

Fernbusse in Europa und der Schweiz

Institut für Tourismuswirtschaft ITW

Prof. Dr. Widar von Arx
Leiter Competence Center Mobilität

T direkt +41 41 228 42 88
widar.vonarx@hslu.ch



Präsentation Bahnjournalisten Schweiz
Montag, 6. November 2017, Zürich

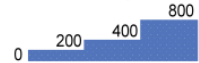
1. Wie steht es um die europäische Anbindung der Schweiz mit Fernbussen?

- Wie viele Verbindungen zu welchen Destinationen gibt es?
- Kann man unterschiedliche Typen von Angeboten unterscheiden?

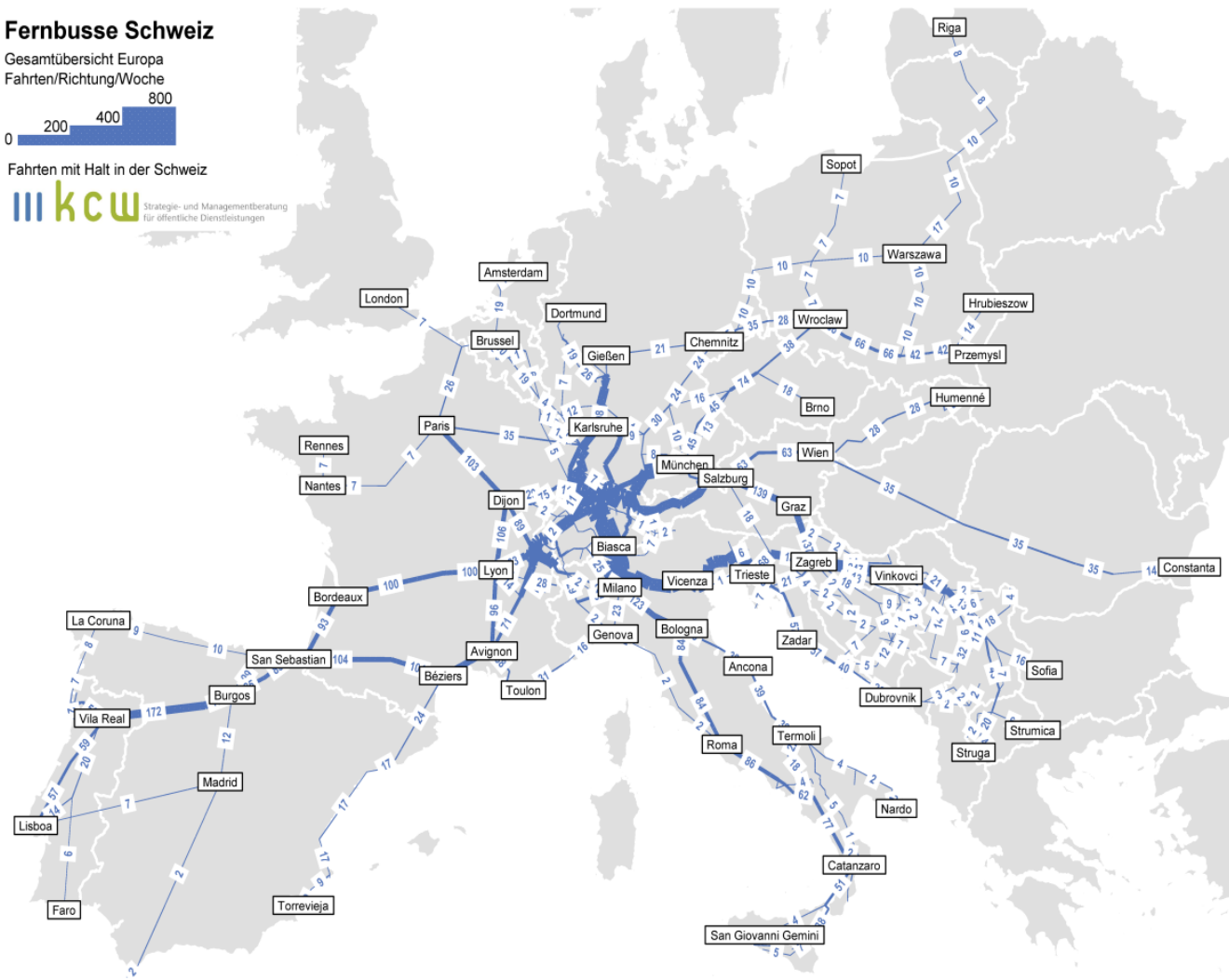
Hauptrelationen: Überblick Anbindung der Schweiz

Fernbuse Schweiz

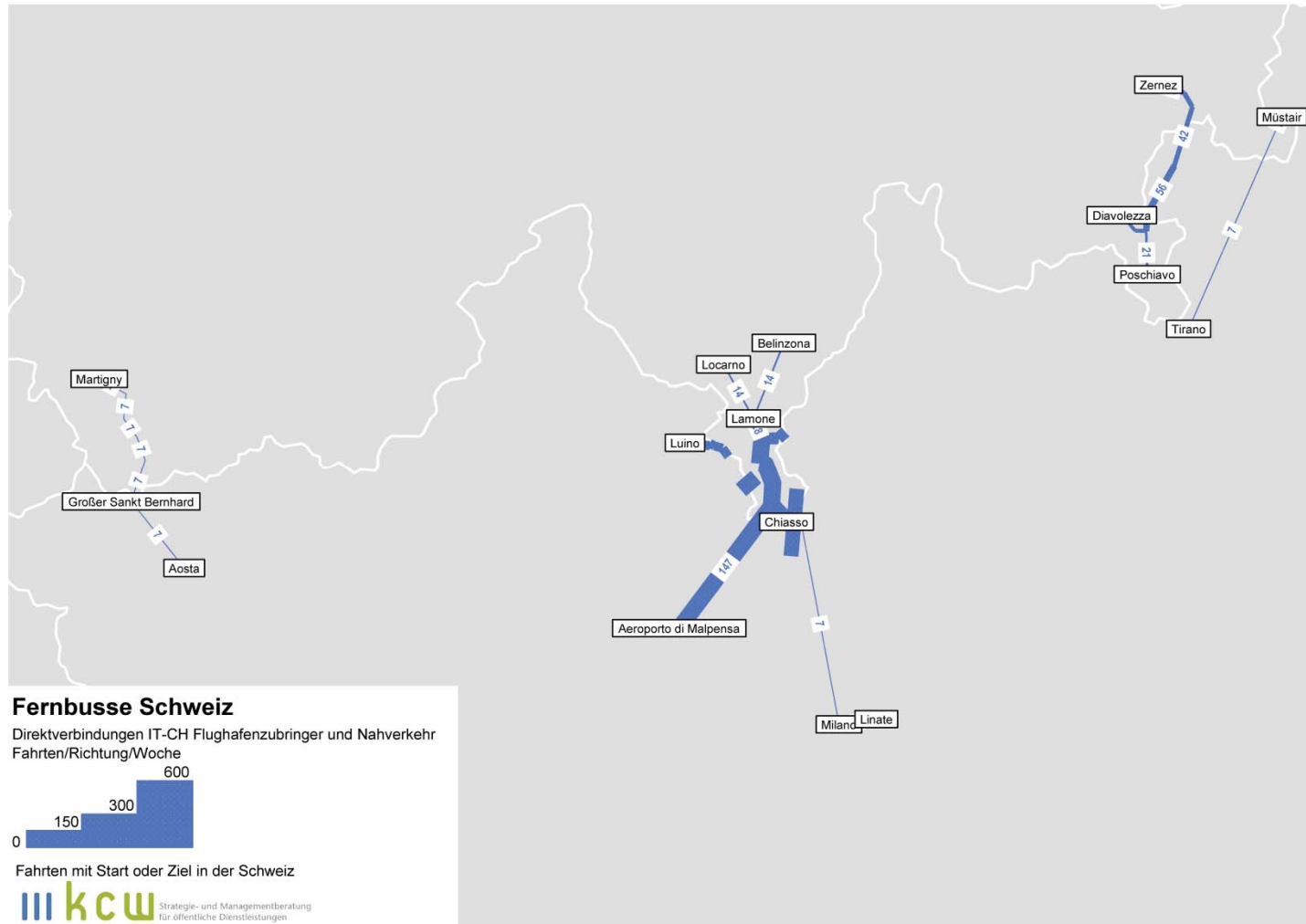
Gesamtübersicht Europa
Fahrten/Richtung/Woche



