Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology.
http://www.ub.tuwien.ac.at/eng

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DIPLOMARBEIT

Expansion des Buslinienfernverkehrs in Österreich und Wirkungen im intermodalen Vergleich

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl

E280-5

Fachbereich für Verkehrssystemplanung IVS

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Caroline Nagl, B.Sc.

Matrikelnr. 01128545

Wien, am 24.10.2017

Zusammenfassung

Der Zuwachs am europäischen Fernbusmarkt macht auch vor Österreich keinen Halt, wodurch die Anzahl an innerösterreichischen und grenzüberschreitenden Fernbusverbindungen in den letzten Jahren stark angestiegen ist. So werden seit der größten deutsch-österreichischen Fernbuskooperation von der Blaguss Reisen GmbH und der FlixMobility GmbH im Jahr 2014 u. a. zahlreiche Direktverbindungen von Wien nach Nürnberg und Frankfurt sowie von Wien nach Dresden und Berlin angeboten. Durch die Zunahme an Fernbusfahrten kommt es allerdings unausweichlich zu Verlagerungseffekten von anderen Verkehrsmitteln, wodurch die Expansion am Fernbusmarkt durch die intermodale Wettbewerbssituation insbesondere unter den Verkehrsmitteln Fernbus, Bahn, Pkw und Flugzeug sowohl positive als auch negative Wirkungen mit sich bringt. In folgender Arbeit wird demzufolge zunächst auf den Fernbusmarkt in Österreich eingegangen, um anschließend die Wirkungen, sowohl in verkehrlicher, nutzerspezifischer, betreiberspezifischer als auch volkswirtschaftlicher Hinsicht, die mit der Expansion des österreichischen Fernbusangebotes einhergehen, zu analysieren und im intermodalen Vergleich aufzuzeigen. Die zentralen Ergebnisse der Analyse dienen in einem nächsten Schritt als Grundlage für die Definition von Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik, um einen zukunftsweisenden Blick im Umgang mit den Entwicklungen am Fernbusmarkt in Österreich geben zu können.

Abstract

The expansion in the European long-distance coach market has severe impacts on Austria, which has risen the number of national and international long-distance bus connections in recent years. For instance, since the largest German-Austrian long-distance coach cooperation between Blaguss Reisen GmbH and FlixMobility GmbH in 2014 numerous direct connections from Vienna to Nuremberg and Frankfurt as well as from Vienna to Dresden and Berlin offered. However, the expansion in long-distance bus travel inevitably leads to shifting effects from other modes of transport, which means that the expansion in the long-distance bus market leads to positive as well as negative effects due to the intermodal competition situation, especially among modes of transport such as long-distance bus, train, car and airplane. In the following work, the first step will be to look at the long-distance bus market in Austria in order to analyze the effects, both in traffic, user-specific, operator-specific and economic aspects, which are accompanied by the expansion of the Austrian long-distance bus service. The central results of the analysis form a basis for the definition of action recommendations for transport and environmental policy in order to provide a future-oriented view of the developments on the long-distance bus market in Austria.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung

Abstract

1. Einleitung ... 1
1.1. Problemstellung ... 1
1.2. Begriffsdefinition ... 2
1.3. Systemabgrenzung ... 4
1.4. Aufgabenstellung, Zielsetzung und Forschungsfrage ... 5
1.5. Aufbau und Methodik ... 6
1.6. Wettbewerbsfelder des Systems Fernbus ... 10
1.7. Organisationsstruktur des Buslinienfernverkehrs ... 11
2. Rahmenbedingungen im europäischen Buslinienfernverkehr ... 15
2.1. Zielsetzungen der Europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik ... 15
2.2. Buslinienfernverkehr im internationalen Bereich ... 19
2.2.1. Rechtliche Rahmenbedingungen ... 19
2.2.2. Fernbusanbieter und historische Entwicklung ... 23
2.3. Ländervergleich ... 26
3. Situation und Entwicklung des Buslinienfernverkehrs in Österreich ... 31
3.1. Fernbusmarkt in Österreich ... 31
3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen ... 32
3.3. Situation vor der Expansion am Fernbusmarkt ... 35
3.4. Ausweitung des Fernbusangebotes ... 37
3.4.1. Fernbusunternehmen und deren Streckennetz ... 37
4. Wirkungen der Entwicklungen am Fernbusmarkt in Österreich ... 44
4.1. Verkehrliche Wirkungen ... 44
4.1.1. Gründe für die Verkehrsmittelwahl ... 44
4.1.2. Abwanderung zum Fernbus ... 47
4.1.3. Änderung des Auslastungsgrades ... 50
4.2. Nutzerspezifische Wirkungen ... 53
4.2.1. Ökonomische Wirkungen ... 54
4.2.2. Soziale Wirkungen ... 61
4.3. Betreiberspezifische Wirkungen ... 62
4.3.1. Ökonomische Wirkungen ... 62
4.3.2. Einhaltung von Sozialvorschriften und Arbeitsgesetzen ... 65

4.4. Wirkungen auf die Allgemeinheit ... 66
4.4.1. Räumliche Wirkungen ... 66
4.4.2. Umweltwirkungen ... 73
4.4.3. Verkehrssicherheit ... 78
5. Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik ... 80
5.1. Ergänzung der Mobilitätsangebote ... 80
5.2. Anforderungen an Fernbusterminals und -haltestellen ... 82
5.3. Anpassung der Fahrgastrechte ... 84
5.4. Barrierefreie Zugänglichkeit der Fernlinienbusse ... 85
5.5. Kostenwahrheit im Verkehr ... 86
6. Schlussfolgerung und Ausblick ... 87
Appendix A: Quellenverzeichnis ... 88
Appendix B: Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ... 100
Appendix C: Fernbusverbindungen von und nach Österreich ... 104
Appendix D: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Leitner (apf) ... 108
Appendix E: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Rubenz (bmvit) ... 117
Appendix F: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Blachnik (WKO) ... 127
Appendix G: Transkript – Interview mit Herrn Niemand M.A. (SCHIG) ... 129
Appendix H: Transkript – Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler (ÖBB-PV AG) ... 133

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Die Liberalisierung des innerdeutschen und innerfranzösischen Buslinienfernverkehrs durch die Änderung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes[1] (PBefG) zu Beginn des Jahres 2013 und die Verabschiedung des französischen Loi Macron-Gesetzes[2] im August 2015, diente als Impulsgeber für die Expansion des Buslinienfernverkehrs in ganz Europa. Seither steht für Reisende im Öffentlichen Personenfernverkehr neben dem Flugzeug und der Bahn vermehrt auch der Fernbus als Fortbewegungsmittel zur Verfügung.[3] Verstärkt durch die besonders niedrigen Fahrkartenpreise ist der deutsche Fernbusverkehr seither das am stärksten wachsende Segment im Öffentlichen Verkehr[4], wobei die Anzahl der Fahrgäste von rund 16 Millionen im Jahr 2014 auf über 25 Millionen im Jahr 2016 anstieg.[5]

Der Zuwachs am Fernbusmarkt macht jedoch auch vor Österreich keinen Halt. Im Juli 2014 eroberte der deutsche Fernbusboom mit der größten deutsch-österreichischen Fernbuskooperation von Blaguss Reisen GmbH (im Folgenden Blaguss genannt) und der FlixMobility GmbH (im Folgenden FlixBus genannt) den österreichischen Fernbusmarkt. Seither werden gleich von mehreren Fernbusanbietern unter anderem Direktverbindung von Wien nach Nürnberg und Frankfurt sowie von Wien nach Dresden und Berlin angeboten.[6] Der grenzüberschreitende Buslinienfernverkehr ist hierbei bereits im März 1992 durch die Verordnung (EWG) Nr. 684/92[7] des Europäischen Rates zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen für den Wettbewerb geöffnet worden. Infolge der Verordnung Art. 3 Abs. 1 ist jedes Verkehrsunternehmen aus der Gemeinschaft ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zugelassen.

Innerhalb Österreichs ist der Fernbusmarkt jedoch noch nicht liberalisiert, wodurch Fernbusanbieter für neue Anbindungen zuvor eine Konzession von den jeweiligen Landeshauptleuten einholen müssen. Diese Vorgehensweise unterbindet eine schnelle Expansion des Buslinienfernverkehrs in Österreich,

---

[1] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 BGBl. I S. 241 i.d.g.F.

[2] ION Nr. 2015-990 vom 6. August 2015 für Wachstum, Tätigkeit und gleiche wirtschaftliche Möglichkeiten.

[3] Leisch J., 2014: Entwicklungen im innerdeutschen Fernverkehr.

[4] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Datengrundlage: BMVI, Statistisches Bundesamt. S. 4

[5] Fernbusse. Deutscher Fernbusmarkt 2016 wächst nur leicht auf 25,3 Millionen Fahrgäste (11.01.2017).

[6] Tourismuspresse. Deutscher Fernbus-Boom erobert Österreich (15.07.2014).

[7] Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992.

indem nur ausgewählte, einzelne Linien für den Fernbusverkehr freigegeben werden. Der intermodale Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und dem Fernbus hält jedoch weiterhin viele Mitgliedsstaaten – wie auch Österreich – davon ab, den Buslinienfernverkehr für den Wettbewerb gänzlich freizugegeben. Zudem widersprechen die Entwicklungen am Fernbusmarkt den jahrzehntelangen Bestrebungen der Europäischen Union, den Personenfernverkehr von der straßengebundenen Verkehrsinfrastruktur auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Zu positiven Wirkungen im Verkehr und auf die Umwelt führen hingegen die Verlagerungseffekte vom Pkw zum Fernbus. Es kann somit gesagt werden, dass die Expansion am Fernbusmarkt sowohl positive als auch negative Wirkungen nach sich zieht und auf Grund dessen eine ganzheitliche Bewertung der Entwicklungen am Fernbusmarkt in folgender Arbeit vorgenommen wird.

1.2. Begriffsdefinition

Im Folgenden werden allgemeine und zentrale Begriffe im Zusammenhang mit der Thematik des Buslinienfernverkehrs definiert:

<u>Allgemeine Begrifflichkeiten</u>

Der Begriff **Öffentlicher Verkehr** (ÖV) wird in folgender Arbeit nach Köberlein als *„jene Verkehrsart, bei der jedermann zu gleichen Bedingungen einen gesetzlichen Beförderungsanspruch hat“* [8] definiert. Der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) kann hierbei in die Gruppen Fern-, Regional- (ÖPRV) und Nahverkehr (ÖPNV) unterteilt werden.[9]

Der **Individualverkehr** (IV) bildet den Gegensatz zum Öffentlichen Verkehr und kann demnach auch als **Nichtöffentlicher Verkehr** bezeichnet werden. Nach Köberlein ist der Individualverkehr hierbei *„jene Verkehrsart, die individuelle Beförderungswünsche direkt befriedigt und nicht fahrplan- und liniengebunden ist.“*[10] Des Weiteren kann der Verkehrsunternehmer im Gegensatz zum ÖV den Transport des Fahrgastes bzw. des Transportgutes ablehnen.[11] Der **Motorisierte Individualverkehr** (MIV) definiert sich hierbei über die persönliche Nutzung von Personenkraftwagen oder Motorrädern.[12]

Ein weiterer zentraler Begriff ist der **intermodale Wettbewerb,** der in folgender Arbeit als Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln – zum Beispiel zwischen dem Schienen- und

---

[8] Köberlein, C. 1997: Verkehrslexikon. zitiert nach: Das österreichische Verkehrsjournal (05/2009).
[9] Ibid.
[10] Ibid.
[11] Ibid.
[12] Ingenieurgruppe IVV. Motorisierter Individualverkehr (Abfragedatum: 16.11.2016).

Buslinienfernverkehr – verstanden wird. Der **intramodale Wettbewerb** umfasst hingegen die Konkurrenzsituation innerhalb der Verkehrsmittel. Überdies gibt der **Modal Split** u. a. die Verteilung des Verkehrsvolumens (z. B. Anzahl der zurückgelegten Wege/ Jahr) oder der Verkehrsleistung (z. B. zurückgelegte Personenkilometer/ Jahr) auf die einzelnen Mobilitätsformen an, sodass die zurückgelegten Wege bzw. Personenkilometer den einzelnen Formen der Fortbewegung zugeordnet werden können.

Begrifflichkeiten in Bezug auf den Buslinienfernverkehr

Der Begriff **Kraftomnibus** (Abk. Bus) wird in folgender Arbeit gemäß der Definition des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG[13] der Europäischen Union verwendet. Demnach ist ein Kraftomnibus ein *„Für die Personenbeförderung ausgelegtes und gebautes Kraftfahrzeug mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz".* Der **Buslinienverkehr bzw. Kraftlinienverkehr** wird nach dem österreichischen Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen[14] (Kraftfahrliniengesetz KflG) § 1 Abs. 1 als *„die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden",* definiert. Des Weiteren ist die Zugänglichkeit für den Buslinienverkehr laut dem Kraftfahrliniengesetz[15] § 1 Abs. 1 ungeachtet einer allfälligen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zu gewährleisten.

Für die Definition des **Öffentlichen Personenfernverkehrs in Österreich** gibt es kein eigenes Regelwerk, wodurch sich der Begriff nur in Abgrenzung zum Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr definieren lässt. Demnach versteht man unter Personennahverkehr lt. dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs[16] (ÖPNRV-G 1999) § 2 Abs. 1,2 *„Verkehrsdienste […] die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vororteverkehre) befriedigen."*. Unter Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) sind laut dem ÖPNRV-G § 2 Abs. 1,2[17] hingegen unter Ausschluss der Definition des Personennahverkehrs *„Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. des ländlichen Raumes befriedigen"*. Der Öffentliche Personenfernverkehr in Österreich umfasst somit alle Verkehrsdienste, die weder den Definitionen des

[13] Richtlinie 70/156/EWG des Europäischen Rates vom 6. Februar 1970.

[14] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) § 1 Abs. 1 BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

[15] Ibid.

[16] Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) § 2 Abs. 1,2 BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

[17] Ibid.

Personennah- als auch Regionalverkehrs entsprechen. Des Weiteren wird in der Arbeit zwischen dem **nationalen und internationalen bzw. grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr** differenziert, deren Unterscheidung nach dem Kriterium des Grenzübertritts erfolgt.[18]

1.3. Systemabgrenzung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich sowohl mit den Entwicklungen des Buslinienfernverkehrs im innerösterreichischen als auch im grenzüberschreitenden Bereich. Diesbezüglich werden die Wirkungen der Entwicklungen am Fernbusmarkt in verkehrliche, nutzerspezifische, betreiberspezifische sowie Wirkungen auf die Allgemeinheit untergliedert und im intermodalen Vergleich zwischen den Verkehrsmittel Fernbus, Bahn, Pkw und Flugzeug erläutert.
Der Begriff Buslinienverkehr umfasst laut dem Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen[19] (Kraftfahrliniengesetz - KflG) § 1 Abs. 1, die *„regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung“* und steht in Abgrenzung zum nicht linienmäßigen Personengelegenheitsverkehr mit Omnibussen, der ebenso eine Konkurrenzsituation zu anderen Verkehrsmitteln darstellt, jedoch in folgender Arbeit nicht behandelt wird. Die Abgrenzung wurde vorgenommen, da die Passagierzahlen im Buslinienfernverkehr im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehr eine bedeutende Trendwende erfahren haben. Des Weiteren liegt der Fokus der Diplomarbeit auf dem Öffentlichen Personenfernverkehr, der im Österreichischen Bundesgesetz über die Ordnung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs[20] (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) § 2 Abs. 1,2 in Abgrenzung zum Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr definiert wird. Dieser thematische Schwerpunkt wurde gesetzt, da dem Öffentlichen Personenfernverkehr in Bezug auf den kommerziellen Betrieb der Fernbuslinien keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zukommen und im Vergleich zum Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr andere Rahmenbedingungen zugrunde liegen.
Als Impulsgeber für die Expansion des Buslinienfernverkehrs in Europa erfolgt ferner die Beschreibung der Liberalisierung des innerdeutschen und innerfranzösischen Fernbusmarktes und der Rahmenbedingungen der europäischen und österreichischen Verkehrspolitik, um anschließend die konkrete Situation und Entwicklung in Österreich behandeln zu können.

---

[18] Tiedtke, B. 2009: Chancen und Risiken einer Deregulierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland.
[19] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) § 1 Abs. 1 BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.
[20] Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) § 2 Abs. 1,2 BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F.

1.4. Aufgabenstellung, Zielsetzung und Forschungsfrage

Das Forschungsfeld „österreichischer Buslinienfernverkehr“ hat seit der deutsch-österreichischen Kooperation von Blaguss und FlixBus im Juli 2014 und der damit verbundenen Vielzahl an internationalen und innerösterreichischen Direktverbindungen an großer Bedeutung gewonnen. Durch diese Entwicklungen kommt es zu einer Zunahme des intermodalen Wettbewerbs zwischen dem Buslinienfernverkehr und dem Schienenpersonenfernverkehr, MIV und Flugverkehr. Aber auch für die Kunden bringen die derzeitigen Entwicklungen Veränderungen mit sich, die sowohl als Potenziale als auch als Risiken angesehen werden können. Ziel der Diplomarbeit ist folglich zunächst die Analyse des Fernbusmarktes in Österreich sowie eine gesamtheitliche kritsche Betrachtung der Wirkungen der Expansion am Fernbusmarkt im intermodalen Vergleich unter den Verkehrsmitteln Fernbus, Bahn, Flugzeug und Pkw. Demzufolge bildet das zentrale Forschungsergebnis die Analyse der Wirkungen, die mit der Expansion am Fernbusmarkt einhergehen und der darauf aufbauenden Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik. Die Forschungsfragen dieser Diplomarbeit lassen sich demnach folgendermaßen definieren:

„Wie hat sich der Fernbusmarkt in Österreich in den letzten Jahren entwickelt und welche Wirkungen bringt die Expansion im Buslinienfernverkehr im intermodalen Vergleich mit sich?“

„Welche verkehrs- und umweltpolitischen Maßnahmen sollten in Bezug auf die derzeitigen Entwicklungen am Fernbusmarkt ergriffen werden?“

Als anzustrebendes Ziel der Verkehrs- und Umweltpolitik wird hierbei die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs mit dem Ausbau des Mobilitätsangebotes und somit die zukünftige Ablösung des Motorisierten Individualverkehrs als beliebtestes Verkehrsmittel angesehen. In Hinblick auf dieses Ziel soll das Potenzial des Buslinienfernverkehrs unter der Berücksichtigung verschiedener Auswirkungen behandelt werden. So kann beispielsweise der Ausbau des Fernbuslinienangebotes durch die verstärkte Konkurrenzsituation zur Bahn wiederum zu einem Rückgang des Mobilitätsangebotes im Öffentlichen Schienenpersonenfernverkehr führen. Um somit eine ganzheitliche Bewertung der möglichen Auswirkungen der Expansion im Buslinienfernverkehr vorzunehmen, werden sowohl die verkehrlichen, nutzerspezifischen, betreiberspezifischen als auch die Wirkungen auf die Allgemeinheit analysiert.

1.5. Aufbau und Methodik

Nach einem einführenden Kapitel mit u. a. der Darlegung des Forschungsthemas und Forschungsziels erfolgt im zweiten und dritten Kapitel der Arbeit zunächst eine umfassende Darstellung der Rahmenbedingungen im europäischen und österreichischen Buslinienfernverkehr. Auf europäischer Ebene werden hierbei die verkehrspolitischen Zielsetzungen mit der Liberalisierung der Verkehrsmärkte und die umweltpolitischen Zielsetzungen mit der Reduktion schädlicher Emissionen dargelegt. Der Fokus des zweiten Kapitels liegt auf der Beschreibung der rechtlichen Rahmenbedingungen im europäischen Buslinienfernverkehr mit den EU-Verordnungen zum grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und weiteren Verordnungen und Richtlinien der EU mit dem Ziel der Harmonisierung des Busmarktes. Diese umfassen u. a. Umwelt- und Sozialvorschriften, Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sowie Vorschriften zur Verkehrssicherheit. Den Abschluss des Kapitels bilden ein kurzer Abriss der europäischen Fernbusanbieter und deren historische Entwicklung sowie ein Ländervergleich mit Blick über die Grenzen hinweg nach Deutschland, Frankreich, Großbritannien, in die Schweiz und USA.

Im dritten Kapitel der Arbeit werden die zentralen Ergebnisse der Recherche zur Situation und der Entwicklung des Buslinienfernverkehrs in Österreich behandelt. Hierbei erfolgt neben der Beschreibung der Situation am Fernbusmarkt in Österreich auch die Untersuchung der rechtlichen Rahmenbedingungen im österreichischen Buslinienfernverkehr mit Fokus auf das Genehmigungsverfahren für Fernbuslinien, die Fahrgastrechte, die Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sowie die Zusammensetzung der fahrleistungsabhängigen Maut. Anschließend werden die Situation vor der Expansion am Fernbusmarkt sowie die Ausweitung des Fernbusangebotes ab dem Jahr 2014 mit dem derzeitigen Streckennetz der Fernbusanbieter dargelegt.

Nach der Analyse der wesentlichen Rahmenbedingungen im europäischen und österreichischen Buslinienfernverkehr, erfolgt im vierten Kapitel die Beschreibung der Wirkungen, die mit der Expansion im Buslinienfernverkehr eingehen, im intermodalen Vergleich unter den Verkehrsmitteln Fernbus, Bahn, Pkw (inkl. Mitfahrgelegenheit) und Flugzeug. Da hierbei eine ganzheitliche Analyse der Wirkungen durchgeführt wurde und diese auf verschiedenen Ebenen greifen, sind die zentralen Ergebnisse der Recherche in die Kategorien verkehrliche, nutzerspezifische, betreiberspezifische sowie Wirkungen für die Allgemeinheit unterteilt. Diese Kategorien wurden gewählt, um eine Übersicht über die komplexen Wirkungen, die mit der Expansion des Buslinienfernverkehrs einhergehen, zu geben. Hierbei muss jedoch gesagt werden, dass es auch zu Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Kategorien kommt und diese nur auf Grund der besseren Übersichtlichkeit getrennt voneinander behandelt werden.

Im Rahmen der Analyse der verkehrlichen Wirkungen liegt der Fokus der Recherche auf den Gründen für die Wahl der Verkehrsmittel bzw. den bisher genutzten Verkehrsmitteln der Fernbusfahrgäste. Des Weiteren werden die Änderung des Modal Splits im Personenfernverkehr und die Wirkungen, die mit der Änderung des Auslastungsgrades bei den Verkehrsmitteln einhergehen, analysiert. Die Kategorie der nutzerspezifischen bzw. betreiberspezifischen Wirkungen umfassen mit der Leistbarkeit von Öffentlichen Verkehrsmitteln für alle sozialen Schichten bzw. der Einhaltung der Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften die sozialen Wirkungen sowohl aus der Sichtweise der Fahrgäste als auch der Betreiber. Zudem werden die ökonomischen Wirkungen für die Fernbusfahrgäste bzw. Betreiber von Verkehren aufgezeigt.

In der letzten Wirkungskategorie „Wirkungen auf die Allgemeinheit" erfolgt u. a. die Bewertung der Anforderungen an einen neuen Busterminal in Wien sowie die Beschreibung der Wirkungen auf die Erreichbarkeitsverhältnisse im Öffentlichen Verkehr. Des Weiteren werden unter der Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Gesichtspunkten, die Umweltfreundlichkeit bzw. die Verkehrsicherheit im intermodalen Vergleich bewertet.

Die abschließenden Kapitel behandeln die zentralen Forschungsergebnisse der Arbeit mit Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik sowie Schlussfolgerungen aus den bisher erlangten Erkenntnissen über die Entwicklungen des Fernbusmarktes.

Methodische Vorgehensweise

Die methodische Vorgehensweise, in welcher Form die Aufgabenstellung und Forschungsfrage der vorliegenden Diplomarbeit abgehandelt wird, gliedert sich in drei wesentliche Arbeitsschritte, in denen die Instrumente Literatur- und Internetrecherche, Statistische Auswertung und die Durchführung von Experteninterviews zur Anwendung kommen.

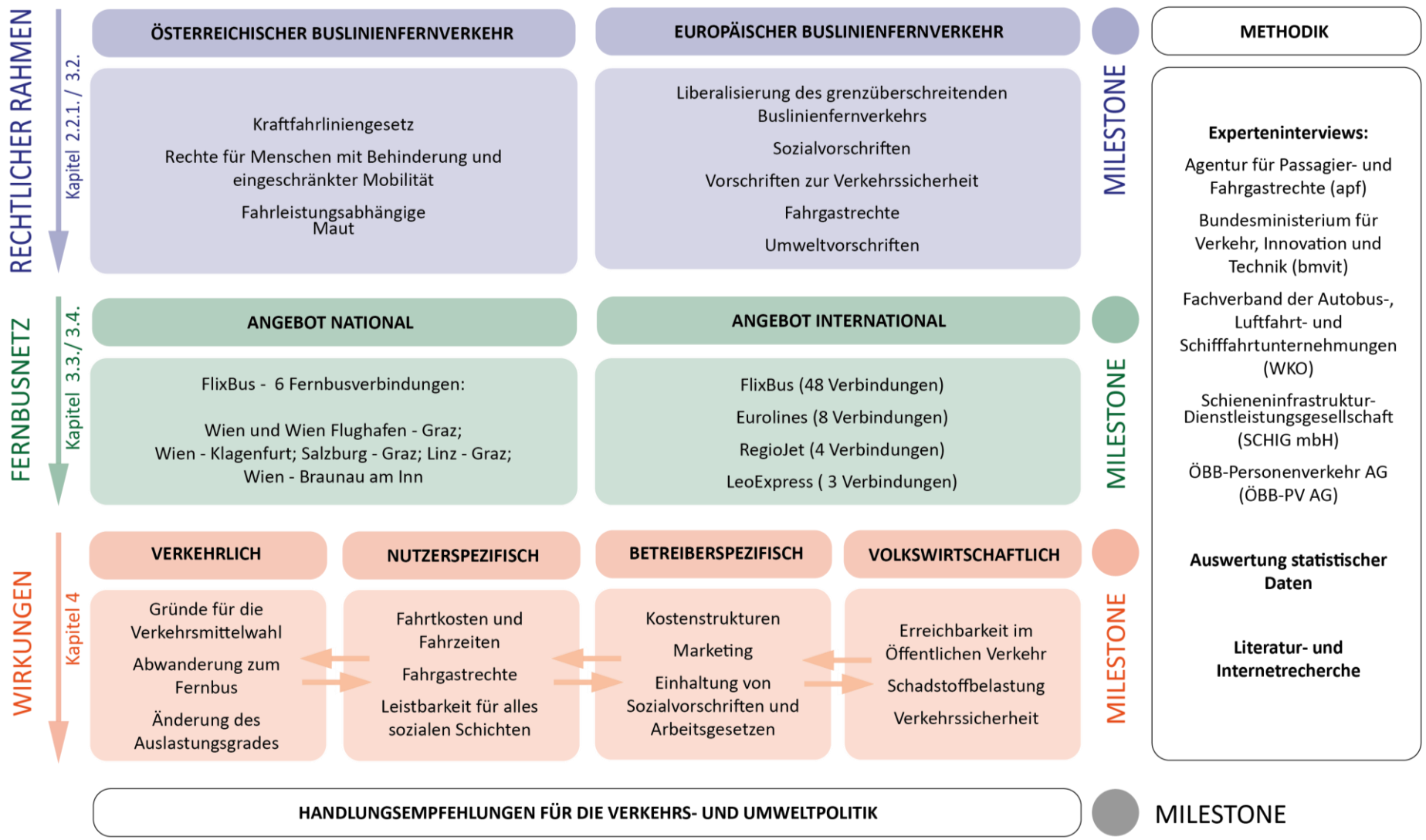
Im Rahmen der **Literatur- und Internetrecherche** erfolgte in einem ersten Schritt die Ausarbeitung der Grundlagen zur Thematik des Buslinienfernverkehrs mittels zahlreicher Fachliteratur aus unterschiedlichen Primärquellen (u. a. Monografien, Sammelwerke, Artikel aus Fachzeitschriften). Um auch tagesaktuelle Informationen zu erlangen, wurden zudem verschiedene Veröffentlichungen aus Internetseiten oder Tageszeitungen verwendet.

Für die Erörterung der Wirkungen – die mit der Expansion im Buslinienfernverkehr einhergehen – erfolgte in einem zweiten Schritt die **statistische Auswertung** von Daten, die in Form von grafischen Darstellungen veranschaulicht wurden. Hierbei hat es sich als schwierig erwiesen, aktuelle statistische Daten aus wissenschaftlichen Studien zu erhalten, die einen intermodalen Vergleich unter den Verkehrsmitteln zulassen und sich gleichzeitig auf den Fernbusmarkt in Österreich beziehen. Aufgrund

dessen werden mehrere Studien, die sich auf den deutschen Fernbusmarkt beziehen, für die Analyse herangezogen.

In einem letzten Schritt wurden **Experteninterviews** mit Herrn Mag. Leitner von der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte; Herrn Mag. Rubenz, dem stellvertretenden Abteilungsleiter der Abteilung Straßenpersonen- und Straßengüterverkehr am Bundesminsteriums für Verkehr, Innovation und Technik (bmvit) und Herrn Mag. Blachnik, dem Geschäftsführer vom Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen durchgeführt.
Weitere Informationen über die intermodale Wettbewerbssituation zwischen Fernbus und Bahn konnten durch Experteninterviews mit Herrn Mag. Niemand M.A. von der Schieneninfrastruktur- und Dienstleistungsgesellschaft und Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler der ÖBB-Personenverkehr AG erlangt werden. Die Transkripte der Interviews sind in Appendix D bis H festgehalten und zur besseren Übersicht wurden der Aufbau der Arbeit und die methodische Vorgehensweise in folgender Abbildung veranschaulicht.

Abb. 1: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

1.6. Wettbewerbsfelder des Systems Fernbus

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die Komponenten des Systems Fernbus gegeben, durch die eine besonders hohe Wettbewerbsfähigkeit im intermodalen Vergleich erzielt werden kann. Die drei wichtigsten Wettbewerbsfelder sind hierbei das Streckennetz und deren Taktintervalle, der Betrieb und die Instandhaltung von Reisebussen und Bushaltestellen sowie der Vertrieb und das Marketing von Fernbustickets.

In Bezug auf das **Streckennetz und deren Taktintervalle** hat das System Fernbus den Vorteil, dass aufgrund der niedrigeren Sitzplatzkapazitäten im Reisebus und der damit verbundenen größeren Anzahl an im Einsatz befindlichen Fahrzeugen, kleinere Taktintervalle und damit ein attraktiveres Angebot für Kunden angeboten werden kann. Da der Fernbus im Gegensatz zur Bahn zudem keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen muss, werden bei Änderung der Nachfrage nur für das Busunternehmen wirtschaftlich rentable Haltestellen bedient. Durch den damit verbundenen Entfall von Zwischenhalten werden wiederum die negativen Aspekte der meist längeren Reisezeiten im Fernbusverkehr abgemildert.[21]

Der **Betrieb und die Instandhaltung** von Reisebussen und Bushaltestellen sind aufgrund niedriger Fix- und Stückkosten äußerst preisgünstig, wodurch Fernbuslinien eigenwirtschaftlich mittels vollständiger Nutzerfinanzierung betrieben werden können. Zudem tragen kurzfristige Anpassungen bei Nachfrageänderungen aufgrund des frei gestaltbaren Einsatzes der Fahrzeugflotte[22] und das zentrale **Marketing** bzw. der **Vertrieb der Tickets** mittels eines leicht zu handhabenden Buchungssystems via Homepage oder Smartphone App zu einer hohen Auslastung im Buslinienfernverkehr bei.

Auf Grund der genannten Wettbewerbsvorteile des Systems Fernbus – mit u. a. den niedrigen Betriebs- bzw. Instandhaltungskosten und der freien Netzplanung im grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr – ist es möglich, dass Fernbustickets zu sehr günstigen Preisen angeboten werden können.

---

[21] Hörl, B., Klamer, M., 2001: IC-Zug, Neigezug oder Fernlinienbus?

[22] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. S. 78

1.7. Organisationsstruktur des Buslinienfernverkehrs

Im Folgenden soll ein Überblick über die Organisationsstruktur des Buslinienfernverkehrs anhand der Akteure am Fernbusmarkt in Österreich gegeben werden. Diese lassen sich in Verantwortliche der Konzessionsbehörde des Bundesminsteriums für Verkehr, Innovation und Technik (bmvit) bzw. die jeweiligen zuständigen Landeshauptleute, VertreterInnen der WKO vom Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen, Busunternehmer, Betreiber von Linienverkehren, Haltestellenbetreiber und Kunden unterteilen.

Konzessionsbehörde bmvit und zuständige Landeshauptleute

Da der österreichische Fernbusmarkt noch nicht liberalisiert ist, müssen Busunternehmer eine Konzession beantragen, um Fernbuslinienverbindungen zwischen Städten innerhalb Österreichs anbieten zu können. Grundlage hierfür ist § 2 und 3 des Kraftfahrliniengesetzes (KflG)[23], in dem festgelegt ist, dass für Fernbusverbindungen eine Konzession, die von den jeweiligen zuständigen Landeshauptleuten erteilt wird, erforderlich ist. Im Rahmen des Verfahrens wird in erster Linie die Volkswirtschaftlichkeit der neuen Strecke überprüft, wodurch Verbindungen die parallel zu Bahnstrecken geführt werden, oftmals schlechtere Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession haben. Für überregionale Verbindungen sind laut § 5 KflG im Laufe des Verfahrens die Österreichischen Bundesbahnen, die betroffenen Verkehrsverbünde sowie die Kammern (Arbeitskammern, Landwirtschaftskammern und Wirtschaftskammern) anzuhören. Den Umstand, dass durch diese Auflagen die Möglichkeit besteht, die Konzessionserteilung zu unterbinden bzw. erheblich zu verzögern, kritisieren private Busunternehmer stark.[24] Das Kraftfahrliniengesetz schützt dementsprechend die Österreichische Bundesbahn vor einer allzu großen Konkurrenz.

Im grenzüberschreitenden Bereich ist der Buslinienfernverkehr hingegen auf Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 1073/2009[25] über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt liberalisiert. Detailierte Informationen über die rechtlichen Rahmenbedingungen im grenzüberschreitenden und nationalen Buslinienfernverkehr werden hierzu in den Kapiteln 2.2.1. und 3.2. gegeben.

---

[23] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

[24] Die Presse. Fernbusse: Kein freier Wettbewerb (24.08.2015).

[25] Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009.

WKO – Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen

Um Genaueres über den Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen bzw. die Berufsgruppe der Autobusunternehmungen zu erfahren, wurde ein Interview mit dem Fachverbandsgeschäftsführer der WKO – Herrn Mag. Blachnik – durchgeführt. Das Transkript zu dem Interview kann im Appendix F nachgelesen werden.

Die Berufsgruppe der Autobusunternehmungen ist die zentrale und einzige Interessensvertretung für die rund 1.300 Busunternehmer in Österreich und Mitglied im weltweiten Straßentransportverband IRU (international road transport union), in dem die Anliegen der österreichischen Busunternehmer geltend gemacht werden.

Zudem findet einmal im Jahr ein Treffen der sogenannten Runde der D-A-CH-L Verbände mit Vertretern der Verbandsspitzen der Busverbände aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg statt. Innerhalb dieser Gruppe ist es üblich, dass die deutschsprachigen Verbände einen Informations- und Erfahrungsaustausch betreiben und über gemeinsame Positionen zu aktuellen europäischen Gesetzesvorhaben abstimmen. Zentrale Ansprechpartner sind hierbei für Deutschland der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer, für die Schweiz der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit der Fachgruppe Car Tourisme Suisse und für Luxemburg die Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA).[26]

Betreiber von Linienverkehren

Bei den Betreibern von Linienverkehren am Fernbusmarkt unterscheidet man zwischen den in Eigenregie handelnden, mittelständisch geprägten Betreibern einzelner Linienverkehre und den Betreibergesellschaften, die überwiegend als Dachorganisation bzw. -marke für eine Vielzahl von mittelständischen Busunternehmen fungieren. Bei Letzterem sind die Busunternehmer bei der Erbringung der Verkehrsleistung vertraglich an die jeweilige Betreibergesellschaft gebunden.[27]

Eine der bekanntesten Dachorganisationen sowohl für Linien anderer Busunternehmen als auch für eigene Fernbuslinien und Marktführer im deutschsprachigen Raum ist die im Jahr 2011 in München gegründete FlixBus GmbH, unter deren Namen viele sogenannte FlixBusse mit einem europaweiten flächendeckenden Fernbusnetz im Einsatz sind. Das private Fernbusunternehmen bot zunächst Städteverbindungen innerhalb Deutschlands sowie den angrenzenden Ländern an und vergrößerte das Streckennetz stetig. Seither werden rund 1300 Städte mit insgesamt rund 200.000 Verbindungen in Deutschland und dem angrenzenden Ausland angefahren (Stand 2017). Im Januar 2015 fusionierten

[26] Interview mit Herrn Mag. Blachnik, Siehe Appendix F

[27] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.

die beiden Fernbusanbieter FlixBus und MeinFernbus zu einem gemeinsamen Unternehmen.[28] Unter der nun gemeinsamen Dachmarke FlixBus übernimmt das Unternehmen die Netzplanung, das Marketing, den Kundenservice, das Ticketing sowie den Vertrieb und stellt somit ein identisches Mobilitätsangebot in Bezug auf Preis, Qualität, Service und Vertrieb sicher. Für diese Leistungen geht rund ein Viertel der Einnahmen aus dem Fernbusgeschäft an das Münchner Unternehmen, die restlichen drei Viertel verbleiben den Busunternehmern.[29] Die Verantwortung für den Betrieb der Linien inklusive der Bereitstellung einer eigener Busflotte und eigenem Personal trägt jedoch weiterhin ein Netzwerk aus mittelständischen Buspartnern, die als Subunternehmer fungieren.[30] So sind unter der Dachmarke FlixBus derzeit insgesamt rund 1000 Busse in ganz Europa im Einsatz (Stand Herbst 2016), die im Eigentum von rund 250 mittelständischen Partnerbetrieben stehen und entsprechend der Marke FlixBus mit grünen Folien beklebt werden.[31]

Arten der Zusammenarbeit von Betreibern und Busunternehmern von Linienverkehren

Die Linienverkehre werden entweder durch einzelne Busunternehmen oder im Unternehmensverbund mit eigenen Fahrzeugen betrieben. Der Grund für den Zusammenschluss von Busunternehmen zu einem Unternehmensverbund sind hierbei Vertriebs- und Marketingzwecke. Zum anderen können Betreiber und Busunternehmen im Vorfeld einen festen Kilometersatz sowie weitere Rahmenbedingungen vereinbaren, zu denen das beauftragte Busunternehmen für einen bestimmten Zeitraum bzw. auf bestimmten Linien die Verkehre für die Betreibergesellschaft durchführt. Dieses Modell ist eine Durchführung von Linienverkehren im Subunternehmermodell und die Bezahlung erfolgt unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg.

