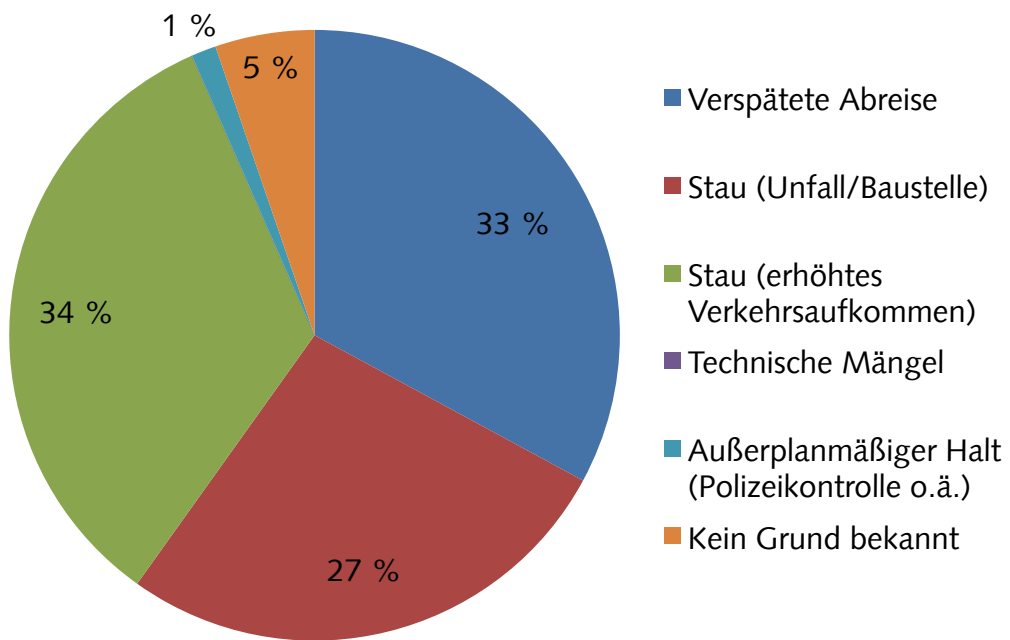


Innerhalb des Qualitätschecks wurde die Hälfte der Fahrten des Unternehmens »MeinFernbus« beurteilt, 30 Prozent des Unternehmens »FlixBus«, acht Prozent der GmbH »ADAC Postbus« und sechs Prozent der Busunternehmen der DB AG »berlinlinienbus« und »IC Bus«.



52 Prozent der beurteilten Fahrten mit dem Fernlinienbus hatten eine Verspätung von über sechs Minuten (Verspätungsregelung der DB AG).