Fahrten mit Halt in der Schweiz



Hauptrelationen: Typ Nah- und Flughafenverkehr



Hauptrelationen: Typ ethnischer Verkehr I



Hauptrelationen: Typ ethnischer Verkehr II



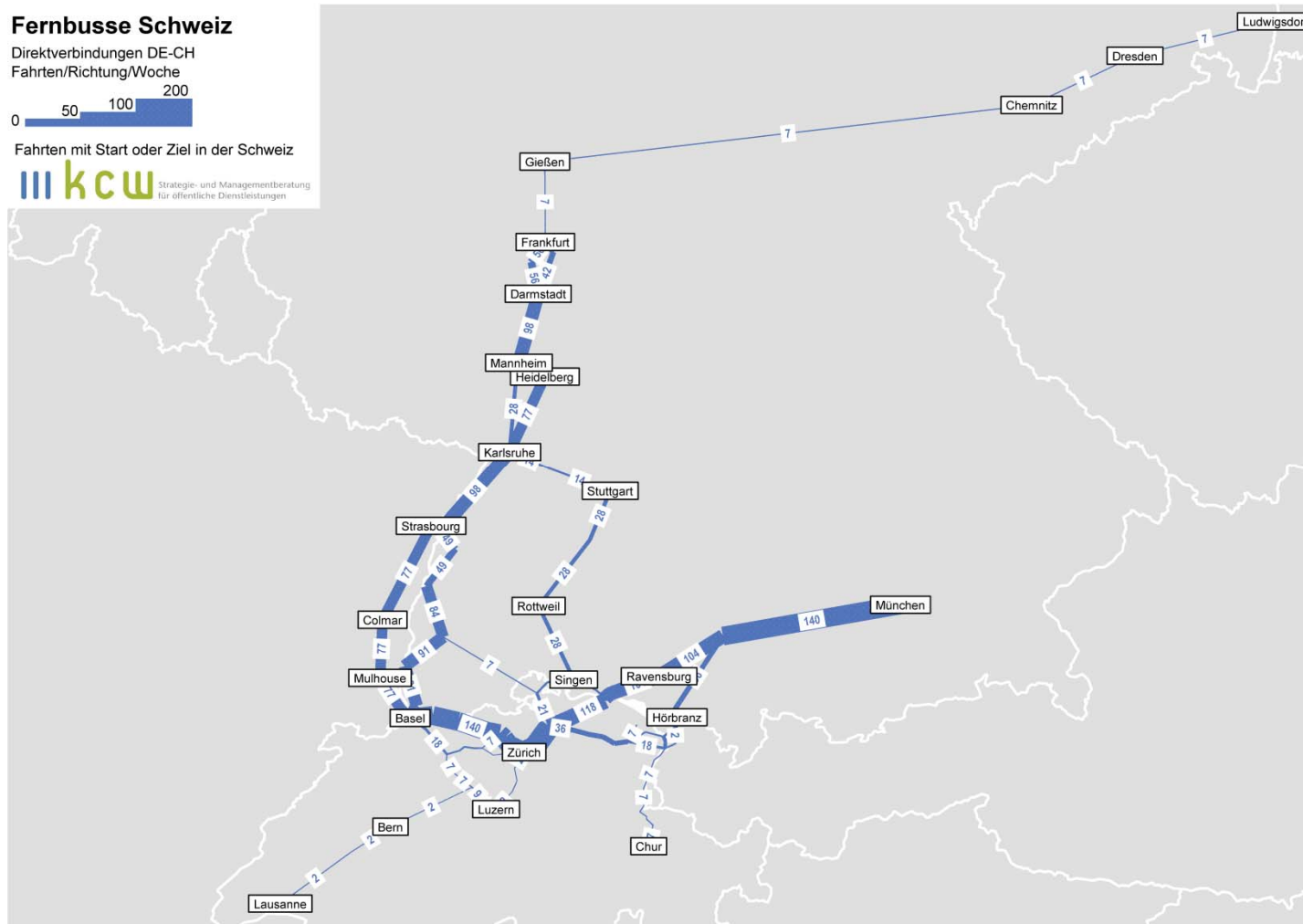