In einem anderen Modell – das auch bei der Dachorganisation FlixBus zur Anwendung kommt – erfolgt die Durchführung von Linienverkehren im Beteiligungsmodell. Hierbei wird zwischen Betreibergesellschaft und Busunternehmen eine kilometerabhängige Grundvergütung individuell vereinbart, welche die Busunternehmen vor einem zu hohen wirtschaftlichen Risiko schützen soll und in Form einer erfolgsabhängigen Vergütung ergänzt wird. Letztere orientiert sich entweder am Umsatz (Anteil am Ticketverkauf) oder der Auslastung der jeweiligen Fernbuslinie, wodurch die Busunternehmen stärker am Gewinn bzw. am Risiko beteiligt werden.[32]

---

[28] CheckMyBus. FlixBus: Alle Infos zu Fernbussen und Reisezielen (Abfragedatum: 31.08.2017).
[29] Morgenpost. Der Angstgegner der Bahn (20.10.2016).
[30] Tourismuspresse. Deutscher Fernbus-Boom erobert Österreich (15.07.2014).
[31] Morgenpost. Der Angstgegner der Bahn (20.10.2016).
[32] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.

Generell lässt sich sagen, dass der Anteil der in Eigenregie handelnden, mittelständischen geprägten Betreiber durch die derzeitigen Entwicklungen in Europa rückläufig und zunehmend auf Nischen am Fernbusmarkt beschränkt ist. Dementsprechend ist eine steigende Abhängigkeit der mittelständigen Busunternehmer, die im Auftrag der großen Betreibergesellschaften (z. B. FlixBus) handeln, zu beobachten. [33]

Haltestellenbetreiber

Die Haltestellenbetreiber von Fernbusterminals sind private Busunternehmer, kommunale Betreiber als auch öffentliche Verkehrsbetriebe unterschiedlicher Art, wobei die Finanzierung der Busterminals meist durch die Einhebung von öffentlichen Mitteln und Nutzungsgebühren erfolgt. Der einzige Fernbusterminal und größte Busterminal in Österreich mit dem höchsten Passagieraufkommen und Drehkreuz zahlreicher nationaler und internationaler Fernbusverbindungen ist der „Vienna International Bus (VIB) Terminal“ im 3. Bezirk in Wien Erdberg. Der Busbahnhof ist unter der Südosttangente in der Nähe der U-Bahnstation Erdberg gelegen und wird von der Unternehmensgruppe Blaguss betrieben.[34] Durch die Lage und die in die Jahre gekommene Bausubstanz wird der Terminal, den jede Woche rund 600 Busse passieren, als sehr unattraktiv empfunden, wodurch eine Neuerrichtung in naher Zukunft erfolgen soll.[35] Welche Anforderungen an einen neuen Fernbusterminal gestellt werden und welche Standorte sich hierfür eignen, wird im Kapitel 4.4.1. erläutert.

Der Fernbus aus Sicht der Kunden

Auf das günstige Angebot von Fernbuslinienfahrten sprechen vor allem sehr junge und preissensible Kunden an. Aber auch die Altersgruppe der über 50-jährigen Reisenden ist überdurchschnittlich vertreten.[36] Besonders positiv werden bei den Fernbusverbindungen die günstigen Preise und das bei dem Marktführer FlixBus leicht zu handhabende Buchungssystem via Smartphone-App oder Homepage hervorgehoben.[37] Weitere Gründe für die Wahl des Fernbusses und die bisher genutzten Verkehrsmittel der Fernbuskunden werden in den Kapiteln 4.1.1. und 4.1.2. angeführt.

---

[33] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.
[34] Blaguss. Vienna International Busterminal (2017).
[35] ORF-Wien. Wiener Busterminals einer Weltstadt unwürdig (25.07.2014).
[36] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.
[37] Tourismuspresse. Deutscher Fernbus-Boom erobert Österreich (15.07.2014).

2. Rahmenbedingungen im europäischen Buslinienfernverkehr

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene werden kaum Aussagen zum Buslinienfernverkehr getroffen, weshalb bei der Beschreibung der europäischen Rahmenbedingungen nur allgemeine europäische Zielsetzungen mit Relevanz für den Buslinienfernverkehr angeführt werden. Auf europäischer Ebene sind dies im Bereich der verkehrspolitischen Zielsetzungen die Liberalisierung der Verkehrsmärkte und im Bereich der umweltpolitischen Zielsetzungen die Reduktion schädllicher Emissionen. Der Fokus des Kapitels liegt auf der Beschreibung der rechtlichen Rahmenbedingungen im europäischen Buslinienfernverkehr mit den EU-Verordnungen zum grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und weiteren Verordnungen und Richtlinien der EU mit dem Ziel der Harmonisierung des Busmarktes. Diese umfassen u. a. Umwelt- und Sozialvorschriften, Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sowie Vorschriften zur Verkehrssicherheit. Den Abschluss des Kapitels bilden ein kurzer Abriss der europäischen Fernbusanbieter und deren historische Entwicklung sowie ein Ländervergleich mit Blick über die Grenzen hinweg nach Deutschland, Frankreich, Großbritannien, in die Schweiz und USA.

2.1. Zielsetzungen der Europäischen Verkehrs- und Umweltpolitik

<u>Allgemeine Verkehrspolitische Zielsetzungen – Liberalisierung der Verkehrsmärkte</u>

Seit über 30 Jahren ist die Verkehrspolitik ein zentrales Element der Europäischen Union und zählt somit zu einen der ersten gemeinsamen Politikbereiche. Die verkehrspolitischen Zielsetzungen lagen hierbei vorerst auf der Errichtung eines gemeinsamen Verkehrsmarktes mit der Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit durch die Öffnung der Verkehrsmärkte. Die dadurch entstehende Konkurrenzsituation zwischen den Betreibern soll die Effizienz der Verkehrsbetriebe steigern, das Mobilitätsangebot und die Qualität für Verbraucher erhöhen sowie das Preisniveau senken. Um diese Ziele zu erreichen, galt es zunächst, die nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften aufeinander abzustimmen, um faire Wettbewerbsbedingungen sowohl innerhalb der einzelnen Verkehrsmittel als auch zwischen ihnen zu gewährleisten. Zudem war man bestrebt, die Liberalisierung so zu gestalten, dass für die vielfach staatlichen Monopolbetriebe im Verkehrssektor keine ungerechtfertigten Vorteile entstehen.[38] [39] Für den Buslinienfernverkehr ermöglichten diese Bestrebungen bereits im Jahr 1992 die Einführung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Personenkraftverkehr mit Omnibussen im grenzüberschreitenden Personenverkehr. [40] Nichtsdestotrotz haben die Förderung und der Ausbau

[38] Europäische Kommission. Warum ist Wettbewerbspolitik wichtig für Verbraucher? (16.04.2012).
[39] Europäische Kommission. Was ist Wettbewerbspolitik? (16.04.2012).
[40] Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992.

des (Hochgeschwindigkeits-)Eisenbahnverkehrs Priorität und sollen in Zukunft den Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen ausmachen. Dem Fernbusmarkt wird durch diese Zielsetzung eine untergeordnete Rolle zugeschrieben und beschränkt sich auf die Ergänzung des bestehenden Schienenangebotes.[41]

Allgemeine umweltpolitische Zielsetzungen – Reduktion schädlicher Emissionen

Das mit der Liberalisierung und Öffnung der Verkehrsmärkte einhergehende stetige Wachstum des Personen- und Frachtverkehrsaufkommen steht im Gegensatz zu den Bestrebungen der Europäischen Union, Treibhausgasemissionen und andere umweltschädliche Aspekte und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren, um die festgelegten Klimaziele zu erreichen. So sollen nach der Strategie Europa 2020 unter dem Kernziel Klimawandel und nachhaltige Energiewirtschaft die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 20 % verringert, der Anteil an erneuerbaren Energien auf 20 % erhöht und die Energieeffizienz um 20 % gesteigert werden.[42] Einer der Hauptverursacher von schädlichen Emissionen in der EU 28 ist mit rund einem Viertel des Gesamtausstoßes von Treibhausgasen (THG) allerdings weiterhin der Verkehrssektor.[43] Trotz der Bestrebungen der Europäischen Kommission ein ökonomisch effizientes, aber gleichzeitig umwelt- und sozialverträgliches Verkehrssystems zu schaffen, indem das Wirtschaftswachstum und der Anstieg des Verkehrsaufkommens voneinander entkoppelt werden, steigen seit 1990 die THG-Emissionen in Europa einzig im Verkehrssektor (+22 %) langfristig kontinuierlich an.[44] Da zudem bis 2020 insgesamt rund 600 Milliarden € in den Ausbau von Straßen, Schienen, Flug- und Seehäfen – der sogenannten transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) – investiert werden sollen, wird der Verkehrssektor auch in Zukunft von einem starken Wachstum geprägt sein. Die Herausforderung für die Verkehrsforschung ist demnach weiterhin, ein leistungsfähiges und nachhaltiges Verkehrssystem zu entwickeln, das den globalen Wettbewerb am Verkehrsmarkt standhalten kann.[45]

Aufgrund dessen gewinnt das Thema der „nachhaltigen Mobilität“ bis 2020, bei der verkehrspolitische mit umweltpolitischen Zielsetzungen verknüpft werden, immer mehr an Bedeutung. Das Leitbild der Strategie Europa 2020 beschäftigt sich zum einen mit der Schaffung eines wettbewerbsfähigen Binnenmarktes und freien Personenverkehrs durch eine kostengünstige und effiziente Mobilität von Gütern und Personen. Gleichzeitig setzt man auf die Minimierung der durch das steigende

[41] Ibid.

[42] Europäische Kommission 2010: Europa 2020.

[43] Zukunft Mobilität. EU-Zielvorgaben. Grenzwerte für den Verkehrssektor in der Übersicht (25.02.2014).

[44] Europaparlament. Gemeinsame Verkehrspolitik: Allgemeines (06/2017).

[45] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Europäische Verkehrspolitik (2017).

Verkehrsaufkommen verursachten externen Kosten (u. a. Verkehrsunfälle, Klimawandel, Lärm oder Umweltschäden). Zentrale Ziele sind demnach die Optimierung der Effizienz des Verkehrssystems, der Verkehrsorganisation und der Sicherheit sowie die Reduzierung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen.[46]

Diese und ebenso weitere Zielsetzungen der Strategie Europa 2020 mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit umweltfreundlicherer Verkehrsmittel, der Schaffung von integrierten Transportketten unter Nutzung von zwei oder mehr Verkehrsmitteln (kombinierter Verkehr Schiene/Straße und Intermodalität) stehen hierbei im Einklang mit dem nachhaltigen Mobilitätsangebot des Buslinienfernverkehrs. Die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln durch eine gerechte Anlastung der Infrastrukturkosten und der externen Kosten für jedes Verkehrsmittel tragen zudem zur Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem Reisebus bei.[47]

Des Weiteren wurde im März 2011 das Weißbuch Verkehr „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“[48] als Teil der Leitinitiative für ein ressourcenschonendes Europa unter der Strategie Europa 2020 veröffentlicht. Die Hauptziele bis zum Jahr 2050 sind ebenso mit der verkehrsbedingten CO_2-Reduktion um 60 % gegenüber dem Stand von 1990 (siehe Abbildung 2) sowie der Verringerung der Abhängigkeit Europas von Erdölimporten vor dem Hintergrund der Klima- und Energieeffizienzziele der EU definiert. Neu ist bei den aktuellen Zielsetzungen hingegen, dass diese ohne das Verkehrswachstum zu begrenzen oder die Mobilität einzuschränken, erreicht werden sollen.[49]

Im Weißbuch wird stattdessen gefordert, dass die Verkehrsmittel besser verknüpft und zu multimodalen Anschlussplattformen für Reisende werden sollen. Als positives Beispiel kann hierbei die Kooperationen zwischen der Eisenbahn (z. B. Westbahn) und Fernbusanbietern (z. B. FlixBus) mit der Verknüpfung der Mobilitätsangebote genannt werden. Die Maßnahmen zur Förderung der multimodalen Integration spielen nach dem Weißbuch Verkehr zudem bei der Verwirklichung einer emissionsarmen Mobilität eine wichtige Rolle, da dabei Anreize für eine Verlagerung auf emissionsärmere Verkehrsmittel geschaffen werden. [50]

Neben diesen Zielen soll laut dem Weißbuch Verkehr 2011 außerdem *„[…] das Prinzip der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher […] “* [51] zur Anwendung kommen. Da dem MIV bei

---

[46] Ibid.

[47] Ibid.

[48] Europäische Kommission. 2011: Weißbuch.

[49] Europäische Kommission. 2011: Weißbuch. S. 5-35

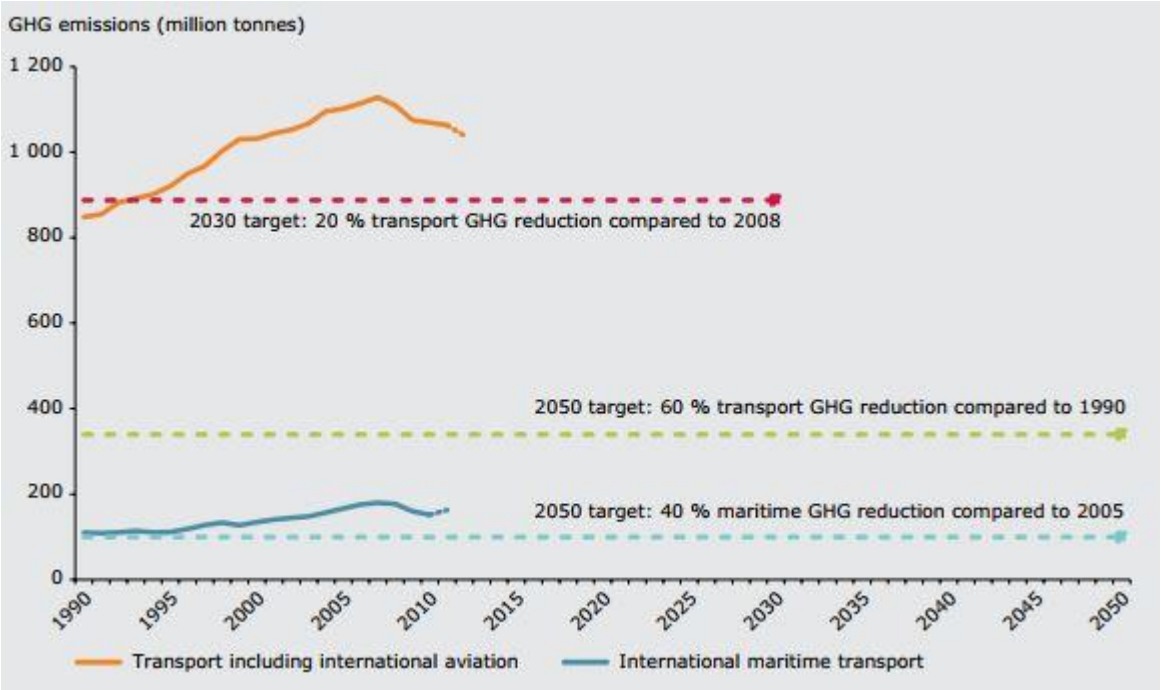
[50] Ibid.

[51] Europäische Kommission. 2011: Weißbuch. S. 11

der Verursachung von THG-Emissionen im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln hierbei eine tragende Rolle zukommt, stärkt die Umsetzung des Verursacherprinzips – wie bereits in der Strategie Europa 2020 vorgesehen – die Wettbewerbsfähigkeit von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wie dem Bus- oder Schienenverkehr.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass durch den Ausbau des europäischen Buslinienfernverkehrsnetzes vor allem den Zielsetzungen einer ausgewogenen Nutzung aller Verkehrsmittel und einer stärkeren Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel Rechnung getragen werden kann.

Abb. 2: EU-28: Treibhausgasemissionen des Verkehrs mit Zielvorgabe bis 2050 (Stand: 2013)



Quelle: European Environment Agency. 2013: A closer look at urban transport. S. 18

2.2. Buslinienfernverkehr im internationalen Bereich

2.2.1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Grundlage für den freien Wettbewerb im grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr bilden zum einen die Verordnungen (EG) Nr. 1073/2009[52] sowie Nr. 361/2014[53] und zum anderen zahlreiche Verkehrsvorschriften in Form von Richtlinien und Verordnungen mit dem Ziel der Harmonisierung des Busmarktes innerhalb der Europäischen Union, die im Folgenden vorgestellt werden.

Verordnungen der EU zum grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Die Wettbewerbspolitik der Europäischen Union geht mit der Liberalisierung des Verkehrssektors einher. In der **Verordnung (EWG) Nr. 684/92**[54] des Rates von 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden und innergemeinschaftlichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen wurde die Erbringung internationaler Beförderungsdienstleistungen mit Fahrzeugen, die in einem Mitgliedsstaat zugelassen sind, erstmal gestattet. Seither ist jedes Verkehrsunternehmen aus der Gemeinschaft ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr mit Kraftomnibussen zwischen Mitgliedsstaaten zugelassen. Diesbezüglich wurde eine Gemeinschaftslizenz für gewerbliche Verkehrsunternehmer eingeführt, die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsstaats und im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden aller beteiligter Mitgliedsstaaten erteilt wird.

Des Weiteren wurden, um die Wettbewerbsfähigkeit unter den Verkehrsdienstleistern sicherzustellen, zu der bestehenden Verordnung (EWG) Nr. 684/92 weitere gemeinsame Regeln und Bedingungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße festgelegt. So kam es im Rahmen der **Verordnung Nr. (EG) 12/98**[55] des Rates von 1997 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedsstaats, in dem sie nicht ansässig sind. Zudem wurden in der **Verordnung (EG) Nr. 2121/98**[56] Durchführungsvorschriften (z. B. Muster für Kontrollpapiere, Fahrtenblätter, Genehmigungsanträge und Bescheinigungen) zu den bereits angeführten Verordnungen Nr. (EWG) 684/92 und Nr. (EG) 12/98 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen festgelegt.

---

[52] Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009.

[53] Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014.

[54] Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992.

[55] Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997.

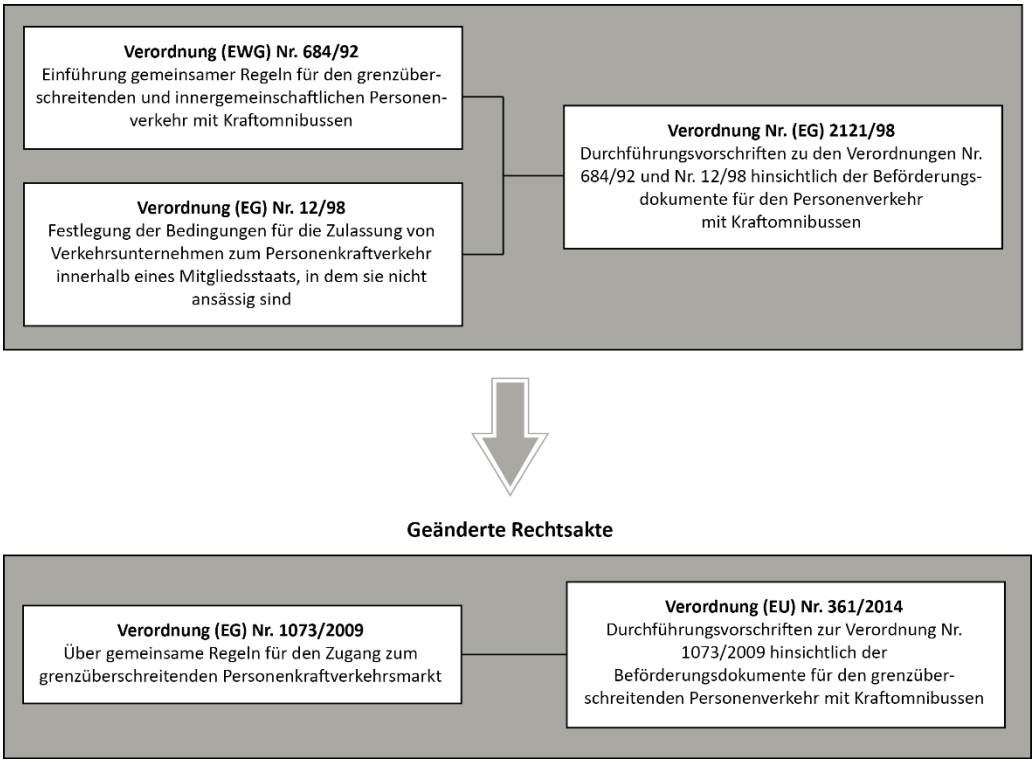
[56] Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission vom 2. Oktober 1998.

Ändernde Rechtsakte

Zur Klärung und Vereinfachung der Regeln und Bedingungen für die Zulassung zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr von Verkehrsunternehmer innerhalb der Europäischen Union kam es im Laufe der Jahre 1998, 2006 und 2009 zu einer Vielzahl an ändernden Rechtsakten.[57] So wurden die Verordnungen Nr. (EWG) 684/92 und Nr. (EG) 12/98 in der **Verordnung Nr. (EG) 1073/2009**[58] über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt zusammengefasst. Im Jahr 2014 kam es des Weiteren zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 und zur Verabschiedung der **Verordnung (EU) Nr. 361/2014**[59] über die Festlegung von Durchführungsvorschriften hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen.

Eine Übersicht über die relevanten Verordnungen der Europäischen Union im Bezug auf den Buslinienfernverkehr im internationalen Bereich und deren ändernde Rechtsakte gibt folgende Grafik:

Abb. 3: Übersicht der EU-Verordnungen zum grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen



Quelle: eigene Darstellung; Grundlagen: Verordnung (EWG) Nr. 684/92; Verordnung (EG) Nr. 12/98; Verordnung (EU) Nr. 361/2014; Verordnung (EG) Nr. 1073/2009; Verordnung (EG) Nr. 2121/98.

[57] EUR-Lex. Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (13.12.2015).

[58] Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009.

[59] Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014.

Verordnungen und Richtlinien der EU mit dem Ziel der Harmonisierung des Busmarktes

Neben den Verordnungen zum grenzüberschreitenden und innergemeinschaftlichen Kraftomnibusverkehr wurden zudem zahlreiche Vorschriften erlassen, die den europäischen Busverkehr betreffen und das Ziel der Harmonisierung der Verkehrspolitik verfolgen. So konnten in Form von gemeinschaftlichen Richtlinien die Bedingungen für den Wettbewerb im Straßenverkehr angeglichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Verkehrssicherheit verbessert werden. Zentrale Themenbereiche, die im Folgenden erläutert werden, sind die Verkehrssicherheit, Sozialvorschriften für Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge, Fahrgastrechte und Umweltvorschriften.

Verkehrssicherheit und Umweltvorschriften

Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Luftverschmutzung bzw. den Kraftstoffverbrauch zu senken, wurde bereits im Februar 1992 die **Richtlinie 92/24/EWG**[60] über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen erlassen. Im Juli 1996 kam es des Weiteren mit der **Richtlinie 96/53/EG**[61] zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft. Um auch die schädlichen Umweltauswirkungen im Busverkehr weiter einzuschränken, werden die von den Bussen ausgehenden Schadstoffemissionen durch Euro-Abgasnormen reguliert. So gilt für alle neuzugelassenen Kraftomnibusse über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht laut der **Verordnung (EG) Nr. 595/2009**[62] Art. 8 Abs. 1, 2 seit Dezember 2012 bzw. 2013 die Euro-Abgasnorm VI. Gegenüber der Euro-Abgasnorm V gelten seither u. a. um etwa 67 % niedrigere Grenzwerte für den Ausstoß von Partikeln und um 80 % niedrigere Grenzwerte für den Ausstoß von Stickstoffoxiden.[63]

Sozialvorschriften

Bei den Sozialvorschriften gewährleistet die **Richtlinie 96/71/EG**[64] von Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmer im Rahmen der Erbringung von länderübergreifenden Dienstleistungen, einen Rechtsrahmen für die Beschäftigungsbedingungen in Form von z. B. Höchstarbeits- und Mindestruhezeiten, Mindestlohnsätze und Sicherheit. Durch die **Verordnung**

---

[60] Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992.

[61] Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996.

[62] Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009.

[63] Umweltbundesamt. Schwere Nutzfahrzeuge (01.04.2015).

[64] Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996.

Nr. (EG) 561/2006[65] werden zudem Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt.

Fahrgastrechte

Um einen genaueren Einblick in die Fahrgastrechte im Buslinienfernverkehr zu bekommen, wurde ein Experteninterview mit Herrn Mag. Leitner, ehemaliger Mitarbeiter der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) durchgeführt. Die Agentur ist auf Grundlage der im März 2013 in Kraft getretenen **Verordnung (EU) Nr. 181/2011**[66], in der die Mindestfahrgastrechte für den Kraftomnibusverkehr festgelegt werden, als Durchsetzungsstelle für den Busverkehr in Österreich festgelegt worden (Verordnung (EU) Nr. 181/2011 Art. 28 Abs. 1). In Bezug auf die Fahrgastrechte im Buslinienfernverkehr wird in der Verordnung zum einen laut Artikel 2 Abs. 1 zwischen den Fahrgastrechten für Fernverkehrsdienste innerhalb der Europäischen Union ab einer Wegstrecke von 250 km und zum anderen laut Artikel 2 Abs. 2 zwischen Verkehrsdiensten innerhalb der Europäischen Union unter einer Wegstrecke vom 250 km unterschieden. Wichtig ist hierbei anzumerken, dass die Wegstrecke nicht die vom Fahrgast zurückgelegte Distanz, sondern die Distanz zwischen dem Anfangs- und Endpunkt einer Linienstrecke umfasst. In Bereichen unter einer Wegstrecke von 250 km – also vor allem im Nah- und Regionalverkehr – gilt die Verordnung nur in einem sehr eingeschränkten Rahmen und umfasst u. a. nichtdiskriminierende Tarifbestimmungen und Vertragsbedingungen oder die Beförderungspflicht für Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität (Verordnung (EU) Nr. 181/2011 Artikel 4 Abs. 2 und Artikel 9 Abs. 1).

Im vollen Umfang hat die Verordnung laut Artikel 2 Abs. 1 ihre Gültigkeit nur im Bereich von Fernverkehrsdiensten mit einer Wegstrecke über 250 km. In diesem Geltungsbereich wird in der EU-Verordnung u. a. eine garantierte Fahrpreiserstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung bei Überbuchung, Annullierung oder Verspätung von mehr als 120 Minuten gegenüber der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit festgelegt (Verordnung (EU) Nr. 181/2011 Artikel 19 Abs. 1). Falls die Wahl zwischen einer Fahrpreiserstattung oder einer Weiterreise nicht angeboten wird, ist gemäß der Verordnung Artikel 19 Abs. 2 eine zusätzliche Entschädigung des Busunternehmens in Höhe von 50 % des Ticketpreises vorgesehen.[67] [68] Die relevanten nationalen Bestimmungen in Bezug auf die Fahrgastrechte im österreichischen Buslinienverkehr werden in Kapitel 3.2. „Rechtliche Rahmenbedingungen“ erläutert.

---

[65] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006.

[66] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.

[67] Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). 2016: Jahresbericht 2015. S. 90 ff

[68] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D

Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität

Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität haben laut Artikel 12 und 13 der **Verordnung (EU) Nr. 181/2011**[69] das Recht auf kostenlose Hilfeleistungen in den Fahrzeugen (z. B. auf dem Weg zum Bus, beim Ein- und Aussteigen etc.) und an Busbahnhöfen. Dieser Rechtsanspruch besteht jedoch nur bei Wegstrecken über 250 km und nur für den Busterminal Wien Erdberg, der in einer Liste angeführt wird. Zudem müssen Busunternehmen laut Verordnung (EU) Nr. 181/2011 Artikel 9 grundsätzlich Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität befördern. In Ausnahmefällen (z. B. aus sicherheits- oder bautechnischen Gründen) können die Unternehmen laut Artikel 10 der Verordnung von der Beförderungspflicht ausgenommen werden. Des Weiteren wird in der Verordnung Artikel 17 geregelt, dass die Betreiber von Linienverkehren (sowohl für Wegstrecken über als auch unter 250 km) und die Busbahnhofbetreiber für die von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten haften.

Generell kann somit gesagt werden, dass auf Grund der EU-Verordnung Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität zwar das Recht auf kostenlose Hilfeleistungen haben und grundsätzlich befördert werden müssen, die barrierefreie Zugänglichkeit der Busbahnhöfe und Kraftfahrzeuge jedoch nicht in der Verordnung festgelegt ist.[70]

2.2.2. Fernbusanbieter und historische Entwicklung

Die Entwicklung des Buslinienfernverkehrs blickt in Europa bereits auf eine lange Geschichte zurück. Bereits im frühen zwanzigsten Jahrhundert wurden Fernbusse betrieben, die eine kostengünstige Alternative zur Eisenbahn darstellten.[71] Als Fernbus-Pionier gilt hierbei u. a. das im Jahr 1928 gegründete deutsche Traditionsunternehmen Elite-Traffic. Die ersten Fernbusverbindungen des Unternehmens wurden im Jahr 1945 auf der Linie Hamburg – Köln – Hamburg bedient, da das Eisenbahnnetz nach dem 2. Weltkrieg stark beschädigt und die Nachfrage nach Fernbussen somit groß war.[72]

Mit dem Wiederaufbau des Eisenbahnnetzes und der immer stärker werdenden Automobilisierung kam es in den 1970er und 1980er-Jahren jedoch zur Einstellung zahlreicher Fernbusverbindungen. Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs beschränkte sich der grenzüberschreitende Buslinienfernverkehr somit überwiegend auf den osteuropäischen Raum, da hier die Eisenbahn vor allem im

[69] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.
[70] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D
[71] Fernbuswelt. Die Geschichte der Fernbusse (2017).
[72] Elite Traffic. Unsere Geschichte (Abfragedatum: 02.02.2017).

grenzüberschreitenden Verkehr nur eine geringe Konkurrenz zum günstigen Fernbusangebot darstellt.[73] Unter den Verkehrsunternehmensverbünden von z. B. Eurolines oder Ecolines werden seither zahlreiche Städte in Osteuropa angefahren. Mit dem Beginn der Expansion von Fernbusverbindungen im Jahr 2013, erlebt jedoch auch der grenzüberschreitende Buslinienfernverkehr im Rest Europas eine Renaissance.[74] Die derzeitgen europäischen Fernbusanbieter und deren historische Entwicklung werden im Folgenden angeführt:

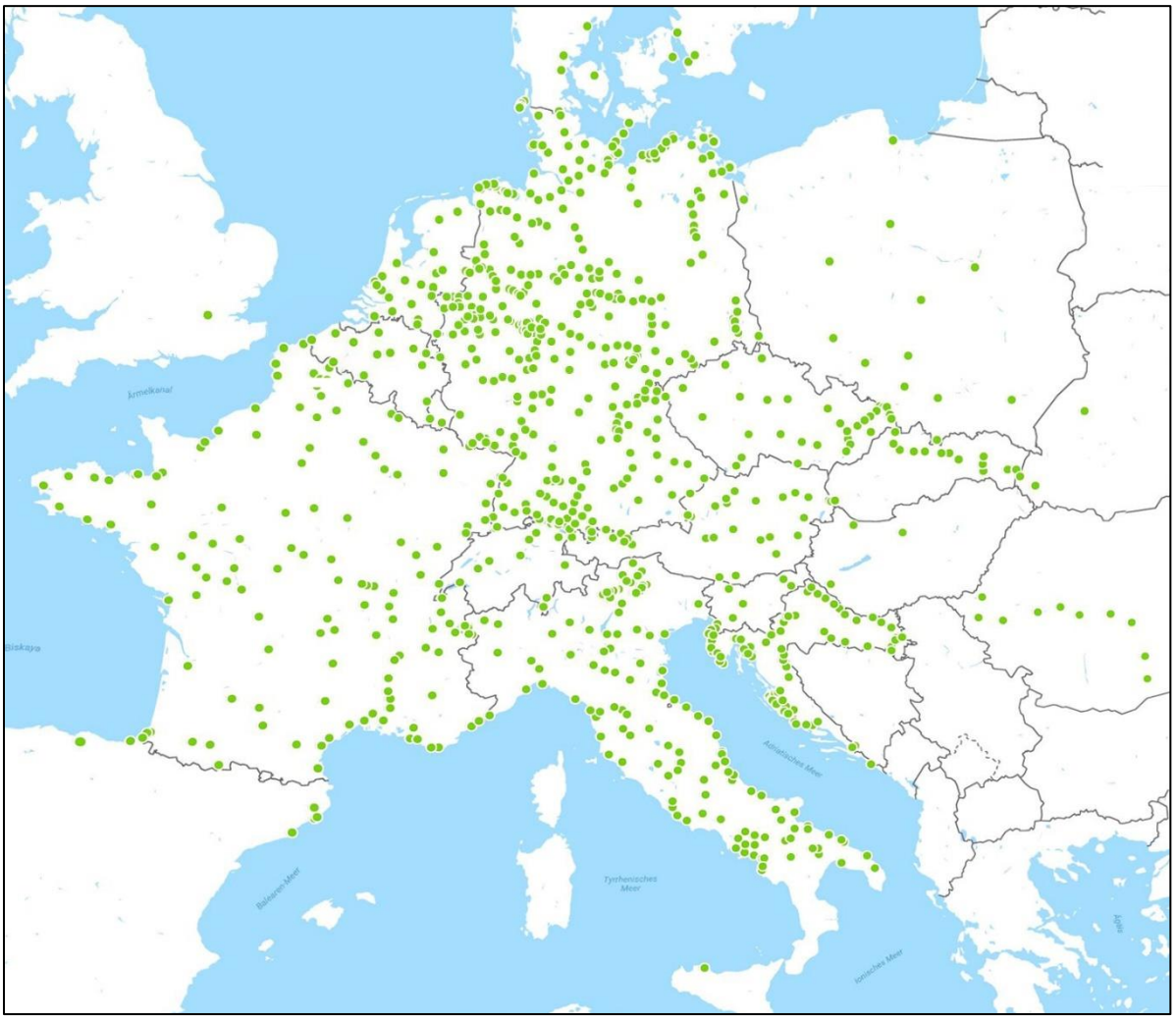
FlixBus

Das Münchner Start-Up etablierte sich nach der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs mit dem Fall des Bahnmonopols im Jahr 2013 als klarer Marktführer in Deutschland und setzte sich zudem im internationalen Buslinienfernverkehr gegen andere Fernbusanbieter durch. Das Streckennetz umfasste hierbei zunächst Städteverbindungen innerhalb Deutschlands und wurde kontinuierlich in das angrenzende Ausland erweitert.[75] So arbeitet FlixBus seit Mitte 2014 mit dem burgenländischen Unternehmen Blaguss und dem Busunternehmen der WestBahn zusammen und ist seit 2015 in Frankreich, Italien und den Niederlanden tätig. Ab Januar 2016 kam es durch die gemeinsame Tochtergesellschaft von Blaguss und FlixBus darüber hinaus zu einer Expansion nach Tschechien, Ungarn, Kroatien, Slowenien und in die Slowakei. Aus Metropolen in Osteuropa geht es seither mit hoher Fahrtfrequenz nach Nord-, Süd und Westeuropa. Im Frühjahr 2017 folgten weitere osteuropäische Destinationen in Rumänien, Bulgarien, Bosnien und Serbien.[76] Zudem wurde im Mai 2016 die Vertriebskooperation zwischen FlixBus und dem polnischen Fernbusanbieter PolskiBus bekannt, wodurch das Streckennetz um zahlreiche Angebote in Polen erweitert werden konnte.[77] Überdies übernimmt FlixBus seit Juli 2016 vom britischen Konkurrenten Megabus sämtliche europäische Fernbuslinien sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen nach London. Dadurch kam es zu einer Erweiterung des Streckennetzes in Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Spanien, Italien, Belgien und den Niederlanden.[78] Aber auch das Kerngeschäft in Deutschland konnte durch die Übernahme des Fernbusgeschäfts der Deutschen Post im August 2016 weiter gestärkt werden.[79]
Durch die rasante Expansion von FlixBus reicht das Streckennetz bereits im Norden bis nach Stockholm in Schweden, im Süden bis nach Palermo in Italien, im Osten bis nach Bukarest in Rumänien und im

[73] Eurolines. Internationale Fernbusse (Abfragedatum: 03.02.2017).
[74] Fernbuswelt. Die Geschichte der Fernbusse (2017).
[75] Frankfurter Allgemeine Zeitung. FlixBus übernimmt Postbus (2016).
[76] News ORF. Der Erste schluckt den Zweiten (03.08.2016).
[77] FlixBus. FlixBus baut Angebot nach Polen weiter aus (10.05.2016).
[78] n-tv. FlixBus übernimmt Megabus-Sparte (29.06.2016).
[79] Frankfurter Allgemeine Zeitung. FlixBus übernimmt Postbus (2016).

Westen bis nach Brest in Frankreich. Zur besseren Übersicht sind die Flixus-Destinationen (Stand: Januar 2017) in Abbildung 4 ersichtlich. Für die Zukunft verfolgt FlixBus das Ziel, das Fernbusangebot auch in Skandinavien weiter auszubauen.[80]

Abb. 4: FlixBus Destinationen (Stand: Januar 2017)



Quelle: FlixBus. Streckennetz (Abfragedatum: 17.01.2017).

Eurolines

Ein weiterer wichtiger Fernbusanbieter im grenzüberschreitenden europäischen Fernbusverkehr ist das Unternehmen Eurolines, welches 1985 von der Deutsche Touring GmbH gegründet wurde. Nach Angaben des Unternehmens reisen rund 10 Millionen Fahrgäste jährlich mit Eurolines und das Streckennetz umfasst mehr als 700 Destinationen in 32 Ländern.[81] [82]

[80] Morgenpost. Der Angstgegner der Bahn (20.10.2016).
[81] Fernbus-Routen. Fernbusse Europa (2017).
[82] Eurolines. Über uns (2015).

Im Eurolines-Verbund sind 32 europäische Busgesellschaften – mit dem Ziel der Abstimmung von Fahrplänen und der Durchführung von gemeinsamen Handlungen – vertreten. Pro Land gibt es je ein Mitglied im Verbund, das oftmals ein Staatsunternehmen ist. Aufgrund der Anzahl an verantwortlichen Personen können die Abstimmungen bei Eurolines bis zu einem Jahr andauern. Das Konkurrenzunternehmen FlixBus benötigt hierfür meist nur rund eine Woche, wodurch die Vereinigung immer mehr unter Druck gerät. Dies zeigt sich vor allem an den rückläufigen Marktanteilen von Eurolines, die vor der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs in Deutschland bis zu 70 % ausmachten. Durch die Aufhebung der Kooperation von Blaguss mit Eurolines im Jahr 2016 sind auch die Passagierzahlen in Österreich rückläufig.[83]

RegioJet

RegioJet ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Tschechien und das Tochterunternehmen von Student Agency. Neben dem Schienenpersonenverkehr betreibt RegioJet Fernbusverbindungen mit diversen Zielen in ganz Europa. Die Buslinien führen von Prag nach Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Großbritannien, Belgien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Ungarn, Polen sowie in die Niederlande, Schweiz und Slowakei. Das Fernbusangebot umfasst zahlreiche Nachtfahrten und nach Österreich führt u. a. die Fernbusverbindung Prag – Znojmo – Brünn – Wien.[84] [85]

2.3. Ländervergleich

Der innergemeinschaftliche und nationale Buslinienfernverkehr wird von der Europäischen Union nicht geregelt. Die Kommission rät den Regierungen jedoch, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für den Wettbewerb freizugeben. Die Öffnung der Verkehrsmärkte für den Buslinienfernverkehr im nationalen Bereich ist auf Grund dessen in den einzelnen Mitgliedsstaaten unterschiedlich weit vorangeschritten und auch regulatorische Maßnahmen wie die Geschwindigkeitbeschränkungen auf Autobahnen und Schnellstraßen variieren. Bevor im dritten Kapitel auf die Situation am Fernbusmarkt in Österreich eingegangen wird, erfolgt dementsprechend vorab ein Blick über die Grenzen hinweg nach Deutschland, Frankreich, Großbritannien sowie in die Schweiz und USA. Eine Übersicht über den Zeitpunkt der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs in den angeführten Ländern und deren rechtliche Grundlage bietet hierbei folgende Tabelle.