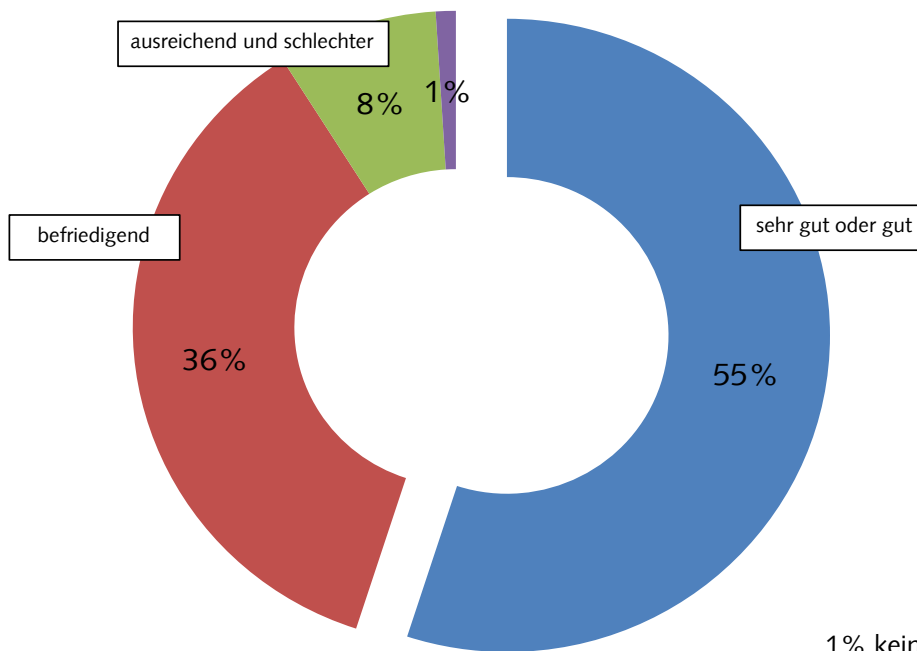
### Gründe für Verspätungen



N = 229

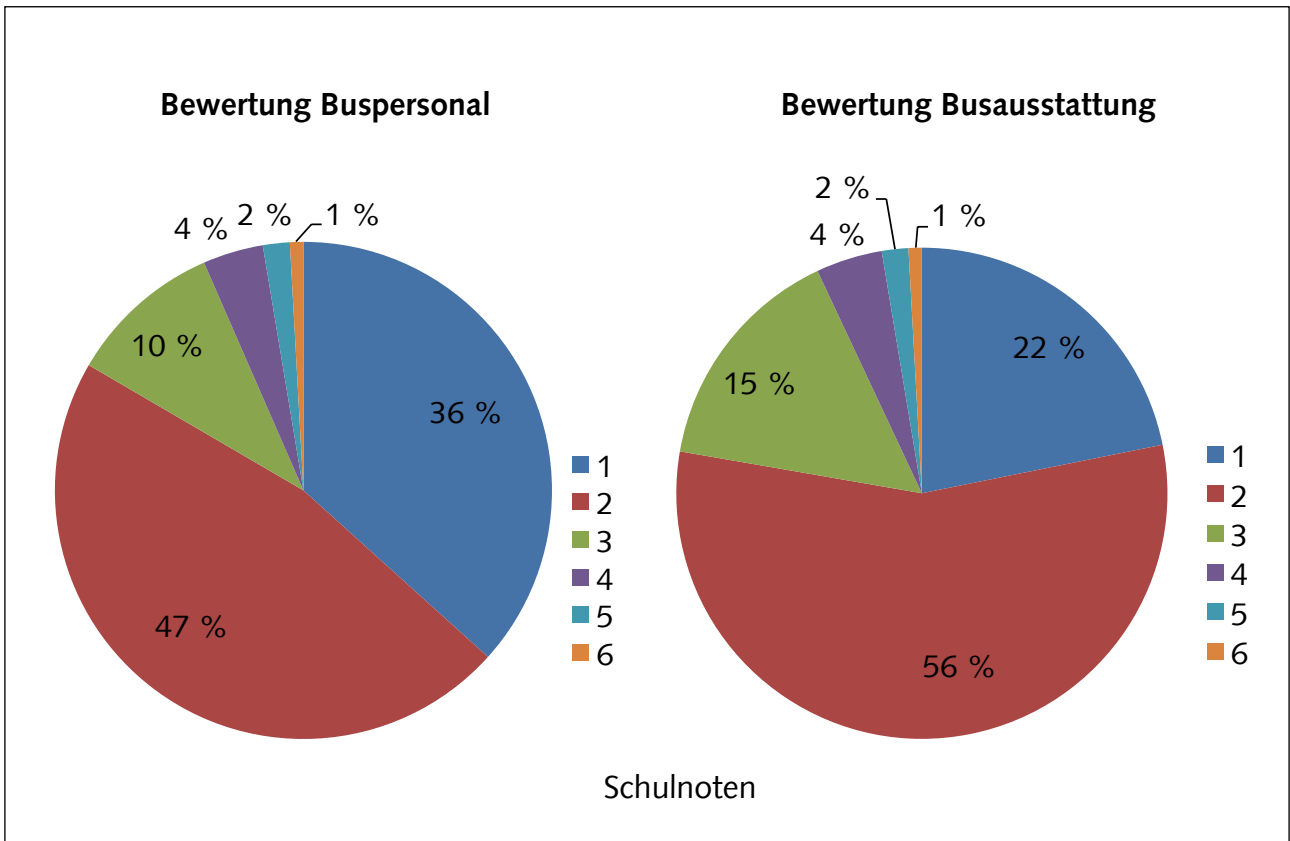
Die drei Hauptgründe für die Verspätungen sind Staus durch erhöhtes Verkehrsaufkommen mit 34 Prozent, verspätete Abreise mit 33 Prozent und Staus durch Unfall bzw. Baustelle mit 27 Prozent.

### Bewertung der Fernlinienbusbahnhöfe



N=229  
1% keine Angabe

Die Fernlinienbusbahnhöfe werden überwiegend positiv bewertet. Jedoch bekommen 44 Prozent die Note befriedigend und schlechter. Optimierungspotenzial ist also gegeben.



Das Buspersonal wird überwiegend positiv beurteilt. 83 Prozent der Befragten beurteilt es mit »gut« bzw. »sehr gut«. Bei der Beurteilung der Busausstattung dominiert die Note »gut« mit 56 Prozent. Nur sieben der Befragten sind unzufrieden mit der Busausstattung.