Hauptrelationen: „Rennstrecken“

Fernbusse Schweiz

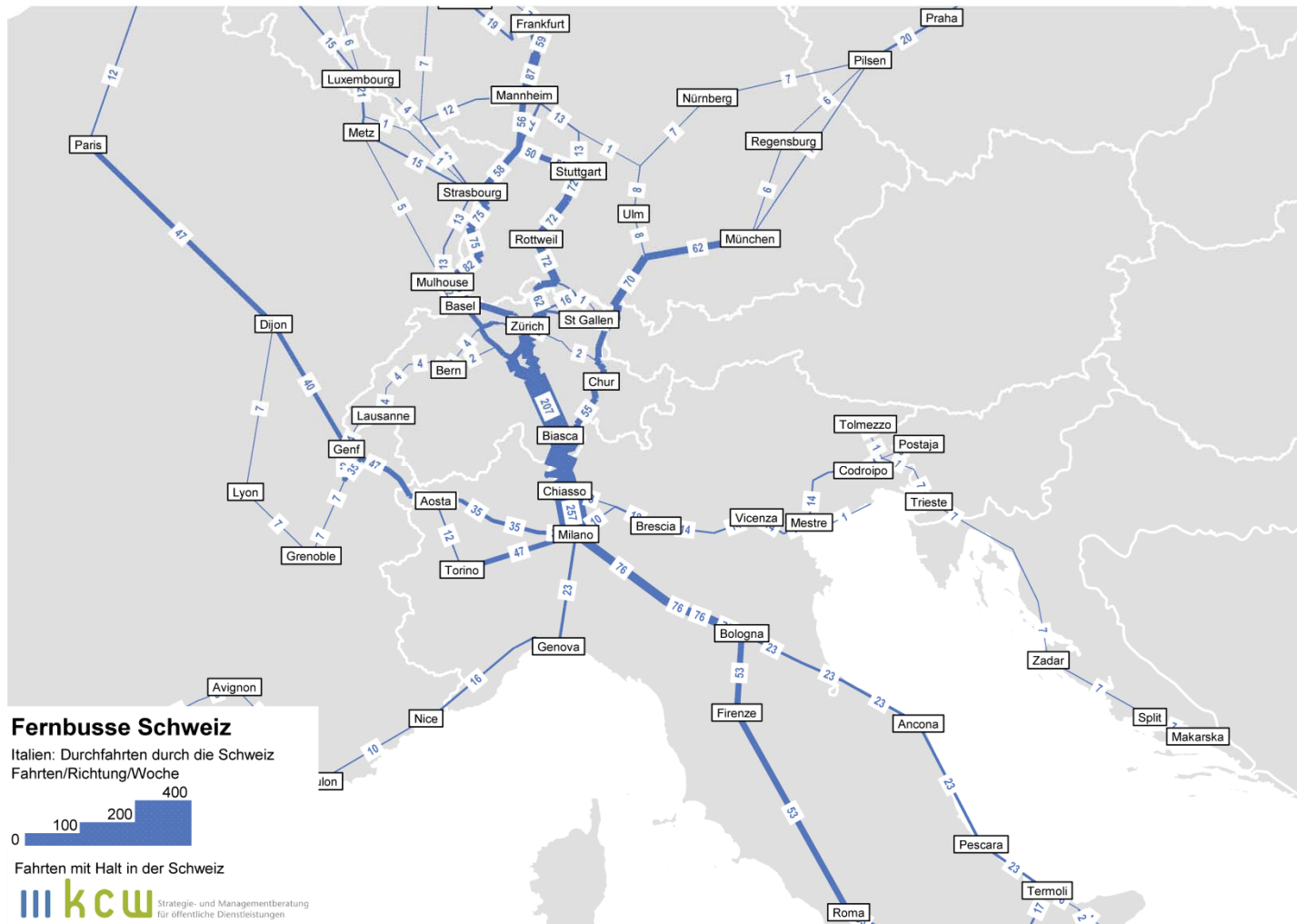
Direktverbindungen DE-CH
Fahrten/Richtung/Woche



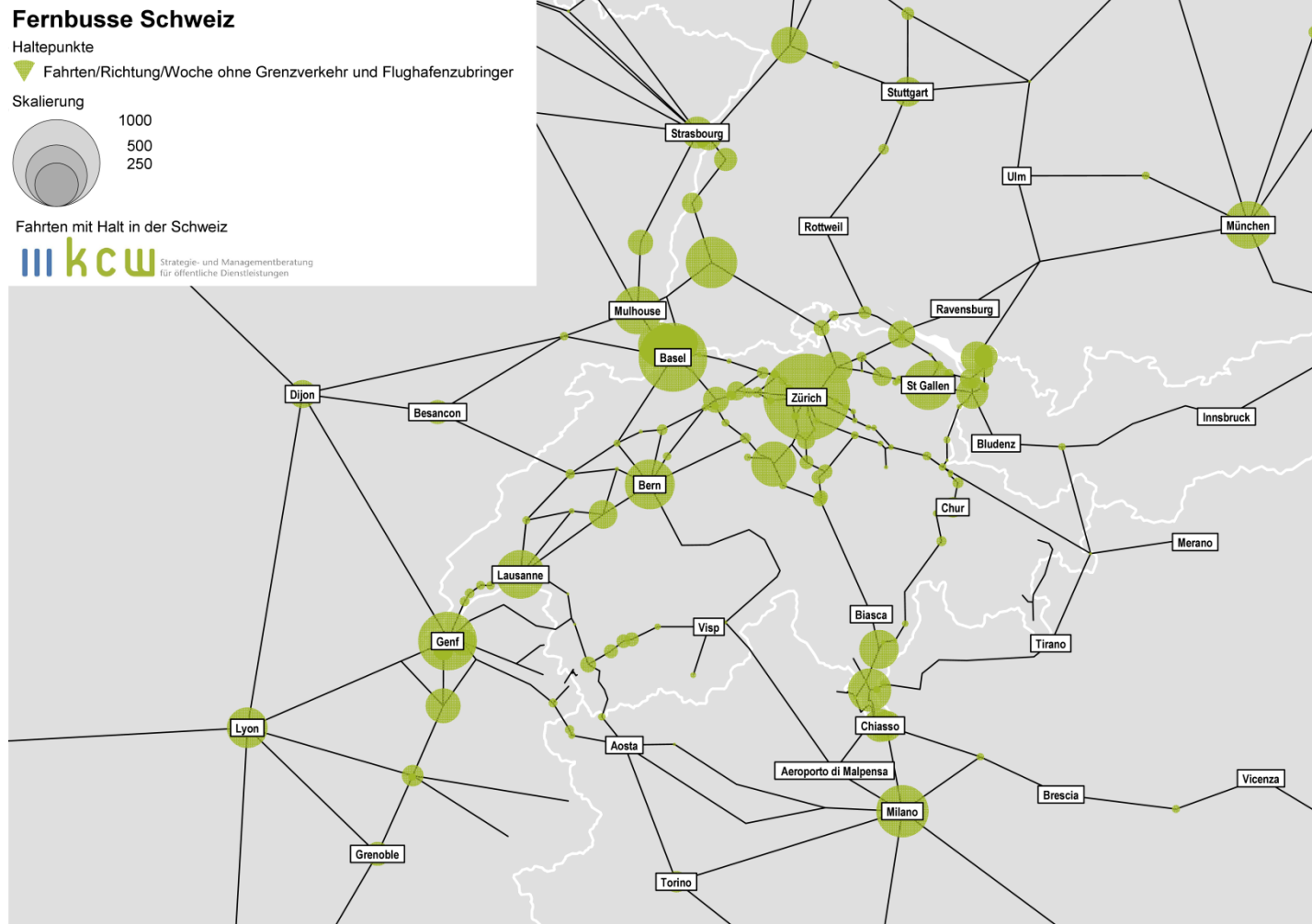
Fahrten mit Start oder Ziel in der Schweiz