---

[83] Der Standard. Fernbusse: Billigflieger auf vier Rädern (04.07.2015).
[84] Fernbus-Routen. Fernbusse Europa (2017).
[85] RegioJet. Fahrpläne (2014).

Tab. 1: Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im nationalen Bereich

	Fernbusmarkt im nationalen Bereich	Zeitpunkt der Liberalisierung	Rechtliche Grundlage
Großbritannien	liberalisiert	1980	Transport Act
USA	liberalisiert	1982	Bus Regulatory Reform Act
Deutschland	liberalisiert	2013	Personenbeförderungsgesetz
Frankreich	liberalisiert	2015	Loi Macron-Gesetz
Schweiz	konzessioniert	X	X

Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Deutschland: Personenbeförderungsgesetz (PBefG); USA: H.R. 3663 — 97th Congress: Bus Regulatory Reform Act of 1982; Großbritannien: The National Archives. Transport Act 1980; Frankreich: Loi Macron-Gesetz: ION Nr. 2015-990 vom 6. August 2015 (26.01.2015).

Deutschland und Frankreich als Impulsgeber für die Expansion am Fernbusmarkt

Der innerdeutsche Fernbusverkehr wurde im Januar 2013 durch die Änderung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes[86] (PBefG) dereguliert und beeinflusste damit nicht nur den innerdeutschen, sondern auch den gesamten europäischen Fernbusmarkt. Als Gründe für die Liberalisierung wurden u. a. überhöhte Preise auf den existierenden Busrelationen und ein schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis im Bahnverkehr auf Routen ohne intermodale Konkurrenz angeführt. Vor der Liberalisierung kam es nur dann zur Genehmigung von Fernbusverbindungen, wenn diese zu keiner Beeinträchtigung von öffentlichen Verkehrsinteressen führten. In Folge der Marktöffnung erlebte der Fernbusmarkt innerhalb Deutschlands einen Aufschwung, wodurch im Dezember 2013 zahlreiche Anbieter wie MeinFernbus, FlixBus, ADAC Postbus, BerlinLinienBus (BLB) und DeinBus in das Fernbusgeschäft einstiegen. [87] [88]

Nach diesem anfänglich starken Wachstum von Marktteilnehmer am Fernbusmarkt, wird der innerdeutsche Buslinienfernverkehr derzeit von FlixBus sowie dessen Partnerunternehmen dominiert (Stand 2017). Die deutliche Marktführung am Fernbusmarkt konnte durch den Zusammenschluss der Betreibergesellschaften MFB MeinFernbus GmbH und der FlixBus GmbH und durch deren Übernahme von Postbus und BerlinLinienBus erreicht werden. Als Hauptgrund für den Rückzug von Marktteilnehmer aus dem deutschen Fernbusgeschäft wie z. B. dem ADAC oder city2city wird der

[86] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 BGBl. I S. 241 i.d.g.F.

[87] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.

[88] The Economist. Revolution on wheels (22.10.2015).

intensive intramodale Wettbewerb mit einem ruinösen Preisniveau angeführt.[89] Als Folge der Entwicklungen hat sich die Anzahl an Streckenverbindungen zwar um rund ein Viertel verringert, trotzdem nehmen die Fahrgastzahlen durch einen höheren Auslastungsgrad der Fernbusse stetig zu.[90] So konnten für Deutschland im Jahr 2016 bereits rund 24 Millionen Fernbusfahrgäste beziffert werden.[91] Im Vergleich dazu wurden in diesem Zeitraum im deutschen Fernverkehr mit der Eisenbahn rund 131 Millionen und mit dem Flugzeug rund 194 Millionen Passagiere befördert.[92]

Nach der Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs hat auch der französische Schienenpersonenfernverkehr den Schutz vor dem Buslinienfernverkehr durch die Verabschiedung des französischen Loi Macron-Gesetzes[93] im August 2015 verloren, wodurch neue Fernbusanbieter wie beispielsweise die derzeitgen Marktführer FlixBus und das Schienenverkehrsunternehmen SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Français) mit dem sogenannten OUIBUS in das Fernbusgeschäft einstiegen. Die Liberalisierung greift jedoch nicht wie im innerdeutschen Fernbusverkehr bereits bei über 50 km, sondern erst bei über 100 km Entfernung zwischen zwei innerfranzösischen Städten.[94] Insgesamt ist die Anzahl an beförderten Passagieren durch die Liberaliserung des französischen Buslinienfernverkehrs allein im August 2015 auf rund 250.000 angestiegen. [95] [96] [97]

<u>Großbritannien und die Vereinigten Staaten als Vorreiter der Liberalisierung</u>

In Großbritannien ist der freie Wettbewerb zwischen der Eisenbahn und dem Bus bereits seit dem sogenannten Transport Act[98] in den 1980er-Jahren gegeben. Die Passagierzahlen stiegen auch hier nach der Liberalisierung stark an und zahlreiche Städte werden seither sowohl von Bussen als auch von der Eisenbahn angefahren. Folglich ist die Busfrequenz vor allem in Städten hoch, in denen das Schienenetz schlecht ausgebaut ist und an seine Kapazitätsgrenzen stößt.[99] Die National Express Group ist hierbei ein führendes britisches Verkehrsunternehmen, das Transportdienstleistungen mittels Bus und Bahn in Großbritannien, Mitteleuropa, Nordafrika, Nordamerika und im Mittleren Osten anbietet. Das Unternehmen war Teil der National Bus Company (NBC), bevor es in den 1980-Jahren privatisiert

---

[89] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.
[90] Klimaretter. FlixBus nun mit 90 Prozent Marktanteil (30.01.2017).
[91] Klimaretter. FlixBus nun mit 90 Prozent Marktanteil (30.01.2017).
[92] Der Standard. Fernbusse: Billigflieger auf vier Rädern (04.07.2015).
[93] ION Nr. 2015-990 vom 6. August 2015 für Wachstum, Tätigkeit und gleiche wirtschaftliche Möglichkeiten.
[94] Deutsche Bahn AG. 2016: Zurück in die Erfolgsspur. S. 9-13
[95] The Economist. Revolution on wheels (22.10.2015).
[96] CheckMyBus. A Closer Look at the European Coach Market (04.11.2016).
[97] Grande Nation. Loi Macron – darum geht es! (26.01.2015).
[98] The National Archives. Transport Act 1980.
[99] Metro-Magazine. Exclusive: Competition heats up in Europe's long-distance rail market (06.05.2016).

wurde. Die Monopolstellung in Großbritannien konnte die National Express Group bis 2003 sichern, da erst zu diesem Zeitpunkt das Konkurrenzunternehmen Megabus in den britischen Fernbusmarkt einstieg.[100] Seit Juli 2016 übernimmt FlixBus vom Konkurrenten Megabus den grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr nach London.[101]

In Bezug auf den Buslinienfernverkehr in Großbritannien lässt sich sagen, dass sich durch die bereits über mehrere Jahrzehnte zurückliegende Liberalsierung des Fernbusmarktes in Großbritannien, ein dichtes Fernbusnetz entwickeln konnte und viele Reisende dieses Angebot weiterhin nutzen.[102]

Die Deregulierung des Buslinienfernverkehrsmarktes in den USA erfolgte im Jahr 1982 durch den Bus Regulatory Reform Act[103] (BRRA). Im Gegensatz zu anderen Ländern verzeichnete der Buslinienfernbusmarkt nach der Deregulierung nicht sofort, sondern erst ab dem Jahr 2006 ein stetiges Wachstum.[104] Seither besteht ein Parallelangebot von traditionellen Anbietern (z. B. Greyhound Bus und Peter Pan) und sogenannten Curbside-Anbietern (z. B. Megabus und Bolt-Bus). Letztere können im Vergleich zu den traditionellen Fernbusanbietern kostengünstigere Ticketpreise anbieten, indem auf die Nutzung von Fernbusterminals verzichtet wird und die Tickets ausschließlich über Online-Plattformen vertrieben werden.[105]

Situation am Fernbusmarkt in der Schweiz

Die Schweiz ist einer der wenigen europäischen Länder, die den Fernbusmarkt weiterhin stark reguliert. Durch das bestehende Kabotageverbot ist es ausländischen Unternehmen untersagt, Transportdienstleistungen innerhalb der Schweiz durchzuführen. Aber auch für inländische Busunternehmen sind Fahrten innerhalb der Schweiz durch das bestehende Schweizerische Bundesbahnen-Monopol untersagt. Diese haben lediglich die Möglichkeit, ein Ansuchen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzureichen, um Fernbusverbindungen auch innerhalb der Schweiz anbieten zu können. Bisher wurde jedoch keinem einzigen schweizer Busunternehmen solch eine Konzession erteilt. [106] [107]

Der internationale Buslinienfernverkehr ist hingegen für den Wettbebewerb freigegeben, wodurch FlixBus beispielsweise Verbindungen von Deutschland über die Schweiz nach Frankreich anbietet. Aber

---

[100] Van De Velde, D. 2010: Long-Distance Bus Service in Europe: Concession or Free Market?
[101] n-tv. FlixBus übernimmt Megabus-Sparte (29.06.2016).
[102] Brand eins. Schadet der Fernbusverkehr der Bahn? (01/2014).
[103] H.R. 3663 — 97th Congress: Bus Regulatory Reform Act of 1982.
[104] KFH Group, SRF Consulting Group. 2010: Minnesota Intercity Bus Network Study (Final Report).
[105] Marshall, A. 2015: The Bus Terminal Is Dead. Long Live the Bus Terminal.
[106] Zwanzig Minuten. Wann kommt Schweizer Bus-Konkurrenz zur SBB? (06.01.2017).
[107] NZZ. Verzweifelter Kampf der Schweizer gegen FlixBus (31.08.2016).

auch das größte private schweizer Busunternehmen Expressbus betreibt internationale Buslinienverbindungen nach Deutschland, Frankreich, Spanien und in zahlreiche osteuropäische Länder.[108] Neben den privaten Unternehmen sind zudem zahlreiche staatliche Eisenbahngesellschaften in das Fernbusgeschäft in der Schweiz eingestiegen. So betreiben beispielsweise die Schweizerische Bundesbahnen SBB in Kooperation mit der Deutschen Bahn den IC-Bus auf der Fernbusstrecke Zürich – München und die französische SNCF den Ouibus auf der Verbindung Paris – Genf – Mailand.[109]

Ein derzeitiges Problem in Bezug auf den grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr ist jedoch, dass viele Schweizer ein Ticket über die Landesgrenzen hinweg buchen, aber bereits innerhalb dieser wieder aussteigen. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass die Fernbustickets im Vergleich zu den Ticketpreisen bei den Schweizerischen Bundesbahnen sehr günstig ausfallen. Eine Lösung für das Problem, welches auch bereits in vielen anderen Ländern bekannt ist, scheint derzeit jedoch noch nicht in Aussicht zu stehen, da die Fahrgäste am vorzeitigen Verlassen der Fernbusse nur schwer gehindert werden können.[110]

---

[108] Expressbus (2016).

[109] NZZ. Verzweifelter Kampf der Schweizer gegen FlixBus (31.08.2016).

[110] CheckMyBus. A Closer Look at the European Coach Market (04.11.2016).

3. Situation und Entwicklung des Buslinienfernverkehrs in Österreich

Das folgende Kapitel soll einen Überblick über die Situation und die Entwicklungen am Fernbusmarkt in Österreich geben. Hierzu werden zunächst der Fernbusmarkt in Österreich beschrieben und die rechtlichen Rahmenbedingungen im österreichischen Buslinienfernverkehr mit besonderem Fokus auf das Kraftfahrliniengesetz[111] (KflG) dargelegt. Anschließend erfolgt ein kurzer Abriss der Situation vor der Expansion am Fernbusmarkt, um danach auf die derzeitige Situation einzugehen, die durch die im Jahr 2014 erfolgte deutsch-österreichische Fernbuskooperation von Blaguss und FlixBus geprägt ist. Diesbezüglich werden die Fernbusbetreiber und deren Kooperationspartner, welche seither neue Verbindungen von bzw. nach Österreich anbieten, vorgestellt. Die Organisationsstruktur des Buslinienfernverkehrs in Österreich mit u. a. den Verantwortlichen der Konzessionsbehörde des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technik (bmvit) bzw. den Vertretern der WKO vom Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen ist im Kapitel 1.7 nachzulesen.

3.1. Fernbusmarkt in Österreich

Im Juli 2014 erreichte der deutsche Fernbusboom mit der größten deutsch-österreichischen Fernbuskooperation von Blaguss und FlixBus den österreichischen Fernbusmarkt. Seither führen zahlreiche Fernbuslinien vom benachbarten Ausland nach Österreich, wodurch bereits im Jahr 2015 rund 3 Millionen Fahrgäste mit dem Fernbus nach Wien kamen.[112] Durch die Nähe zu Italien und Deutschland sowie einer Brückenfunktion in Richtung Westeuropa ist Österreich als zentraler mitteleuropäischer Binnenstaat für Fernbusanbieter im grenzüberschreitenden Bereich besonders interessant und spielt bereits jetzt eine zentrale Schlüsselrolle im grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr.[113] Vor allem im Bereich von Drittstaatenverkehren ist das Fernbusnetz sehr engmaschig aufgestellt. Aber auch im nationalen Bereich haben sich mehrere Fernbusverbindungen etabliert, deren Kursfolgen jedoch aufgrund der Konzessionspflicht beschränkt sind. FlixBus ist hierbei durch zahlreiche Kooperationen mit österreichischen Busunternehmen Marktführer und fährt u. a. beliebte Ziele wie Wien, Salzburg und Graz an.

Die genaue Anzahl an Fernbusfahrgästen, die von oder nach Österreich reisen, kann jedoch nicht genannt werden, da selbst dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hierzu keine Daten vorliegen. Lediglich in vereinzelten Presseaussendungen werden Zahlen zum Buslinienfernverkehr für Österreich genannt. So ist bekannt, dass im Jahr 2016 mit rund 1,5 Millionen

---

[111] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

[112] Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016).

[113] Die Presse. Italiens Bahn will in Österreichs Fernbusmarkt einsteigen (27.04.2017).

FlixBus-Fahrgästen doppelt so viele Personen wie im Jahr davor von und nach Wien gereist sind.[114] Ab und nach Graz wurden im Jahr 2016 eine halbe Millionen FlixBus-Fahrgäste registriert. Des Weiteren gibt FlixBus an, durch zahlreiche Fernbuskooperationen mit österreichischen Busunternehmen von Österreich aus u. a. 150 tägliche Fernbusverbindungen nach Deutschland, 200 Verbindungen pro Woche nach Zagreb sowie 20 wöchentliche Fahrten nach Frankreich durchzuführen. Insgesamt nutzten das FlixBus-Angebot in Österreich im Jahr 2016 rund 2,7 Millionen Fahrgäste, das sind um 80 Prozent mehr als im Jahr 2015. Aber auch in Zukunft soll das Fernbusangebot des Marktführers von und nach Österreich ausgebaut werden. Im Fokus liegen hierbei Fahrten von Graz nach München, Budapest, Zagreb oder Maribor und von Wien und Innsbruck soll es eine Direktverbindung nach Zürich bzw. Basel geben.[115] Nichtsdestotrotz fällt der Anteil der Fahrgäste im Fernverkehr mit 2,7 Millionen Fernbuskunden im Vergleich zu den 35 Millionen Personen, die im Jahr 2016 die Mobilitätsdienste der ÖBB im Fernverkehr genutzt haben, weiterhin eher niedrig aus.[116]

3.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

<u>Genehmigungsverfahren für Fernbuslinien</u>

Um Genaueres über das Genehmigungsverfahren für Fernbuslinien zu erfahren, wurde ein Interview mit Herrn Mag. Rubenz, stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung Straßenpersonen- und Straßengüterverkehr, am bmvit durchgeführt. Das Interview ist in einem Transkript festgehalten und kann im Appendix E nachgelesen werden. In Bezug auf das Genehmigungsverfahren für Fernbuslinien führt Herr Mag. Rubenz an, dass das bmvit für grenzüberschreitende Kraftfahrlinien und die jeweiligen Landeshauptleute für nationale Kraftfahrlinien zuständig sind. Kommerziell betriebene innerstaatliche Kraftfahrlinien werden hierbei nach dem § 5 des Kraftfahrliniengesetzes[117] (KflG) behandelt. In diesem Verfahren können Ausschließungsgründe für die Erteilung einer Konzession sowohl von Unternehmen des Kraftfahrlinienverkehrs als auch der Bahn geltend gemacht werden. Da im KflG nicht zwischen dem Nah-, Regional-, und Fernlinienverkehr differenziert wird, gelten diese Bestimmungen somit für alle kommerziell betriebenen innerstaatlichen Kraftfahrlinien. Ein Ausschließungsgrund ist laut § 7 Abs. 4b KflG[118] u. a. die Gefährdung bestehender Verbindungen durch die neue Kraftfahrlinie. Unter dem Begriff „Gefährdung“ wird hierbei verstanden, dass der Einnahmenverlust eine wirtschaftliche

[114] Der Standard. Warten auf zentralen Wiener Busbahnhof (25.01.2017).
[115] Kurier. Flixbus: Mehr Fahrten in Österreich, Expansion nach Südosteuropa (14.03.2017).
[116] ÖBB. Die ÖBB in Zahlen (2016).
[117] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.
[118] Ibid.

Betriebsführung der bestehenden Verbindungen infrage stellt (§ 14 Abs. 2 KflG)[119]. Bei aus Mitteln der Öffentlichen Hand teilfinanzierten Verkehrsdiensten stellt bereits eine ernsthafte Beeinträchtigung dieser Verkehrsdienste gemäß § 7 Abs. 4c KflG[120] einen Ausschließungsgrund für die Konzessionserteilung dar. Dieser Umstand liegt dann vor, wenn der Betrieb der neuen Kraftfahrlinie dazu führen würde, dass die wirtschaftliche Betriebsführung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste nur durch weitere Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre (§ 14 Abs. 3 KflG)[121]. Kraftfahrlinien, die parallel zu bestehenden Bahnverbindungen geführt werden, haben somit schlechtere Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession. Des Weiteren sind im Laufe des Verfahrens u. a. die Österreichischen Bundesbahnen, die betroffenen Verkehrsverbünde sowie die Kammern (Arbeitskammern, Landwirtschaftskammern und Wirtschaftskammern) anzuhören (§ 5 KflG[122]). Durch diese Auflagen besteht wiederum die Möglichkeit, die Konzessionserteilung zu unterbinden bzw. erheblich zu verzögern. Das Kraftfahrliniengesetz schützt dementsprechend die Österreichischen Bundesbahnen vor einer allzu großen Konkurrenz.[123]

Neben den genannten Aspekten werden im Genehmigungsverfahren zudem die finanzielle Leistungsfähigkeit des Busunternehmens geprüft sowie die Streckenführung, Haltepunkte und der Fahrplan der Kraftfahrlinie durch das Busunternehmen festgelegt (§ 2 Abs. 8, 11 und § 5 KflG[124]). Vorschreibungen oder Auflagen hinsichtlich der Streckenführung, Haltepolitik und der Fahrplanlage im Sinne einer Abstimmung mit dem Bahnverkehr sind aufgrund der derzeitigen Rechtslage bei komerziell betriebenen Fernbuslinien somit nicht möglich.[125]

Fahrgastrechte

Die rechtliche Grundlage der Fahrgastrechte im österreichischen Buslinienfernverkehr bildet, wie im Kapitel 2.2.1. „Rechtliche Rahmenbedingungen“ bereits erwähnt, die Verordnung (EU) Nr. 181/2011[126] über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr, die eine unmittelbarere Rechtswirksamkeit in Österreich hat. Einzelne Aspekte der Verordnung wie beispielsweise die Festlegung gemäß Artikel 28 Abs. 1, dass in jedem Mitgliedsstaat zumindest eine Nationale Durchsetzungsstelle (in Österreich: Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte) einzurichten ist, erfordern hierbei weitere nationale Gesetzestextänderungen, in denen die Rahmenbedingungen für die Umsetzung festgelegt werden. In

[119] Ibid.
[120] Ibid.
[121] Ibid.
[122] Ibid.
[123] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D
[124] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.
[125] Interview mit Herrn Mag. Rubenz, Siehe Appendix E
[126] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.

Österreich wurde hierfür das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte[127] (apf) verabschiedet, das u. a. die Zuständigkeitsbereiche und Verfahrensweise der apf regelt.
Des Weiteren werden im nationalen Bereich mit der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr[128] (Kfl-Bef Bed) Regeln für die Haftung von Gepäck im Kraftfahrlinienverkehr festgelegt (insb. §§ 29 ff Kfl-Bef Bed). Busunternehmen sind auf Grundlage der Verordnung nur für aufgegebenes Gepäck haftbar, das gegen einen Gepäckschein oder gegen Bezahlung eines entsprechenden Entgelts beim Fahrer abgegeben wird. Da es im Buslinienfernverkehr jedoch nicht üblich ist, einen Gepäckschein auszustellen, haben die Fahrgäste somit in den meisten Fällen auch kein Recht auf Entschädigung bei Verlust des im Frachtraum beförderten Gepäcks.

Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität

Eine weitere relevante nationale Rechtssetzung ist das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz[129] (BGStG), welches am 1. Jänner 2006 in Kraft getreten ist. Gemäß § 19 Abs. 10 BGStB werden die Betreiber von Verkehrseinrichtungen, Verkehrsanlagen oder öffentlichen Verkehrsmitteln verpflichtet, einen Plan zum Abbau von Barrieren zu erstellen und die etappenweise Umsetzung vorzusehen. In Bezug auf die barrierefreie Zugänglichkeit der Kraftfahrzeuge werden im Kraftfahrliniengesetz hingegen keine Vorgaben getroffen. [130] [131]

Mautordnung

Nach § 6 des Bundesstraßen-Mautgesetzes[132] 2002 (BStMG) gilt auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen für Kraftomnibusse über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht eine fahrleistungsabhängige Maut. Hierbei hängen die Tarife seit dem 1.1.2010 zu einem überwiegenden Teil von der Anzahl der Achsen, den zurückgelegten Kilometern sowie der EURO-Emissionsklasse der Fahrzeuge ab.

---

[127] Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte BGBl. I Nr. 61/2015 i.d.g.F..
[128] Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed) § 29 ff. BGBl. II Nr. 47/2001 i.d.g.F.
[129] Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG: Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen BGBl. I Nr. 82/2005 i.d.g.F.
[130] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D
[131] Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). 2016: Jahresbericht 2015. S. 90 ff
[132] Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (2002).

3.3. Situation vor der Expansion am Fernbusmarkt

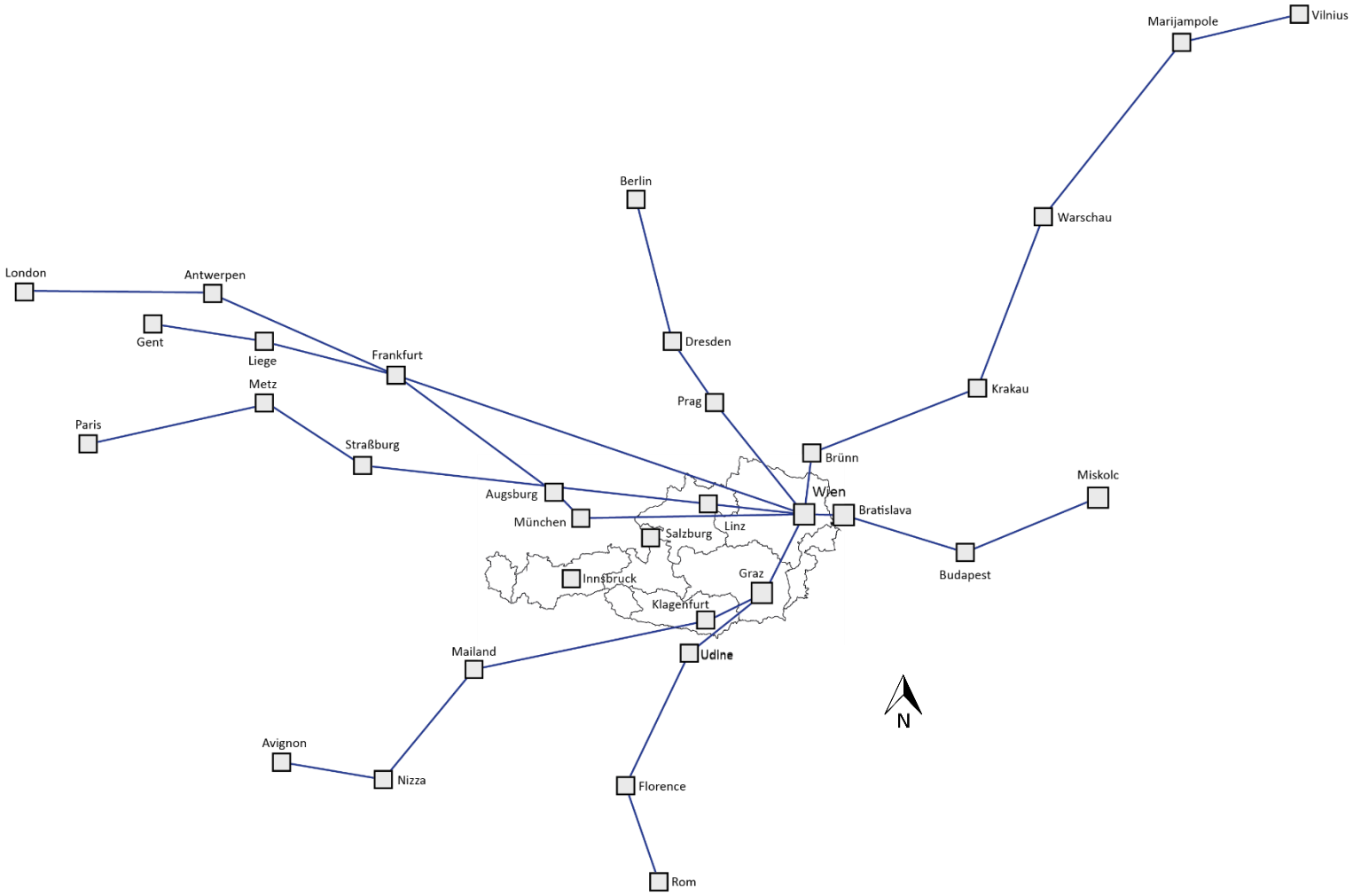
Vor der Expansion im Buslinienfernverkehr ab dem Jahr 2014 beschränkte sich das Buslinienfernbusangebot in Österreich im nationalen Bereich zum einen auf wenige Verbindungen der **Dr. Richard Linien GmbH & Co KG,** im Folgenden Dr. Richard-Gruppe bzw. Dr. Richard genannt. Der größte private Verkehrsbetrieb Mitteleuropas verbindet seit Jahrzehnten das Südburgenland mit der Bundeshauptstadt. Die Verbindungen sind vor allem für Pendler attraktiv, da die Strecke Oberwart – Wien in der Reisezeit von 90 Minuten und die Strecke Güssing – Wien in nur rund 130 Minuten zurückgelegt werden können.[133] Zum anderen bieten die ÖBB mit dem **Intercitybus (ICB)** seit dem Jahr 2007 Verbindungen zwischen Graz und Klagefurt an, da zwischen den Städten erst ab der Fertigstellung des Koralmtunnels im Jahr 2022 eine direkte Eisenbahnverbindung gegeben sein wird.[134]

Der internationale Buslinienfernverkehr war vor der Kooperation von FlixBus und Blaguss vor allem im Bereich von Drittstaatenverkehren (z. B. Bosnien und Herzegowina, Serbien, Mazedonien, Montenegro und Kosovo) sehr engmaschig aufgestellt. Einer der bekanntesten Fernbusbetreiber von Drittstaatenlinien ist hierbei **Austratrans**.[135] Weitere europäische Staaten wurden durch das Fernbusangebot von dem **Eurolines-Verbund** abgedeckt, der seit Ende der 1980er-Jahre in Kooperation mit **Blaguss** verschiedene Verbindungen von Wien in Richtung Zentral-, Südost- und Westeuropa betrieben hat.[136] [137] Die derzeitigen Eurolines Direktverbindungen mit mindestens einem Haltepunkt in Österreich führen von Wien nach Paris, Rom, London, Gent, Vilnius, Berlin, Avignon und Miskolc. Die acht Fernbusverbindungen mit mehr als 2 Haltestellen sind in Abbildung 5 ersichtlich und deren genauer Streckenverlauf und weitere Städteverbindungen sind im Appendix C aufgelistet. Seit 2008 werden neben den bereits genannten Fernbusverbindungen von Austratrans und Eurolines auch grenzüberschreitende Fernbusverbindungen mit **Intercitybussen (ICB) der ÖBB** nach Venedig angeboten.

---

[133] Dr. Richard - Linie G1. Unternehmen. Die Geschichte des G1 (Abfragedatum: 12.06.2017).
[134] APA-OTS. ÖBB: Neues Angebot mit Zug und ÖBB-Intercitybus nach Venedig (07.10.2009).
[135] Interview mit Herrn Mag. Rubenz, Siehe Appendix E
[136] Trend. Fernbus-Markt im Umbruch: FlixBus übernimmt Postbus (03.08.2016).
[137] APA-OTS. ÖBB: Neues Angebot mit Zug und ÖBB-Intercitybus nach Venedig (07.10.2009).

Abb. 5: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – Eurolines als Vorreiter am Fernbusmarkt vor der Expansion im Jahr 2014 (Stand: April 2017)



Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa.; Fernbusverbindungen: Eurolines. Fernbuslinien (Abfragedatum: 08.04.2017)

3.4. Ausweitung des Fernbusangebotes

3.4.1. Fernbusunternehmen und deren Streckennetz

Fernbuskooperation von FlixBus und Blaguss

Durch die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusmarktes im Jahr 2013 konnte der Marktführer FlixBus sein Streckennetz innerhalb Deutschlands ausbauen und strebte in einem nächsten Schritt die Expansion des Fernbusangebotes nach Österreich an. Die erste deutsch-österreichische Fernbuskooperation erfolgte hierbei bereits im Juli 2014 mit dem privaten österreichischen Transport- und Reiseunternehmen Blaguss. Das Busunternehmen mit Hauptsitz in Wien verzeichnet eine Fahrzeugflotte von 550 Fahrzeugen und bedient Pendler- und Linienverkehrsnetze innerhalb Österreichs und Europas.[138] Gestartet wurde die deutsch-österreichische Kooperation mit täglichen internationalen Direktverbindungen zwischen Österreich und Deutschland auf der Linie Wien – Prag – Dresden – Berlin. Ergänzt wurde das Fernbusangebot durch Nachtlinien zwischen Wien, Dresden und Berlin und täglichen Verbindungen zwischen Wien und Frankfurt.[139] Durch die Ausweitung der Fernbusfahrten in Kooperation mit FlixBus beendete Blaguss Anfang 2016 die Kooperation mit dem Eurolines-Verbund und gründete gemeinsam mit FlixBus eine neue Gesellschaft, um das Fernbusnetz nach Osteuropa zu erweitern. Seither werden u. a. die Städte Bratislava, Prag, Budapest, Maribor, Laibach, Zagreb oder Venedig von Blaguss unter der Marke FlixBus angefahren.[140] Auf der Relation Wien – Berlin möchte Blaguss in Kooperation mit FlixBus in Zukunft die Zahl der Passagiere auf 200.000 pro Jahr verzehnfachen.[141]

Fernbuskooperation von FlixBus und Blaguss-WESTbus

In Abstimmung mit den Fahrplänen der WESTbahn verbindet das Busunternehmen WESTbus u. a. die Städte Wien, Klagenfurt, Graz, Linz, St. Michael, Prag und Budweis miteinander. Das Busunternehmen WESTbus wurde zwar bereits im Dezember 2011 gegründet, musste jedoch jahrelang auf die Zuweisung der Konzession Klagenfurt – Wien warten. Erst der Kompromiss mit maximal drei täglichen Verbindungen von Wien nach Klagenfurt brachte eine Einigung.[142] Ein weiteres Ansuchen für den Streckenabschnitt Wien – Graz wurde hingegen gänzlich abgelehnt, wodurch WESTbus die Verbindung nur über St. Michael in der Steiermark anbieten kann. Dort müssen die Fahrgäste dann auf einen Bus umsteigen, der von Linz nach Graz fährt. Eine Erweiterung des WESTbus-Streckennetzes mit der

---

[138] APA-OTS. Blaguss Reisen GmbH (Abfragedatum: 20.06.2017).

[139] Tip-Online. FlixBus und Blaguss vernetzen ihr Fernbus-Angebot (15.07.2014).

[140] Blaguss. Geschichte Blaguss (2017).

[141] Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. 2014: Nachhaltige Mobilität im Tourismus.

[142] Pressreader. Fernbus nur mit Lizenz zum Fahren (04.07.2015).

Verbindung Graz – Salzburg konnte nur durch eine Kooperation mit Blaguss im April 2016 erreicht werden. Im Dezember 2016 erfolgte die Komplettübernahme von WESTbus durch Blaguss.[143] [144]

Fernbuskooperation von FlixBus und Dr. Richard

FlixBus und Dr. Richard kooperieren seit November 2014 auf den Verbindungen Wien – Graz und Graz – Wien Flughafen. Mehrere private Busunternehmen suchten bereits erfolglos um eine Konzession für diesen Streckenabschnitt an. Die Dr. Richard-Gruppe erlangte die Bewilligung nur über einen Umweg, indem ein Busunternehmen gekauft wurde, das über eine Konzession aus der Zeit vor der Errichtung der Südautobahn verfügt hat. Seither werden fast stündlich Verbindungen mit einer Fahrzeit von zweieinviertel Stunden und Zustiegsmöglichkeiten u. a. bei der Park & Ride-Anlage in Pinggau angeboten.[145] [146] Das Ansuchen der Dr. Richard-Gruppe um eine Konzession für den Streckenabschnitt Graz – Salzburg wurde hingegen abgelehnt. Laut Geschäftsführer Dr. Ludwig Richard wurde die Entscheidung damit begründet, dass der Mehrwert der zusätzlichen Fernbuslinie kleiner als die Gefahr einer geringeren Auslastung bei der bestehenden Bahnverbindung ist.[147]

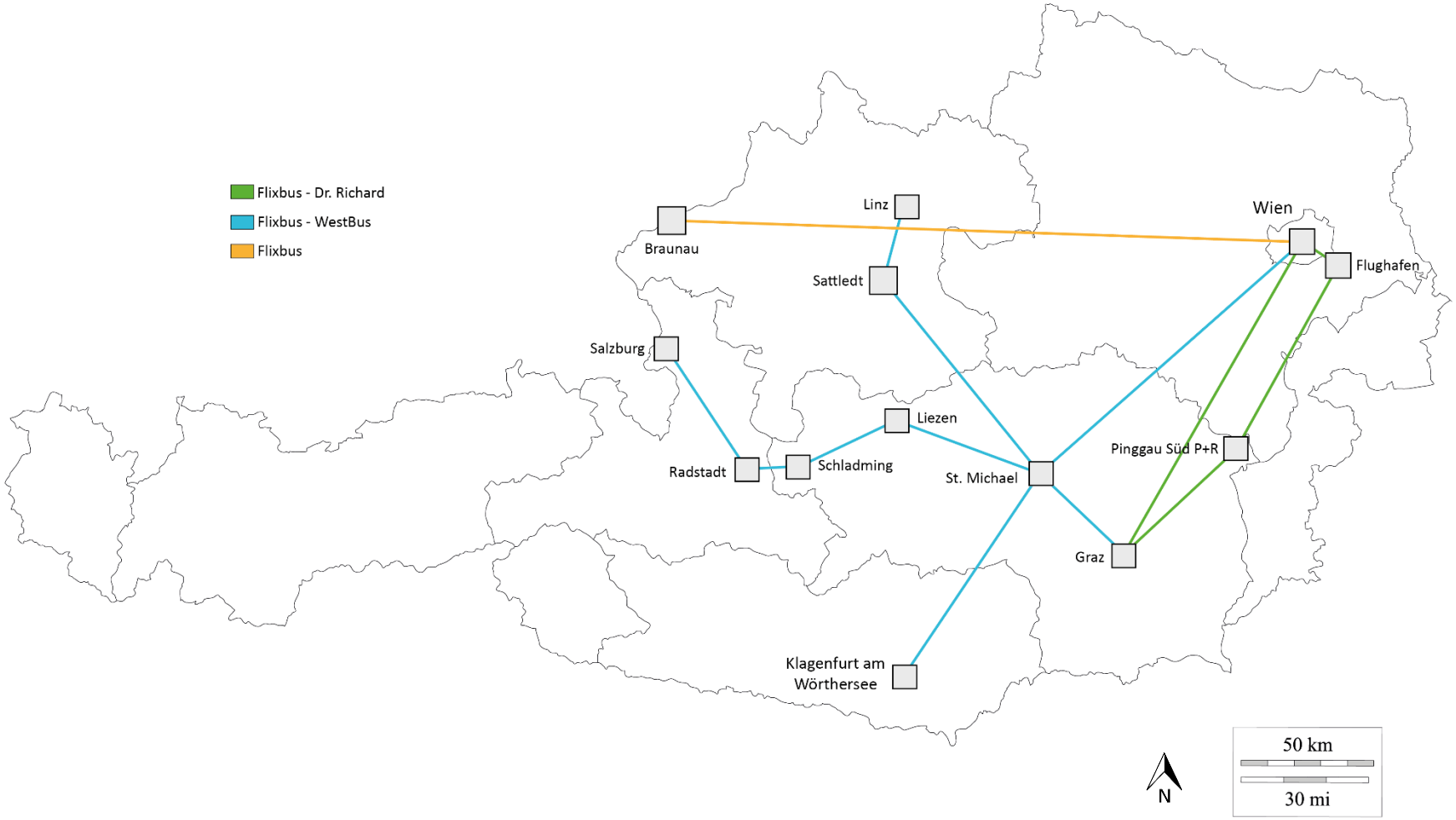
Ziele des Fernbusanbieters FlixBus

Auch in Zukunft soll das FlixBus-Fernbusangebot von und nach Österreich weiter ausgebaut werden. So ist bis 2018 eine Direktverbindung von Wien und Innsbruck nach Zürich bzw. Basel geplant. Außerdem sollen die Fahrten von Wien nach Graz, aber auch von Graz nach München, Budapest, Zagreb und Maribor ausgeweitet werden. Der Geschäftsführer von FlixBus André Schwämmlein fügt weiters hinzu, dass der Ausbau nur mit den etablierten Buspartnern wie Dr. Richard und Blaguss möglich sei.[148] Einen Überblick über das bestehende österreichische FlixBus-Fernbusnetz mit sechs nationalen und 48 grenzüberschreitenden Fernbusverbindungen (Stand: April 2017) geben die Abbildungen 6 und 7. Der genaue Streckenverlauf der FlixBus-Fernbusverbindungen ist im Appendix C ersichtlich.

