

Anhörung: Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen - Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern.

Stellungnahme

Empfänger

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Berlin, 09. Januar 2015

Kontakt:

Dipl. -Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.de

Die unternehmerische Tragfähigkeit des Nachtreisemarktes ist umstritten. Es handelt sich um einen schwierigen Markt mit einer hohen Wettbewerbsintensität, zahlreichen Ausweichmöglichkeiten und einer vergleichsweise geringen Nachfrage.

Insbesondere gilt dies im Wettbewerb mit den Reisealternativen:

- Konventioneller SPVF-Tagesverkehr + Übernachtung
- Nacht-Fernbus
- Flugzeug
- Pkw (mit oder ohne Übernachtung)

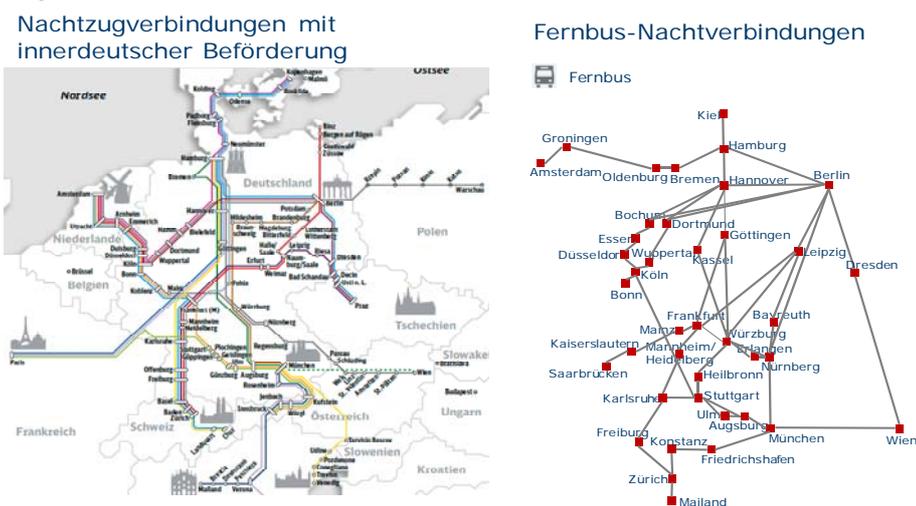
Potenziell interessante Nachfragesegmente im Nachtreiseverkehr sind Geschäftsreisen (eher hochpreisiges Segment) sowie private Reisen aus den Bereichen Ausbildungs-Besuchs-, Freizeit- und Urlaubsverkehr (eher niedrigpreisiges Segment).

Das Segment der Geschäftsreisen im Nachtreiseverkehr wird unbeschadet ökologischer Bilanzen stark durch die zeitvorteiligen Alternativen des Flugzeugs konkurrenziert. Dies gilt sowohl innerhalb Deutschlands als auch im europäischen Rahmen.

Das Segment privater Reisen im Nachtreiseverkehr wird vor allem im Bereich geringer Zahlungsbereitschaften zunehmend durch den wachsenden Markt der Fernbuse dominiert.

Eine Analyse der Fernbus-Nachtverbindungen mit Stand September 2014 zeigt, dass die entstandenen innerdeutschen Fernbusangebote mittlerweile ein dichteres Netz an Nachtreiseverbindungen anbieten als die Schiene (vgl. Abbildung 1). Der Fernbus erschließt damit innerdeutsche Verbindungen, die nicht im Portfolio der Nachtzugverbindungen enthalten sind.

Abbildung 1: Nachtverkehr mit Nachtzügen und Fernbussen, Deutschland und grenzüberschreitende Verbindungen



Quellen: Links - CityNightLine Brochuere , Fahrplanstand 2014, inkl. Saisonverkehre. Rechts - Fahrplananalyse IGES. Stand September 2014

Dazu kommt, dass diese Busangebote zusätzlich zu bereits vor der deutschen Fernbusliberalisierung existierenden europäischen Fernbus-Nachtverbindungen ins benachbarte europäische Ausland wachsen.

Dieser Trend hält an und wird durch mit Stand 08. Januar 2015 erhobene Marktdaten zum Fernbusmarkt bestätigt¹.