Hauptrelationen: „Rennstrecken“



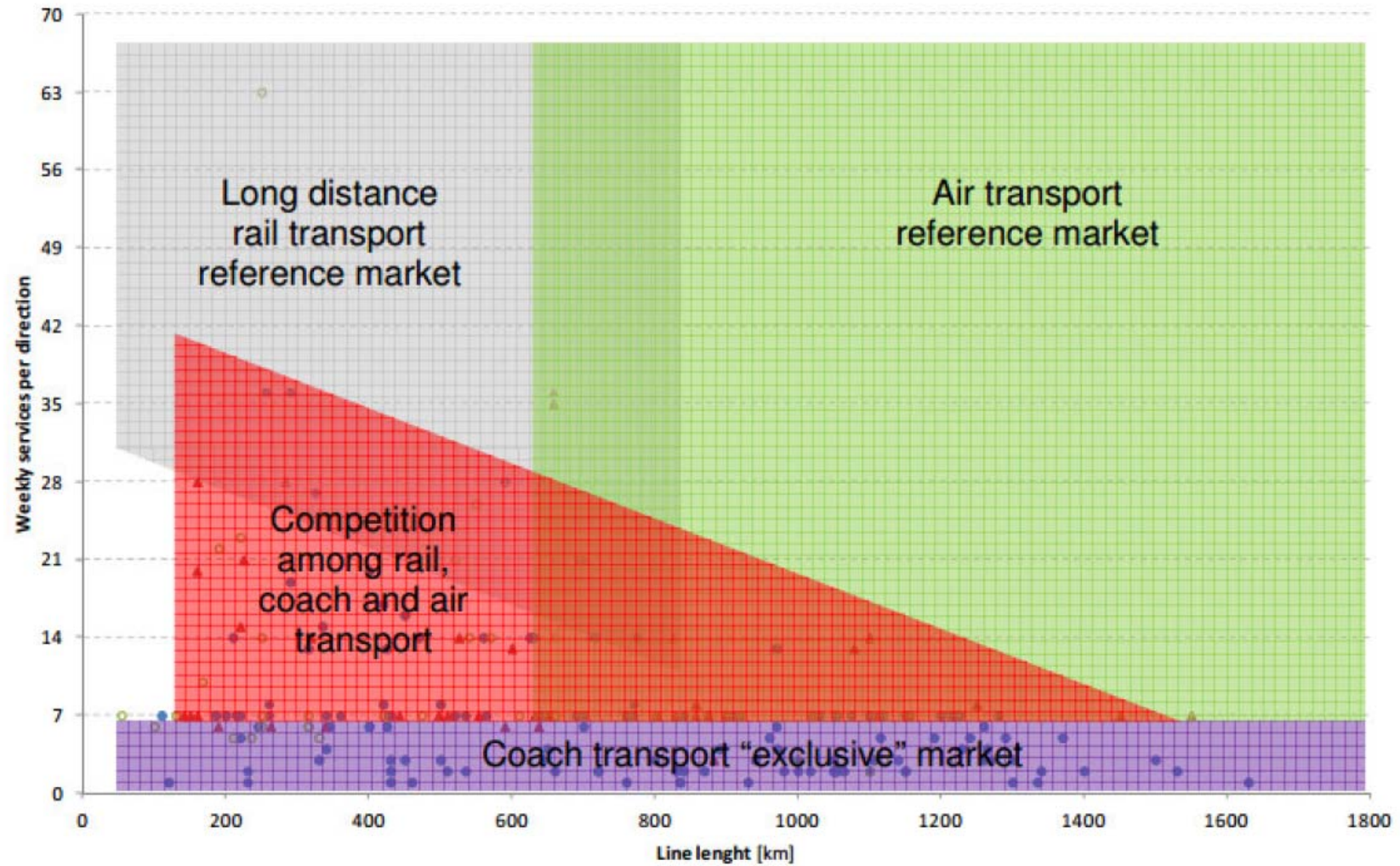
Infrastruktur: Haltestellen in der Schweiz



2. Welches Potential hat der Fernbus?

- Wird der Fernbus zum Totengräber der Bahn?

Wettbewerbssituation der Verkehrsträger



- Quelle: Beria et al. (2014)

Kunden: Wer sind die Fernbuskunden? Woher kommen sie?

- Jung, tiefes Einkommen, ÖV-affin, internetaffin
- Fahrzweck Besuche „Family and Friends“ sowie Freizeit
- Wichtig sind Preis und Direktverbindungen (preissensibel)

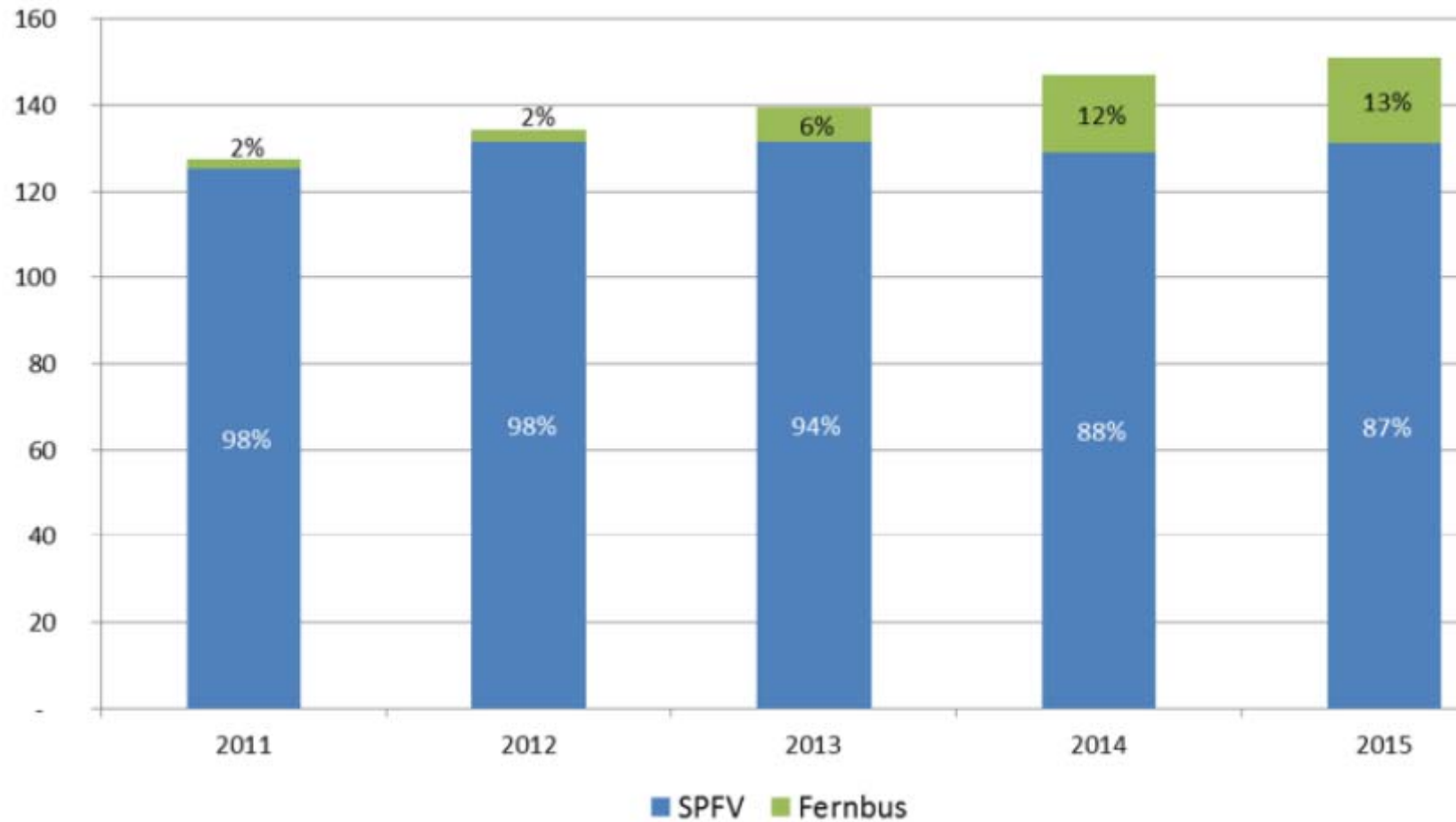
Verkehrsmittel		
SPFV	20-43%	Zürich: 43% (nach/von Italien: 57%)
MIV	20-30%	Zürich: 25%; FlixBus: 40%
Mitfahrgelegenheiten	20%	Schweiz? Romandie?
Flugzeug	5-15%	Zürich: 17%
Induziert	10-30%	Zürich: 10%