---

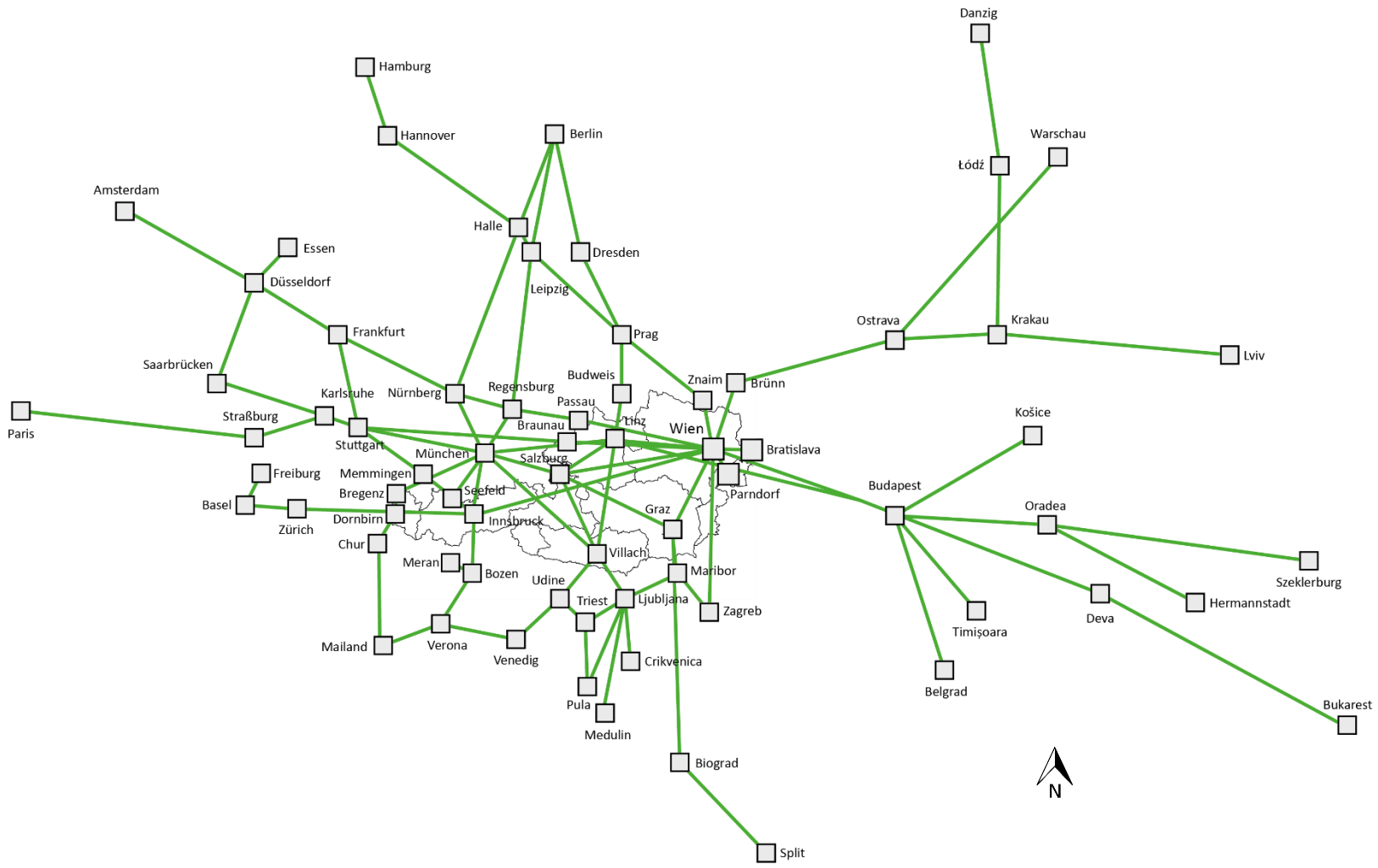
[143] Blaguss. Geschichte Blaguss (2017).
[144] Die Presse. Fernbusse: Kein freier Wettbewerb (24.08.2015).
[145] Dr. Richard - Linie G1. Unternehmen. Die Geschichte des G1 (Abfragedatum: 12.06.2017).
[146] Dr. Richard - Linie G1. Dr. Richard und FlixBus (Abfragedatum: 12.12.2016).
[147] Kurier. Fernbus-Markt: Wer hat Angst vor der Eisenbahn? (03.03.2016).
[148] Kurier. Flixbus: Mehr Fahrten in Österreich, Expansion nach Südosteuropa (14.03.2017).

Abb. 6: Fernbusverbindungen innerhalb Österreichs (Stand: April 2017)



Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps.com. Europa.;
Fernbusverbindungen: FlixBus. Bus Routes, Westbus.Fahrpläne, Dr. Richard. Dr. Richard und FlixBus. (Abfragedatum: 09.04.2017)

Abb. 7: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – FlixBus (Stand: April 2017)



Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa; Fernbusverbindungen: FlixBus. Bus Routes. (Abfragedatum: 08.04.2017)

Hellö-Bus der Österreichischen Bundesbahnen

Zum bestehenden Fernbusangebot verkehrten seit Juli 2016 zehn internationale Fernbusverbindungen unter der Marke Hellö der ÖBB-Fernbus GmbH – eine Tochtergesellschaft der Österreichischen Bundesbahnen. Im Mai 2017 wurde bekannt, dass der Hellö-Fernbus aufgrund zu hoher Verluste an FlixBus verkauft wird und die Busse von der Blaguss-Gruppe übernommen werden.[149]

Durchgeführt wurden die Verbindungen zum einen von der ÖBB-Tochter der **Postbus GmbH** und zum anderen aufgrund von Fahrermangel vom Verkehrsbetrieb Gschwindl. Die längste Strecke führte von Wien über Innsbruck und Mailand nach Genua.

Mit dem Einstieg in den hart umkämpften Fernbusmarkt verfolgte das Unternehmen laut dem ehemaligen Geschäftsführer der ÖBB-Fernbus GmbH, Dr. Hann, eine Ergänzung des bestehenden Schienenangebotes. Um somit auch das Mobilitätsangebot der Bundesbahnen nutzen zu können, galt das Ticket am gewählten Reisetag zusätzlich auch als ÖBB Vorteilscard Classic.[150] Beim Vertrieb der Hellö-Tickets setzte man auf Kontingente zu bestimmten Preisen, die je nach dem Zeitpunkt der Buchung variierten. Die Preispolitik der ÖBB-Fernbus GmbH verfolgte hierbei eine junge, dynamische und studentische Zielgruppe mit Reisezielen ans Meer oder zum Städtetrip über das Wochenende.[151]

Nach der Übernahme von Hellö beschränken sich die Fernbusverbindungen der ÖBB Postbus GmbH nun auf zwanzig tägliche Verbindungen vom Wiener Hauptbahnhof über den Flughafen Wien-Schwechat nach Bratislava und zum Flughafen Bratislava, die gemeinsam mit dem Partner **Slovak Lines Express** durchgeführt werden.[152] [153]

Fernbus- und Eisenbahnverkehrsunternehmen RegioJet

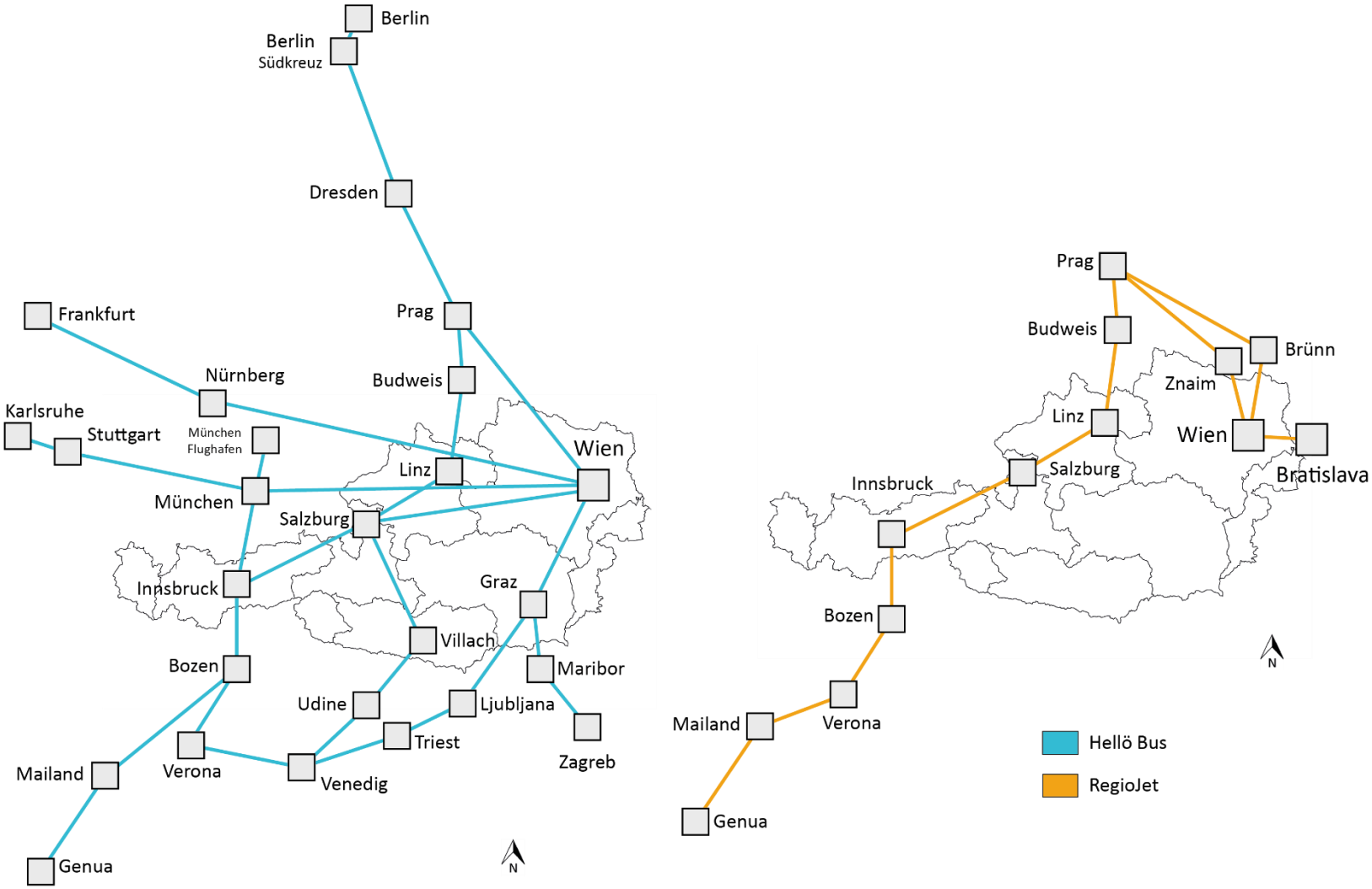
Wie bereits im Kapitel 2.2.2. angeführt, ist auch das private tschechische Fernbus- und Eisenbahnverkehrsunternehmen RegioJet in Österreich tätig. Das Tochterunternehmen von Student Agency bietet Fernbusverbindungen von bzw. nach Österreich auf den Strecken Wien – Brünn/Znaim – Prag, Genua – Prag (Zustiegshaltestellen in Linz, Salzburg und Innsbruck) und Wien – Bratislava an.[154]

Einen Überblick über die bestehenden internationalen Fernbusverbindungen von Hellö und RegioJet gibt die Abbildungen 8 und der genaue Streckenverlauf der Fernbusverbindungen ist im Appendix C ersichtlich.

---

[149] Kurier. ÖBB verkaufen Hellö-Fernbus an FlixBus (22.05.2017).
[150] ÖBB. ÖBB Fernbus (Abfragedatum: 04.08.2017).
[151] Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016).
[152] ÖBB. ÖBB Fernbus (Abfragedatum: 04.08.2017).
[153] Postbus. Busverbindungen Bratislava (Abfragedatum: 20.06.2017).
[154] Student Agency Bus. RegioJet Austria (Abfragedatum: 12.12.2016).

Abb. 8: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – Hellö-Bus und RegioJet (Stand: April 2017)



Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa; Fernbusverbindungen: RegioJet. Fahrpläne, Hellö. Haltestellen. (Abfragedatum: 08.04.2017)

Leo Express und Busitalia Fast

Neben den genannten Fernbusanbietern ist auch **Leo Express** bereits im Fernbusverkehr in Österreich tätig. Das tschechische Eisenbahn- und Fernbusunternehmen bietet seit 2016 Fernbusverbindungen von Wien über Ostrau nach Warschau/ Lemberg, von Wien über Ostrau nach Lviv und von Linz/ Salzburg über Prag nach Košice an.[155] Des Weiteren soll der italienische Fernbusanbieter Busitalia Fast der italienischen Staatsbahnen (FS) nach dem Start in Italien und in Deutschland zukünftig auch in Österreich Fuß fassen.[156]

[155] LEO Express. Vienna (2017).

[156] Die Presse. Italiens Bahn will in Österreichs Fernbusmarkt einsteigen (27.04.2017).

4. Wirkungen der Entwicklungen am Fernbusmarkt in Österreich

Das Verkehrsmittel Fernbus steht im Besonderen im intermodalen Wettbewerb mit dem Schienenpersonenfernverkehr, Motorisierten Individualverkehr (auch Fahrgemeinschaften) und Flugverkehr. Da die Verkehrsmittel mit den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten auch unterschiedliche Bedürfnisse von Reisenden ansprechen, werden im folgenden Kapitel die Gründe für die Wahl dieser sowie die bisher genutzten Verkehrsmittel der Fernbuskunden vorgestellt. Überdies erfolgt die Beschreibung der Wirkungen der Änderung des Auslastungsgrades in den von der Abwanderung zum Fernbus betroffenen Verkehrsmitteln. Weitere Wirkungen – sowohl in räumlicher, ökonomischer als auch ökologischer und sozialer Hinsicht – welche mit der Expansion im Buslinienfernverkehr einhergehen, werden anschließend aus Nutzer-, Betreiber- und volkswirtschaftlicher Sicht im Verkehrsmittelvergleich zusammengefasst. Diese Untergliederung wurde vorgenommen, um eine ganzheitliche Analyse des Forschunsgegenstandes auf verschiedenen Ebenen durchführen zu können.

4.1. Verkehrliche Wirkungen

4.1.1. Gründe für die Verkehrsmittelwahl

<u>Gründe für die Wahl des Fernlinienbusses</u>

Das günstige Angebot von Fernbuslinienfahrten spricht vor allem sehr junge, preissensible und online-affine Kunden an. Aber auch die Altersgruppe der über 50-jährigen Reisenden ist überdurchschnittlich vertreten.[157] In einer Befragung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) wurden das Mobilitätsverhalten mit dem Schwerpunkt Fernlinienbus und die Einstellung der Befragten zu bestimmten Verkehrsmitteln untersucht.[158] Die Ergebnisse der Befragung in Bezug auf die Gründe für die Wahl des Fernlinienbusses sind in Abbildung 9 ersichtlich und zeigen, dass die geringen Kosten mit 76,6 % der Hauptgrund sind, warum Reisende den Fernlinienbus nutzen. Mit großem Abstand folgen der Fahrtablauf (kein/wenig Umsteigen) mit 53,6 % und die Einfachheit der Planung mit 52,1 %. Positiv werden somit die günstigen Preise, das bei dem Marktführer FlixBus leicht zu handhabende Buchungssystem via Smartphone-App und die direkten Fernbusverbindungen hervorgehoben. Zudem trägt der stets präsente Busfahrer zu einem höheren Sicherheitsgefühl im Fernbus bei.[159] Wenig Zustimmung erhalten hingegen die Punkte Soziale Kontakte mit nur 7,6 %, Barrierefreiheit mit 14,0 % und die Fahrtdauer (Gesamtweg) mit 14,3

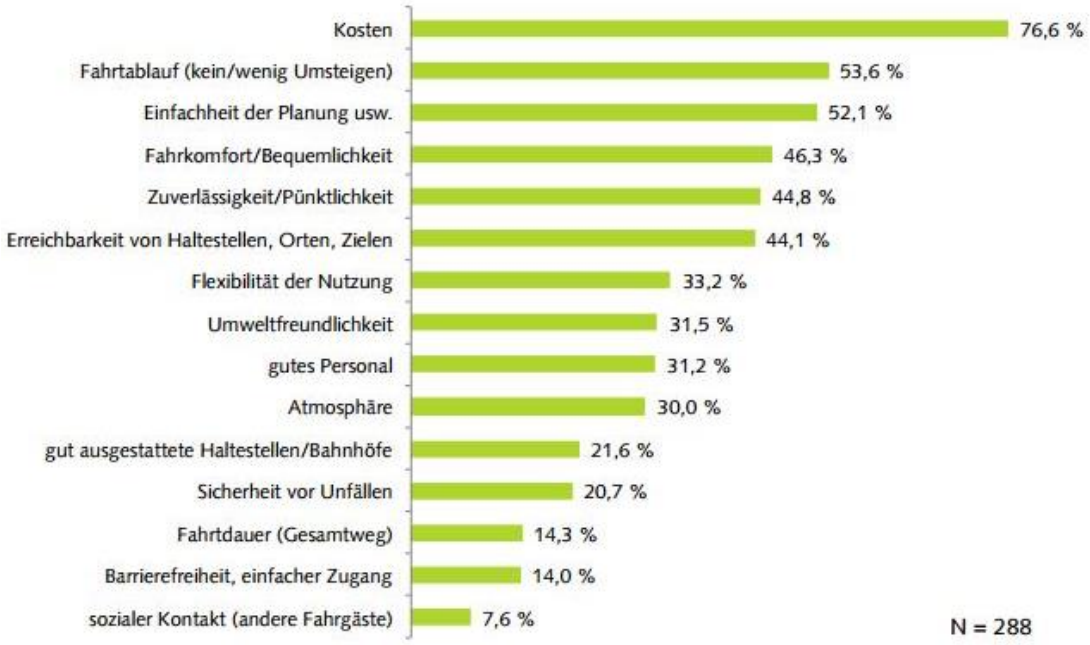
[157] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.

[158] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

[159] GSV – Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Bericht zum GSV-Forum „Fernbusse vs. Bahn – Ergänzung oder Konkurrenz?“ (22.3.2016).

%. Als Nachteil von Fernbusfahrten werden somit Störungen durch andere Fahrgäste, die lange Fahrzeit und die nicht barrierefreie Zugänglichkeit der Busse erachtet.

Abb. 9: Gründe für die Wahl des Fernlinienbusses in Deutschland



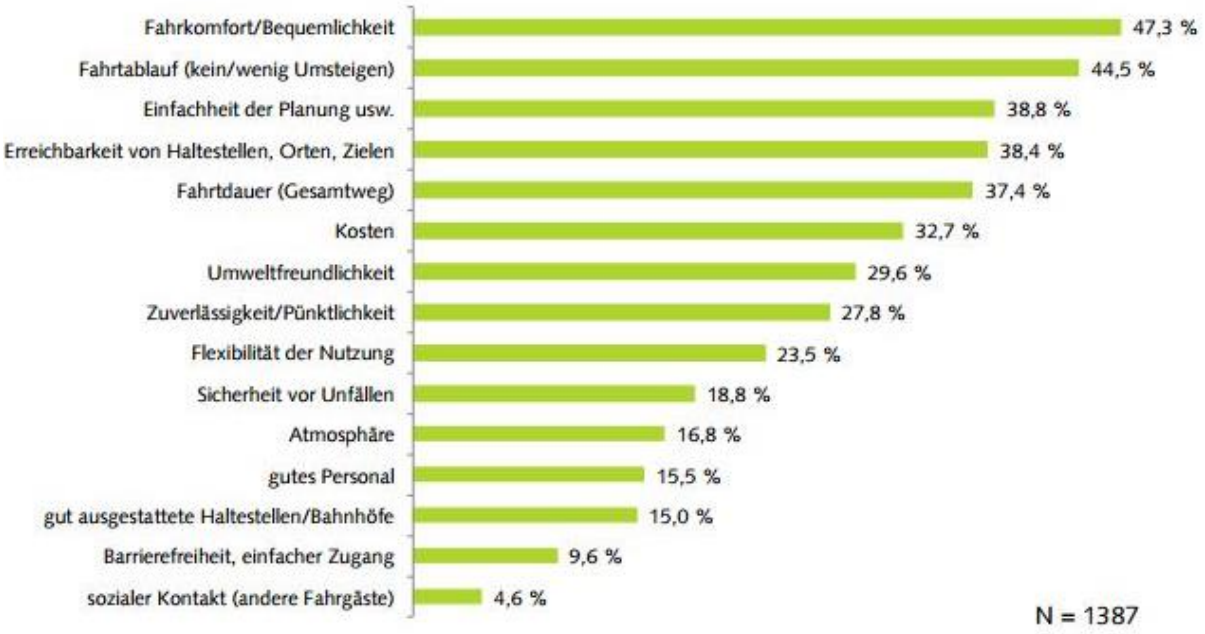
Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015. S. 19

Gründe für die Wahl des Fernzuges

In der bereits erwähnten Befragung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) wurden auch die Gründe für die Wahl des Fernzuges erfragt. Die Ergebnisse der Befragung sind in Abbildung 10 ersichtlich und zeigen, dass der Fahrkomfort mit 47,3 % der Hauptgrund für die Wahl des Fernzuges ist. Mit geringem Abstand folgen ebenso wie beim Fernbus der Fahrtablauf (kein/wenig Umsteigen) mit 44,5 % und die Einfachheit der Planung mit 38,8 %. Bahnreisende schätzen demzufolge am Fernzug vor allem die Bequemlichkeit und einen unkomplizierten Ablauf der Reise mit wenigen Umstiegen und geringen Wartezeiten. Wenig Zustimmung erhalten hingegen die Punkte Soziale Kontakte mit nur 4,6 % und die Barrierefreiheit mit 9,6 %.[160]

[160] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

Abb. 10: Gründe für die Wahl des Fernzuges in Deutschland



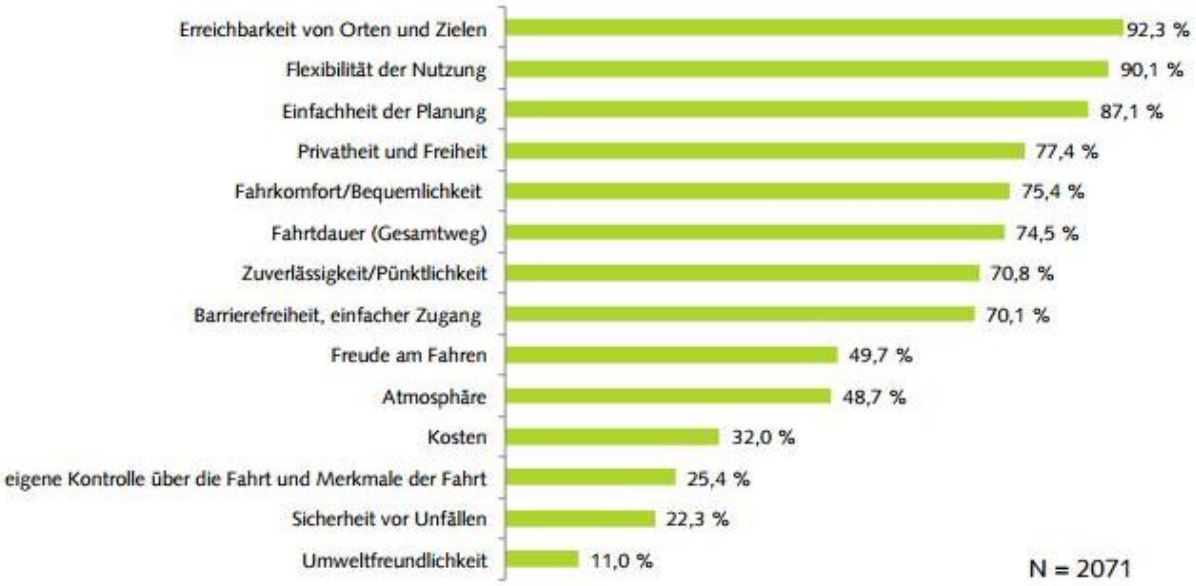
Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

Gründe für die Wahl des Pkws

Die Gründe für die Wahl des Pkws unterscheiden sich laut der Befragung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) stark zum Fernzug und Fernbus. Die Ergebnisse der Befragung sind hierbei in Abbildung 11 ersichtlich und zeigen den Erwartungen entsprechend, dass die Erreichbarkeit von Orten und Zielen mit 92,3 % der Hauptgrund für die Wahl des Pkws ist. Mit geringem Abstand folgen die Flexibilität der Nutzung mit 90,1 % und die Einfachheit der Planung mit 87,1 %. Das Verkehrsmittel Pkw besticht somit im Besonderen mit der großen Flexibilität in der Mobilität sowie der direkten Tür-zu-Tür-Verbindung und der damit verbundenen kurzen Reisezeit. Wenig Zustimmung erhalten hingegen die Punkte Umweltfreundlichkeit mit nur 11,0 %, die Sicherheit vor Unfällen mit 22,3 % und die eigene Kontrolle über die Fahrt und Merkmale der Fahrt mit 25,4 %.[161]

[161] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

Abb. 11: Gründe für die Wahl des Pkws in Deutschland



Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

Gründe für die Wahl des Flugzeuges

Die Gründe für die Wahl des Flugzeuges werden in der Befragung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) nicht erfasst. Es ist jedoch anzunehmen, dass das Flugzeug im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln im Besonderen beim Reisezeitaufwand im Bereich von Langstreckenflügen besticht. Kurzstreckenflüge sind auf Grund des lang andauernden Check-In-Prozesses sowie der höheren Reisekosten im Verkehrsmittelvergleich nur wenig konkurrenzfähig. Positiv können somit die Erreichbarkeit von Orten und Zielen sowie die geringe Reisezeit im Bereich von Langstreckenflügen angeführt werden. Als negative Eigenschaften bei der Reise mit dem Flugzeug werden hingegen oftmals die Reisekosten, der Reisekomfort sowie die unzureichende Barrierefreiheit in den Flugzeugen angeführt.

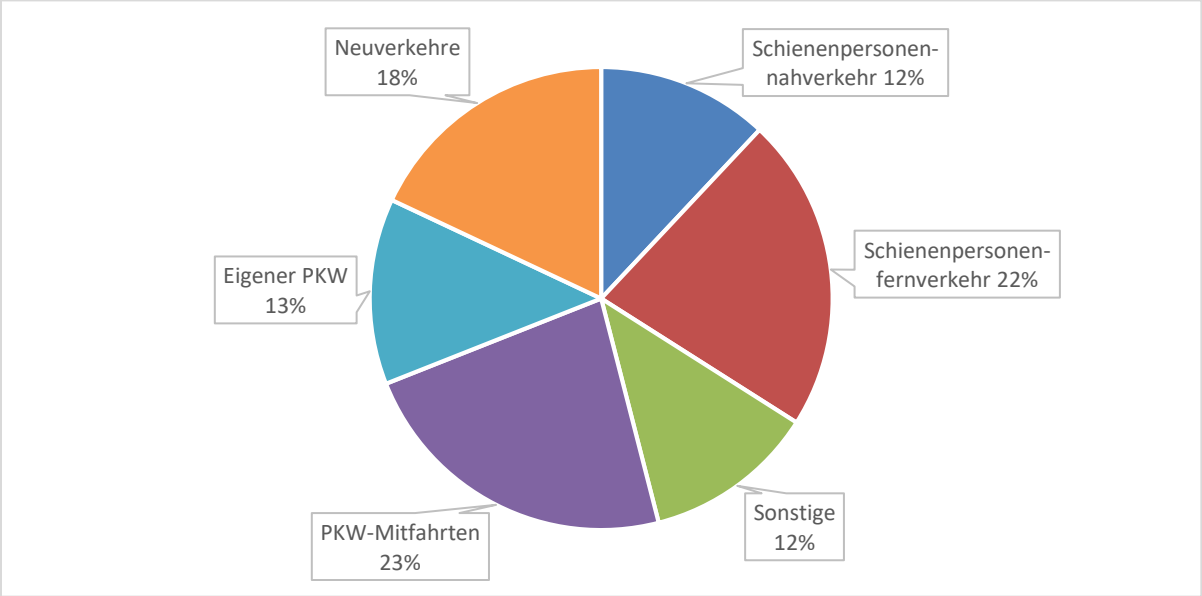
4.1.2. Abwanderung zum Fernbus

Bisher genutzte Verkehrsmittel der Fernbuskunden

Der Umstieg der Kunden auf den Fernbus führt zwangsläufig zu Verkehrsverlagerungseffekten von anderen Verkehrsmitteln. Eine aktuelle Untersuchung der deutschen Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) kommt hierbei zum Ergebnis, dass die Fernbuskunden zuvor zu 23 % mit Pkw-Mitfahrten, zu 22 % mit dem Schienenpersonenfernverkehr, zu 12 % mit dem Schienenpersonennahverkehr, zu 12 % mit sonstigen Verkehrsmitteln und zu 13 % mit

dem eigenen Pkw gereist sind. Zudem sind 18 % der Fernbusfahrten Neuverkehre, also Fahrten, die ohne das Fernbusangebot nicht stattgefunden hätten (siehe Abb. 12).[162]

Abb. 12: Bisher genutzte Verkehrsmittel der Fernbuskunden in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Datengrundlage: Bundesamt für Güterverkehr, iges, BSL Transportation Consultants. S. 83

Die Ergebnisse der Fahrgastbefragung der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr divergieren jedoch zu anderen Untersuchungen. So kommt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) durch eine Fahrgastbefragung mit Mehrfachnennung zum Ergebnis, dass für 59,9 % der Fernbuskunden das eigene Auto die Alternative zum Fernbus gewesen wäre. Darauf folgen die Fernbahn mit 55,5 %, die Mitfahrzentrale mit 15,2 %, Neuverkehre mit 10,0 %, das Flugzeug mit 9,1 %, der Mietwagen mit 5 % und sonstige Verkehrmittel mit 0,3 %.[163]

Durch den Vergleich der Ergebnisse der Fahrgastbefragungen kann gesagt werden, dass das preisgünstige Fernbusangebot viele Neukunden anspricht und somit verkehrsinduzierend wirkt. Zudem kommen beide Befragungen zum Ergebnis, dass der Anteil an Fahrgästen, welche von der Bahn auf den Fernbus umsteigen, ähnlich hoch ausfällt, wie vom Pkw zum Fernbus. Zu unterschiedlichen Ergebnisse kommen beide Fahrgastbefragungen hingegen bezüglich der Verlagerungseffekte von

[162] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Datengrundlage: Bundesamt für Güterverkehr, iges, BSL Transportation Consultants. S. 83

[163] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

Mitfahrzentralen, dem Mitwagen oder dem Flugzeug. Zudem muss gesagt werden, dass die Ergebnisse lediglich Rückschlüsse auf die Verhältnisse im grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr geben, da in der Untersuchung ausschließlich deutsche Fernbuskunden befragt wurden.

Abwanderung von der Bahn

Laut der Fahrgastbefragung der deutschen Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr steigen rund 34 % der Fernbuskunden von der Bahn auf den Fernbus um. Verursacht wird die starke Abwanderung zum Fernbus durch Parallelverkehre zur Bahn. In Österreich betrifft dies aufgrund der bestehenden Konzessionspflicht im nationalen Bereich hautpsächlich internationale Zugverbindungen. Da die ÖBB jedoch zahlreiche grenzüberschreitende Zugverbindungen betreiben, und erst im Dezember 2016 das Nachtzugangebot mit acht weiteren Nachtzugverbindungen nach Deutschland ausgebaut wurde, hat die Bahn in Österreich durch die Ausweitung des Fernbusangebotes vor allem im grenzüberschreitenden Bereich Einbußen bei den Personenkilometern zu befürchten. Insbesondere die Strecken Wien – Berlin, Wien – Köln, Wien – Venedig, Wien – Rom und Wien – Zürich sind hierbei sowohl bei den Nacht- als auch bei den Tagzügen von Parallelverkehren durch den Fernbus betroffen.[164] Der grenzüberschreitende Zugverkehr wird zudem durch komplizierte Regulierungen, unterschiedliche Technik beiderseits der Grenzen und aufwendige Absprachen erschwert, wodurch der Wettbewerb zwischen Bahn und Fernbus nochmals verstärkt wird.[165] [166] Dennoch ist die Fernbuskonkurrenz für die Bahn auch auf nationalen Verbindungen spürbar. Dies betrifft insbesondere die Streckenabschnitte Wien – Graz und Graz – Salzburg.

Abwanderung vom Pkw

Die Abwanderung vom Pkw zum Fernbus und die damit einhergehende verkehrspolitisch erwünschte Reduktion der Fahrten mit dem eigenen Auto ist mit 36 % laut der Fahrgastbefragung der deutschen Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr zwar nicht unwesentlich, jedoch ist zu beachten, dass man hierbei zwischen der Abwanderung von Pkw-Mitfahrten mit 23 % und der Abwanderung vom eigenen Pkw mit 13 % unterscheidet. Das häufig angeführte Argument, dass der Fernbus durch die Abwanderung vom Pkw zu einer Entlastung auf der Straße führt, trifft somit nur auf 13 % der Fernbuskunden zu, die vom eigenen Pkw auf den Fernbus umsteigen.[167]

---

[164] Der Standard. ÖBB startet Nachtzugverbindungen in Deutschland (09.12.2016).
[165] Morgenpost. Der Angstgegner der Bahn (20.10.2016).
[166] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.
[167] Ibid.

Abwanderung vom Flugzeug

Der intermodale Wettbewerb zwischen dem Flugzeug und dem Fernbus ist nur auf wenigen kurzen Flugstrecken und aufgrund des niedrigen Preisniveaus am Fernbusmarkt nur im Bereich von Billigairlines gegeben. So sind beispielsweise Zielgebiete in den Urlaubsregionen von Kroatien und Italien besonders interessant für Fernbuskunden, die zuvor mit dem Flugzeug gereist sind. Der genaue Anteil der Fernbuskunden, die vom Flugzeug zum Fernbus abwandern, wird in der bereits angeführten Fahrgastbefragung der deutschen Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr nicht genannt. Nach der Untersuchung des Iges-Instituts kann jedoch davon ausgegangen werden, dass dieser im Bereich von rund 4 % liegt. [168] [169]

4.1.3. Änderung des Auslastungsgrades

Bevor auf die Wirkungen der Änderung des Auslastungsgrades bei den Verkehrsmitteln Bahn, Flugzeug und Pkw eingegangen werden kann, muss zunächst das Leistungsbild des Fernbusses genauer erläutert werden. In Bezug auf die Verlagerungseffekte zum Fernbus spielen hierbei vor allem die Sitzplatzkapazitäten und der Auslastungsgrad in den Reisebussen eine wesentliche Rolle.

Sitzplatzkapazitäten im Reisebus

Im Buslinienfernverkehr kommen im Gegensatz zum Nahverkehr Reisebusse anstatt Niederflur- bzw. Stadtbusse zum Einsatz. Der Reisebus, welcher auf den Fernverkehr ausgelegt ist, befördert ausschließlich sitzende Fahrgäste und ermöglicht durch zusätzliche Ausstattungen ein komfortableres Reisen im Fernverkehr. Die Busse sind meist größer und verfügen über einen Frachtraum für das Gepäck. In Hinblick auf die Sitzplatzkapazitäten im Reisebus lässt sich sagen, dass die Anzahl an Sitzplätzen je nach Art und Bauweise der Fernbusse variiert. Übliche Reisebusse im Fernverkehr sind meist 40- oder auch 60-Sitzer. Da jedoch der Umsatz der Busunternehmen von der Anzahl der beförderten Passagiere abhängt, nimmt auch die Anzahl an Sitzplätzen in neuen Reisebussen zu. Auf besonders nachgefragten Strecken werden aufgrund dessen immer häufiger Doppelstockbusse eingesetzt.[170] Bei dem Busunternehmen Dr. Richard kann somit beim Einsatz von doppelstockigen Reisebussen bereits eine Kapazität von 84 Sitzplätzen erreicht werden.[171] Viele Kunden beschweren

---

[168] Ibid.

[169] Iges. Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen (17.04.2014).

[170] Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer. Komfortzone Bus: Sauber fahren - Umwelt schonen! Gute Auslastung der Busse (08.10.2014).

[171] Dr. Richard. Stockbusse (Abfragedatum: 10.06.2017).

sich jedoch bereits über unkomfortable Sitzmöglichkeiten und geringe Beinfreiheiten in den Reisebussen, welche meist mit der Erhöhung der Fahrgastkapazitäten einhergehen.

Auslastungsgrad im Reisebus

Der Auslastungsgrad im Reisebus ist ein wichtiger und stark umstrittener Indikator, der u. a. die vom Verkehrsmittel ausgehende Schadstoffbelastung pro Personenkilometer (Pkm) maßgeblich beeinflusst und somit immer hinterfragt werden sollte. Interessenvertretungen der Bahnindustrie oder der Busunternehmer beziehen sich in Folge dessen meist auf verschiedene Datengrundlagen oder interpretieren diese unterschiedlich.

Da für den Buslinienfernverkehr in Österreich derzeit keine aktuellen Datengrundlagen in Bezug auf den Auslastungsgrad vorliegen, werden in dieser Arbeit Daten des deutschen Umweltbundesamtes im Bezugsjahr 2014 mit einem durchschnittlichen Auslastungsgrad von 60 % herangezogen.[172] Dieser Wert wurde gewählt, da auch das Statistische Bundesamt in Deutschland bereits 2013 einen Auslastungsgrad von 55 % im Buslinienfernverkehr angibt.[173] Im innerösterreichischen Buslinienfernverkehr ist anzunehmen, dass der Auslastungsgrad aufgrund der Konzessionspflicht und der damit verbundenen Begrenzung der Kursfolgen höher ausfällt. Zudem hat das System Fernbus den entscheidenden Vorteil, dass der Reisebus bei sich ändernder Nachfrage rasch und flexibel eingesetzt werden und somit eine hohe Auslastung sichergestellt werden kann.

Änderung des Auslastungsgrades bei der Bahn

Parallelverkehre zur Bahn werden besonders kritisch betrachtet, da die damit einhergehende Abwanderung zum Fernbus zu einer Verringerung des Auslastungsgrades bei der Bahn führt und diese ihr Mobilitätsangebot im Gegensatz zum Fernbus nur schwer der Nachfrage anpassen kann. Das bedeutet, dass bei einer Verringerung des Auslastungsgrades zwei Optionen bestehen – entweder die Mehrkosten für die Aufrechterhaltung einer Zugstrecke werden von der Öffentlichen Hand getragen oder die Verbindung wird eingestellt. So hat die Fernbuskonkurrenz in Deutschland bereits dazu geführt, dass einzelne Schienenverkehre wie beispielsweise die täglichen Zugverbindungen zwischen Leipzig – Berlin – Rostock/Warnemünde des InterConnex eingestellt werden mussten.[174]

[172] Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016).

[173] Statistisches Bundesamt. Boom bei Linienfernbussen 2013: Von 3 auf 8 Millionen Fahrgäste (08.10.2014).