# Fakten und Forderungen

## Empfehlungen an Nutzer und Nutzerinnen

### Reisezeit

Wie erwartet ist der Fernlinienbus auf den zehn untersuchten Strecken im Vergleich zur Fernbahn und zum Pkw immer am längsten unterwegs, gefolgt vom privaten Pkw. Der Reisezeitvorteil der Fernbahn gegenüber dem Auto ist jedoch gering. In Einzelfällen, zum Beispiel auf den Strecken Berlin–Dresden und Karlsruhe–Köln, ist das Auto schneller als die Fernbahn.

### Reisekosten

Die Preisunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln Fernlinienbus, Fernbahn und Auto sind gravierend. Im Durchschnitt ist die Bahnreise 139 Prozent teurer als die Reise mit dem Fernlinienbus, die Kosten der Autofahrt gegenüber dem Fernlinienbus sogar 362 Prozent.

### VCD empfiehlt

Auch wenn der Fernlinienbus derzeit das preisgünstigste Verkehrsmittel ist, sollten Reisende vor dem Ticketkauf die Preise für die Fahrt mit dem Bus und mit der Bahn vergleichen. Wie der VCD Bahntest 2014 zeigt, kann in einigen Fällen das Bahnticket preiswerter sein als der Fahrschein für den Fernlinienbus. Die Nutzung des eigenen Autos ist immer die teuerste Variante und im Bezug auf die Umwelt auch die schädlichste.

## Gleichbehandlung der Verkehrsträger

### Einführung Maut für Busse und Pkw

Im Schienenverkehr wird seit über 20 Jahren eine Infrastrukturbenutzungsgebühr erhoben. Die Trassen- und Stationspreise sind für den Schienenfernverkehr ein hoher Kostenfaktor. Doch weder Fernlinienbusse noch Pkw müssen aktuell eine Straßenbenutzungsgebühr (Maut) zahlen.

### VCD

Der VCD fordert eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger. Bei der Erhebung von Infrastrukturnutzungsgebühren müssen alle motorisierten Verkehrsmittel berücksichtigt werden.

Der VCD fordert daher die Einführung einer leistungsabhängigen Maut für Busse und Pkw. Die jeweilige Mauthöhe für Busse und Pkw ist im aktuellen Wegekostengutachten 2013–2017 bereits berechnet.

Die Bundesregierung muss nun zügig ein Gesamtkonzept für die Erhebung von Infrastrukturbenutzungsgebühren im Straßenverkehr entwickeln. Der vorliegende Gesetzentwurf zur Einführung einer Pkw-Maut ist hingegen kontraproduktiv.

### Gleiche Fahrgastrechte für Busse und Bahnen

Es gibt Rechte für Fahrgäste im Fernverkehr mit Bussen und Bahnen. Jedoch sind Bahnreisende besser gestellt als Busreisende:

- Die Entschädigungsleistungen im Busverkehr gelten nur für Langstreckenfahrten über 250 Kilometer, im Bahnverkehr für alle Entfernungen.
- Anteilige Erstattungen des Fahrpreises werden im Bahnverkehr bereits ab Verspätungen von einer Stunde fällig, im Busverkehr erst ab mehr als zwei Stunden.
- Angemessene Hilfeleistungen, wie Bereitstellung von Imbissen bzw. Hotelunterbringungen, müssen im Fernbusverkehr erst bei Annullierungen oder bei Verspätungen von mehr als 90 Minuten bei Fahrten von mehr als drei Stunden geleistet werden. Im Bahnverkehr sind diese Hilfeleistungen bereits nach mehr als 60 Minuten Verspätung generell fällig.
- Die Fahrgastrechte im Fernbusverkehr gelten nicht bei widrigen Wetterbedingungen oder schweren Naturkatastrophen. Im Bahnverkehr ist »höhere Gewalt« kein Ausschlussgrund für die Fahrgastrechte und Entschädigungszahlungen.

### VCD

Der VCD fordert die gleichen Fahrgastrechte für alle öffentlichen Verkehrsmittel. Nur dann haben alle Reisenden im Fernverkehr die gleichen Rechte, alle Verkehrsunternehmen die gleichen Anreize zur Erfüllung ihres Beförderungsvertrages und außerdem das gleiche finanzielle Risiko bei Nichterfüllung.

### Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit im Schienenfernverkehr wird seit Jahren optimiert. In den Zügen sind spezielle Plätze für Rollstuhlfahrer vorhanden, die Toiletten gut zu erreichen und geräumig. Aber spontanes Reisen ist für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht möglich, sie müssen sich spätestens 24 Stunden vor Antritt der Reise bei der DB AG anmelden. Und auch beim Einsteigen brauchen sie Hilfe durch Dritte.

Das Fernlinienbusangebot steht ebenso nicht allen Reiseinteressierten uneingeschränkt offen. Für mobilitätsbeeinträchtigte und behinderte Menschen stellt eine Fahrt mit dem Fernbus in den meisten Fällen ein

großes Hindernis dar. Der Höhenunterschiede beim Einstieg in den Bus und die schwer zugänglichen Toiletten sind die gravierendsten Probleme.

Laut PBefG müssen alle Fernbusse barrierefrei gestaltet sein. Den Fernlinienbusanbietern wurde aber eine zweiphasige Übergangsfrist eingeräumt: Ab dem 1. Januar 2016 müssen alle neu gekauften Fahrzeuge barrierefrei sein. Für Altfahrzeuge tritt diese Regelung erst drei Jahre später in Kraft, so dass ab dem 1. Januar 2019 ausschließlich behindertengerechte Fernbusse unterwegs sein dürfen.

Der VCD fordert bis dahin rasche und effiziente Zwischenlösungen:

- Auf Wunsch sollte ein barrierefreier Bus in adäquater Vorlaufzeit von zwei bis drei Tagen für mobilitätseingeschränkte Reisende auf der gewünschten Strecke garantiert werden.
- Eine menschenfreundliche Lösung für die (auch in Zukunft nicht barrierefrei werdende) Toilettennutzung an Bord muss geschaffen werden. Ergänzend dazu sollten dem Buspersonal schnell zu erreichende Toiletten für mobilitätseingeschränkte Personen an Parkplätzen bekannt sein. Idealerweise sind für diese Toiletten Schlüssel beim Buspersonal vorhanden, um einen reibungslosen, zeitlich nicht aufwendigen Ablauf der Fernlinienbusreise zu gewährleisten.
- Es müssen transparente und offensive Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen geschaffen und darüber informiert werden. Nur so wird das Angebot auch genutzt.
- Verkehrsunternehmen versuchen bisher ihr nicht-barrierefreies Angebot durch rabattierte Ticketpreise auszugleichen. Das wäre nicht notwendig, denn Mobilitätseingeschränkte zahlen gerne den vollen Preis, wenn die Leistung stimmt.

## Verbesserungen im Fernlinienbusverkehr

### Fernbushaltestellen

Der Zustand vieler Fernbushaltestellen ist problematisch. Theoretisch müssen die Unternehmen selbst für Haltestellen sorgen, da der Fernlinienbusverkehr eigenwirtschaftlicher Verkehr ist. Standorte und Ausgestaltung von Haltestellen sind aber auch im Interesse der Kommunen. Also sollten beide, Unternehmen und Kommunen, gemeinsam nach attraktiven Lösungen suchen und dabei städtebauliche und verkehrliche Bedürfnisse berücksichtigen.

### Information und Buchung

Parallel zum Fernlinienbusmarkt entstanden seit der

Liberalisierung etliche Informations- und Buchungsportale, sowohl solche, die sich ausschließlich auf die Angebote im Fernbusmarkt konzentrieren, als auch verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsportale wie zum Beispiel »Qixxit«, die zusätzlich zu Bus- und Bahnangeboten Carsharing, Bikeshaaring und so weiter einbeziehen.

Somit ist zwar ein wichtiger Schritt dahin getan, dass sich Fahrgäste verkehrsträgerübergreifend informieren können. Wichtig ist aber, dass die Angaben auf den Portalen zuverlässig und die Qualitätsstandards einheitlich sind. So darf beispielsweise die Eingabemöglichkeit und Berücksichtigung von Kinderermäßigungen nicht fehlen.

### Buspersonal

Fernlinienbusfahrer/-innen dürfen laut Lenk- und Ruhezeitenverordnung pro Tag nicht länger als acht, maximal zehn Stunden, fahren. Nach viereinhalb Stunden sollen sie eine Pause einlegen. Diese Regelungen sind sinnvoll und müssen eingehalten werden. Der in Deutschland herrschende Busfahrerangel darf nicht zu Lasten der Sicherheit gehen.

### VCD

Der VCD fordert wirksame Kontrollen über die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Außerdem dürfen die Busfahrer/-innen keinem wirtschaftlichen und finanziellen Druck ausgesetzt sein, aus Gründen der Sicherheit und aus sozialen Gründen.