Sehr stark streckenabhängig!

Kunden: Verliert die Bahn wegen den Fernbussen?

Entwicklung der Fahrgastzahlen in Deutschland (in Mio)



Fallbeispiel Zürich-München

	Bahn	Fernbus	Flugzeug
Fahrten pro Tag und Tag	4	ca. 27 (19)	8
Geschätzte Sitzplatzkapazität pro Tag und Richtung	2'200	1'550 (1'100)	1'200
Schnellste Reisezeit	4h19	ca. 4h	ca. 3h30
Normalpreis (günstigstes verfügbares Angebot) in CHF	93 (44)	32 (10)	131 (78)
Auslastung Teilabschnitt	54%	70% 90%	75%
Geschätztes Kundenaufkommen pro Tag und Richtung	1'200	1'100 1'350	900

Fallbeispiel Zürich-München

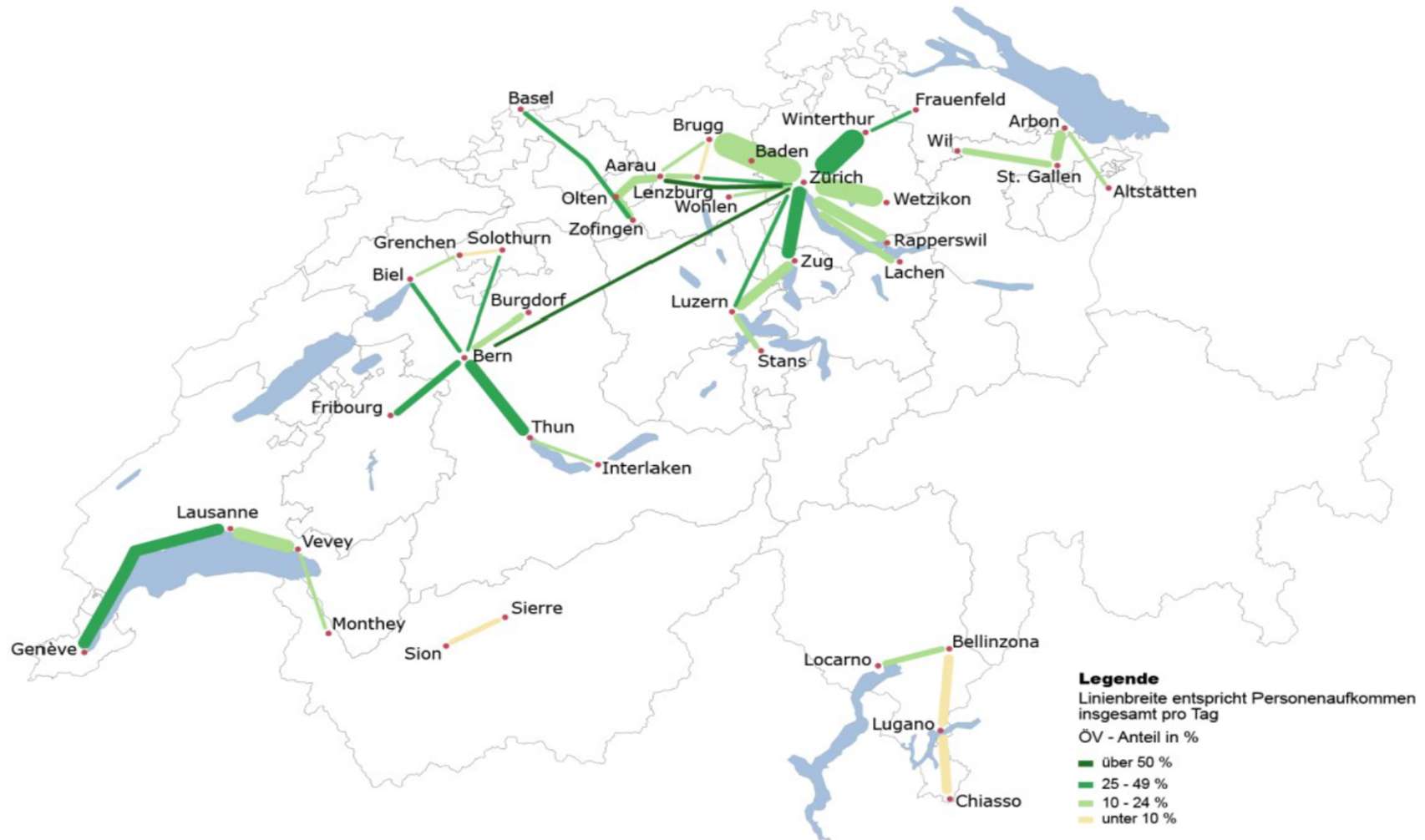
- Zahlenbeispiel SBB für Zürich-München

	Damals	Heute		
SPFV	600'000	430'000	170'000 Umsteiger	-28%
Fernbus	-	500'000	Davon 150'000 auf IC Bus	
Total	600'000	930'000	330'000 von anderen VM/induziert	+55%