[174] Deutsche Bahn AG. 2016: Zurück in die Erfolgsspur. S. 9-13

Änderung des Auslastungsgrades beim Pkw

Die verkehrspolitische erwünschte Reduktion der Fahrten mit dem eigenen Pkw ist durch die Abwanderung zum Fernbus laut der Fahrgastbefragung der deutschen Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr bei nur rund 13 % der Fernbusfahrgäste gegeben. Nimmt man somit an, dass ein Reisebus eine Kapazität von 60 Sitzplätzen aufweist und der Auslastungsgrad 60 % beträgt, entspricht eine Fahrt mit dem Fernbus lediglich einer Entlastung von rund 5 Pkws auf der Straße. Hierbei kann jedoch positiv hervorgehoben werden, dass die Fahrgäste durch die öffentliche Anreise mit dem Fernbus, auch am Zielort öffentliche Verkehrsmittel anstatt dem eigenen Auto nutzen. Neben der Abwanderung vom eigenen Pkw, steigen auch rund 23 % der Fahrgäste von der Mitfahrgelegenheit auf den Fernbus um. Da die Schadstoffbelastung pro Pkm als Pkw-Mitfahrer deutlich niedriger ist, als bei der Nutzung des eigenen Pkws, ist von keinen oder nur geringen positiven Verlagerungseffekten zum Fernbus auszugehen.[175]

Änderung des Auslastungsgrades beim Flugzeug

Die verkehrspolitisch erwünschte Reduktion der Reisen mit dem Flugzeug findet auf Grund der Abwanderung zum Fernbus im Bereich von Billigairlines mit kurzen Flugstrecken statt. Da nach der Untersuchung des Iges-Instituts nur rund 4 % der Fernbuskunden vom Flugzeug auf den Fernbus umsteigen, ist durch die Verlagerungseffekte zum Fernbus nur von geringfügigen Änderungen des Auslastungsgrades beim Flugzeug auszugehen. [176]

Änderung des Modal Splits im Personenfernverkehr

Die Änderung des Auslastungsgrades bei den einzelnen Verkehrsmitteln führt durch die Abwanderung zum Fernbus und weiteren Entwicklungen am Verkehrsmarkt zu einer Änderung des Modal Splits im Gesamtverkehrsaufkommen. Für Österreich können hierbei aufgrund fehlender Datengrundlagen keine Angaben gemacht werden. Da sich der Buslinienfernverkehr im nationalen Bereich jedoch nur auf einzelne Verbindungen beschränkt, ist von einer geringfügigen Änderung des Modal Splits durch den Buslinienfernverkehr auszugehen.

Im grenzüberschreitenden Bereich können wiederum die Entwicklungen in Deutschland Rückschlüsse auf die derzeitige Situation geben. Dort wählten im Jahr 2014 rund 16 Millionen Fahrgäste[177] den Fernbus als Verkehrsmittel, wodurch der Anteil der Fernbusfahrten an der Gesamtpersonenbeförderungsleistung von 0,1 % im Jahr 2012 auf 0,5 % im Jahr 2014 angestiegen ist. Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs und des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs ist

[175] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

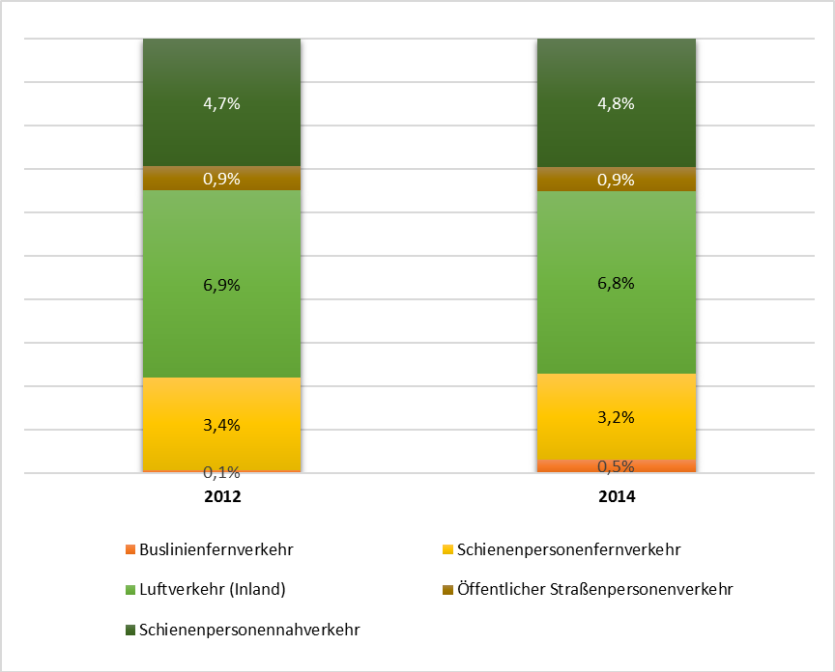
[176] Iges. Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen (17.04.2014).

[177] Fernbusse. Deutscher Fernbusmarkt 2016 wächst nur leicht auf 25,3 Millionen Fahrgäste (11.01.2017).

hingegen mit 83,9 % und 0,9 % in den Jahren 2012 und 2014 gleichgeblieben. Ein Rückgang wurde mit 0,2 % und 0,1 % im Schienenpersonenfernverkehr und im Luftverkehr (Inland) verzeichnet, Zuwächse gab es hingegen mit 0,1 % im Schienenpersonennahverkehr.

Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass der Fernbus das stärkste Wachstum im deutschen Fernverkehr aufweist und anzunehmen ist, dass diese Entwicklung mit der Situation im grenzüberschreitenden Buslinienfernverkehr in Österreich vergleichbar ist. Die genannten Anteile der Personenbeförderungsleistung im deutschen Fernverkehr in den Jahren 2012 und 2014 sind in Abbildung 13 ersichtlich. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde der MIV mit 83,9 % am Gesamtverkehrsaufkommen im deutschen Fernverkehr in der Grafik nicht dargestellt.[178]

Abb. 13: Anteil der Personenbeförderungsleistung im deutschen Fernverkehr



Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Datengrundlage: BMVI, Statistisches Bundesamt. S. 4 (Hinweis: Rundungsdifferenzen möglich)

4.2. Nutzerspezifische Wirkungen

[178] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Datengrundlage: BMVI, Statistisches Bundesamt. S. 4

4.2.1. Ökonomische Wirkungen

Fahrtkosten und Fahrzeiten je Verkehrsmittel und Streckenabschnitt

Im Folgenden wird ein intra- und intermodaler Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeiten je Streckenverbindung unter den Verkehrsmitteln Fernbus, Bahn, Flugzeug, Mitfahrgelegenheit und Pkw vorgenommen. Tabelle 2 zeigt Streckenverbindungen im nationalen Bereich und Tabelle 3 bzw. 4 Verbindungen im internationalen Bereich. Da die am stärksten frequentierten nationalen Verbindungen in Österreich nur von FlixBus betrieben werden, ist hier kein intramodaler Vergleich mit anderen Fernbusanbietern möglich. Im internationalen Bereich betreiben hingegen auch andere Anbieter (u. a. RegioJet und Eurolines) Fernbusverbindungen auf gleichen Streckenabschnitten, wodurch ein intramodaler Vergleich möglich ist.

Die Fahrkosten und Fahrzeiten beziehen sich auf die angebotenen Ticketpreise je Verkehrträger bzw. -unternehmen. Ausschlaggebend für die Wahl der Verbindungen je Verkehrsmittel war zunächst das Kriterium der Fahrzeit und drauffolgend das Kriterium der Fahrtkosten. Als Reisetag wurde der 01.04.2017 (Samstag) mit einem Abfahrtszeitraum von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr gewählt und die Abfrage der Fahrkosten und -zeiten erfolgte am 30.03.2017, zwei Tage vor dem angenommenen Reisetag. Bei der Pkw-Selbstanreise wurde ein Kilometergeld von 0,42 € für die Berechnung der Fahrkosten herangezogen. Der Betrag ist hierbei auf Grundlage des amtlichen Kilometergeldes der Reisegebührenverordnung[179] bestimmt worden, das u. a. die Kosten für Benzin, Wartung und Reparaturen umfasst.

Als Abfahrts- und Ankunftsort wurde bei der Pkw-Selbstanreise der Hauptbahnhof in der jeweiligen Stadt gewählt. Hierbei ist anzumerken, dass die unterschiedlichen Abfahrts- und Ankunftsorte wie beispielsweise im Vergleich zwischen Fernbus und Fernzug in der Berechnung der Fahrtkosten und -zeiten nicht einbezogen sind. Zudem wurde bei den Ticketpreisen von den Österreichischen Bundesbahnen zwischen dem ÖBB Flexibel-Ticket (Abfahrtszeit am Reisetag frei wählbar), der Sparschiene (fixierter Abfahrtszeitpunkt am Reisetag) und Ticket mit VorteilsCard (Jugend, Senior, Classic und Family) unterschieden. Die angegebenen Fahrzeiten ergeben sich wiederum aus dem geplanten Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt des jeweiligen Verkehrsmittels und umfassen beim Flugzeug nur die Flugdauer und keine weiteren Faktoren wie beispielsweise den Check-In-Prozess.

[179] Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955.

Tab. 2: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken innerhalb Österreichs (Stand: 30.03.2017)

Nationale Strecken	Fernbus	Eisenbahn			Pkw-Mitfahrer	Pkw-Kilometergeld	Flugzeug
Strecke Wien - Graz	FlixBus	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	14,00 €	38,20 €	24,00 €	19,10 €	11,00 €	80,22 €	103,50 €
Reisezeit	2:15 Std.	2:35 Std.	2:35 Std.	2:35 Std.	02:03 Std.	02:03 Std.	00:35 Std
Strecke Wien - Klagenfurt	FlixBus	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	18,00 €	53,60 €	34,00 €	26,80 €	18,00 €	134,30 €	110,00 €
Reisezeit	3:55 Std.	3:55 Std.	3:55 Std.	3:55 Std.	03:07 Std.	03:07 Std.	00:45 Std
Strecke Wien - Braunau	FlixBus	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	15,00 €	51,80 €	44,00 €	25,90 €	X	118,86 €	X
Reisezeit	3:25 Std.	3:10 Std.	3:10 Std.	3:10 Std.	X	02:56 Std.	X
Strecke Salzburg - Graz	FlixBus	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	13,50 €	49,80 €	24,00 €	24,90 €	14,50 €	157,50 €	X
Reisezeit	3:50 Std.	3:59 Std.	3:59 Std.	3:59 Std.	03:00 Std.	03:00 Std.	X

Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Tab. 3: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken im grenzüberschreitenden Bereich (Stand: 30.03.2017) - Teil 1

Internationale Strecken	Fernbus			
Strecke Wien - München	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	25,90 €	19,00 €	X	X
Reisezeit	05:35 Std.	05:30 Std.	X	X
Strecke Wien - Prag	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	19,90 €	16,00 €	16,00 €	18,00 €
Reisezeit	04:05 Std.	04:05 Std.	03:55 Std.	04:35 Std.
Strecke Wien - Berlin	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	25,90 €	22,00 €	X	X
Reisezeit	09:20 Std.	08:55 Std.	X	X
Strecke Wien - Venedig	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	35,90 €	29,00 €	X	X
Reisezeit	09:20 Std.	09:30 Std.	X	X
Strecke Wien - Budapest	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	18,90 €	X	15,00 €	X
Reisezeit	02:55 Std.	X	03:45 Std.	X
Strecke Salzburg - München	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	9,00 €	X	X	X
Reisezeit	01:50 Std.	X	X	X
Strecke Innsbruck - München	FlixBus	Hellö-Bus	Eurolines	RegioJet
Kosten pro Person	13,90 €	8,00 €	X	X
Reisezeit	02:20 Std.	02:10 Std.	X	X

Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Tab. 4: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken im grenzüberschreitenden Bereich (Stand: 30.03.2017) - Teil 2

Internationale Strecken	Eisenbahn			Pkw-Mitfahrer	Pkw-Kilometergeld	Flugzeug
Strecke Wien - München	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	97,80 €	X	58,40 €	23,00 €	184,80 €	94,00 €
Reisezeit	04:00 Std.	X	04:00 Std.	04:24 Std.	04:24 Std.	01:05 Std
Strecke Wien - Prag	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	64,40 €	29,00 €	43,90 €	16,35 €	139,02 €	X
Reisezeit	03:56 Std.	03:56 Std.	03:56 Std.	03:38 Std.	03:38 Std.	X
Strecke Wien - Berlin	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	137,00 €	59,00 €	98,40 €	X	285,18 €	94,50 €
Reisezeit	09:47 Std.	08:47 Std.	09:47 Std.	X	06:54 Std.	01:10 Std
Strecke Wien - Venedig	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	129,00 €	X	76,00 €	39,50 €	252,84 €	117,00 €
Reisezeit	09:40 Std.	X	09:40 Std.	05:38 Std.	05:38 Std.	01:10 Std
Strecke Wien - Budapest	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	39,20 €	39,00 €	25,40 €	14,15 €	101,64 €	126,00 €
Reisezeit	02:40 Std.	02:40 Std.	02:40 Std.	02:36 Std.	02:36 Std.	00:50 Std
Strecke Salzburg - München	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	38,00 €	X	38,00 €	8,00 €	63,00 €	X
Reisezeit	01:30 Std.	X	01:30 Std.	01:50 Std.	01:50 Std.	X
Strecke Innsbruck - München	ÖBB Flexibel	ÖBB Sparschiene	ÖBB VorteilsCard	BlaBlaCar	Selbstanreise	Austrian Airlines
Kosten pro Person	37,20 €	X	23,90 €	10,00 €	62,16 €	X
Reisezeit	01:46 Std.	X	01:58 Std.	01:59 Std.	01:59 Std.	X

Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Intermodaler Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeiten je Verkehrsmittel

Im intermodalen Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeiten je Verkehrsmittel weisen die Mitfahrgelegenheiten das beste Preis-Leistungs-Verhältnis auf. Bezüglich des Abfahrts- bzw. Ankunftsortes und des Abfahrtszeitpunktes muss man jedoch flexibler sein. Dicht gefolgt werden die günstigen Preise der Mitfahrzentralen von den Fernbussen mit nur geringfügig teureren Tickets, wodurch das zusätzliche Fernbusangebot in Österreich vor allem eine sehr preissensible Nutzergruppe anspricht. Die Österreichischen Bundesbahnen können bei diesem Preiskampf jedoch nicht mithalten, da auch die Sparschiene und Tickets mit Vergünstigungen durch die VorteilsCard fast doppelt so teuer wie die Fernbustickets sind.[180]

Die Vorteile der Bahn liegen wiederum bei den Fahrzeiten, da die Züge der ÖBB auf den ausgewählten Streckenverbindungen im Durchschnitt um c. a. 15-30 Minuten schneller als die Fernbusse ans Ziel kommen. Die kürzesten Fahrzeiten werden erwartungsmäßig mit der Pkw-Selbstanreise und Mitfahrgelegenheiten erreicht. Das Flugzeug schneidet bezüglich der Flugzeit und eines durchschnittlichen Check-In-Prozesses von rund 2 Stunden nur im Bereich von internationalen Reisezielen am besten ab. Die Flugkosten (in der Tabelle exkl. Abfertigungs- und Buchungsgebühren etc.) sind erwartungsgemäßg jedoch deutlich teurer.

Intramodaler Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeiten beim Verkehrsmittel Fernbus

Da FlixBus der einzige Fernbusanbieter im nationalen Buslinienfernverkehr in Österreich ist, kann ein intramodaler Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeiten nur im internationalen Bereich durchgeführt werden. Der ehemalige Fernbusbetreiber Hellö-Bus der ÖBB hat hierbei im Abfragezeitraum um rund 20 % günstigere Tickets als FlixBus angeboten. Eurolines weist bei deutlich weniger Fernbusverbindungen auf den ausgewählten Streckenabschnitten ein ähnliches Preisniveau wie Hellö-Bus auf. RegioJet bietet wiederum auf der Strecke Wien – Prag mit 18,00 € geringfügig teurere Tickets als Eurolines und Hellö-Bus mit 16,00 € an. Bei den Fahrzeiten gibt es durch den intramodalen Wettbewerb nur geringfügige Unterschiede.

Generell kann gesagt werden, dass der durchschnittliche Preis auf den zehn beliebtesten internationalen Verbindungen von oder nach Österreich laut CheckMyBus bei 7,8 Cent pro Kilometer liegt. Auf nationalen Fernbusverbindungen kommt man hingegen aufgrund der Konzessionspflicht bereits auf 13,2 Cent pro Kilometer, das sind zweieinhalbmal höhere Preise als im liberalisierten Nachbarland Deutschland.[181]

---

[180] Metro-Magazine. Exclusive: Competition heats up in Europe's long-distance rail market (06.05.2016).

[181] Der Standard. Fernbusse: Billigflieger auf vier Rädern (04.07.2015).

Fahrgastrechte

Die europäischen und österreichischen rechtlichen Bestimmungen für die Fahrgastrechte im Buslinienfernverkehr sind in den Kapiteln 2.2.1. und 3.2. nachzulesen. Im Folgenden werden die wesentlichen Fahrgastrechte im Buslinienfernverkehr den Fahrgastrechten der Verkehrsmittel Bahn (Fernverkehr) und Flugzeug gegenübergestellt. Einen Überblick über die Fahrgastrechte je Verkehrsmittel in den Bereichen Entschädigungen bei Verspätungen, Annullierungen bzw. Ausfällen und Rechte von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität gibt folgende Tabelle.

Tab. 5: Passagier- und Fahrgastrechte je Verkehrsmittel (Stand: 2017; Geltungsbereich: Österreich)

PASSAGIER- UND FAHRGASTRECHTE BEI BAHN, BUS, SCHIFF UND FLUG

Entschädigungen bei Verspätungen	Einzelfahrt: ab 1h 25% des Ticketpreises Wochen- & Monatskarte: je nach Unternehmen Jahreskarte: 10% des Ticketpreises	ab 2h Verspätung • Alternativbeförderung • Erstattung Fahrpreis sonst zusätzlich 50% des Ticketpreises	ab 1h Verspätung je nach Fahrtdauer und Verspätung: 25% oder 50% auf Ticketpreis	ab 3h Verspätung 250€, 400€ oder 600€ je nach Flugentfernung
bei Annulierung oder Ausfällen	Erstattung des Ticketpreises und eventuelle Entschädigung, sowie Info über Ansprüche auf Hilfeleistungen (z.B. Unterkunft, Essen)			
Rechte von Menschen mit Behinderung	Kostenlose Hilfeleistung z.B. am Bahnhof	Entschädigung für beschädigte oder verlorene Mobilitätshilfen	Kostenlose Hilfeleistung z.B. am Terminal	Kostenlose Hilfeleistung z.B. am Terminal
Sonstige Anmerkungen	Unterstützung bei: • Strafzahlungen • Erstattungen • beschädigtem / verlorenem Gepäck	Zuständig bei: • Abfahrt / Ankunft in Österreich • Ticketkauf bei österreichischem Unternehmen	Zuständig bei: • Abfahrt / Ankunft in Österreich • Ticketkauf bei österreichischem Unternehmen	Zuständig bei: • österr. Fluglinie • Flugantritt in Österr. • Flugankunft in Österr.

Quelle: Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (2017).

Fahrpreisentschädigung bei Verspätungen, Annullierungen und Ausfällen

Im Bereich Annullierungen oder Ausfällen von Verkehrsverbindungen gelten bei den Verkehrsmitteln Fernbus (Wegstrecke über 250 km), Fernzug und Flugzeug ähnliche Fahrgastrechte (siehe Tabelle 5). Bei der Entschädigung von Verspätungen gibt es bei den einzelnen Verkehrsmitteln jedoch unterschiedliche Bestimmungen.[182] Im Buslinienfernverkehr mit Wegstrecken ab 250 km und einer Verspätung von mehr als 120 Minuten gegenüber der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit hat der Fahrgast lt. Artikel 19 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011[183] Anspruch auf die Fahrpreiserstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung. Falls die Wahl zwischen einer Fahrpreiserstattung oder

[182] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D

[183] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.

einer Weiterreise nicht angeboten wird, ist eine zusätzliche Entschädigung des Busunternehmens in Höhe von 50 % des Ticketpreises vorgesehen (Verordnung (EU) 181/2011 Art. 19 Abs. 2). Einzelfahrkarten von Fernverkehrszügen (rj, ICE, WB oder EN) werden hingegen lt. Artikel 17 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007[184] mit 25 % des Ticketpreises entschädigt, wenn der Zug mehr als 60 Minuten verspätet am Zielbahnhof ankommt. Bei einer Verspätung von mindestens 120 Minuten besteht ein Anspruch auf 50 % des Ticketpreises. Im Flugverkehr hat der Fahrgast lt. Verordnung (EG) Nr. 261/2004[185] Art. 6 und 9 wiederum erst ab einer Ankunftsverspätung von mehr als drei Stunden einen Anspruch auf Entschädigung (Flüge bis 1.500 km 250 €, Flüge von 1.500 bis 3.000 km 400 € und Flüge über 3.500 km 600 €) und bei Flügen über 3.500 km darf das Luftfahrunternehmen den Betrag um 50 % zu reduzieren, wenn die Ankunftsverspätung unter vier Stunden beträgt.

Im Vergleich der Fahrgastrechte je Verkehrsmittel bei Verspätungen kann gesagt werden, dass Fahrgäste im Fernbusverkehr zwar erst ab einer Verspätung von 120 Minuten Anspruch auf Entschädigung haben, dann jedoch bereits der gesamte Ticketpreis erstattet werden muss. Wichtig ist anzumerken, dass bei den Verkehrsmitteln Bahn und Flugzeug die Ankunftsverspätungen und nicht wie beim Fernbus die Abfahrtsverspätungen für den Entschädigungsanspruch herangezogen werden. Wenn ein Fernbus beispielsweise die fahrplanmäßige Abfahrtszeit einhält, jedoch erst mit mehreren Stunden Verspätungen am Ankunftsort ankommt, hat der Fahrgast im Gegensatz zum Bahn- und Flugverkehr keinen Anspruch auf Entschädigung.[186] [187]

Haftung für Gepäck

Wie im Kapitel 3.2. bereits erläutert, werden in den §§ 29 ff der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie[188] über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed) Regeln für die Haftung von Gepäck im Kraftfahrlinienverkehr festgelegt. Busunternehmen sind auf Grundlage §§ 29 ff Kfl-Bef Bed nur für aufgegebenes Gepäck haftbar, das gegen einen Gepäckschein und allenfalls auch gegen Bezahlung eines entsprechenden Entgelts beim Fahrer abgegeben wird. Da es im Buslinienfernverkehr jedoch nicht üblich ist, einen Gepäckschein auszustellen, haben die Fahrgäste somit in den meisten Fällen auch kein Recht auf Entschädigung bei Verlust des im Frachtraum beförderten Gepäcks. Auch im Bahnverkehr wird im Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich festgelegt, dass Fahrgäste ihre mitgenommenen

[184] Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.
[185] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.
[186] Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). 2016: Jahresbericht 2015. S. 90 ff
[187] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D
[188] Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed) § 29 ff. BGBl. II Nr. 47/2001 i.d.g.F.

Gepäckstücke und Gegenstände selbst beaufsichtigen müssen und die ÖBB beim Verlust nicht haftbar sind.[189] Im Luftverkehr wird das Reisegepäck im Gegensatz zum Bus- und Bahnverkehr wiederum gegen einen Gepäckschein aufgegeben, weswegen in Art. 17 Abs. 2 des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr[190] (Montrealer Übereinkommen) festgelegt ist, dass die Luftfrachtführer bei Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck im Gegensatz zum Bahn- und Busverkehr haftbar sind.

4.2.2. Soziale Wirkungen

Leistbarkeit für alle sozialen Schichten

Wie bereits im Kapitel Ökonomische Wirkungen erläutert, spricht das zusätzliche Fernbusangebot vor allem eine sehr preissensible Nutzergruppe an. Rund 18 % der Fernbuskunden sind Neukunden, also Reisende, die ohne das Mobilitätsangebot des Fernbusses nicht gereist wären. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass eine starke Nachfrage nach günstigen Reisemöglichkeiten besteht und die bisherigen Angebote mit der Bahn oder dem Flugzeug nicht für alle sozialen Schichten leistbar sind. Viele Eisenbahnunternehmen haben aufgrund dessen ihre Angebote und Geschäftsmodelle bereits überarbeitet. Es kann also gesagt werden, dass der intermodale Wettbewerb vor allem für sozial schwache Schichten Besserungen mit sich bringt. Dennoch besteht die Gefahr der Bildung einer Zweiklassengesellschaft, in der sozial benachteiligte Menschen mit dem Fernbus reisen und Bessergestellte das Mobilitätsangebot der Bahn und des Flugzeugs nutzen.

Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität

Grundsätzlich müssen sowohl Fluglinien als auch Bus- und Bahnunternehmen Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität befördern.[191] In Ausnahmefällen (z. B. aus sicherheits- oder bautechnischen Gründen) können die Unternehmen laut Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011[192] von der Beförderungspflicht ausgenommen werden. Des Weiteren wird in der genannten Verordnung Artikel 17 geregelt, dass die Betreiber von Linienverkehren (sowohl für Wegstrecken über als auch unter 250 km) und die Busbahnhofbetreiber für die von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten haften.

---

[189] ÖBB. 2016: Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich. S. 20

[190] Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr samt Erklärung § 17 Abs. 2 BGBl. III Nr. 131/2004 i.d.g.F.

[191] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D

[192] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.

Des Weiteren haben Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität das Recht auf kostenlose Hilfeleistungen in den Verkehrsmitteln (z. B. beim Ein- und Aussteigen), aber auch in den Bereichen von Bahnhöfen, Busbahnhöfen und Flughäfen.[193] Dieser Rechtsanspruch besteht im Busverkehr laut Art. 12 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011[194] jedoch nur bei Wegstrecken über 250 km und nur für Busbahnhöfe, die in einer von der EU-Kommission veröffentlichten Liste angeführt werden. Für Österreich wird in dieser Liste allerdings nur der Busterminal in Wien Erdberg angeführt. Dies ist natürlich auch dem Umstand geschuldet, dass es in Österreich derzeit nur wenige Busbahnhöfe gibt. Spontanes Reisen ist für mobilitätseingeschränkte Menschen dennoch nicht möglich, da sie sich vor dem Reiseantritt anmelden müssen, um Hilfeleistungen zu erhalten.[195] [196] Es kann somit gesagt werden, dass Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität bei den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ähnliche Fahrgastrechte haben. Dennoch ist die barrierefreie Zugänglichkeit bei den Verkehrsmitteln unterschiedlich weit vorangeschritten. Die Fernzüge der ÖBB sind beispielsweise mit speziellen Plätzen für Rollstuhlfahrer ausgestattet und auch die meisten Bahnhöfe sind barrierefrei zugänglich. Das Reisen mit dem Flugzeug oder dem Fernbus birgt für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität hingegen größere Herausforderungen mit sich. So sind die meisten Flugzeug- und Reisebustoiletten nicht barrierefrei zugänglich und auch die Fahrt mit älteren Reisebussen ist infolge fehlender behindertengerechter Sitzplätze oftmals nicht möglich. Aber auch in neuen Reisebussen wird die Fahrt für mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund des Höhenunterschiedes beim Einstieg in den Bus erschwert.

4.3. Betreiberspezifische Wirkungen

4.3.1. Ökonomische Wirkungen

Die negativen Folgen des intermodalen Wettbewerbs zum Fernbus machen sich in Österreich vor allem bei den Umsatzeinbußen der – überwiegend aus öffentlichen Mitteln teilfinanzierten – Bahn sichtbar. Hierbei stellen sowohl die nationalen als auch die grenzüberschreitenden Fernbusverbindungen eine immer stärker werdende Konkurrenz dar. Im nationalen Bereich haben sich trotz Konzessionspflicht einige Fernbusstrecken mit teils sehr dichten Kursfolgen etabliert. So verkehren die Fernbusse auf der Linie Wien – Graz bereits 11-mal täglich, auf der Strecke Wien Flughafen – Graz 7-mal täglich und auch die Linie Graz – Salzburg wird 5-mal täglich bedient. Auf den weiteren Streckenabschnitten Graz – Linz,

---

[193] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D

[194] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.

[195] Interview mit Herrn Mag. Leitner, Siehe Appendix D

[196] Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). 2016: Jahresbericht 2015. S. 90 ff

Wien – Klagenfurt und Wien – Braunau am Inn verkehren die Fernbusse hingegen nur zweimal täglich (Abfragezeitpunkt 13.07.2017).[197]

Um nun Genaueres über die ökonomischen Wirkungen, die mit dem intermodalen Wettbewerb zwischen Fernbus und Bahn einhergehen, zu erfahren, wurde ein Experteninterview mit Herrn Niemand M.A. der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) der Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle geführt. Das Interview ist in einem Transkript festgehalten und kann im Appendix G nachgelesen werden. Herr Niemand M.A. führt in Bezug auf den intermodalen Wettbewerb zwischen Fernbus und Bahn an, dass die Ausweitung des Fernbusangebotes in ähnlichen räumlichen und zeitlichen Lagen wie die Bahn unausweichlich zu Umsatzeinbußen bei der Bahn führt und diese bereits u. a. auf den Bahnverbindungen Wien – Graz und Graz – Salzburg deutlich spürbar sind. Da die Bahn ihr Angebot jedoch nur schwer der Nachfrage anpassen kann und Kürzungen der bestehenden Streckenverbindungen aufgrund der hohen Fixkosten für u. a. die Bahninfrastruktur nicht sinnvoll sind, müssen bei niedrigerer Auslastung entweder die Abgeltungsbeiträge der Öffentlichen Hand erhöht oder Zugverbindungen gänzlich eingestellt werden. Beide Vorgehensweisen stellen für die Bahn langfristig keine tragbaren Optionen dar. Des Weiteren führt Herr Niemand M.A. an, dass mit dem Fernbus im Gegensatz zur Bahn nur deshalb eigenwirtschaftliche Fernverkehre bedient werden können, da dieser keine Systemverpflichtungen wie beispielweise das Abwarten von Anschlüssen hat. Die Bahn muss demgegenüber gemeinwirtschaftliche Aufgaben erfüllen und auch in Randregionen mit niedriger Nachfrage Anbindungen sicherstellen.[198]

Vergleich der Kostenstrukturen für den Schienenpersonen- und Buslinienfernverkehr

Ein direkter Vergleich der Kostenstrukturen für Betreiber unter den Verkehrsmitteln Fernbus, Fernzug, und Flugzeug kann aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht gemacht werden. Die Ergebnisse des Marktreports der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) lassen jedoch einen Vergleich der Kostenstrukturen zwischen dem SPNV und dem Buslinienfernverkehr für Deutschland zu. [199] Da sich der österreichische Fernbusverkehr hauptsächlich auf den grenzüberschreitenden Bereich beschränkt und österreichische Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr gleiche Entgelte für u. a. die Benützung der Bahninfrastrukturen in Deutschland zu entrichten haben, lassen die Ergebnisse der Studie Rückschlüsse auf die Situation der Kostenstrukturen für den grenzüberschreitenden Fernbus- und Schienenpersonenverkehr von und

[197] FlixBus. Bus Routes (Abfragedatum: 13.07.2017).

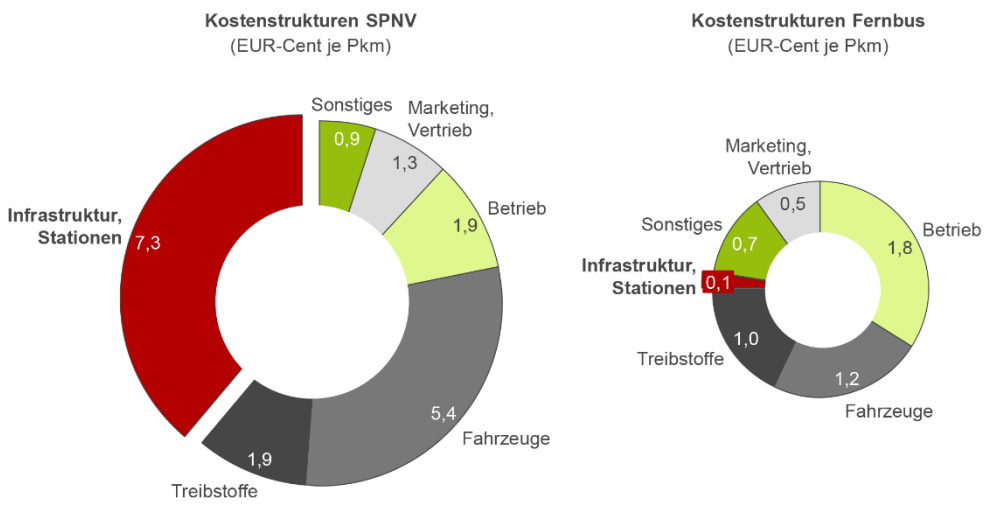
[198] Interview mit Herrn Niemand M. A., Siehe Appendix G

[199] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG.

nach Österreich zu. In der Marktrecherche wurden die Gesamtkosten des Fernbusses je Personenkilometer (Pkm) den Gesamtkosten des SPNV in Deutschland gegenübergestellt. Unter der Berücksichtigung von u. a. Infrastruktur- und Stationsentgelten, Betriebs-, Treibstoff- und Fahrzeugkosten und Ausgaben für Marketing und Vertrieb, kommt die Studie zum Ergebnis, dass die Gesamtkosten des Fernbusses je Pkm nur bei einem Viertel bis einem Drittel der Gesamtkosten im SPNV liegen. Der Großteil der Gesamtkosten im Schienenpersonennahverkehr entfällt hierbei mit 40 % auf die Infrastruktur- und Stationsentgelte. Im Vergleich zum Fernbus liegt dieser Anteil nur bei 3 % der Gesamtkosten, da u. a. die Entgelte für die Benützung der Fernbushaltestellen bzw. -terminals deutlich niedriger ausfallen.

Für Österreich muss man in diesem Bereich jedoch durch die Entrichtung einer fahrleistungsabhängigen Maut von höheren Infrastrukturentgelten im Buslinienfernverkehr ausgehen. Der zweitgrößte Anteil an Betreiberkosten entfällt im SPNV wiederum mit 5,4 EUR-Cent je Pkm auf die Fahrzeugkosten. Auch hier ist ein wesentlicher Unterschied zum Fernbus mit 1,2 EUR-Cent je Pkm gegeben. Allein die Fahrzeugkosten je Pkm im SPNV fallen somit mit 5,4 EUR-Cent je Pkm bereits höher aus als die Gesamtkosten des Buslinienfernverkehrs mit 5,3 EUR-Cent je Pkm (siehe Abb. 14).[200] Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass die Bahn auf Grund der insgesamt hohen Kostenstrukturen im Schienenpersonenverkehr nicht mit den günstigen Preisen im Buslinienfernverkehr mithalten kann.

Abb. 14: Kostenstrukturen des deutschen Schienenpersonennah- und Buslinienfernverkehrs



Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. S. 79

[200] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. S. 79

Auslastungsgrad

Während die Fernbusbetreiber danach streben, den Auslastungsgrad in den Bussen zu erhöhen, indem mehr Reisende auf die neue Mobilitätsalternative Fernbus aufmerksam gemacht werden, kämpft die Bahn in Bezug auf den Buslinienfernverkehr vor allem um ihre bestehenden Kunden. Eine Abwanderung von der Bahn zum Fernbus hat dementsprechend zur Folge, dass mit niedrigeren Einnahmen gewirtschaftet werden muss. Da die Bahn ihr Angebot jedoch nur schwer der Nachfrage anpassen kann, müssen bei niedrigerer Auslastung entweder die Abgeltungsbeiträge der Öffentlichen Hand erhöht oder Zugverbindungen eingestellt werden. Fernbusbetreiber können bei niedriger Auslastung hingegen flexibel und rasch reagieren, indem bei geringer Nachfrage Fernbusverbindungen gekürzt bzw. bei hoher Nachfrage zusätzliche Fernbusse eingesetzt werden.

Marketing

Sowohl der intermodale als auch der intramodale Wettbewerb werden durch IT-Plattformen, die Preise und Leistungen der Verkehrsmittel vergleichbar machen, weiter verschärft. Die erhöhte Transparenz führt wiederum dazu, dass der Kostendruck steigt und Fernbustickets zu Kampfpreisen angeboten werden bzw. Eisenbahnunternehmen ihre Angebote und Geschäftsmodelle bereits überarbeiten. Im intramodalen Wettbewerb unter den Fernbusanbietern haben diese Entwicklungen außerdem zu Verdrängungen am Fernbusmarkt geführt, die Flixbus als Marktführer hervorgebracht haben. Diese Konsolidierungsphase scheint jedoch überwunden, da das Unternehmen angibt, in Österreich, Deutschland und der Schweiz bereits seit 2016 rentabel zu wirtschaften.[201] [202] Dennoch sind die mittelständigen Busunternehmen weiterhin von der Dachorganisation FlixBus abhängig, die die Ticketpreise bestimmt.

4.3.2. Einhaltung von Sozialvorschriften und Arbeitsgesetzen

Busunternehmen im Buslinienfernverkehr stehen immer wieder in der Kritik, die geltenden Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften nicht einzuhalten, um Kosten zu sparen und konkurrenzfähig zu bleiben. Da für Fernbusverbindungen nach oder in Österreich in diesem Zusammenhang keine Daten vorliegen, werden die Ergebnisse der Überwachungsaktion Fernlinienbusverkehr der Arbeitsschutzverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2016 herangezogen. Gegenstand der Überprüfung durch Polizei und Aufsichtsbehörden waren das Ausmaß und die Art von Verstößen gegen Sozialvorschriften und Arbeitszeitgesetze von Verkehrsunternehmen, die im Fernlinienbusverkehr tätig sind und ihren Sitz in Nordrhein-Westfalen haben. Die Ergebnisse der Studie

[201] Deutsche Bahn AG. 2016: Zurück in die Erfolgsspur. S. 9-13

[202] Kurier. ÖBB verkaufen Hellö-Fernbus an FlixBus (22.05.2017).

zeigen, dass die meisten Mängel im Bereich von zu spät eingelegten oder verkürzten Fahrtunterbrechungen liegen. Darauffolgt die Überschreitung der täglichen Arbeitszeit, die Unterschreitung der Tagesruhezeiten, die Überschreitung der Tageslenkzeiten und die nicht ordnungsgemäßge Benutzung des Kontrollgerätes.[203]

In der Gesamtbilanz kommt die Arbeitsschutzverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen zum Ergebnis, dass mit der Ausnahme von wenigen Busunternehmen keine gravierenden Missstände in der Branche festgestellt werden konnten, und sich die Mehrzahl an Betrieben bemüht, die Vorschriften zu den geltenden Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeitvorschriften der Fahrer einzuhalten. Die Ergebnisse der Überwachungsaktion Fernlinienbusverkehr zeigen somit, dass die Einhaltung von Sozialvorschriften und Arbeitsgesetzen durch Busunternehmen, die im Fernlinienbusverkehr tätig sind, deutlich besser ist als bisher angenommen.[204]

4.4. Wirkungen auf die Allgemeinheit

4.4.1. Räumliche Wirkungen

<u>Erreichbarkeitsverhältnisse im Öffentlichen Verkehr</u>

Der Fernbus dient innerhalb Österreichs u. a. als Zubringer zu Flughäfen oder als saisonale Anbindung von Schigebieten in den Wintermonaten (z. B. St. Anton am Arlberg). Die am stärksten frequentierten nationalen Fernbusverbindungen sind zwischen den Landeshauptstädten Wien und Graz bzw. Graz und Salzburg zu verzeichnen, die durch das hochrangige Fernbahnnetz bereits erschlossen sind. Kleinere oder mittelgroße Städte, die bisher über keine oder schlechte Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz verfügen, profitieren hingegen bislang nur selten vom zusätzlichen Fernbusangebot. Eine Außnahme bildet die Marktgemeinde Pinggau in der Steiermark mit einem direkten Fernbusanschluss zum Flughafen Wien. Die Situation könnte sich in Zukunft jedoch ändern, da FlixBus angibt, mehrere kleine und mittelgroße Städte in Österreich an das Fernbusnetz anzubinden.[205]

Aus Kundensicht hat sich somit bisher die Anzahl der täglichen Verbindungen zwischen den Städten – die ohne Umsteigen als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen genutzt werden können – erhöht. Der Fernbus hat hierbei den Vorteil, dass aufgrund seiner kleineren Gefäßgröße, die im Einsatz befindliche Fahrzeuganzahl steigt und somit kleinere und für die Kunden attraktivere Taktintervalle angeboten werden, die zudem jederzeit der Nachfrage angepasst werden können.