Das Buspersonal spielt in den Fernlinienbussen durch den direkten Umgang mit den Fahrgästen eine besondere Rolle. Es reicht nicht, einen Bus fahren zu können. Das Kümmern um die Fahrgäste, insbesondere der mobilitätseingeschränkten, ist besonders verantwortungsvoll und bedarf einer speziellen Ausbildung.

## Verbesserungen im Bahnfernverkehr

Die Deutsche Bahn AG hat bereits auf die Konkurrenz durch die Fernlinienbusse reagiert:

- Sie wird zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 ihre Preise im Fernverkehr für die 2. Klasse nicht erhöhen. Und auch die BahnCards bleiben preisstabil.
- Seit April 2014 sind Sparpreistickets bei Verfügbarkeit auch noch einen Tag vor Antritt der Reise buchbar, bis dahin waren es drei Tage.
- Seit dem 14. April bietet die DB AG auf der Strecke Berlin–Hamburg eine zusätzliche umsteigefreie Regionalzugverbindung zu besonders günstigen Preiskonditionen an.

Neben schnellen und teuren ICE-Verbindungen muss es auch preiswerte Fahrten (IC, EC, IRE) geben. Der IC-Verkehr darf nicht weiter ausgedünnt werden. Fahrten mit dem IC sind nicht nur preiswerter als mit dem ICE, sie haben auch den Vorteil der Fahrradmitnahme. Kostenloser Zugang zum WLAN in erster und zweiter Klasse aller Fernverkehrszüge sollte darüber hinaus selbstverständlich sein.

## Anhang

Die folgende Tabelle zeigt auf den untersuchten Strecken die Höhe der Maut für Fernlinienbusse und Pkw, falls sie erhoben werden würde und die Höhe der Trassenentgelte für die Fernverkehrszüge auf diesen Verbindungen.

### Mautsätze (€/Fzkm)<sup>6</sup>

2014				Gesamt 2014*
	Bundesautobahnen	mautpflichtige Bundesstraßen	sonstige Bundesstraßen	
<b>Pkw und Kombi</b>	0,016 €	0,024 €	0,041 €	0,027 €
<b>Bus</b>	0,087 €	0,215 €	0,314 €	0,205 €

\* Für die Berechnung der Mautkosten für Bus und Pkw (€/Fzkm) wurde der Mittelwert der drei unterschiedlichen Mautsätze verwendet.

Verbindung	Entfernung (km)	2014		
		Maut Bus je Strecke	Maut Pkw je Strecke	Trassenpreis je Strecke**
Göttingen-Frankfurt	235	48,25 €	6,35 €	1.520,15 €
Berlin-Dresden	187	38,40 €	5,05 €	862,54 €
München-Stuttgart	221	45,38 €	5,97 €	1.203,07 €
Freiburg-München***	412	84,60 €	11,12 €	2.351,02 €
Karlsruhe-Köln	302	62,01 €	8,15 €	2.925,42 €
Hamburg-Köln	430	88,29 €	11,61 €	1.935,30 €
Berlin-Hannover	296	60,78 €	7,99 €	1.672,02 €
Frankfurt-Köln	190	39,01 €	5,13 €	2.406,87 €
Hamburg-Berlin	294	60,37 €	7,94 €	2.170,26 €
München-Nürnberg	169	34,70 €	4,56 €	1.649,53 €

\*\* Alle Preise gem. TPS 2014 im Trassenprodukt Personenfernverkehrs-Takttrasse mit einem Produktfaktor i.H.v. 1,65 auf den Grundpreis

\*\*\*via Karlsruhe

<sup>6</sup> BMVI, Wegekostengutachten-2013-2017, Endbericht, März 2014

## Kontakt

### **VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.**

Heidi Tischmann, Referentin für Verkehrspolitik

Wallstr. 58

10179 Berlin

Fon 030/280351-36

Fax 030/280351-10

[heidi.tischmann@vcd.org](mailto:heidi.tischmann@vcd.org)

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

### **Quotas GmbH, Qualitätsforschungsinstitut**

Thomas Krautscheid

Holstenplatz 20

22765 Hamburg

Fon 040/410969-24

Fax 040/410969-95

[t.krautscheid@quotas.de](mailto:t.krautscheid@quotas.de)

[www.quotas.de](http://www.quotas.de)

#### **Herausgeber**

**VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.**

Wallstraße 58

10179 Berlin

Fon 030/280351-0 • Fax -10

[mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org) • [www.vcd.org](http://www.vcd.org)

100% Recyclingpapier (RAL-UZ 14), Papier und Druck CO<sub>2</sub>-neutral

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. 12/2014