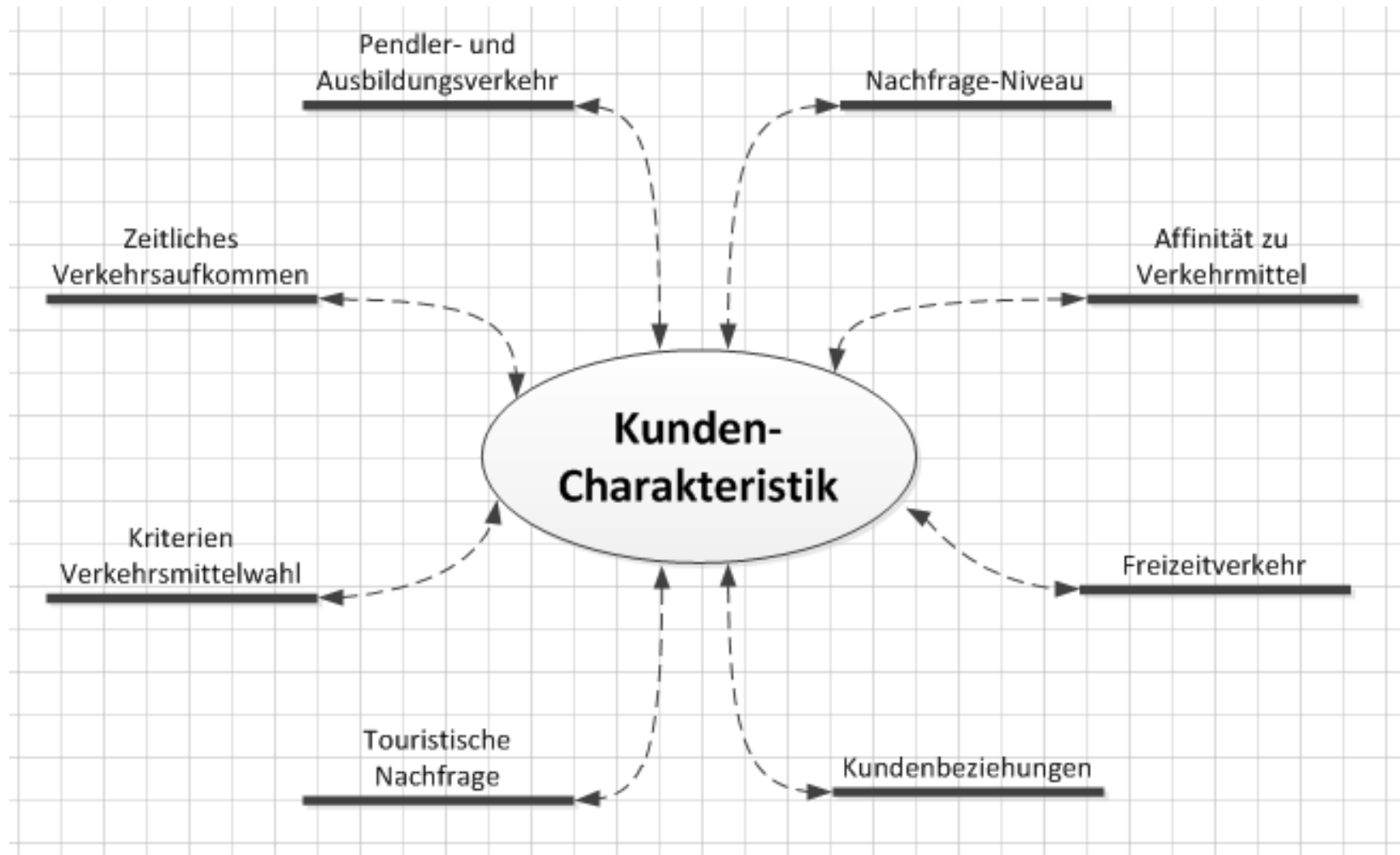
Fazit

- Marktanteil Fernbus UK: 6%, DE: 11%, Obergrenze?
- Wachstumsgrenze in DE erreicht? – Europäische Skalierung im Gange
- Druck auf Ticketpreise, Buchungssysteme & Service-Optionen
- Mittelzentren profitieren durch neue Direktverbindungen
- Ergänzung im Kollektivverkehr gegen MIV? Oder brutale Konkurrenz?
- Monopolisierung durch Flixbus: Ist das ein Problem?
- Wettbewerb für Bahn viel stärker durch MIV und Airline!

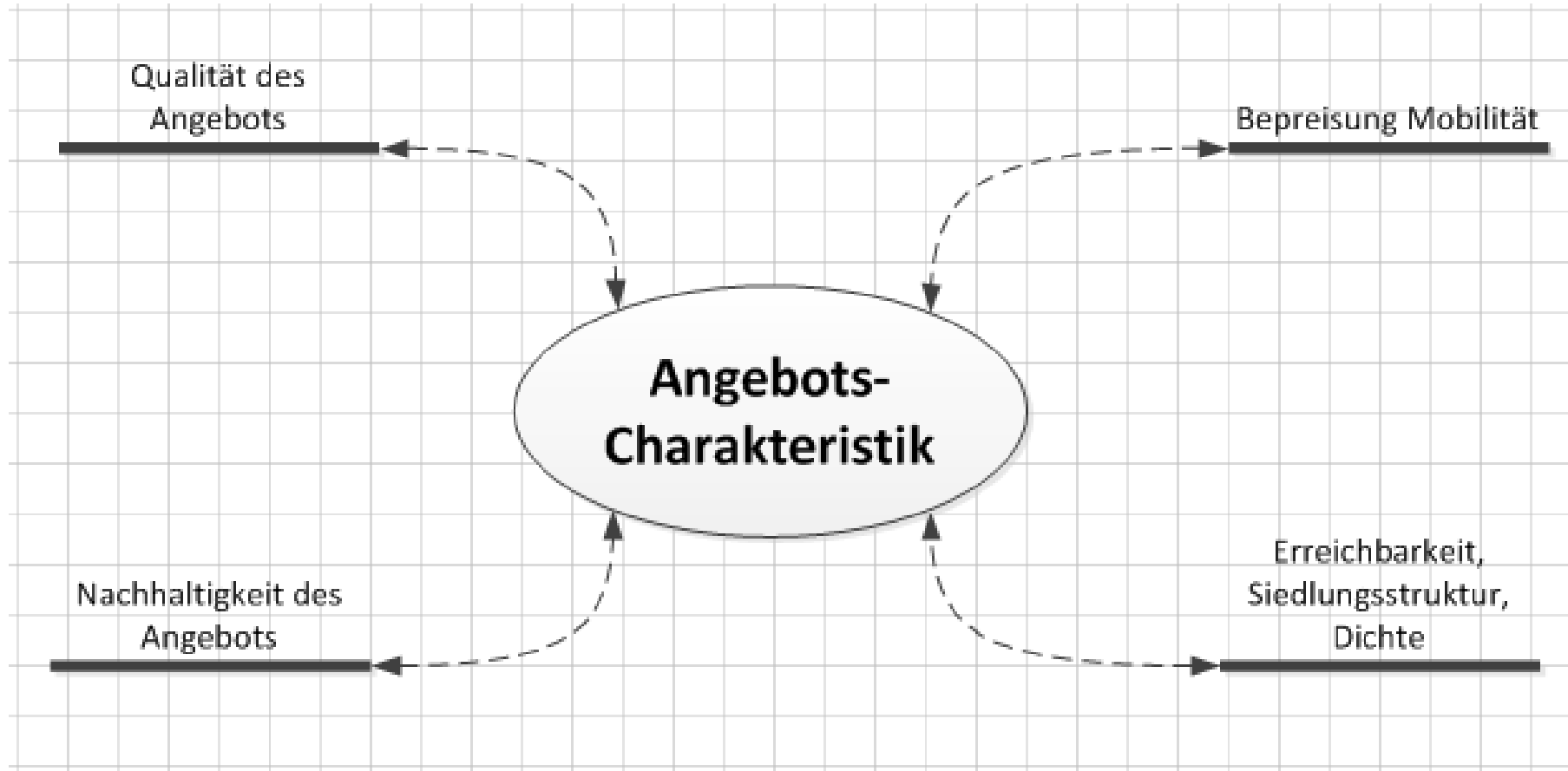
3. Fernbus-Potential Schweiz? Eigenwirtschaftliche Angebote möglich?