---

[203] Landtag Nordrhein-Westfalen (09.08.2016).

[204] Ibid.

[205] OÖ Nachrichten. Mit Flixbus von Österreich nach Kroatien und Italien (20.06.2017).

Des Weiteren werden die Fernbusreisen von oder nach Graz in kürzeren Reisezeiten als mit der Bahn zurückgelegt, da auf den bestehenden Relationen das Streckennetz der Bahn noch nicht ausgebaut ist und der Fernbus nur ausgewählte Haltestellen bedient. Der intermodale Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln wird somit durch die ähnlichen Abfahrts- und Ankunftszeiten nochmals verstärkt. Die Einhaltung des Fahrplanes kann jedoch beim Fernbus aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse wie z. B. Staus nicht immer gewährleistet werden, wodurch die Zuverlässigkeit des Systems Fernbus nicht im gleichen Maße wie bei der Bahn gegeben ist. Außerdem darf in Bezug auf die Erreichbarkeitsverhältnisse nicht außer Acht gelassen werden, dass diese aufgrund niedrigerer Auslastung und der damit verbundenen möglichen Kürzungen im Bahnstreckennetz, langfristig durch das zusätzliche Fernbusangebot sogar sinken können.[206]

Die Bahn hat hierbei vor allem mit dem Rückgang der Fernfahrer zu kämpfen, da Fernbuslinien nur rentable und ausgewählte Haltestellen bedienen und somit attraktive Fernbusverbindungen in Bezug auf die Reisezeit anbieten können. Die Bahn ist jedoch auf die Einnahmen durch Fernfahrer angewiesen, um auch die oftmals nicht wirtschaftlichen Verbindungen im Nahverkehr aufrecht zu erhalten. Falls Zugverbindungen eingestellt werden, hat dies somit nicht nur Konsequenzen für den Fern-, sondern auch für den Nahverkehr, wie folgendes Beispiel zeigt:

Parallelverkehre zur Bahn am Beispiel Graz

Bahnverbindungen von und nach Graz sind derzeit aufgrund der längeren Fahrzeiten im Vergleich zum Fernbus nur wenig konkurrenzfähig. Vor allem die Relationen Graz – Linz, Graz – Klagenfurt, Graz – Salzburg und Graz – Wien sind hiervon stark betroffen. So beträgt die Fahrzeit von Graz nach Salzburg mit dem Fernbus 03.50 Std. und mit der Bahn 03.59 Std. Auf der Relation Wien – Graz sind ähnliche Unterschiede mit einer Fahrzeit von 02.20 Std. (Fernbus) und 2.35 Std. (Bahn) gegeben. Hierbei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass der Fernbus nur ausgewählte Haltestellen bedient. So fährt dieser auf der Relation Graz – Salzburg 6 Haltestellen und die Bahn insgesamt 14 Haltestellen an (siehe Tab. 6). Eine Verkürzung der Streckenführung bei der Bahn ist jedoch nicht möglich, da die Haltestellenanbindung zum einen Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehren auf der Schiene sicherstellt und zum anderen durch zahlreiche Anschlüsse im Nahverkehr auch eine hohe regionale Bedeutung hat. Auf Grund dessen werden die derzeitigen durch den Buslinienfernverkehr verursachten Umsatzeinbußen bei der Bahn durch Ausgleichszahlung der Öffentlichen Hand abgedeckt. Langfristig gesehen kann die Fernbuskonkurrenz jedoch dazu führen, dass nicht rentable Bahnstrecken mit großer regionaler Bedeutung, wie z. B. die Bahnstrecke Graz – Salzburg, eingestellt

[206] Hörl, B., Klamer, M. 2001: IC-Zug, Neigezug oder Fernlinienbus?

werden müssen und somit die Erreichbarkeit für die ortsansässige Bevölkerung verloren geht. Anschlussverbindungen des Zuges sind beispielsweise in Stainach-Irdning, Bischofshofen oder Leoben (siehe Tab. 6).[207]

[207] Ibid.

Tab. 6: Vergleich der Zwischenhalte und Abfahrtszeiten von Bahn und Fernbus auf ausgewählten Bedienungskorridoren in Österreich (Stand: 10.07.2017)

Zwischenhalte Graz - Salzburg	
Bahn	Fernbus
Graz Hauptfbahnhof	Graz Busbahnhof
Leoben Hauptfbahnhof	-
St. Michael in Oberstmk Bahnhof	St. Michael in Oberstmk
Selzthal Bahnhof	-
Liezen Bahnhof	Liezen
Stainach-Irdning Bahnhof	-
Schladming Bahnhof	Schladming
Radstadt Bahnhof	Radstadt
Bischofshofen Bahnhof	-
Werfen Bahnhof	-
Golling-Abtenau Bahnhof	-
Hallein Bahnhof	-
Salzburg Süd Bahnhof	-
Salzburg Hauptfbahnhof	Salzburg Lastenstraße

Abfahrtszeiten Graz - Salzburg (13.07.2017)	
Bahn (Fahrzeit ~ 03:59h)	Fernbus (Fahrzeit ~ 03:50h)
05:45	-
07:45	06:20
09:45	-
11:45	10:50
13:45	14:30
15:45	-
17:45	17:40
-	19:40

Zwischenhalte Wien - Graz	
Bahn	Fernbus
Wien Hauptbahnhof	Wien
Wien Meidling Bahnhof	-
Wr. Neustadt Hauptbahnhof	-
Mürzzuschlag Bahnhof	-
Kapfenberg Bahnhof	-
Bruck/Mur Bahnhof	-
Graz Hauptbahnhof	Graz

Abfahrtszeiten Wien - Graz (13.07.2017)	
Bahn (Fahrzeit ~ 02:35h)	Fernbus (Fahrzeit ~ 02:20h)
05:58	06:30
06:58	-
07:58	08:30
08:58	-
09:58	10:30
10:58	-
11:58	12:30
12:58	-
-	13:30
13:58	-
-	14:30
14:58	-
-	-
15:58	16:30
...	...

Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: Bahn: fahrplan.oebb.at; Fernbus: flixbus.com (Abfragedatum: 10.07.2017)

Terminal Standorte

Österreich weist als traditionelles Bahnland ein gut ausgebautes Schienennetz auf, in dem alle Bundeshauptstädte miteinander verbunden sind. Aber auch zahlreiche bevölkerungsarme Gemeinden verfügen über einen direkten Bahnanschluss mit Aufenthaltsmöglichkeiten in öffentlichen Bahneinrichtungen. Im Fernbusverkehr sieht die Situation anders aus, da viele Fernbushaltestellen bzw. insbesondere der einzige österreichische Fernbusterminal „Wien Erdberg" für die derzeitige Nachfrage unzureichend ausgestattet sind. Aufgrund dessen werden Fernbushaltestellen oftmals ohne jegliche Unterstellmöglichkeiten bedient. Diese Vorgehensweise ist zwar für die Fernbusbetreiber kostengünstig, da meist keine Entgelte für die Bedienung der Haltestellen entrichtet werden müssen, dennoch birgt die derzeitige Situation Verschlechterungen für die Fernbuskunden im Vergleich zu den hohen Standards bei Bahnhöfen und Flughäfen mit sich.

Lage der Fernbushaltestellen

In Österreich sind die meisten Fernbushaltestellen wie beispielsweise die stark frequentieren Haltstellen am Hauptbahnhof in Graz und Salzburg oder auch der Busterminal in Wien Erdberg gut an das höherrangige ÖPNV-Netz angebunden. Der Umstieg auf den Schienenpersonennahverkehr ist am Fernbusterminal in Wien Erdberg derzeit jedoch nur mit einem Umweg möglich. Das Privileg, eine Fernbushaltestelle am Hauptbahnhof in Wien bedienen zu dürfen, war nur den Hellö-Bussen der ÖBB vorbehalten, wodurch nach der Übernahme durch FlixBus, die Fernbusse wieder den Fernbusterminal Erdberg anfahren müssen. Dennoch ist der Busterminal in Wien Erdberg im Vergleich zu anderen deutschen Städten sehr zentral gelegen. In Köln sind die Fernbusse beispielsweise seit Oktober 2015 gänzlich aus dem Stadtverkehr verbannt, wodurch Fernbusfahrgäste außerhalb der Stadt ankommen und zunächst mit dem ÖPNV nach Köln anreisen müssen. [208] [209]

[208] Die Welt. Köln verbannt Fernbusse aus der Innenstadt (28.10.2015).
[209] Kurier. ÖBB verkaufen Hellö-Fernbus an FlixBus (22.05.2017).

Fernbusterminal Wien Erdberg

Durch die Lage und die in die Jahre gekommene Bausubstanz wird der Fernbusterminal „Wien Erdberg“, den jede Woche rund 600 Busse passieren, als sehr unattraktiv empfunden, wodurch eine Neuerrichtung an diesem oder einen anderen Standort in naher Zukunft erfolgen soll.[210] So heißt es sogar vonseiten des Betreibers, dass der Terminal einer Weltstadt unwürdig sei. Aber auch die Kapazitätsgrenzen für den Fernbusverkehr werden durch den starken Zuwachs – allein 2016 kamen rund 2,1 Millionen Fahrgäste per Fernbus in Wien an – in den nächsten Jahren erreicht sein. Zudem hat sich der Fernbusterminal in den letzten Jahren durch die Lage im Herzen Europas, der direkten Anbindung von rund 70 Städten und den rund 80.000 An- und Abfahrten pro Jahr, zu einem Drehkreuz internationaler Fernbuslinien etabliert. Diese Entwicklung schafft neue Anforderungen (Wartebereiche, Sanitäranlagen, Gastronomie etc.) an den Busterminal, die bisher nicht erfüllt werden.[211]

Abb. 15: Busterminal Wien Erdberg

Quelle: wien.orf.at (Abfragedatum: 03.09.2017)

Neben dem einzigen Fernbusterminal „Wien Erdberg“ bietet der von der Postbus GmbH betriebene zentral gelegene, internationale **Busterminal am Hauptbahnhof** in Wien 21 Haltestellen und 24 Busparkplätze. Der 2015 eröffnete Busbahnhof im 10. Wiener Gemeindebezirk wird u. a. von internationalen Buslinien genutzt. Positiv hervorzuheben sind die zentrale Lage und die direkte Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr mit der U-Bahnstation Südtiroler Platz.[212]
Ein weiterer bedeutender Busbahnhof ist der moderne und zentral im 2. Wiener Gemeindebezirk an der U-Bahnstation Stadion gelegene Busterminal **Vienna Stadion Center**, der durch das zum Gschwindlkonzern gehörende Unternehmen Austrotouring betrieben wird. Der Busbahnhof wurde im Juli 2013 errichtet und dient ebenso u. a. als Drehkreuz internationaler Fernbusverbindungen, von dem aus über 150 Zielorte in Europa erreicht werden können.[213] [214]

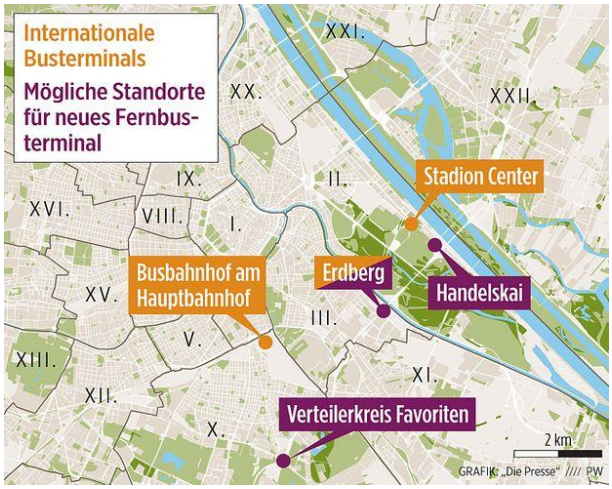
---

[210] ORF-Wien. Wiener Busterminals einer Weltstadt unwürdig (25.07.2014).
[211] Die Presse. Wien als neue Drehscheibe (16.07.2016).
[212] Postbus. Internationaler Busterminal - Wien Hauptbahnhof (Abfragedatum: 15.12.2016).
[213] Austrotouring. Busterminal Stadion Center (Abfragedatum: 15.12.2016).
[214] APA-OTS. Busterminal Wien: Von Erdberg nach ganz Europa (11.07.2017).

Standortsuche für neuen Fernbusterminal

Da die Auslastung des Fernbusterminals in Wien Erdberg konstant ansteigt, benötigt es dringend einen neuen und attraktiven Fernbusterminal für Wien. Laut den Plänen der Stadt soll es zukünftig weiterhin nur einen einzigen zentralen Fernbusterminal in Wien geben. Die Herausforderung der Stadt- und Verkehrsplanung ist demnach, einen geeigneten zentralen Standort zu finden, der den Anforderungen an einen neuen Busterminal entspricht. Vonseiten der Stadtverwaltung heißt es hierzu, dass derzeit noch drei Standorte geprüft werden, eine Entscheidung für einen Standort ist bisher jedoch noch nicht gefallen. In Frage kommen der Neubau des bestehenden Fernbusterminals in Wien Erdberg sowie zwei Standorte in der Nähe vom Stadion Center bzw. am Verteilerkreis in Favoriten bei der U-Bahn-Station Altes Landgut (siehe Abb. 16). Mit einem direkten Autobahn- und U-Bahn-Anschluss entsprechen alle drei Standorte den wichtigsten Anforderungen an einen neuen Fernbusterminal in Wien.[215] [216] Eine rasche Umsetzung des Neubauprojektes ist jedoch nicht nur aufgrund u. a. der steigenden Fahrgastzahlen und einer in die Jahre gekommenen Bausubstanz notwendig, sondern auch aufgrund der derzeitigen Situation für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität, deren Ansprüchen erst durch die Errichtung eines neuen Fernbusterminal gerecht geworden werden kann. Neben dem Fernbusterminal Erdberg sind zudem auch viele weitere Fernbushaltestellen, die ohne jegliche Unterstellmöglichkeiten bedient werden, unzureichend ausgestattet. Im Kapitel 5.2. wird hierzu erläutert, welchen generellen Anforderungen Fernbusterminal bzw. -haltestellen entsprechen sollten.

Abb. 16: Fernbusterminal Wien – Potenzielle Standorte



Quelle: Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (20.06.2017).

[215] Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016).

[216] Der Standard. Warten auf zentralen Wiener Busbahnhof (25.01.2017).

4.4.2. Umweltwirkungen

Für den Vergleich der schädlichen Umweltwirkungen je Verkehrsmittel wurden die Schadstoffbelastung und der Auslastungsgrad verglichen. Weitere von den Verkehrsmitteln ausgehende ökologische Wirkungen wie beispielsweise der Flächenverbrauch und Lärmemissionen werden infolge fehlender Datengrundlagen nicht weiter behandelt.

Vergleich der Schadstoffbelastung je Verkehrsmittel

Die Verkehrsmittel Fernbus, Eisenbahn im Fernverkehr, Pkw und Flugzeug emittieren pro Personenkilometer (Pkm) unterschiedlich viele Schadstoffe. Wichtige Faktoren, die die Schadstoffbelastung je Verkehrsmittel und zurückgelegten Pkm maßgeblich beeinflussen, sind der Auslastungsgrad je Verkehrsmittel sowie unterschiedliche Antriebsarten und Kraftstoffe.[217] Da für den Personenfernverkehr in Österreich derzeit keine aktuellen Datengrundlagen vorliegen, die einen Vergleich der Schadstoffbelastung je Verkehrträger und Auslastungsgrad ermöglichen, werden stattdessen die Daten des deutschen Umweltbundesamtes im Bezugsjahr 2014 herangezogen. Bei der Berechnung der durschnittlichen Emissionen im Personenfernverkehr hat das Umweltbundesamt für den Reisebus einen Auslastungsgrad von 60 % und für die weiteren Verkehrsmittel Eisenbahn im Fernverkehr, Flugzeug und Pkw einen Auslastungsgrad von 50 %, 77 % und 1,5 Personen pro Pkw angenommen. Ebenso wurden indirekte Emissionen, welche bei der Erzeugung der Energieträger (Strom, Kerosin, Benzin, Diesel) anfallen, bei der Berechnung der Emissionen je Verkehrsmittel miteinbezogen.[218] Wichtig ist anzumerken, dass die Kategorie Reisebus sowohl Busse im Gelegenheitsverkehr als auch Fernlinienbusse umfasst und keine differenzierten Daten dieser Unterkategorien für das Jahr 2014 vorliegen. Die Emissionsfaktoren für den Fernbus sind laut deutschem Umweltbundesamt daher nicht direkt auf den Fernlinienbus übertragbar. Des Weiteren wird angemerkt, dass bisher keine Daten zu Alter und Größe der eingesetzten Busse vorliegen, die eine exakte Einschätzung der Umweltemissionen ermöglichen.[219] Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) entkräftete diese Bedenken jedoch bereits im Oktober 2014 in einer Presseaussendung. Demzufolge ist der Auslastungsgrad von 60 % bei Reisebussen laut Statistischem Bundesamt bereits seit dem Jahr 2013 mit 55 % Auslastung in etwa auch für Fernbusse gegeben. Des Weiteren wird angemerkt, dass die Werte für den Spritverbrauch von Reisebussen mit 40 Liter pro 100 km in der Berechnung des Umweltbundesamtes zu hoch angesetzt sind, da viele Busse nur mehr rund

[217] Umweltbundesamt 2012: Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012.

[218] Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016).

[219] Umweltbundesamt. Welche Umweltwirkungen gehen vom Fernlinienbus aus? (18.08.2014).

20 Liter pro 100 km verbrauchen. Die Daten für Reisebusse sind aufgrund dessen laut bdo durchaus mit dem Fernlinienbus vergleichbar.[220] [221]

Die Ergebnisse der Studie lassen sich jedoch nicht direkt auf die Situation in Österreich übertragen, da keine Daten zum Auslastungsgrad der Fernbusse in Österreich vorliegen. Zudem weist der von den ÖBB genutzte Bahnstrom (Bezugsjahr 2015), der zu 90 % aus Wasserkraft, zu 8 % aus Erdgas und zu 2 % aus erneuerbaren Energieträgern erzeugt wird, eine bessere Umweltbilanz als der von der Deutschen Bahn genutzte Bahnstrom auf (rund 37 % Kohle, 42 % erneuerbare Energie, 15 % Kernkraft, 6 % sonstige fossile Energieträger; Bezugsjahr 2015).[222] [223]

Nichtsdestotrotz werden – unter Berücksichtigung der genannten Aspekte und aufgrund der fehlenden Datengrundlage für den Österreichischen Fernbusverkehr – für den Vergleich der Umweltwirkungen je Verkehrsmittel die Berechnungen des deutschen Umweltbundesamtes herangezogen. Die folgende Tabelle zeigt hierbei die Ergebnisse der Studie in Bezug auf die Schadstoffbelastung an Treibhausgasen (Kohlendioxid, Methan und Distickstoffoxid angegeben in CO_2-Äquivalenten), Kohlenmonoxid, Flüchtige Kohlenwasserstoffe, Stickoxide und Feinstaub je Verkehrsmittel in Gramm pro Pkm (siehe Tabelle 7). [224]

Tab. 7: Vergleich der Schadstoffbelastung je Verkehrsmittel in Deutschland

		Fernbus	**Eisenbahn**	**Pkw**	**Flugzeug**
Treibhausgase	g/Pkm	32	41	142	211
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,050	0,030	0,660	0,150
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,020	0,000	0,140	0,040
Stickoxide	g/Pkm	0,210	0,060	0,310	0,550
Feinstaub	g/Pkm	0,004	0,000	0,005	0,005
Schadstoffausstoß insgesamt	**kg/ 100 Pkm**	**3,2**	**4,1**	**14,3**	**21,2**
Verbrauch Benzinäquivalent	**l/100 Pkm**	**1,4**	**1,9**	**6,1**	**4,9**
zugrunde gelegte Auslastung		60 %	50 %	1,5 Pers./ Pkw	77 %

Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016). Datengrundlage: Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model) - Bezugsjahr 2014

[220] Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer. Komfortzone Bus: Sauber fahren - Umwelt schonen! Gute Auslastung der Busse (08.10.2014).

[221] Statistisches Bundesamt. Boom bei Linienfernbussen 2013: Von 3 auf 8 Millionen Fahrgäste (08.10.2014).

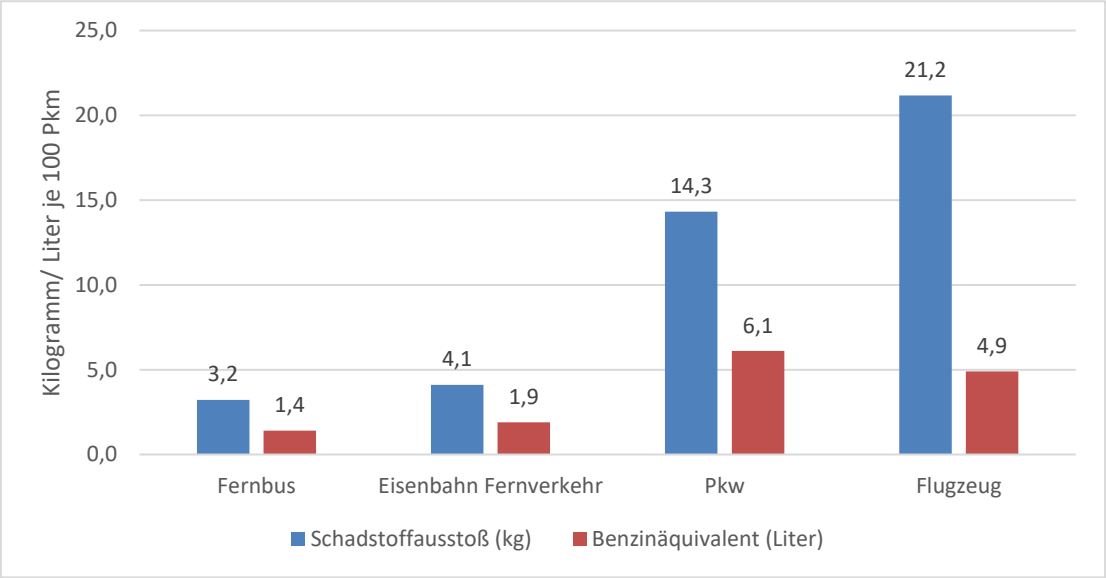
[222] ÖBB-Holding AG. 2016: Wir bringen Österreich weiter. Zahlen. Daten. Fakten. Wien. S. 29, 4

[223] DB Energie GmbH. Kennzeichnung der Stromlieferungen 2015 (10/2016).

[224] Verkehrsclub Deutschland. Verkehrsmittel im Vergleich (Abfragedatum: 20.06.2017).

Zur besseren Lesbarkeit wurden im folgenden Diagramm die verschiedenen Schadstoffe zu einer Gesamtschadstoffbilanz je Verkehrsmittel in Kilogramm pro 100 Pkm zusammenfasst und dem Benzinäquivalent (Maßeinheit für Energie, entspricht 32 Megajoule) in Liter pro 100 Pkm gegenübergestellt (siehe Abb. 17).

Abb. 17: Gesamtschadstoffbilanz und Benzinäquivalent je Verkehrsmittel in Deutschland



Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016) - Bezugsjahr 2014

Die Grafik verdeutlicht, dass der Fernbus mit 3,2 kg Schadstoffausstoß/ 100 Pkm eine bessere Gesamtumweltbilanz im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln aufweist, insbesondere auch zur umweltfreundlichen Bahn mit 4,1 kg Schadstoffausstoß/ 100 Pkm. Zieht man hingegen nicht die Treibhausgase, sondern die Schadstoffe an Kohlenmonoxid, Flüchtigen Kohlenwasserstoffen, Stickoxiden und Feinstaub für den Vergleich unter den Verkehrsmitteln heran, so weist wiederum die Bahn eine geringere Schadstoffbelastung pro Pkm auf. Beim Pkw und dem Flugzeug (Inlandsflüge) beträgt der Schadstoffausstoß pro 100 Pkm mit 14,3 kg und 21,1 kg im Vergleich zum Fernbus das fast Fünf- bzw. Siebenfache.

In einer weiteren Studie des deutschen Öko-Institus (Stand 2014) im Auftrag des Umweltbundesamtes wurden neben den direkten, durch die Verkehrsmittel verursachten Treibhausgasemissionen, auch die indirekten Emissionen, die durch den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Infrastruktur sowie die Herstellung und den Unterhalt der Fahrzeuge verursachten Treibhausgase in die Klimabilanz der Verkehrsmittel einbezogen. Die Studie kommt auch hier zum Ergebnis, dass der Fernbus in Bezug auf die Treibhausgasemissionen mit 3,8 kg CO_2-Äquivalente/ 100 Pkm umweltfreundlicher als die Bahn im Fernverkehr mit 7,06 kg CO_2-Äquivalente/ 100 Pkm ist. Eine deutlich schlechtere Umweltbilanz in

Bezug auf die Treibhausgasemissionen weisen wiederum der Pkw mit 16,59 kg CO_2-Äquivalente/ 100 Pkm und das Flugzeug (Inlandsflüge) mit 26,05 kg CO_2-Äquivalente/ 100 Pkm auf.[225]

Bisherige Maßnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung

Um die Luftverschmutzung bzw. den Kraftstoffverbrauch von Bussen mit einer Masse von mehr als 3,5 Tonnen zu senken, wurde die Richtlinie 92/6/EWG[226] über den Einbau und die Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (geänderte Fassung 2004/11/EG[227]) erlassen. Des Weiteren werden durch Euro-Abgasklassen der Europäischen Union nur Kraftomnibusse mit niedrigen Schadstoffemissionen für den Straßenverkehr zugelassen. So gilt für alle neuzugelassenen Kraftomnibusse über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht laut der Verordnung (EG) Nr. 595/2009[228] Art. 8 Abs. 1, 2 seit Dezember 2012 bzw. 2013 die Euro-Abgasnorm VI. Gegenüber der Euro-Abgasnorm V bestehen seither u. a. um etwa 67 % niedrigere Grenzwerte für den Ausstoß von Partikeln und um 80 % niedrigere Grenzwerte für den Ausstoß von Stickstoffoxiden.[229]

Die Euro-Abgasklassen werden zudem in der fahrleistungsabhängigen Maut berücksichtigt, die auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen lt. § 6 des Bundesstraßen-Mautgesetzes[230] (BStMG) 2002 für Kraftomnibusse über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht zur Anwendung kommt. Für einen Fernbus mit zwei Achsen und EURO-Emissionsklasse VI beträgt der Infrastruktur-Grundkilometertarif exklusive 20 % Umsatzsteuer beispielsweise rund 0,177 €/ km und für die EURO-Emissionsklassen 0-EEV rund 0,182 €/ km. Zur Berücksichtigung von externen Kosten wird der Infrastruktur-Grundkilometertarif seit dem 1.1.2017 durch einen Zuschlag für die verkehrsbedingte Luftverschmutzung je EURO-Emissionsklasse als auch die verkehrsbedingte Lärmbelastung ergänzt. Die fahrleistungsabhängigen Zuschläge fallen zwar im Vergleich zum Infrastruktur-Grundkilomtertarif sehr niedrig aus, trotzdem gilt, je umweltfreundlicher das Fahrzeug, desto niedriger der fahrleistungsabhängige Mauttarif.[231]

CO_2-Kompensation durch kilometerabhängigen Umweltbeitrag

Neben der ohnehin guten Umweltbilanz der Fernbusse bieten manche Fernbusbetreiber zudem die Möglichkeit an, die auf der Fahrt entstehenden CO_2-Emissionen durch einen freiwilligen

---

[225] Öko-Institut e.V. 2014: Treibhausgasemissionen des Straßen- Schienen- und Luftverkehrs im Vergleich.
[226] Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992.
[227] Richtlinie 2004/11/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004.
[228] Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009.
[229] Umweltbundesamt. Schwere Nutzfahrzeuge (01.04.2015).
[230] Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (2002).
[231] ASFINAG. GO-Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen (2017).

Umweltbeitrag der Fahrgäste zu kompensieren. Bei der Buchung wird hierbei ein kilometerabhängiger Betrag, der im Durchschnitt rund 1-3 % des Ticketspreises ausmacht, auf die Rechnung zugeschlagen. Mit den Umweltbeiträgen werden u. a. Klimaschutzprojekte unterstützt, die eine äquivalente Menge an CO_2-Emissionen der Fahrt mit dem Fernbus kompensieren sollen.[232]

Änderungen des Modal Splits im Fernverkehr

Da der Reisebus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist, führen auch die Verlagerungseffekte zum Fernbus zu einer positiven Gesamtumweltbilanz in Bezug auf den Schadstoffausstoß/ Pkm. Besonders zu befürworten sind hierbei Verkehrsverlagerungseffekte vom eigenem Pkw und Flugzeug zum Fernbus. Bezieht man hingegen aufgrund der Abwanderung von der Bahn die negativen Umweltauswirkungen durch den niedrigeren Auslastungsgrad für die parallel zum Fernbus verlaufenden Zugverbindungen in die Gesamtumweltbilanz ein, fällt die Schadstoffbelastung/ Pkm durch die Anrechnung der zusätzlichen Schadstoffbelastung/ Pkm der Bahn weitaus schlechter aus. Zudem muss berücksichtigt werden, dass laut der Fahrgastbefragung der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr[233] rund 23 % der Fahrgäste, die zum Fernbus abwandern, zuvor mit Mitfahrgelegenheiten gereist sind, wodurch aufgrund der höheren Auslastung im Pkw somit auch die Schadstoffbelastung/ Pkm deutlich niedriger ausfällt.

[232] FlixBus. Klimaneutral Busfahren - geht das? (2017).

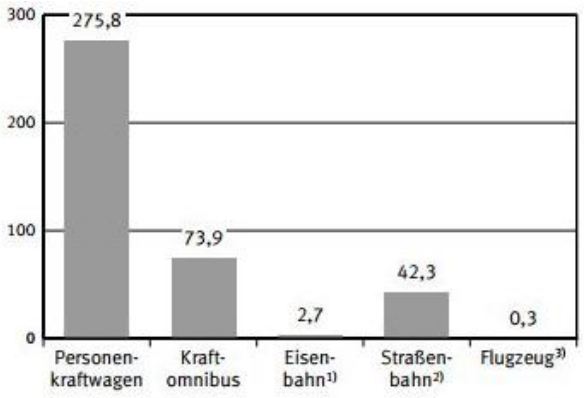
[233] VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015.

4.4.3. Verkehrssicherheit

Im Folgenden werden die Wirkungen der Abwanderung zum Fernbus in Bezug auf die Verkehrssicherheit analysiert. Da sich die allgemeine Unfallstatistik von Statistik Austria nur auf Unfälle im Bereich von öffentlichen Verkehrsflächen in Österreich bezieht, sind in der Verkehrsstatistik keine Zahlen zum Flug- und Bahnverkehr enthalten. Der folgende Vergleich des Todes- und Verletzungsrisikos je Verkehrsmittel bezieht sich demzufolge auf die Daten des deutschen Statstischen Bundesamtes und umfasst sowohl den deutschen Nah- als auch Fernverkehr im Bezugszeitraum von 2005 bis 2009.

Abbildung 18 zeigt hierbei, dass das Flugzeug in Bezug auf das Verletzungsrisiko mit 0,3 Verletzte/ 1 Mrd. Personenkilometer (Pkm) das sicherste Verkehrsmittel ist, dicht gefolgt von der Eisenbahn mit 2,7 Verletzte/ 1 Mrd. Pkm. Beim motorisierten Straßenverkehr ist das Verletzungsrisiko hingegen am höchsten. So wurden 73,9 Verletzte/ 1 Mrd. Pkm beim Verkehrsmittel Kraftomnibus und 275,8 Verletzte/ 1 Mrd. Pkm beim Verkehrsmittel Pkw verzeichnet.[234]

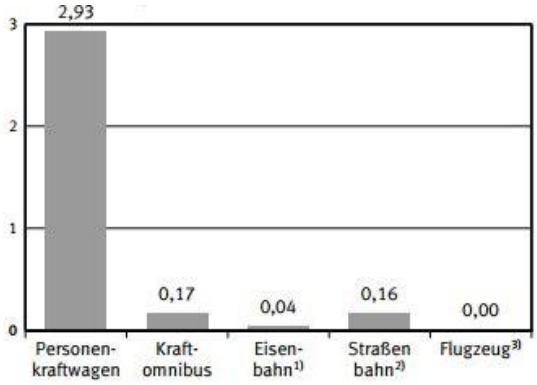
Abb. 18: Verunglückte je Verkehrsmittel und je einer Milliarde Pkm in Deutschland (Bezugszeitraum 2005-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt. 2011: Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich.

Das Todesrisiko (siehe Abbildung 19) fällt hingegen nicht nur beim Flugzeug (0,00 Getötete/ 1 Mrd. Pkm) und der Eisenbahn (0,04 Getötete/ 1 Mrd. Pkm), sondern auch beim Kraftomnibus mit 0,17 Getötete/ 1 Mrd. Pkm sehr niedrig aus. Ein deutlicher Unterschied ist wiederum zum Verkehrsmittel Pkw mit 2,93 Getötete/ 1 Mrd. Pkm zu verzeichnen.[235]

Abb. 19: Getötete je Verkehrsmittel und je einer Milliarde Pkm in Deutschland (Bezugszeitraum 2005-2009)



Quelle: Statistisches Bundesamt. 2011: Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich.

[234] Statistisches Bundesamt. 2011: Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich.
[235] Ibid.

Zusammenfassend lässt sich in Bezug auf die Verkehrssicherheit je Verkehrsmittel sagen, dass das Todesrisiko beim Flugzeug, der Eisenbahn und dem Kraftomnibus im Vergleich zum Pkw sehr niedrig ist. Das Verletzungrisiko fällt hingegen nur bei den nicht straßengebundenen Verkehrsmitteln Eisenbahn und Flugzeug gering aus und erst mit einem größeren Abstand folgen hierbei der Kraftomnibus und der Pkw. In Bezug auf die Abwanderung zum Fernbus und die Wirkungen auf die Verkehrssicherheit ist aufgrund der Daten des deutschen Statstischen Bundesamtes davon auszugehen, dass vor allem Fahrgäste, die vom Pkw auf den Fernbus umsteigen einem deutlich niedrigeren Verletzungs- bzw. Todesrisiko ausgesetzt sind und Fahrgäste, die von der Bahn und dem Flugzeug auf den Fernbus wechseln ein leicht erhöhtes Verletzungs- bzw. Todesrisiko haben. In Summe kann somit gesagt werden, dass das generelle Verletzungs- bzw. Todesrisiko durch die Abwanderung der Fahrgäste zum Fernbus sinkt.

5. Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik

Die folgenden Handlungsempfehlungen für die Verkehrs- und Umweltpolitik im Umgang mit den Entwicklungen am Fernbusmarkt in Österreich setzen zum einen auf Kooperationen unter den Öffentlichen Verkehrsmitteln, um das ÖV-Angebot insgesamt zu stärken und somit die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem MIV zu verbessern. Da des Weiteren davon auszugehen ist, dass dem Buslinienfernverkehr durch die Liberalisierung im grenzüberschreitenden Bereich auch in Zukunft eine große Bedeutung im Öffentlichen Personenfernverkehr zukommen wird, werden zum anderen Empfehlungen für die Anhebung der Standards im Buslinienfernverkehr insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit, die Fahrgastrechte und die Ausstattungsmerkmale der Fernbushaltestellen gegeben.

5.1. Ergänzung der Mobilitätsangebote

Generell lässt sich sagen, dass im Buslinienfernverkehr Bedienungskorridore bevorzugt werden sollten, die auf Grund z. B. geringer Bevölkerungsdichte und/ oder geografischer Widrigkeiten bisher nicht durch das höherrangige Bahnnetz erschlossenen sind. Da die Einhaltung dieses Grundsatzes allerdings durch das engmaschige Bahnnetz in Österreich oftmals nicht möglich ist, werden im Folgenden mit den Maßnahmen „Intermodale Wegeketten forcieren“ und „Beschränkung von Parallelverkehren zur Bahn“ weitere Strategien für den Umgang mit den Herausforderungen im intermodalen Wettbewerb genannt. Das Ziel der Ergänzung der Mobilitätsangebote unter den Öffentlichen Verkehrsmitteln sollte hierbei insbesondere bei Parallelverkehren zu Bahnstrecken mit hoher regionaler Bedeutung und geringer Auslastung zur Anwendung kommen, da gerade in diesem Bereich die Fernbuskonkurrenz besonders negative Wirkungen mit sich bringt.

<u>Intermodale Wegeketten forcieren</u>

Um das ÖV-Gesamtangebot zu attraktivieren und somit die gute Erreichbarkeit von Orten bei der Nutzung des eigenen Pkws auch im Öffentlichen Verkehr sicherzustellen, ist eine nahtlose ÖPNV-Anbindung im Bereich der Fernbushaltestellen anzustreben. Da in Österreich bereits zahlreiche Haltestellen diesen Anforderungen entsprechen, ist des Weiteren auf eine intermodale Vernetzung mit Flughäfen, Bahnhöfen sowie dem eigenen Pkw zu achten.

Fernbusanbindungen in räumlicher Nähe zu Park & Ride oder Car-Sharing-Anlagen, tragen hierbei dazu bei, dass sich der Anteil an Fernbuskunden, welcher zuvor mit dem eigenen Pkw gereist ist, erhöht. Als positives Beispiel kann hierbei die Anbindung der Park & Ride-Anlage Pinggau an das Fernbusstreckennetz von Dr. Richard auf der Verbindung Graz – Pinggau – Flughafen Wien angeführt werden.

Das genannte Beispiel sowie die Fernbusanbindung Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien-Schwechat – Bratislava – Flughafen Bratislava von der ÖBB Postbus GmbH und dem Partner Slovak Lines Express verdeutlichen zudem, dass der Fernbus auch als Zubringer zu Flughäfen fungieren kann.[236] Hierbei eignen sich wiederum Fernbusanbindungen auf Bedinungskorridoren, die bisher nur unzureichend durch Öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind, wodurch auch auf diesen Verbindungen der Anteil an Fernbuskunden, welcher zuvor mit dem eigenen Pkw gereist ist, erhöht wird.