Abbildung 2 zeigt einen beispielhaften Vergleich der Normalpreise im Nachtreiseverkehr ohne Rabatte sowie der Sparpreise als jeweils günstigster verfügbarer Preis². Fernbus-Nachtverbindungen haben im Vergleich zur Bahn ähnliche Reisezeiten, so dass insbesondere für preissensible Kunden der durchweg festzustellende Preisvorteil Buchungsanreize setzt.

Abbildung 2: Vergleich ausgewählter Nachtverbindungen

| Relation | Produkt | Fahrtenpaare je Woche | Fahrdauer | Normalpreis ¹ | Sparpreis ² |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------|--------------------------|------------------------|
| Berlin - Zürich |  CityNightLine | 7 | 11:02 h | 179,20€ | 71,00€ |
| |  MeinFernbus | 7 | 13:10 h | 66,00€ | 33,00€ |
| Berlin – München |  CityNightLine | 7 | 10:01 h | 154,00€ | 81,00€ |
| |  MeinFernbus | 14 | Ca. 7:50 h | 48,00€ | 19,00€ |
| |  Flixbus | 4 | 7:30 h | 27,00€ | 21,00€ |



Bahn



Fernbus

Quelle: IGES. Stand September 2014

Abbildung 3: Fernbus platziert sich als flexible und günstige Alternative zum Nachtzug

| Nachtverkehr Bahn | Nachtverkehr Fernbus |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Mehrere Komfortstufen bis hin zum Hotelcharakter • Durch verlängerte Reisedauer gegenüber Tagesverbindungen kaum Fahrzeitleistungen • Zu- und Ausstiegsbeschränkungen zur Gewährung der Nachtruhe | <ul style="list-style-type: none"> • Preisgünstige Nachtreisemöglichkeit • Nur eine Komfortklasse • Geschwindigkeitsvorteil im Vergleich zum Fernbusverkehr am Tage • Ein- und Ausstieg an allen Zwischenhalten möglich |

Quelle: IGES. Stand September 2014

Auf vergleichbaren Streckenabschnitten und in vergleichbaren Komfortstufen bietet der Fernbus oftmals ähnliche Leistungen zu günstigeren Konditionen (vgl. Abbildung 3).

Aus unserer Sicht besteht kein staatlicher Handlungsbedarf im Hinblick auf die Sicherung des Angebots zur Befriedigung vorhandener Verkehrsbedürfnisse, da sowohl innerdeutsch als auch europäisch zahlreiche attraktive Angebote im Nachtverkehr existieren.

¹ IGES Kompass Mobilität. Der Fernbusmarkt in Deutschland. Ausgewählte Marktdaten Stand 08. Januar 2015. IGES Institut GmbH Berlin.

² Preisabfrage vom 17.09.2014 für Reisen mit einwöchiger Vorausbuchung. Quelle: IGES, Fahrpläne DB und Fernbusanbieter, Stand 01.09.2014.

Es besteht zudem jederzeit die Möglichkeit für Anbieter, neue Relationen oder auch innovativ ausgestaltete Produkte am Markt anzubieten, unabhängig ob dies auf der Straße, der Schiene oder im Flugverkehr erfolgt.

Auf der Schiene gibt es derzeit mit Ausnahme einzelner europäischer Verbindungen keine ausweitenden Marktinitiativen im Schienenverkehr, sondern Reduzierungen der Angebote, die unter den gegebenen und oben dargestellten nachfrageseitigen Randbedingungen nachvollziehbar sind.

Die gegenwärtig beginnende Diskussion um die Weiterentwicklung des derzeitigen Trassenpreissystems zum TPS 2017³ kann aber zu einer grundlegenden Neubewertung des Geschäftsmodells Nachtreisezug beitragen.

Besonders die Überlegungen zur Einführung eines Tarifbestandteils „Basic“ im Nachtzeitraum von 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr könnte eine deutliche Kostenreduzierung für die EVUs zur Folge haben und damit die Optionen eröffnen, im Preiswettbewerb attraktiver zu werden oder Investitionen zur Qualitätsverbesserung durchzuführen.

³ Leister 2015: Bleibt der DB-Trassenpreis eine „Schienenverkehrs-Bremse“? In: Eisenbahn-Revue International 1/2015.