Kunden-Charakteristiken der Bahn- und Fernbusreisenden im Binnenverkehr



Angebots-Charakteristiken für Bahn- und Fernbusreisenden im Binnenverkehr

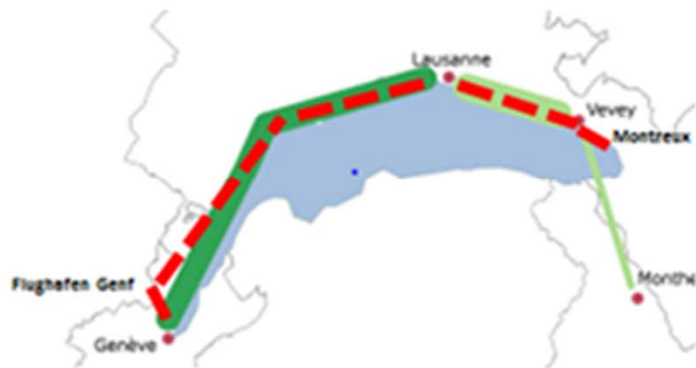


Abschätzung des Fernbus-Marktanteils anhand von Analogieschlüssen

Typisierung FB-Verbindung (Distanzen > 50 KM)	Top (schneller und günstiger)	Gut (gleich schnell und klar günstiger)	Durchschnitt (langsamer, aber klar günstiger)	Schwach (deutlich langsamer, nicht günstiger)
Potenzial Fernbus an heutigem Bahnaufkommen	25 bis max. 50 Prozent (wenn kein öV-Angebot existiert)	10 Prozent	5 Prozent	0 Prozent
Potenzial Fernbus am heutigen MIV-Aufkommen	5 Prozent	2 Prozent	0.5 Prozent	0 Prozent

Beispiele: Rennstrecke und Tangential-Linie

Beispiellinie A: Genf Flughafen – Genf -
Nyon - Lausanne - Vevey - Montreux



Beispiellinie B: Luzern - Emmenbrücke
- Dietikon - Spreitenbach - Baden



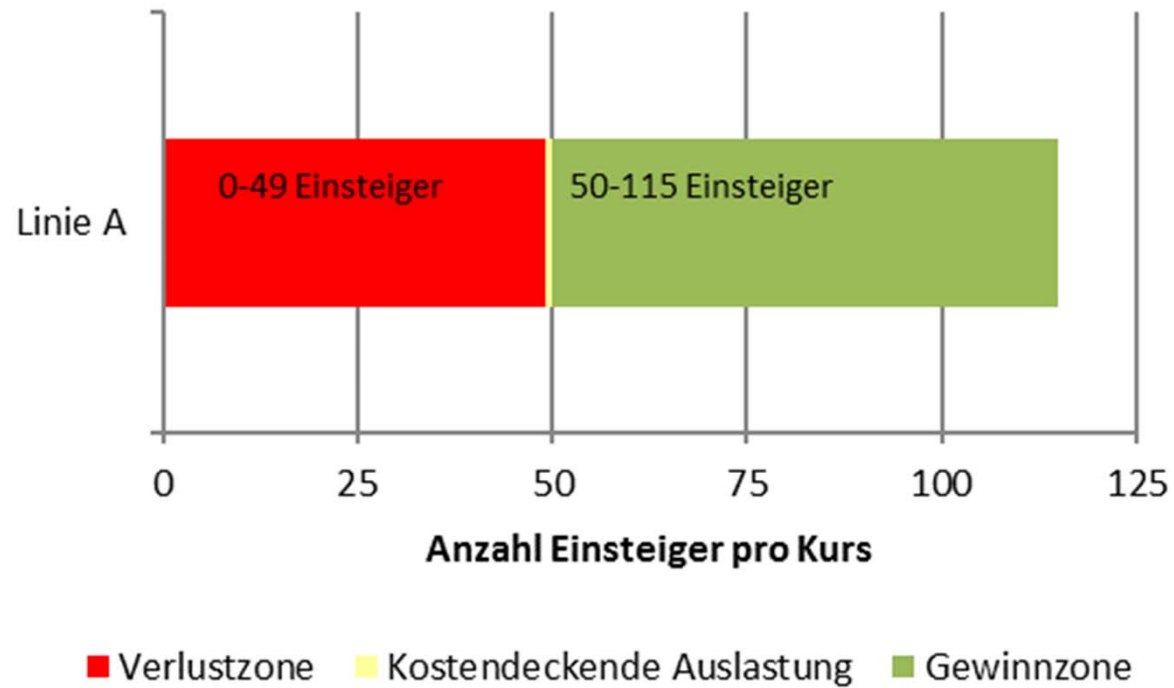
Methodisches Vorgehen - Annahmen

- Getroffene Annahmen für wirtschaftliche Potenzialabschätzung:
 - Nachfrageabschätzung von Kern-Agglomeration zu Kernagglomeration
 - Kosten pro FZKM CHF 3
 - Einnahmen pro PKM 0.10
 - Höchstens 60% Durchschnittsauslastung pro Teilstrecke
 - Betriebszeit: 6 bis 20 Uhr
 - keine Verdichtungen am Morgen und Abend

Genf FH – Montreux: Nachfrage Fernbus und Konkurrenz-Effekt für Bahn

Indikator	ÖV	MIV	Fernbus
Streckenlänge	107 km (gem. SBB-Distanzanzeiger)	99 km (gem. Google Maps)	110 km (gem. Aplibus)
Reisezeit	76 Minuten	101 Minuten	116 Minuten
Gästeaufkommen	51'000 (30% Anteil)	113'000 (70% Anteil)	1% Marktanteil: 1'600 5% Marktanteil: 8'200
Fahrpreise	CHF 30.00 (ohne Halbtax) CHF 15.00 mit Halbtax	CHF 28.00 (bei 28 Rappen variable Kosten pro Fzkm gemäss TCS)	CHF 11.00 (bei 10 Rappen pro Pkm)
Kannibalisierung/Induziert	1% Marktanteil: 1'600 5% Marktanteil: 7'900	1% Marktanteil: 10 5% Marktanteil: 40	1% Marktanteil: 20 5% Marktanteil: 80
Taktfrequenz	Halbstundentakt		1% Marktanteil: 14 Kursp. 5% Marktanteil: 70 Kursp.
Umsatz		-	1% Marktanteil: 3.9 Mio. 5% Marktanteil: 19.6 Mio.
Gewinn		-	1% Marktanteil: 0.5 Mio. 5% Marktanteil: 2.8 Mio.