Intermodale Wegeketten zwischen dem Fernbus und der Bahn haben insbesondere das Ziel, die bestehende Konkurrenzsituation unter den Verkehrsmitteln zu entschärfen und somit das ÖV-Angebot insgesamt zu stärken. Hierbei erweist es sich wiederum als schwierig, geeignete Fernbusstrecken, die für den kommerziellen Betrieb attraktiv sind, als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Schienenangebot auszuweisen. Hinzukommend müssen bei der Kooperation zwischen Fernbus und Bahn neben komplizierten Tarifkooperationen inkl. Anpassung der Tarifsysteme und der Fahrplanabstimmung außerdem verkehrsmittelneutrale Plattformen eine einheitliche und zentrale Buchung und Bezahlung sicherstellen sowie Informationen über das vernetzte Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen. Als positives Beispiel können die Kooperation von der WESTbahn und dem WESTbus mit der Einführung von gemeinsamen Kombitickets und die damit verbundene Abstimmung der Fahrpläne hervorgehoben werden.[237]

Beschränkung von Parallelverkehren zur Bahn

Da die Ergänzung der Mobilitätsangebote durch die Förderung intermodaler Wegeketten nur in Einzelfällen innerhalb Österreichs sinnvoll ist, zielt eine weitere Handlungsempfehlung darauf ab, Parallelverkehre zur Bahn – die zu einer Gefährdung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Bahn führen – einzuschränken, indem Fernbusse zumindest eine Haltestelle bedienen müssen, die nicht vom höherrangigen Eisenbahnnetz erschlossen wird. Um Vorschreibungen oder Auflagen hinsichtlich der Streckenführung, Haltepolitik und der Fahrplanlage im Sinne einer Abstimmung mit dem Bahnverkehr im Zuge der Konzessionserteilung für Fernbuslinien zu ermöglichen, sind hierfür Änderungen der Bestimmungen im Kraftfahrliniengesetz[238] (KflG) notwendig.[239]

Die Beschränkung des Parallelverkehrs zur Bahn soll dazu beitragen, dass weniger Fernbuskunden von der Bahn abwandern und periphere Orte von der Anbindung an das öffentliche Fernbusnetz profitieren. Hinzukommend wird die bestehende Bahninfrastruktur stärker ausgenutzt und die Bahn

---

[236] Postbus. Busverbindungen Bratislava (Abfragedatum: 20.06.2017).

[237] Die Presse. Fernbusse: Kein freier Wettbewerb (24.08.2015).

[238] Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

[239] Interview mit Herrn Mag. Rubenz, Siehe Appendix E

kann bei höherer Auslastung auch in Zukunft ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben nachkommen. Außerdem trägt die Maßnahme dazu bei, dass der Zeitvorteil der Fernbusfahrt durch die Bedienung zusätzlicher Zwischenhalte reduziert wird. Als Beispiel kann hierbei die Fernbusverbindung im Punkt-Punkt-Verkehr zwischen Graz und Wien genannt werden. Durch weitere Zwischenhalte in z. B. Hartberg und/ oder Gleisdorf würde die Fernbusanbindung einen netzergänzenden Charakter bekommen und eine ähnliche Fahrzeit wie die Bahn erzielen. Die Herausforderung dieser Maßnahme besteht wiederum darin, dass die Zwischenhalte im Buslinienfernverkehr so ausgewählt werden, dass der Betrieb der Fernbusstrecke für die Fernbusanbieter weiterhin eigenwirtschaftlich möglich ist.[240]
Fernbuslinien im Parallelverkehr zu bestehenden Bahnverbindungen können eine sinnvolle Ergänzung darstellen, wenn hierbei ein zusätzliches Angebot zu Tagesrandzeiten oder bei Überlastung des Eisenbahnnetzes an starken Reisetagen geschaffen wird. Konkret sollten Fernbusse vor allem in Zeitlagen zum Einsatz kommen, die von der Bahn auf Grund geringer Nachfrage bisher nicht bedient werden und auf Grund dessen keine Konkurrenz zum bisherigen Mobilitätsangebot im Schienenpesonenverkehr darstellen. An stark frequentierten Reisetagen, kann der Fernbus durch den raschen und flexiblen Einsatz zudem bei der Überlastung des Bahnnetzes eingesetzt werden.

5.2. Anforderungen an Fernbusterminals und -haltestellen

Durch die dynamischen Entwicklungen am Fernbusmarkt und das erhöhte Fahrgastaufkommen an bestehenden Fernbusterminals und -haltestellen muss die Infrastruktur ausgebaut werden und darf nicht länger hinter den Anforderungen der Fernbusfahrgäste und -unternehmen zurückbleiben.
Im Folgenden werden diesbezüglich auf die konkreten Anforderungen eines neuen Fernbusterminals in Wien und an Fernbushaltestellen mit niedriger Fahrgastfrequenz eingegangen.

<u>Anforderungen an neuen Fernbusterminal Wien</u>

Wie bereits im Kapitel 4.4.1. angeführt, soll in naher Zukunft ein neuer Fernbusterminal in Wien errichtet werden, da der derzeitige Fernbusterminal durch die Versechsfachung des Passagieraufkommens in den letzten 10 Jahren an seine Kapazitätsgrenzen stößt und bei den Fahrgästen als äußerst unattraktiv empfunden wird.[241] Laut den Plänen der Stadt Wien soll es hierbei zukünftig weiterhin nur einen einzigen zentralen Fernbusterminal in Wien geben. Der Ausbau des Busterminals verzögert sich jedoch, da derzeit noch drei Standorte geprüft werden und eine Entscheidung für einen Standort bisher noch nicht gefallen ist. In Frage kommen der Neubau des

[240] Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler, Siehe Appendix H
[241] APA-OTS. Busterminal Wien: Von Erdberg nach ganz Europa (11.07.2017).

bestehenden Fernbusterminals in Wien Erdberg sowie zwei Standorte in der Nähe vom Stadion Center bzw. am Verteilerkreis in Favoriten bei der U-Bahn-Station Altes Landgut. Mit einem direkten Autobahn- und U-Bahn-Anschluss entsprechen alle drei Standorte den wichtigsten Anforderungen an einen neuen Fernbusterminal in Wien. Weitere wesentliche Ausstattungsmerkmale eines Fernbusterminals lassen sich wie folgt zusammenfassen: [242] [243]

Das Neubauprojekt Fernbusterminal Wien sollte insbesondere in Hinblick auf die derzeitige Situation für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität rasch umgesetzt werden. Erst durch die Neuerrichtung kann den Anforderungen mit u. a. der barrierefreien Zugänglichkeit des Fernbusterminals Rechnung getragen werden. Weitere wesentliche Ausstattungsmerkmale eines zukünftigen zentralen Fernbusterminals – die nicht nur für die Fahrgäste, sondern auch für die Angestellten zweckmäßgig sind – umfassen Warteräume mit Sitzmöglichkeiten, Sanitäranlagen, ein Gastronomieangebot sowie Anzeigen mit Fahrgastinformationen.

Anforderungen an Fernbushaltestellen

Fernbushaltestellen werden aus Kostengründen oftmals ohne jegliche Unterstellmöglichkeiten bedient, weshalb im Folgenden die Mindestanforderungen an eine Fernbushaltestelle angeführt werden. Grundsätzlich sind hierbei wie auch bei Fernbusterminals die zentrale Lage, der Anschluss an das höherrangige Straßennetz sowie die Anbindung der Fernbushaltestellen an den ÖPNV wesentlich. Des Weiteren sollten die Fernbushaltestellen ebenso den Anforderungen für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität entsprechen. Da die Fahrgäste im Fernverkehr zudem oftmals schwere Gespäckstücke mit sich führen und sich für einen längeren Zeitraum an den Fernbushaltestellen aufhalten, ist außerdem auf eine Überdachung der Haltestelle, eine ausreichende Beschilderung sowie eine gute Beuleuchtung zu achten.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Situation an den Bushaltestellen und Busbahnhöfen maßgeblich zur Kundenzufriedenheit und Attraktivität des Fernbusangebots beiträgt. Während u. a. die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für ein weiteres Wachstum der Branche spricht, sehen die Marktteilnehmer die oftmals in schlechtem Zustand befindlichen Fernbusterminals als eine hemmende Wirkung für die Entwicklung am Fernbusmarkt an und fordern ein rasches Tätigwerden der Politik. Einige Städte sind den erhöhten Anforderungen im Buslinienfernverkehr bereits nachgekommen, wie der 2009 eröffnete Fernbusterminal in München als positives Beispiel zeigt.[244]

---

[242] Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016).
[243] Der Standard. Warten auf zentralen Wiener Busbahnhof (25.01.2017).
[244] Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr.

5.3. Anpassung der Fahrgastrechte

Änderung des Geltungsbereichs der Fahrgastrechte

In der im März 2013 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 181/2011[245] des Europäischen Parlaments und des Rates werden die Mindestfahrgastrechte für den Kraftomnibusverkehr festgelegt. Im vollen Umfang hat die Verordnung laut Artikel 2 Abs. 1 ihre Gültigkeit nur im Bereich von Fernverkehrsdiensten mit einer Wegstrecke über 250 km. In diesem Geltungsbereich wird in der EU-Verordnung u. a. eine garantierte Fahrpreiserstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung bei Überbuchung, Annullierung oder Verspätung von mehr als 120 Minuten gegenüber der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit festgelegt (Verordnung (EU) Nr. 181/2011 Artikel 19 Abs. 1). Da viele Fernbusverbindungen innerhalb Österreichs wie z. B. die beliebte Fernbusstrecke Wien – Graz eine Wegstrecke von weniger als 250 km aufweisen, wäre es sinnvoll, diesen Kilometergrenzwert herunterzusetzen. Im Bahnbereich wurde beispielsweise die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007[246] über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bereits mit weiteren nationalen Regelungen, die im Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz[247] (EisbBFG) festgelegt sind, ergänzt. Diesem Beispiel könnte auch im Fernbusverkehr gefolgt werden, indem den Fahrgästen – durch weitere nationale Regelungen – bereits ab einem niedrigeren Kilometergrenzwert von beispielsweise 150 km Wegstrecke bestimmte Fahrgastrechte eingeräumt werden. Im Zuge dessen wäre es sinnvoll, die Fahrgastrechte des Weiteren durch das Herabsetzen der zeitlichen Grenzwerte für Entschädigungen bei Verspätungen, Annullierungen oder Ausfällen weiter zu verschärfen.

Haftung für Gepäck

Busunternehmen sind auf Grundlage der §§ 29 ff Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed) nur für aufgegebenes Gepäck haftbar, das gegen einen Gepäckschein sowie allenfalls gegen Bezahlung eines entsprechenden Entgelts beim Fahrer abgegeben wird. Da es im Buslinienfernverkehr jedoch nicht üblich ist, einen Gepäckschein auszustellen, haben die Fahrgäste somit in den meisten Fällen auch kein Recht auf Entschädigung bei Verlust des im Frachtraum beförderten Gepäcks. Viele Fahrgäste sind sich über die begrenzte Haftung der Busunternehmen jedoch nicht bewusst, da sie glauben, ihr Gepäck wie im Flugverkehr ordnungsgemäß aufgegeben zu haben. Zudem ist es den Fahrgästen bei Zwischenstopps kaum möglich, ihre

[245] Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011.
[246] Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007.
[247] Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG) BGBl. I Nr. 40/2013 i.d.g.F.

Gepäckstücke und Gegenstände selbst zu beaufsichtigen. Um somit für die Fahrgäste im Bereich Haftung für Gepäck eine Rechtssicherheit zu schaffen, wäre es sinnvoll, die Gepäckbestimmungen zu ändern und die Busunternehmen für den Verlust des im Frachtraum beförderten Gepäcks haftbar zu machen, auch wenn kein Gepäckschein ausgegeben wurde.

5.4. Barrierefreie Zugänglichkeit der Fernlinienbusse

Im Schienenpersonenfernverkehr sind die Fernzüge der ÖBB mit speziellen Plätzen für Rollstuhlfahrer ausgestattet und auch die meisten Bahnhöfe sind barrierefrei zugänglich. Das Reisen mit dem Fernbus birgt für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität hingegen größere Herausforderungen mit sich, da bisher keine gesetzliche Verankerung zur barrierefreien Zugänglichkeit in den Fernbussen vorliegt. Trotzdem bieten bereits zahlreiche Busunternehmen behindertengerechte Sitzplätze in den Fernbussen an. Diese Busunternehmen erleiden jedoch einen Wettbewerbsnachteil, da sich die Mehrkosten für eine barrierefreie Ausstattung der Busse auf etwa 25.000 bis 30.000 € pro Bus im Vergleich zu Fahrzeugen ohne Einstiegshilfe und Rollstuhlplätze belaufen. Durch die Größe der Rollstuhlplätze müssen die Busunternehmer zudem mit geringeren Sitzplatzkapazitäten und somit mit geringeren Einnahmen wirtschaften.[248]

Damit die Busunternehmen, die das barrierefreie Reisen in den Fernbussen bisher ermöglicht haben, in Zukunft keinen Wettbewerbsnachteil erleiden und das barrierefreie Reisen mit Fernlinienbussen ermöglicht wird, ist eine gesetzliche Regelung nach dem deutschen Vorbild anzustreben. Hierbei müssen neu zugelassene Fernlinienbusse gemäß § 42 b und § 62 Abs. 3 des deutschen Personenbeförderungsgesetzes[249] (PBefG) ab dem 01. Januar 2016 über zwei Rollstuhlplätze und eine Einstiegshilfe verfügen. Ab dem 01. Januar 2020 gilt diese Regelung für alle deutschen Fernlinienbusse. Da die Fahrt mit dem Fernbus trotz Einstiegshilfe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität durch den Höhenunterschied beim Ein- und Aussteigen erschwert wird, könnte diese Regelung des Weiteren durch den verpflichtenden Einsatz von Niederflurbussen im Buslinienfernverkehr weiter verschärft werden.

---

[248] Rödl & Partner GbR (Hrsg.) 2014: Verkehr im Wandel. Schwerpunktthema: Personenbeförderungsgesetz. S. 6

[249] Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 BGBl. I S. 241 i.d.g.F.

5.5. Kostenwahrheit im Verkehr

Das Prinzip der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher wird u. a. im Weißbuch Verkehr[250] 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ der Europäischen Kommission gefordert. Da dem MIV und dem Flugverkehr bei der Verursachung von u. a. THG-Emissionen im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln eine tragende Rolle zukommt, stärkt die Umsetzung des Verursacherprinzips die Wettbewerbsfähigkeit von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem Bus- oder Schienenverkehr. [251] Aber auch die stärkere Anlastung von weiteren externen Kosten verursacht durch u. a. Verkehrsunfälle und Umweltschäden trägt dazu bei, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu attraktivieren.

[250] Europäische Kommission. 2011: Weißbuch.

[251] Ibid.

6. Schlussfolgerung und Ausblick

Durch die Expansion des Buslinienfernverkehrs in Österreich steht Reisenden im Öffentlichen Personenfernverkehr neben dem Flugzeug und der Bahn vermehrt auch der Fernbus als Fortbewegungsmittel zur Verfügung. Die Entwicklungen der letzten Jahre machen hierbei deutlich, dass eine starke Nachfrage nach günstigen Reisemöglichkeiten besteht und die bisherigen Mobilitätsangebote nicht für alle sozialen Schichten leistbar sind. Auf Grund dessen konnten sich zahlreiche Fernbuslinien innerhalb Österreichs und im grenzüberschreitenden Fernverkehr etablieren, die zudem eigenwirtschaftlich, also ohne Subventionen der Öffentlichen Hand, betrieben werden.
Da des Weiteren davon auszugehen ist, dass dem Buslinienfernverkehr durch die starke Nachfrage und die bereits erfolgte Liberalisierung im grenzüberschreitenden Bereich auch in Zukunft eine große Bedeutung im Öffentlichen Personenfernverkehr zukommen wird, ist die Verkehrs- und Umweltpolitik gefordert, die Standards im Buslinienfernverkehr in Bezug auf die Barrierefreiheit in den Fernlinienbussen, die Fahrgastrechte und die Ausstattungsmerkmale der Fernbushaltestellen anzupassen. Eine rasche Lösung ist insbesondere für das Neubauprojekt des Fernbusterminals in Wien gefordert, da die derzeitige Situation einer Weltstadt wie Wien unwürdig ist und Verschlechterungen für die Fernbuskunden im Vergleich zu den hohen Standards bei Bahnhöfen und Flughäfen mit sich bringt.

In Bezug auf den intermodalen Wettbewerb muss gesagt werden, dass die zahlreichen positiven Wirkungen, die mit der Expansion im Buslinienfernverkehr einhergehen, durch die negativen Effekte der Abwanderung der Bahnfahrgäste zum Fernbus entkräftet werden. Auf Grund dessen ist es unumgänglich, die Konkurrenzsituation zwischen dem Fernbus und der Bahn zu entschärfen und somit das ÖV-Angebot insgesamt zu stärken. Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang gesetzt werden sollten, sind die Förderung von intermodalen Wegeketten sowie die Beschränkung des Parallelverkehrs zur Bahn. Erst durch die Umsetzung der genannten Handlungsempfehlungen können die positiven Wirkungen im Buslinienfernverkehr mit u. a. der sehr guten Gesamtumweltbilanz vor allem gegenüber dem MIV, der Verbesserung der Erreichbarkeit im Öffentlichen Personenfernverkehr sowie der Leistbarkeit für alle sozialen Schichten greifen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienen- und Buslinienfernverkehrs gegenüber dem MIV und Luftverkehr durch die Stärkung des ÖV-Gesamtangebotes sichergestellt werden.

Appendix A: Quellenverzeichnis

Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf). 2016: Jahresbericht 2015. Wien. S. 90 ff.

Airliners. Fernbusse transportieren mehr Passagiere als der innerdeutsche Luftverkehr (19.01.2016). http://www.airliners.de/fernbusse-passagiere-luftverkehr/37662, Abfragedatum: 12.01.2017

APA-OTS. Blaguss Reisen GmbH. https://www.ots.at/pressemappe/6351/blaguss-reisen-gmbh, Abfragedatum: 20.06.2017

APA-OTS. Busterminal Wien: Von Erdberg nach ganz Europa (11.07.2017), https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170711_OTS0091/busterminal-wien-von-erdberg-nach-ganz-europa-bild, Abfragedatum: 07.09.2017

APA-OTS. ÖBB: Neues Angebot mit Zug und ÖBB-Intercitybus nach Venedig (07.10.2009). https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20091007_OTS0244/oebb-neues-angebot-mit-zug-und-oebb-intercitybus-nach-venedig, Abfragedatum: 20.06.2017

ASFINAG. GO-Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen (2017). https://www.asfinag.at/maut-vignette/maut-fuer-lkw-und-bus/, Abfragedatum: 20.06.2017

Austrotouring. Busterminal Stadion Center. http://www.austrotouring.at/, Abfragedatum: 15.12.2016

Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammer. Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage zum Fernbusmarkt von BWIHK und WBO (24.06.2015). http://www.bw.ihk.de/veroeffentlichungen/pressemitteilungen/pressemitteilungen-container/ergebnisse-einer-bundesweiten-umfrage-zum-fernbusmarkt-von-bwihk-und-wbo, Abfragedatum: 18.12.2016

Beria P. et al. 2014: Spatial and scenario analyses of long distance coach transport in Italy. Working paper. S. 1,16

Blaguss. Geschichte Blaguss (2017). http://www.blaguss.at/de/geschichte, Abfragedatum: 03.12.2016

Blaguss. Vienna International Busterminal (2017). https://buslinien.at/de/vib-busbahnhof, Abfragedatum: 14.12.2016

Blick. Neue Fernbusinvestoren (09.01.2017). http://www.blick.ch/news/wirtschaft/neue-fernbus-investoren-berlusconis-steigen-bei-FlixBus-ein-id6017926.html, Abfragedatum: 13.02.2017

Brand eins. Schadet der Fernbusverkehr der Bahn? (01/2014). https://www.brandeins.de/uploads/tx_b4/012_b1_01_14_Gute_Frage.pdf, Abfragedatum: 08.03.2017

Bundesamt für Güterverkehr. 2015: Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015. Köln. Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Bundesamt für Güterverkehr. S. 7-56

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Berlin. 1. Auflage. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. S. 78, 79

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Berlin. 1. Auflage. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. Datengrundlage: Bundesamt für Güterverkehr, iges, BSL Transportation Consultants. S. 83

Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Berlin. 1. Auflage. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. Datengrundlage: BMVI, Statistisches Bundesamt. S. 4

Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz – BGStG: Bundesgesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen BGBl. I Nr. 82/2005 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte BGBl. I Nr. 61/2015 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte (Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG) BGBl. I Nr. 40/2013 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG) BGBl. I Nr. 109/2002 i.d.g.F.

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) § 2 Abs. 1,2 BGBl. I Nr. 204/1999 i.d.g.F. BGBl. I Nr. 59/2015.

Bundesministerium für Bildung und Forschung. Intelligenter, umweltfreundlicher und integrierter Verkehr. http://www.horizont2020.de/einstieg-verkehr.html, Abfragedatum: 12.01.2017

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Europäische Verkehrspolitik (2017). http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/europaeische-verkehrspolitik.html, Abfragedatum: 12.12.2016

Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. 2014: Nachhaltige Mobilität im Tourismus. Leitfaden. Wien. S. 79

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer. Komfortzone Bus: Sauber fahren - Umwelt schonen! Gute Auslastung der Busse (08.10.2014). http://www.bdo.org/presse/pressemeldungen/komfortzone-bus-sauber-fahren-umwelt-schonen-gute-auslastung-der-busse, Abfragedatum: 20.06.2017

CheckMyBus. A Closer Look at the European Coach Market (04.11.2016). http://blog.checkmybus.co.uk/news/a-closer-look-at-the-european-coach-market-087/, Abfragedatum: 17.02.2017

CheckMyBus. FlixBus: Alle Infos zu Fernbussen und Reisezielen. http://www.checkmybus.at/bus-anbieter/flixbus, Abfragedatum: 31.08.2017

DB Energie GmbH. Kennzeichnung der Stromlieferungen 2015 (10/2016). http://www.dbenergie.de/file/dbenergie-de/14016680/hPHDFyMnwJdnX-spDj5Y28aM2VQ/2546498/data/allgemeines_stromkennzeichnung.pdf, Abfragdatum: 20.06.2017

Der Standard. Fernbusse: Billigflieger auf vier Rädern (04.07.2015). http://derstandard.at/2000018527078/Billigflieger-auf-vier-Raedern-Das-Geschaeft-mit-den-Fernbussen, Abfragedatum: 12.12.2016

Der Standard. ÖBB startet Nachtzugverbindungen in Deutschland (09.12.2016). http://derstandard.at/2000049028992/OeBB-startet-Nachtzugverbindungen-in-Deutschland, Abfragedatum: 20.06.2017

Der Standard. Warten auf zentralen Wiener Busbahnhof (25.01.2017). http://derstandard.at/2000051451528/Warten-auf-zentralen-Wiener-Busbahnhof, Abfragedatum: 13.03.2017

Deutsche Bahn AG. 2016: Zurück in die Erfolgsspur. Wettbewerbsbericht 2016. Berlin. S. 9-13

Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016). http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/5051700/Der-Fernbus-ist-der-neue-Billigflieger, Abfragedatum: 20.06.2017

Die Presse. Fernbusse: Kein freier Wettbewerb (24.08.2015). http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/4805832/Fernbusse_Kein-freier-Wettbewerb, Abfragedatum: 20.06.2017

Die Presse. Italiens Bahn will in Österreichs Fernbusmarkt einsteigen (27.04.2017). http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5207842/Italiens-Bahn-will-in-Oesterreichs-Fernbusmarkt-einsteigen, Abfragedatum: 20.06.2017

Die Presse. Wien als neue Drehscheibe (16.07.2016). http://diepresse.com/home/panorama/wien/5051699/Wien-als-neue-Drehscheibe, Abfragedatum: 14.12.2016

Die Welt. Erfolgreiche Fernbusse (15.01.2016). https://www.welt.de/motor/news/article151062089/Erfolgreiche-Fernbusse.html, Abfragedatum: 17.01.2017

Die Welt. Köln verbannt Fernbusse aus der Innenstadt (28.10.2015). https://www.welt.de/regionales/nrw/article148116523/Koeln-verbannt-Fernbusse-aus-der-Innenstadt.html, Abfragedatum: 20.06.2017

Dr. Richard - Linie G1. Dr. Richard und FlixBus. http://www.linie-g1.at/fernbus/, Abfragedatum: 12.12.2016

Dr. Richard - Linie G1. Unternehmen. Die Geschichte des G1. http://www.linie-g1.at/unternehmen/, Abfragedatum: 12.06.2017

Dr. Richard. Stockbusse. http://www.richard.at/reisebusse/reisebus-flotte/stockbusse/, Abfragedatum: 10.06.2017

Elite Traffic. Unsere Geschichte. Elite. http://www.elite-traffic.de/de/unsere-geschichte, Abfragedatum: 02.02.2017

EUR-Lex. Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt (13.12.2015). http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=URISERV%3Atr0039, Abfragedatum: 10.02.2017

Eurolines. Internationale Fernbusse. https://www.eurolines.de/de/internationale-fernbusse/, Abfragedatum: 03.02.2017

Eurolines. Über uns (2015). http://www.eurolines.sk/de/uber-eurolines/uber-uns.html, Abfragedatum 03.02. 2017

Europäische Kommission 2010: Europa 2020. Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Luxemburg. S. 37

Europäische Kommission. 1996: Bericht über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Luxemburg, S. 2-15

Europäische Kommission. 2011: Weißbuch. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. Luxemburg. S. 6-11, 21-35

Europäische Kommission. 2016: Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Luxemburg. S. 9-15

Europäische Kommission. Warum ist Wettbewerbspolitik wichtig für Verbraucher? (16.04.2012). http://ec.europa.eu/competition/consumers/why_de.html, Abfragedatum: 12.01.2017

Europäische Kommission. Was ist Wettbewerbspolitik? (16.04.2012). http://ec.europa.eu/competition/consumers/what_de.html, Abfragedatum: 12.01.2017

Europaparlament. Gemeinsame Verkehrspolitik: Allgemeines (06/2017). http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/de/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html, Abfragedatum: 18.01.2017

European Commission. 2014: The EU explained: Transport. Luxemburg, S. 13-14

Expressbus (2016). http://www.expressbus.ch/de/ueber-uns/expressbus, Abfragedatum: 19.02.2017

Fernbus-Routen. Fernbusse Europa (2017). http://www.fernbus-routen.de/internationale-buslinien-europa.html, Abfragedatum: 30.01.2017

Fernbusse. Deutscher Fernbusmarkt 2016 wächst nur leicht auf 25,3 Millionen Fahrgäste (11.01.2017). http://www.fernbusse.de/wp-content/uploads/2013/05/pm-fernbusse-11-01-17.pdf, Abfragedatum: 30.06.2017

Fernbuswelt. Die Geschichte der Fernbusse (2017). http://fernbuswelt.de/die-geschichte-der-fernbusse/, Abfragedatum: 17.01.2017

FlixBus. FlixBus baut Angebot nach Polen weiter aus (10.05.2016). https://www.FlixBus.at/unternehmen/presse/pressemitteilungen/FlixBus-baut-sein-angebot-nach-polen-weiter-aus, Abfragedatum: 23.01.2017

FlixBus. Klimaneutral Busfahren - geht das? (2017). https://www.flixbus.de/unternehmen/umwelt, Abfragedatum: 20.06.2017

FlixBus. Our busroutes from (2017). https://www.FlixBus.com/bus-routes#/map/37090, Abfragedatum: 28.01.2017

FlixBus. Über FlixBus (2017). https://www.FlixBus.de/unternehmen/ueber-FlixBus, Abfragedatum: 13.02.2017

Frankfurter Allgemeine Zeitung. FlixBus übernimmt Postbus (03.08.2016). http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/FlixBus-uebernimmt-konkurrent-postbus-von-der-deutschen-post-ag-14369602.html, Abfragedatum: 20.01.2017

Frankfurter Rundschau. FlixBus steuert auf Gewinn zu (15.01.2014). http://www.fr-online.de/wirtschaft/fernbusse-FlixBus-steuert-auf-gewinn-zu,1472780,25895666.html, Abfragedatum: 16.01.2017

Grande Nation. Loi Macron – darum geht es! (26.01.2015). http://www.chli.paris/2015/01/26/loi-macron-darum-geht-es/, Abfragedatum: 10.02.2017

Groß, S. 2011: Tourismus und Verkehr: Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen (Tourismus, Sport und Gesundheit), Tourismus und Verkehr. München. Oldenbourg Verlag. S. 74

GSV – Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Bericht zum GSV-Forum „Fernbusse vs. Bahn – Ergänzung oder Konkurrenz?“ (22.3.2016). http://www.gsv.co.at/wp-content/uploads/BERICHT%20GSV%20Forum%20Fernbusse%20versus%20Bahn%20Ergaenzung%20oder%20Konkurrenz%20vom%201%203%202016.pdf, Abfragedatum: 31.08.2017

Hörl, B., Klamer, M., 2001: IC-Zug, Neigezug oder Fernlinienbus? Systemvergleich des öffentlichen Personenfernverkehrs im Korridor der österreichischen Südbahn (Wien – Graz bzw. Wien – Klagenfurt – Villach). IVS-Schriften. Band 11. Österreichischer Kund- und Kulturverlagzitieren. Wien. S. 88, 89

H.R. 3663 — 97th Congress: Bus Regulatory Reform Act of 1982.

Iges. Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen (17.04.2014). http://www.iges.com/presse/2014/fernbus/index_ger.html, Abfragedatum: 20.06.2017

Ingenieurgruppe IVV. Motorisierter Individualverkehr. http://www.ivv-aachen.de/motorisierter-individualverkehr.html, Abfragedatum: 16.11.2016

ION Nr. 2015-990 vom 6. August 2015 für Wachstum, Tätigkeit und gleiche wirtschaftliche Möglichkeiten (Loi Macron Gesetz).

KFH Group. SRF Consulting Group. 2010: Minnesota Intercity Bus Network Study (Final Report). Bethesda, Maryland. S, 4 ff.

Klimaretter. FlixBus nun mit 90 Prozent Marktanteil (30.01.2017). http://www.klimaretter.info/mobilitaet/nachricht/22608-fernbusse-FlixBus-mit-90-prozent-marktanteil, Abfragedatum: 15.01.2017

Köberlein, C. 1997: Verkehrslexikon. München/ Wien. Oldenbourg Verlag. zitiert nach: Das österreichische Verkehrsjournal. Wie mobil ist Österreich (5/2009). http://www.verkehrsjournal.at/upload/pdf/%C3%96VJ_Mai2009_gesamt.pdf, Abfragedatum: 17.01.2017

Kurier. Dr. Richard: Warten auf den Fernbus-Boom (31.12.2014). https://kurier.at/wirtschaft/dr-richard-warten-auf-den-fernbus-boom/105.350.909, Abfragedatum: 16.12.2016

Kurier. Fernbus-Markt: Wer hat Angst vor der Eisenbahn? (03.03.2016). https://kurier.at/wirtschaft/fernbus-markt-wer-hat-angst-vor-der-eisenbahn/184.528.279, Abfragedatum: 20.06.2017

Kurier. Flixbus: Mehr Fahrten in Österreich, Expansion nach Südosteuropa (14.03.2017). https://kurier.at/wirtschaft/FlixBus-mehr-fahrten-in-oesterreich-expansion-nach-suedosteuropa/251.893.180, 20.06.2017

Kurier. ÖBB verkaufen Hellö-Fernbus an FlixBus (22.05.2017). https://kurier.at/wirtschaft/oebb-verkaufen-helloe-fernbus-an-flixbus/265.437.323, Abfragedatum: 20.06.2017

Landtag Nordrhein-Westfalen. Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Arbeitszeiten bei Fernlinienbusunternehmen - Überwachungsaktion der nordrhein-westfälischen Arbeitsschutzverwaltung (09.08.2016). https://www.landtag.nrw.de/Dokumentenservice/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV16-4148.pdf;jsessionid=072BD446BB2AAA8ECBF787657DB5E773.ifxworker, Abfragedatum: 20.06.2017

Leisch J., 2014: Entwicklungen im innerdeutschen Fernverkehr. Einfluss jüngster Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes auf Angebot und Nachfrage unter besonderer Berücksichtigung der Fernbusse. Universität Trier. Zusammenfassung, S. 1-4

LEO Express. Vienna (2017). https://www.le.cz/i.php?page=cms-1251, Abfragedatum: 20.06.2017

Maertens, S. 2012: Buslinienfernverkehr in Deutschland – effiziente Ausgestaltung einer Liberalisierung. Wirtschaftsdienst. DOI: 10.1007/s10273-012-1419-7. ZBW and Springer-Verlag 2012. S. 554, 555

Marshall, A. 2015: The Bus Terminal Is Dead. Long Live the Bus Terminal. S. 2

Metro-Magazine. Exclusive: Competition heats up in Europe's long-distance rail market (06.05.2016). http://www.metro-magazine.com/rail/news/712113/competition-in-the-long-distance-rail-market-in-europe, Abfragedatum: 26.01.2017

Morgenpost. Der Angstgegner der Bahn (20.10.2016). http://www.morgenpost.de/wirtschaft/article208472385/Der-Angstgegner-der-Bahn.html, Abfragedatum: 20.01.2017

News ORF. Der Erste schluckt den Zweiten (03.08.2016). http://orf.at/stories/2352328/2352329/, Abfragedatum: 20.12.2016

Nordenlöw, L., Alexandersson, G. 1999: Standing in the Shadow of the Giants - Conditions for Entry and Survival of Small Businesses on the Deregulated Bus and Railway Markets in Sweden. Beitrag in einem Sammelband, S. 5f

n-tv. FlixBus übernimmt Megabus-Sparte (29.06.2016). http://www.n-tv.de/wirtschaft/FlixBus-uebernimmt-Megabus-Sparte-article18072471.html, Abfragedatum: 31.01.2017

NZZ. Verzweifelter Kampf der Schweizer gegen FlixBus (31.08.2016). https://www.nzz.ch/wirtschaft/unternehmen/fernbus-anbieter-in-der-schweiz-rette-sich-wer-kann-ld.113847, Abfragedatum: 19.02.2017

ÖBB. 2016: Handbuch für Reisen mit den ÖBB in Österreich. Tarifbestimmungen mit den Allgemeinen Geschäftsbedingungen. S. 20

ÖBB. Die ÖBB in Zahlen (2016). https://konzern.oebb.at/de/ueber-den-konzern/die-oebb-in-zahlen, Abfragedatum: 20.06.2017

ÖBB. ÖBB Fernbus. https://www.oebb.at/de/news/oebb-fernbusse-starten-mit-helloe, Abfragedatum: 04.08.2017

ÖBB-Holding AG. 2016: Wir bringen Österreich weiter. Zahlen. Daten. Fakten. Wien. S. 29, 4

Öko-Institut e.V. 2014: Treibhausgasemissionen des Straßen- Schienen- und Luftverkehrs im Vergleich. Berlin.

OÖ Nachrichten. Mit Flixbus von Österreich nach Kroatien und Italien (20.06.2017). http://www.nachrichten.at/nachrichten/wirtschaft/Mit-Flixbus-von-OEsterreich-nach-Kroatien-und-Italien;art15,2601341, Abfragedatum: 20.06.2017

ORF-Wien. Wiener Busterminals einer Weltstadt unwürdig (25.07.2014). http://wien.orf.at/news/stories/2659605/, Abfragedatum: 14.12.2016

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 BGBl. I S. 241 i.d.g.F.

Postbus. Busverbindungen Bratislava. http://www.postbus.at/de/Internationale_Linien/index.jsp, Abfragedatum: 20.06.2017

Postbus. Internationaler Busterminal - Wien Hauptbahnhof. http://www.postbus.at/de/Internat._Busterminal/index.jsp, Abfragedatum: 15.12.2016

Pressreader. Fernbus nur mit Lizenz zum Fahren (04.07.2015). https://www.pressreader.com/austria/der-standard/20150704/281608124095306, Abfragedatum: 20.06.2017

RegioJet. Fahrpläne (2014). https://fahrkarten.regiojet.com/Timetables?5, Abfragedatum: 13.02.2017

Richtlinie 2003/59/EG des Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union L 226/4 vom 10.9.2003.

Richtlinie 2004/11/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 zur Änderung der Richtlinie 92/24/EWG des Rates über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen. Amtsblatt der Europäischen Union L 44/19 vom 14.02.2004.

Richtlinie 70/156/EWG des Europäischen Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger. Amtsblatt der Europäischen Union L 42 vom 23.2.1970.

Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen. Amtsblatt der Europäischen Union L 129/154 vom 14.05.1992.

Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft.

Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr. Amtsblatt der Europäischen Union L 235/59 vom 17.09.1996.

Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen. Amtsblatt der Europäischen Union L 18/1 vom 21.01.1997.

Rödl & Partner GbR (Hrsg.) 2014: Verkehr im Wandel. Schwerpunktthema: Personenbeförderungsgesetz. Ausgabe: März 2014. Nürnberg. S. 6

Schwieterman, J. et al. 2015: Adding on Amenities, Broadening the Base. 2014 Year-in-Review of Intercity Bus Service in the United States. DePaul University. Chaddick Institute for Metropolitan Development. Chicago. S. 4

Schwieterman, J. und Fischer, L. 2010: The Intercity Bus: America´s Fastest Growing Transportation Mode. 2010 Update on Scheduled Bus Servicce. DePaul University, Chaddick Institute for Metropolitan Development. Chicago. S. 4

Sittig, S. et al. 2008: Die Verkehrsmärkte in Schweden und Dänemark. Organisation und Wettbewerb 2000-2007. Projektbericht. KCW GmbH. S. 31, 32

Statistisches Bundesamt. Boom bei Linienfernbussen 2013: Von 3 auf 8 Millionen Fahrgäste (08.10.2014).https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2014/10/PD14_351_461.html, Abfragedatum: 20.06.2017

Student Agency Bus. RegioJet Austria. http://www.studentagencybus.com/en/419_419/RegioJet%20AUSTRIA, Abfragedatum: 12.12.2016

The Economist. Revolution on wheels (22.10.2015). http://www.economist.com/news/business/21676815-options-passengers-are-multiplying-revolution-wheels, Abfragedatum: 18.02.2017

The National Archives. Transport Act 1980. http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1980/34/pdfs/ukpga_19800034_en.pdf, Abfragedatum: 06.03.2017

Tiedtke, B. 2009: Chancen und Risiken einer Deregulierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland. Berlin. Diplomica Verlag GmbH Hamburg, S. 3

Tip-Online. FlixBus und Blaguss vernetzen ihr Fernbus-Angebot (15.07.2014). https://www.tip-online.at/news/30104/FlixBus-und-blaguss-vernetzen-ihr-fernbus-angebot/, Abfragedatum: 20.06.2017

Tourismuspresse. Deutscher Fernbus-Boom erobert Österreich (15.07.2014). http://www.tourismuspresse.at/presseaussendung/TPT_20140715_TPT0004/deutscher-fernbus-boom-erobert-oesterreich-bild, Abfragedatum: 16.11.2016

Trend. Fernbus-Markt im Umbruch: FlixBus übernimmt Postbus (03.08.2016). http://www.trend.at/wirtschaft/deutscher-fernbus-marktfuehrer-FlixBus-uebernimmt-konkurrent-postbus-7511553, Abfragedatum: 03.12.2016

Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr samt Erklärung § 17 Abs. 2 BGBl. III Nr. 131/2004 i.d.g.F.

Umweltbundesamt 2012: Daten zum Verkehr. Ausgabe 2012. Dessau. S. 14

Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016). https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-3, Abfragedatum: 20.06.2017; Datengrundlage: Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model)

Umweltbundesamt. Schwere Nutzfahrzeuge (01.04.2015). https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards/schwere-nutzfahrzeuge, Abfragedatum: 20.06.2017

Umweltbundesamt. Welche Umweltwirkungen gehen vom Fernlinienbus aus? (18.08.2014). https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/welche-umweltwirkungen-gehen-vom-fernlinienbus-aus, Abfragedatum: 20.06.2017

Van De Velde, D. 2010: Long-Distance Bus Service in Europe: Concession or Free Market? In: The Future for Interurban Passenger Transport - Bringing Citizens Closer. Delf University of Technology. Amsterdam. OECD/ITF. S. 263-276

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015. Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto. Berlin. S. 11, 20, 21

Verkehrsclub Deutschland. Verkehrsmittel im Vergleich. https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/verkehrsmittel-im-vergleich/, Abfragedatum: 20.06.2017

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union L 300/51 vom 14.11.2009.