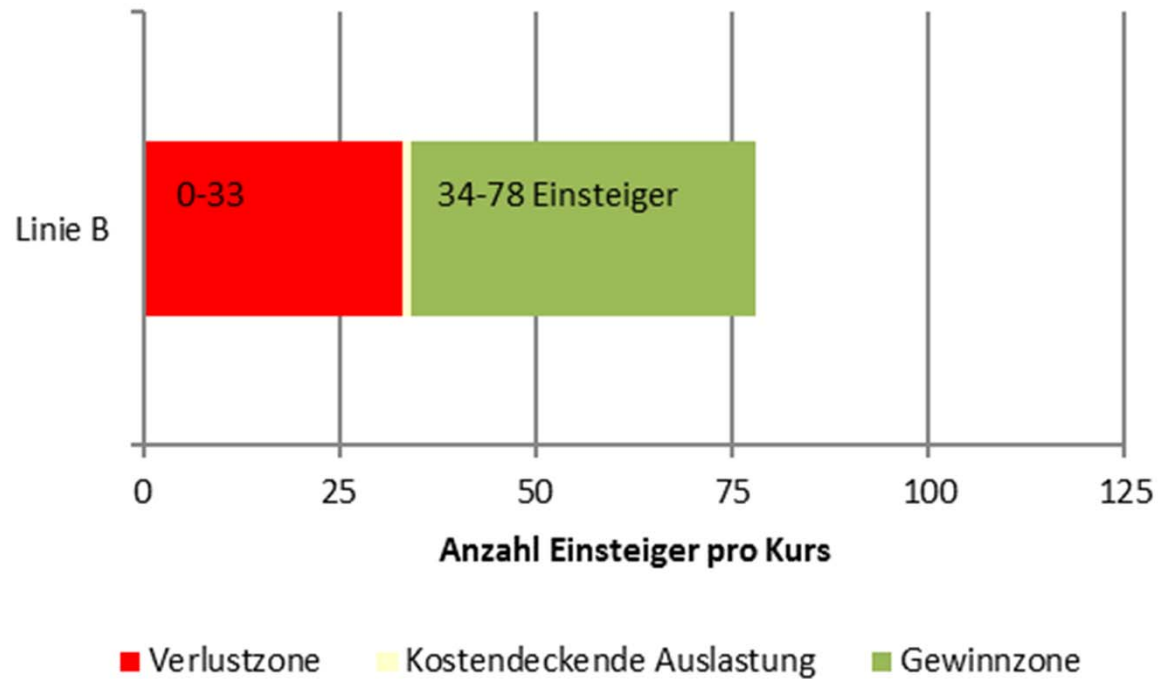
Break Even Berechnung Verbindung FH Genf - Montreux



Luzern – Dietikon - Baden: Nachfrage Fernbus und Konkurrenz-Effekt für Bahn

Indikator	ÖV	MIV	Fernbus
Streckenlänge	104 km (gem. SBB Distanzanzeiger)	68 km (gem. Google Maps)	68 km (gem. Aplibus)
Reisezeit	91 Minuten	63 Minuten	89 Minuten
Gästeaufkommen	120 (17% Anteil)	600 (83% Anteil)	15% Marktanteil: 110 50% Marktanteil: 360
Fahrpreise	CHF 33.00 ohne Halbtax CHF 16.50 mit Halbtax	CHF 19.00 (bei 28 Rappen variable Kosten pro Fzkm gemäss TCS)	CHF 6.70 (bei 10 Rappen pro Pkm)
Kannibalisierung/Induziert	15% Marktanteil: 70 50% Marktanteil: 230	15% Marktanteil: 30 50% Marktanteil: 100	15% Marktanteil: 10 50% Marktanteil: 30
Taktfrequenz	Stundentakt		15% Marktanteil: 2 Kursp. 50% Marktanteil: 5 Kursp.
Umsatz		-	15% Marktanteil: 240'000 50% Marktanteil: 800'000
Gewinn		-	15% Marktanteil: - 50'000 50% Marktanteil: 65'000

Break Even Berechnung Verbindung Luzern – Wettingen



Fazit: Fernbus im Binnenmarkt

- Überschneidende Kundenbedürfnisse Bahn und Fernbus
- Weniger Substitutionspotenzial als in Deutschland – Es bleibt ein Nischenmarkt
- Geschäft ist auf den Rennstrecken in Konkurrenz zur Bahn zu machen
- Tangentialverbindungen haben ein limitiertes Potential, sind aber dafür günstig
- Stark bremsende Wirkung durch grosse Haltestellen-Problematik

4. Welchen Regulierungsbedarf gibt es?

- Fördert die Regulierung einen florierenden Schweizer Fernbusmarkt?
- Welche Fragen würde ich mir als Fernbusunternehmer stellen?
- Was würde ich als Bahn-CEO machen?

Konzessionsvergabe

Wenn ich Busunternehmer wäre...

- Wie viele Konzessionen wird das BAV pro Verbindung erteilen? Was bedeutet «existenzbedrohend»?
- Ist der Zugang zu lokalen Haltepunkten, wenn der Bund die Konzession erteilt?
- Ablauf der Konzession: Was passiert, wenn mehrere sich um eine Konzession streiten?

Einbindung in den Direkten Verkehr (ÖV-System)

Was bedeutet der Zwang zur Teilnahme am DV?

- Verwässerung der Angebotsdifferenzierung oder Sicherstellung der Ergänzungsfunktion zum öV?
- Zugang zur Vertriebsplattformen und Bahnhöfen als die grösste Einstiegshilfe in den Markt oder Zählung des Wettbewerbs durch fixe Preise und hohe Standards?

Kabotage

- Was ist genau die Legitimierung, um Kabotage zu verbieten, wenn sie im Internationalen Schienenpersonenverkehr fallen soll?
- Aufhebung Kabotage wäre die einfachste Art, in der Schweiz schnell Fernbusangebote zu etablieren
- Kostenvorteil der «Ausländer»: 1 Euro pro Fernbus-KM (tiefe Löhne und «Asset Stretch»)