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Amtsblatt der Europäischen Union L 300/88 vom 14.11.2009.

Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind. Amtsblatt der Europäischen Union L 4/10 vom 08.01.1998.

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union L 315/1 vom 03.12.2007.

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Amtsblatt der Europäischen Union L 315/14 vom 3.12.2007.

Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Amtsblatt der Europäischen Union L 315/14 vom 03.12.2007.

Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission vom 2. Oktober 1998 mit Durchführungsvorschriften zu den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des Rates hinsichtlich der

Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Amtsblatt der Europäischen Union L 268/10 vom 03. 10. 1998.

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91. Amtsblatt der Europäischen Union L 46/1 vom 17.02.2004.

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union L 102 vom 11.04.2006.

Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG. Amtsblatt der Europäischen Union L 188/1 vom 18.7.2009.

Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004. Amtsblatt der Europäischen Union L 55/1 vom 28.02.2011.

Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission. Amtsblatt der Europäischen Union L 107/39 vom 10.4.2014.

Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Amtsblatt der Europäischen Union L 74 vom 20.3.1992.

Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten. Amtsblatt der Europäischen Union L 95/ 1 vom 09.04.1992.

Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955, betreffend die Gebühren bei Dienstreisen, Dienstverrichtungen im Dienstort, Dienstzuteilungen und Versetzungen (Reisegebührenvorschrift 1955) BGBl. Nr. 133/55 i.d.g.F.

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed) § 29 ff. BGBl. II Nr. 47/2001 i.d.g.F.

WESTbus. Das Unternehmen WESTbus (2017). https://westbus.at/de/ueber-westbus/unternehmen, Abfragedatum: 11.12.2016

Wirtschaftskammer Österreich. Wien: Neuer Busterminal und Gesamtkonzept längst fällig (18.11.2015). https://www.wko.at/branchen/w/tourismus-freizeitwirtschaft/20151118_PA_Busterminal_Buskonzept.pdf, Abfragedatum: 17.12.2016

Zukunft Mobilität. EU-Zielvorgaben. Grenzwerte für den Verkehrssektor in der Übersicht (25.02.2014). http://www.zukunft-mobilitaet.net/48247/analyse/eu-ziele-verkehr-emissionen-grenzwerte-verkehrssektor-treibhausgase/, Abfragedatum: 12.01.2017

Zwanzig Minuten. Wann kommt Schweizer Bus-Konkurrenz zur SBB? (06.01.2017). http://www.20min.ch/finance/news/story/20060174, Abfragedatum: 19.02.2017

Appendix B: Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Aufbau der Diplomarbeit; Quelle: eigene Darstellung

Abb. 2: EU-28: Treibhausgasemissionen des Verkehrs mit Zielvorgabe bis 2050 (Stand: 2013); Quelle: European Environment Agency. 2013: A closer look at urban transport. Term 2013: transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe. Luxemburg. Publications Office of the European Union. S. 18

Abb. 3: Übersicht der EU-Verordnungen zum grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen; Quelle: eigene Darstellung; Grundlagen:

- Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Amtsblatt der Europäischen Union L 74 vom 20.3.1992.

- Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind. Amtsblatt der Europäischen Union L 4/10 vom 08.01.1998.

- Verordnung (EU) Nr. 361/2014 der Kommission vom 9. April 2014 mit Durchführungsvorschriften zur Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission. Amtsblatt der Europäischen Union L 107/39 vom 10.4.2014.

- Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006. Amtsblatt der Europäischen Union L 300/88 vom 14.11.2009.

- Verordnung (EG) Nr. 2121/98 der Kommission vom 2. Oktober 1998 mit Durchführungsvorschriften zu den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des Rates hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr mit Kraftomnibussen. Amtsblatt der Europäischen Union L 268/10 vom 03. 10. 1998.

Abb. 4: FlixBus Destinationen (Stand: Januar 2017); Quelle: FlixBus. Streckennetz. https://www.FlixBus.de/sites/default/files/netzkarte_1.pdf, Abfragedatum: 17.01.2017

Abb. 5: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – Eurolines als Vorreiter am Fernbusmarkt vor der Expansion im Jahr 2014 (Stand: April 2017); Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa. http://d-maps.com/pays.php?num_pay=192&lang=de, Abfragedatum: 09.04.2017; Fernbusverbindungen: Eurolines. Fernbuslinien. www.eurolines.at/de/fernbuslinien/, Abfragedatum: 08.04.2017

Abb. 6: Fernbusverbindungen innerhalb Österreichs (Stand: April 2017); Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa. http://d-maps.com/pays.php?num_pay=192&lang=de, Abfragedatum: 09.04.2017; Fernbusverbindungen: FlixBus. Bus Routes. https://www.FlixBus.com/bus-routes#/map, Abfragedatum: 09.04.2017; WESTbus. Fahrpläne. https://westbus.at/de/fahrplaene, Abfragedatum: 09.04.2017; Dr. Richard. Dr. Richard und FlixBus. http://www.richard.at/fernbus/, Abfragedatum: 09.04.2017

Abb. 7: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – FlixBus (Stand: April 2017); Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa. http://d-maps.com/pays.php?num_pay=192&lang=de, Abfragedatum: 09.04.2017; Fernbusverbindungen: FlixBus. Bus Routes. https://www.FlixBus.com/bus-routes#/map, Abfragedatum: 08.04.2017

Abb. 8: Grenzüberschreitende Direktverbindungen von und nach Österreich – Hellö Bus und RegioJet (Stand: April 2017); Quelle: eigene Darstellung; Grundlage: Karte: d-maps. Europa. http://d-maps.com/pays.php?num_pay=192&lang=de, Abfragedatum: 08.04.2017; Fernbusverbindungen: RegioJet. Fahrpläne. https://fahrkarten.regiojet.com/Timetables?0, Abfragedatum: 08.04.2017; Hellö. Haltestellen. https://www.helloe.com/de/stops, Abfragedatum: 08.04.2017

Abb. 9: Gründe für die Wahl des Fernlinienbusses in Deutschland; Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015. Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto. Berlin. S. 19

Abb. 10: Gründe für die Wahl des Fernzuges in Deutschland; Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015. Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto. Berlin. S. 20

Abb. 11: Gründe für die Wahl des Pkws in Deutschland; Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. Berlin. 2014: VCD Bahntest 2014/2015. Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto. Berlin. S. 20

Abb. 12: Bisher genutzte Verkehrsmittel der Fernbuskunden in Deutschland; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Datengrundlage: Bundesamt für Güterverkehr, iges, BSL Transportation Consultants. S. 83

Abb. 13: Anteil der Personenbeförderungsleistung im deutschen Fernverkehr; Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Berlin. 1. Auflage. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. Datengrundlage: BMVI, Statistisches Bundesamt. S. 4 (Hinweis: Rundungsdifferenzen möglich)

Abb. 14: Kostenstrukturen des deutschen Schienenpersonennah- und Buslinienfernverkehrs; Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV. 2016: Marktreport SPNV. Ein Lagebericht zum Schienenpersonennahverkehr in Deutschland. Berlin. 1. Auflage. Erstellt von: BSL Transportation Consultants GmbH & Co. KG. Hamburg. S. 78, 79

Abb. 15: Busterminal Wien Erdberg; Quelle: Wiener Busterminals einer Weltstadt unwürdig. http://wien.orf.at/news/stories/2659605/, Abfragedatum: 03.09.2017

Abb. 16: Fernbusterminal Wien – Potenzielle Standorte; Quelle: Die Presse. Der Fernbus ist der neue Billigflieger (19.07.2016). http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/5051700/Der-Fernbus-ist-der-neue-Billigflieger, Abfragedatum: 20.06.2017

Abb. 17: Gesamtschadstoffbilanz und Benzinäquivalent je Verkehrsmittel in Deutschland; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016). https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-3, Abfragedatum: 20.06.2017; Datengrundlage: Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model)

Abb. 18: Verunglückte je Verkehrsmittel und je einer Milliarde Pkm in Deutschland (Bezugszeitraum 2005-2009); Quelle: Statistisches Bundesamt. 2011: Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich. Wiesbaden. S. 1086 f.

Abb. 19: Getötete je Verkehrsmittel und je einer Milliarde Pkm in Deutschland (Bezugszeitraum 2005-2009); Quelle: Statistisches Bundesamt. 2011: Unfallstatistik – Verkehrsmittel im Risikovergleich. Wiesbaden. S. 1086 f.

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs im nationalen Bereich; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Deutschland: Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 § 8 Abs. 1 BGBl. I S. 241 i.d.g.F.; USA: H.R. 3663 — 97th Congress: Bus Regulatory Reform Act of 1982; Frankreich: Loi Macron-Gesetz: ION Nr. 2015-990 vom 6. August 2015 für Wachstum, Tätigkeit und gleiche wirtschaftliche Möglichkeiten.

Tab. 2: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken innerhalb Österreichs (Stand: 30.03.2017); Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Tab. 3: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken im grenzüberschreitenden Bereich (Stand: 30.03.2017) - Teil 1; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Tab. 4: Vergleich der Fahrtkosten und Fahrzeit je Verkehrsmittel auf ausgewählten Strecken im grenzüberschreitenden Bereich (Stand: 30.03.2017) - Teil 2; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Fernbus: FlixBus.com, Bahn: tickets.oebb.at, Pkw-Mitfahrer: blablacar.de, Pkw-Kilometergeld: amtliche Kilometergeld der Reisegebührenverordnung (0,42 €/ km), google.maps.com (Entfernung), Flugzeug: checkfelix.com (Abfragedatum: 30.03.2017)

Tab. 5: Passagier- und Fahrgastrechte je Verkehrsmittel (Stand: 2017; Geltungsbereich: Österreich); Quelle: Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (2017). https://www.bmvit.gv.at/verkehr/apf/, Abfragedatum 20.06.2017

Tab. 6: Vergleich der Zwischenhalte und Abfahrtszeiten von Bahn und Fernbus auf ausgewählten Bedienungskorridoren in Österreich (Stand: 10.07.2017); Quelle: eigene Darstellung, Datengrundlage: Bahn: fahrplan.oebb.at; Fernbus: flixbus.com (Abfragedatum: 10.07.2017)

Tab. 7: Vergleich der Schadstoffbelastung je Verkehrsmittel in Deutschland; Quelle: eigene Darstellung; Datengrundlage: Umweltbundesamt. Emissionen im Personenverkehr (28.04.2016). https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-3, Abfragedatum: 20.06.2017; Datengrundlage: Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model)

Appendix C: Fernbusverbindungen von und nach Österreich

Nationale Verbindungen

Flixbus (Stand: April 2017)
Quelle: FlixBus. Bus Routes. https://www.FlixBus.com/bus-routes#/map, Abfragedatum: 09.04.2017; WESTbus. Fahrpläne. https://westbus.at/de/fahrplaene, Abfragedatum: 09.04.2017; Dr. Richard. Dr. Richard und FlixBus. http://www.richard.at/fernbus/, Abfragedatum: 09.04.2017

- **Wien – Graz** (11 tägliche Verbindungen)
- **Wien Flughafen – Pinggau – Graz** (7 tägliche Verbindungen)
- **Salzburg – Radstadt – Schladming – Liezen – St. Michael – Graz** (5 tägliche Verbindungen)
- **Wien – St. Michael – Klagenfurt** (2 tägliche Verbindungen)
- **Linz – Sattledt – St. Michael – Graz** (2 tägliche Verbindungen)
- **Wien – Braunau am Inn** (2 tägliche Verbindungen)

Internationale Verbindungen mit mindestens einer Haltestelle in Österreich

Flixbus mit 48 grenzüberschreitenden Fernbusverbindungen (Stand: April 2017)
Quelle: FlixBus. Bus Routes. https://www.FlixBus.com/bus-routes#/map, Abfragedatum: 08.04.2017

- Essen – Düsseldorf – Leverkusen – Köln – Bonn – Trier – Saarbrücken – Neunkirchen – Homburg – Zweibrücken – Pirmasens – Landau – Karlsruhe – Stuttgart – Augsburg – München – Mühldorf – Simbach – Braunau – **Wien**
- München Flughafen – München – Garmisch–Partenkirchen – Scharnitz – Seefeld – **Innsbruck**
- Berlin – Dresden – Praha/Prag – Jihlava – Znojmo – **Wien**
- Essen – Düsseldorf – Leverkusen – Frankfurt/M – Würzburg – Erlangen – Nürnberg – Regensburg – Deggendorf – Passau – **Wien**
- München – **Linz** – Budapest
- München – Lindau – **Bregenz – Dornbirn** – Chur – Bellinzona – Lugano – Milano/Mailand
- Regensburg – München – **Salzburg**
- Paris – Reims – Strasbourg – Kehl – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – **Linz** – Györ – Budapest
- München – **Innsbruck** – Vipiteno/Sterzing – Bressanone/Brixen – Chiusa/Klausen – Bolzano/Bozen – Lana – Marlengo – Merano/Meran
- Berlin – Leipzig – Hof – Weiden (Oberpf.) – Regensburg – München – Lindau – **Bregenz – Dornbirn** – Chur
- Frankfurt/M – Heidelberg – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart – Ulm – Memmingen – Füssen – Lermoos – **Innsbruck**
- Praha/Prag – České Budějovice/Budweis – Linz
- Lviv/Lemberg – Rzeszów – Kraków/Krakau – Katowice/Kattowitz – Bohumín – Ostrava – Olomouc – Brno/Brünn – **Wien – Parndorf**
- Lviv/Lemberg – Rzeszów – Kraków/Krakau – Katowice/Kattowitz – Bohumín – Ostrava – Olomouc – Brno/Brünn – **Wien** – **Parndorf**
- **Wien** – Bratislava
- **Wien** – Mosonmagyarovar – Györ – Budapest

- Praha/Prag – **Wien**
- **Wien** – Zagreb
- **Wien** – Graz – Karlovac – Zadar – Biograd – Sibenik – Trogir – Split
- **Wien** – Graz – Maribor – Ljubljana – Trieste – Venezia/Venedig
- **Wien** – Hainburg – Wolfsthal – Bratislava
- München – **Villach** – Bled – Ljubljana – Postojna – Koper – Portoroz – Umag – Tar – Porec – Funtana – Vrsar – Rovinj – Pula – Medulin
- München – **Villach** – Bled – Ljubljana – Postojna – Opatija – Rijeka – Crikvenica
- **Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien** – Arad – Timisoara – Lugoj – Deva – Sebes – Sibiu – Făgăras – Brasov – Ploiesti – Bucuresti/Bukarest
- **Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien** – Arad – Timisoara – Lugoj – Deva – Sebes – Sibiu – Făgăras – Brasov – Ploiesti – Bucuresti/Bukarest
- Frankfurt/M – Heidelberg – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Freilassing – **Wien** – Bratislava
- Berlin – Bayreuth – Nürnberg – München – Garmisch–Partenkirchen – Scharnitz – Seefeld – **Innsbruck**
- München – **Innsbruck** – Bolzano/Bozen – Trento/Trient – Verona – Padova/Padua – Venezia/Venedig
- Amsterdam – Isselburg – Duisburg – Düsseldorf – Leverkusen – Frankfurt/M – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Deggendorf – Passau – **Wien**
- Hamburg – Hannover – Halle – Leipzig – Praha/Prag – **Wien**
- Berlin – Halle – Ingolstadt – München – **Salzburg**
- **Wien** – Graz – Ljubljana – Trieste – Venezia/Venedig
- Berlin – Leipzig – München – **Innsbruck** – Bolzano/Bozen – Trento/Trient – Milano/Mailand
- Basel – Zürich – St. Gallen – **Feldkirch** – **Bludenz – St. Anton** – **Innsbruck** – Rosenheim – **Salzburg** – **Wien** – Kloten
- **Wien** – Wien Flughafen (Schwechat) – Budapest – Miskolc – Košice – Prešov
- Warschau – Łódź – Kattowitz – Ostrau – Olomouc – Brünn – **Wien**
- **Wien** – **Wien Flughafen** (Schwechat) – Budapest – Oradea – Huedin – Cluj (Klausenburg) – Turda – Aiud – Alba Iulia – Sebeș – Sibiu
- **Wien** – **Wien Flughafen** (Schwechat) – Budapest –Szeged – Arad – Timișoara
- Belgrade – Novi Sad – Budapest – **Wien**
- Danzig – Toruń – Łódź – Kattowitz – Krakau – **Wien**
- Pula – Rovinj – Poreč – Umag – Portorož –Koper – Ljubljana – Maribor – **Graz** – **Wien** – Bratislava
- **Wien** – **Wien Flughafen** (Schwechat) – Budapest – Budapest Flughafen – Oradea – Huedin – Cluj – Turda – Târgu Mureş – Sighișoara – Odorheiu Secuiesc – Miercurea Ciuc
- Zagreb – Maribor – **Graz** - **Salzburg** – Rosenheim – München
- München – **Salzburg** – Villach – Lesce – Ljubljana – Postojna – Trieste (Triest) – Koper – Portorož – Porec – Rovinj – Pula
- Berlin – Halle (Saale) – Ingolstadt – München – **Salzburg**
- Freiburg (im Breisgau) – Neuenburg am Rhein – EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg – Basel – Zürich – **Innsbruck** – Rosenheim – **Wien** – Budapest
- Prag – Budweis – **Linz** – **Villach** – Udine – Mestre – Venedig
- Bratislava – **Wien** – Linz – Trient – Verona – Milano

Eurolines (Stand: April 2017)
Quelle: Eurolines. Fernbuslinien. www.eurolines.at/de/fernbuslinien/, Abfragedatum: 08.04.2017

- **Wien – Linz** – Strasbourg – Metz – Reims – Paris
- **Wien – Graz** – Udine – Padua – Bologna – Florence – Rom
- **Wien** – München – Augsburg – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Köln – Utrecht – Amsterdam – Dover – Gilingham – London
- **Wien** – München – Ulm – Stuttgart – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Köln – Aachen – Liege – Brüssel – Gent
- **Wien** – Brno – Ostrava – Katowice – Krakow – Czestochowa – Lodz – Warschau – Marijampole – Kaunas – Vilnius
- **Wien** – Prag – Usti nad Labem – Dresden – Berlin
- **Wien – Graz – Klagenfurt** – Verona – Mailand – Genua – Nizza – Toulon – Marseille – Avignon
- **Wien** – Bratislava – Gyor – Budapest – Miskolc

Eurolines – Direktverbindungen von **Wien** nach (Stand: April 2017):

- Andrychow, Arad, Biecz, Bielsko Biala Bochnia, Bologna, Brasov, Brünn, Brzesko, Bukarest, Bytom, Chorzow, Cieszyn, Debica, Detva, Dzierzoniow, Fagaras, Gliwice, Gorlice, Grybow, Hanusovce, Hrubieszow, Humenne, Janow Lubelski, Jaroslaw, Jaslo, Jastrzebie–Zdroj, Jedrzejow, Kapusany, Kety, Kielce, Kiev, Klodzko, Kolbuszowa, Kosice, Krosno, Lemberg, Lezajsk, Limanowa, Lipova, Lubaczow, Lucenec, Mielec. Moldava nad Bodvou, Nitra, Novograd Volynsky, Orastie, Piestany, Ploiesti, Poprad, Rimavska, Rivne, Roznava, Ruzomberok, Sebes, Sibiu, Sinaia, Snina, Sobota, Strazske, Tornala, Trencin, Trnava, Vranov Nad Toplou, Warschau, Zhitomir, Zilina, Zory, Zvolen
-

Eurolines – Direktverbindungen von **Graz** nach (Stand: April 2017):

- Kosice, Piestany, Poprad, Udine

Eurolines – Direktverbindungen von **Linz** nach (Stand: April 2017):

- Arad, Brasov, Bukarest, Deva, Fagaras, Lipova, Orastie, Ploiesti, Sebes, Sibiu, Sinaia

Ehemalige Hellö-Bus (Stand: April 2017)
Quelle: Hellö. Haltestellen. https://www.helloe.com/de/stops, Abfragedatum: 08.04.2017.

- **Wien** – Prag – Dresden – Berlin
- **Wien** – Nürnberg – Frankfurt am Main
- **Wien** – Himmelreich b.Wals – Innsbruck – Bolzano/Bozen Via Alto Adige – Milano Lampugnano – Genova Piazza Principe
- **Wien** – München
- **Wien** – München – Stuttgart – Karlsruhe
- **Wien** – Abtissendorf Flughafen Graz – Ljubljana Avtobusna postaja – Trieste Autostazione – Venezia Mestre Stazione – Venezia Tronchetto
- **Wien** – Abtissendorf Flughafen Graz – Maribor – Zagreb
- München – **Innsbruck** – Bozen – Verona – Venezia
- Prag – Ceské Budejovice – **Linz** – Himmelreich b.Wals – Villach – Udine – Venezia
- **Innsbruck** – München

RegioJet (Stand: April 2017):
Quelle: RegioJet. Fahrpläne. https://fahrkarten.regiojet.com/Timetables?0, Abfragedatum: 08.04.2017.

- Prag – Budweis – **Linz – Salzburg – Innsbruck** – Bozen – Verona – Mailand – Genua
- Prag – Znaim – **Wien**
- Prag – Brünn – **Wien**
- Bratislava – **Wien**

LeoExpress (Stand: April 2017):
Quelle: LeoExpress. Reisziel Österreich. https://www.le.cz/i.php?page=cms-58061, Abfragedatum: 08.04.2017.

- **Wien** – Olomouc – Ostrava – Krakau – Lviv
- **Wien** – Brünn – Ostrava – Warschau
- **Linz / Salzburg** – Český Krumlov – České Budějovice – Prag – Bohumín – Košice

Slovak Lines Express und ÖBB Postbus (Stand April 2017):
Quelle: Postbus. Slovak Lines und Postbus. http://www.postbus.at/_downloads/Flughafenbus/Folder_Bratislava.pdf, Abfragedatum: 08.04.2017.

- **Wien – Wien Flughafen** – Bratislava – Bratislava Flughafen

Appendix D: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Leitner (apf)

Transkript - Interview mit Mag. Joachim Leitner

Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf)

Experte für Fahrgastrechte im Bus- und Schiffsverkehr

1060 WIEN, Linke Wienzeile 4/1/6

Wien, am 24.05.2017

Sehr geehrter Herr Mag. Leitner! Vielen Dank für die Einladung zu einem Interview zum Thema Fahrgastrechte im Busverkehr. Zu Beginn des Interviews möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen und den Aufgabenbereich der apf zu erläutern.

Mein Name ist Joachim Leitner, ich war für 2 Jahre in der Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte (apf) für die Aufgabenbereiche Busverkehr und Schiffsverkehr tätig und hab auch nebenbei den Flugverkehr juristisch betreut, weil im Bus- und Schiffsverkehr nicht die massiven Aufwendungen da waren. Die apf ist die nationale Durchsetzungsstelle für alle vier großen Verkehrsträger in Österreich, also Bahn, Bus, Schiff und Flug. Nationale Durchsetzungsstelle heißt, wir sind quasi auf Grund der EU-Verordnung in den jeweiligen Bereich als Durchsetzungsstelle benannt bei der EU-Kommission. Die apf macht Schlichtungsverfahren über die Ansprüche von Betroffenen, wenn es um die EU-Verordnungen geht, also wenn diese verletzt worden sind. Im Bahnverkehr gibt es zusätzlich noch weitere Kompetenzen, das ist historisch gewachsen, weil die apf ein Teil der Schienen-Control ist und es im Bahnverkehr schon länger eine Schlichtungsstelle gegeben hat. Der Flugverkehr hat eine Zeit lang eine Stelle im Verkehrsministerium gehabt, die dieses Thema betreut hat und seit Mai 2015 gibt es nun die apf, die ist um den Bus- und Schiffsverkehrsbereich erweitert worden.

Also 2013 ist die EU-Verordnung in Kraft getreten und bis 2015 hat es gedauert, bis es in Österreich umgesetzt worden ist?

Ja, also es hat etwas länger gedauert, bis die EU-Verordnung umgesetzt worden ist. Letztlich ist die Agentur relativ rasch an den Start gegangen, sonst hätte es Probleme gegeben mit der EU. Geregelt ist das Ganze im Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte. Hierfür ist die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte eingerichtet worden und da werden auch die Zuständigkeiten definiert, das man sagt, die apf ist bei der Schienen-Control eingerichtet und zusätzlich hat die Agentur die Aufgabe, als nationale Durchsetzungsstelle für folgende EU-Verordnungen tätig zu sein und die Agentur führt Schlichtungsverfahren durch und der Verfahrensablauf wird hier auch geregelt. Und das ist eben im Mai 2015 an den Start gegangen.

Und weil die EU-Verordnung ja direkt rechtlich bindend für die Mitgliedsstaaten ist, werden also im Bundesgesetz nur die Rahmenbedingungen geklärt?

Es ist an sich so, die EU-Verordnung ist tatsächlich unmittelbar anwendbar, es ist aber so, dass einzelne Aspekte - zum Beispiel: jeder Staat muss eine Durchsetzungsstelle einrichten - eine Umsetzung in den Mitgliedsstaaten erforderlich macht und das ist dann durch das Bundesgesetz passiert. Wie gesagt, im

Bahnbereich haben wir zusätzlich noch weitere Zuständigkeiten bei der apf wie zum Beispiel die Überprüfung von Beförderungsbedingungen. Das heißt, wenn jetzt die ÖBB ein neues Handbuch rausgibt, dann kann das von der apf überprüft werden und teilweise dann auch von der Schienen-Control sanktioniert, also aufgehoben oder abgeändert werden. Das ist im Bus-, Schiff- und Flugbereich nicht so. Im Busverkehr ist die apf wirklich nur die Schlichtungs- und Durchsetzungsstelle und hat keine weiteren Kompetenzen.

Wie geht die apf vor, um zwischen den Fahrgästen und einem Busunternehmen zu vermitteln und welche weiteren Möglichkeiten hat die apf, wenn es zu keiner Einigung zwischen den Parteien kommt?

Es ist ein Schlichtungsverfahren, das funktioniert gemäß dem Bundesgesetz über alternative Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten. Das regelt an und für sich die Schlichtungsverfahren im Generellen. Da gibt's in Österreich 8 verschiedene Schlichtungsstellen, eine davon ist die apf. Details gibt's dazu noch in der apf-Verfahrensrichtlinie, die ist online und im Jahresberichtverfügbar. Wenn es zu keiner Einigung kommt oder das Unternehmen nicht mitwirkt, dann kann die apf natürlich gewisse Konsequenzen ziehen und auch ihrer Durchsetzungsfunktion nachkommen.

Also gewisse Sanktionen setzen?

Genau, Sanktionen. Also im Detail ist es so, dass diese Sanktionen im Busbereich so ausschauen: Erstens einmal hat man grundsätzlich, wenn es gegen die Verordnung oder Teilaspekte die im KflG geregelt sind, eben, dass es eine Mitwirkungspflicht bei der Schlichtungsstelle gibt, Verstöße gibt, Strafen von 762 € bis 7.267 € gegen das Unternehmen. Das ist ein Verwaltungsstrafverfahren bei der Bezirksverwaltungsbehörde. Außerdem ist es zusätzlich im Busbereich vorgesehen, dass bei mehrmaligen Verstoß, also mindestens zweimal, über schriftliche Ermahnung und der Verstoß besteht weiterhin, auch der Widerruf der Berechtigung im Raum steht. Das heißt, da kann dann theoretisch die Aufsichtsbehörde dem Busunternehmen die Liniengenehmigung wegnehmen, wenn es also mehrmals zu Verstößen gekommen ist. In der Praxis war das bisher noch nie der Fall, weil da normalerweise kooperiert wird und zweitens, weil auch die Fallzahl das jetzt noch nicht wirklich hergeben würde. Im ersten Halbjahr des Bestehens der Agentur waren es ungefähr 20 Beschwerdefälle und im letzten Jahr waren es ungefähr 80 Beschwerdefälle.

Und woran könnte das liegen? Könnte es auch sein, dass die Agentur nicht so bekannt ist?

Ja, also eines der Probleme ist definitiv, dass die Bekanntheit noch nicht so verbreitet ist, also viele Leute wissen es glaub ich gar nicht, dass es diese Recht gibt und der zweite Teil ist natürlich auch, dass es hier um relativ niedrige Ansprüche geht. Da ist natürlich die Schwelle, da jetzt wirklich mehr darum zu machen, relativ hoch. Das heißt, wenn man sagt, im Bereich Luftverkehr, habe ich bei einer Verspätung der Ankunft von mehr als 3 Stunden oder bei einer Streichung vom Flug an und für sich sofort einen Anspruch von 250€ bis 600 € pro Person. Da ist es natürlich schon klar, dass man sagt, okay und da schreib ich jetzt mal die Airline an, warte ein paar Wochen ab, wenn nichts kommt, schreib ich die Agentur an, wenn die Agentur das dann schlichtet, ist das gut, wenn nicht kann ich´s immer noch klagsweise geltend machen. Im Busbereich habe ich ganz andere Dimensionen. Da geht's vielleicht um 20-30€. Da geht's ums Ticket bzw. maximal um einen Schadenersatz in Höhe von 50 % vom Ticket. Da ist natürlich dann oft der Fall, dass man dann den Unternehmen grad einmal ein böses E-Mail schreibt und die dann sagen, ja da gibt's nichts oder sowas. Aber mehr tut man dann auch nicht

und dass man dann extra nochmal im Internet nachsucht und schaut, wo gibt's da vielleicht jemanden, der mir da helfen kann damit.

Ist es in allen Beschwerdefällen zu einer Klärung gekommen?

Ja, genau. Es ist in den allermeisten Fällen zu einer Klärung gekommen. Es war gelegentlich vielleicht mal so, dass vielleicht der Beschwerdeführende gesagt hat, na eigentlich brauch ich das Ergebnis doch nicht, stellt´s das Verfahren wieder ein oder, dass festgestellt werden konnte, dass einfach kein Anspruch besteht, aber es hat eigentlich durchaus Kooperationen der Unternehmen gegeben. Also da waren keine Sanktionen, keine Konsequenzen in der Richtung notwendig und es war auch sonst immer die Mitwirkung gegeben. Man muss zwar manche Unternehmen öfter auffordern, aber dann wirken´s doch irgendwie mit, also hat ganz gut funktioniert.

<u>EU-Verordnung Nr. 181/2011</u>

Meine nächste Frage möchte ich Ihnen gerne zu der im März 2013 in Kraft getretene EU-Verordnung Nr. 181/2011 stellen. Diese bildet die rechtliche Grundlage für die Fahrgastrechte im Busverkehr und betrifft zum einen die Fahrgastrechte für Fernverkehrsdienste innerhalb der Europäischen Union ab einer Wegstrecke vom 250 km und zum anderen Verkehrsdienste innerhalb der Europäischen Union unter einer Wegstrecke vom 250 km. Warum wird in der Verordnung nach der Wegstrecke eines Verkehrsdienstes unterschieden und ist diese Regelung Ihrer Meinung nach sinnvoll und gerechtfertigt?

Also es ist tatsächlich so, dass es diese Streckengrenze gibt. Die Verordnung gilt eben in ihrem vollen Umfang nur für Buslinien, deren Linienstrecke mehr als 250 km umfasst. In der apf wird das grundsätzlich so verstanden, dass man sagt, wenn ich jetzt eine Linie hab - zum Beispiel von Wien nach Hamburg - die umfasst auf jeden Fall mehr als 250 km. Wenn die jetzt geht Wien – St. Pölten – Hamburg und ich fahr aber nur von Wien nach St. Pölten, dann sind das definitiv unter 250 km, aber die Linienstrecke für die genehmigte Strecke sind über 250 km, das heißt da gelten die Fahrgastrechte. Im Nah- und Regionalverkehr, wo man grundsätzlich Wegstrecken unter 250 km hat, gilt die Verordnung natürlich nur in einem sehr eingeschränkten Rahmen. Das sind einzelne Bestimmungen, die auch unterhalb dieser Bestimmung gelten. Das sind die nichtdiskriminierenden Tarifbestimmungen, also das sind so ein bisschen Kleinigkeiten bzw. auch die Beförderungspflicht für Personen mit eingeschränkter Mobilität und Behinderung, was an und für sich auch im Nah- und Regionalverkehr der Fall sein sollte. Alles andere soll wirklich primär um den Fernverkehr gehen, weil das hat der Europäische Gesetzgeber so beschlossen.

Also im Nah- und Regionalverkehr hat man zurzeit prinzipiell keine Ansprüche bei Verspätungen?

Genau, da gibt's momentan keine Möglichkeiten. Im Bahnverkehr weiß ich, da ist das in Österreich national geregelt worden, dass es jetzt auch im Nah- und Regionalverkehr vor allem bei Zeitkarten eine Entschädigung gibt. Im Busverkehr gibt es das noch nicht. Also es wird natürlich überlegt, eventuell solche Sachen einzuführen, aber so wirklich fixiert oder spruchreif ist da noch gar nichts. Es hat natürlich auch damit zu tun, dass es im Nah- und Regionalverkehr um ganz andere Probleme geht, also das zum Beispiel die Versorgungssicherheit gegeben ist. Und im Fernverkehr hat man wirklich eine große Reise, die man antritt und die dauert dementsprechend auch länger und es ist auch der Ticketpreis so, wenn man 50 % von einem Wiener Linien Ticket entschädigen müsste, dann ist wahrscheinlich allein der Arbeitsaufwand für die Entschädigung höher.

Finden Sie die 250 km Grenze der EU-Verordnung sinnvoll oder gerechtfertigt?

Das kann ich überhaupt nicht sagen, ich kann nur sagen, es ist halt so festgelegt. Meine persönliche Meinung ist, dass man diese Grenze durchaus runtersetzen könnte. In Frankreich wurde das soweit ich weiß auf 100 km national reduziert, da Fallen jetzt natürlich mehr Verkehre rein.

In Österreich ist ja auch die Strecke Wien-Graz zum Beispiel nicht durch die Regelung abgedeckt.

Ja genau, zum Beispiel. Über 250 km ist auf jeden Fall die Strecke Wien – Klagenfurt, aber es ist im Endeffekt trotzdem das Problem, dass die Rechte die die Verordnung vorgibt, nicht so massiv ausgeprägt sind. Selbst wenn man die Grenze runter setzt, hat man zwar mehr Fälle, aber es bleibt im Endeffekt auch nicht wesentlich besser. Man müsste wirklich die Verordnung gänzlich überarbeiten, um diese stärker zu machen. Dann ist natürlich die Frage, was die Industrie dazu sagt. Weil die Wirtschaft ist jetzt schon nicht wirklich darauf erpicht, jetzt da die Verordnungen alle zu erweitern und zu verstärken und auch wie das dann wirklich in der Praxis lebbar ist.

Also wurden auch in letzter Zeit keine Änderungen an der Verordnung angedacht, weil derzeit immer mehr Menschen den Fernbus nutzen?

Es gibt durchaus Vorstöße, insbesondere aus dem Konsumentenschutzbereich, die natürlich sagen, gerade weil eben die Personenkilometer innerhalb Österreichs zunehmen, wäre es durchaus sinnvoll, da eben auf kürzeren Linien da Rechte anzudenken, aber das steckt vollkommen in den Kinderschuhen.

Aber einen unmittelbaren Handlungsbedarf gibt es derzeit nicht?

Also ich sehe ihn derzeit nicht. Aber es ist sicher auch nicht schlecht, so etwas mal ins Rollen zu bringen, wenn da irgendwie Interesse besteht, weil die EU-Verordnung an sich ist jetzt nicht wirklich das strikteste Regelwerk.

<u>Rechte von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität</u>

Müssen Busbahnhöfe und Kraftomnibusse barrierefrei zugänglich sein?

Ich bin mir ziemlich sicher, dass das der Fall ist, aber nicht auf Grund der Verordnung. Also da gibt's nationale Vorschriften. Ich glaub es ist das Bundesbehindertengesetz oder das Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz, die an und für sich vorgeben, dass auf jeden Fall alle öffentlichen Einrichtungen, Busse und Haltestellen und Busbahnhöfe grundsätzlich barrierefrei und auch für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität nutzbar sein müssen.

Der Busbahnhof in Erdberg scheint mir nicht barrierefrei zu sein, warum ist das so?

Der ist aber tatsächlich hier der einzig benannte Busbahnhof gemäß dem Artikel 12 der Verordnung in Österreich, also zumindest während der Betriebszeiten.

Das ist dann die Regelungen das einem gewisse Hilfestellungen zustehen?

Genau, wenn man sich bis zu 36 Stunden vorher anmeldet, muss das Unternehmen, also der Busbahnhofbetreiber genauso wie auch das Beförderungsunternehmen, den Passagier zumindest die in der Verordnung im Anhang aufgelisteten Hilfeleistungen anbieten. Das dürfte auch an und für sich im Großen und Ganzen funktionieren soweit es eben auch erforderlich ist. Da habe ich bisher in den

zwei Jahren in der Agentur keine Beschwerden dazu bekommen. Es kann natürlich auch daran liegen, dass die Leute gar nicht wissen, dass sie diese Rechte hätten oder eben Leute die eine Behinderung haben oder eingeschränkt mobil sind, den Bus als Verkehrsmittel gar nicht so sehr nutzen. Ein Thema war schon im Gespräch mit den Organisationen und zwar war das das Problem mit den großen Elektrorollstühlen, die natürlich ein super Mobilitätsmittel sind, die aber gerade wenn man eben auf Reisen geht, auf Grund ihrer doch sehr großen Ausmaße, sehr schwer im Bus zu transportieren sind, aber auch im Flugzeug.

Und wo könnte das geregelt sein, wie die Busse ausgestattet sein müssen?

Es sollte an und für sich in der Liniengenehmigung an und für sich drinnen stehen, wie die Busse auszuschauen haben. Wenn es ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr ist, also wenn das quasi mit Steuergelder ko-finanziert ist, ist es dann natürlich ganz anders von den Vorgaben, als wenn es ein eigenwirtschaftlicher Verkehr ist, wo das Unternehmen sagt, ja da sehen wir eine gewisse Möglichkeit, einen Gewinn zu machen, da werden dann die Vorschriften etwas freier sein. Also in der Verordnung steht an und für sich nur drinnen, dass Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität entsprechend befördert werden müssen. Also das nicht auf Grund der Behinderung allein, die Beförderung verhindert werden darf - außer bau- oder sicherheitsbedingt ist es eben nicht möglich, eine sichere Beförderung durchzuführen. Wobei der großen Judikaturlinie des Europäischen Gerichtshofs folgend, kann man sagen, ist das an und für sich eine konsumentenschutzrechtliche Verordnung im weiteren Sinne, deshalb sind die Ausnahmen eng auszulegen. Das heißt, wenn jetzt ein Unternehmen sagt, ich setze bewusst nur ältere Busse ein, dass wenn jemand kommt, der zum Beispiel auf einen Rollstuhl angewiesen ist, ich dann sagen kann, sicher nicht, dann wird das möglicherweise schon irgendwo ein Punkt sein, wo man dann darüber streiten kann, aber wie gesagt, bis dato gibt's da bis jetzt nichts Greifbares dazu.

Das wird dann beim Busterminal in Erdberg wahrscheinlich genauso sein, wenn dieser dann neu errichtet wird.

Ja da wird in jedem Fall darauf zu achten sein. Bei bestehenden Busterminals ist halt die Frage, wie wirtschaftlich der Umbau dann ist.

Auf der Liste habe ich jetzt für Österreich keinen Busterminal gefunden, welcher hierfür angeführt wird.

Es kann natürlich auch sein, dass die Benennung des Busterminals in Erdberg wieder zurückgenommen worden ist. Was mir meine Kontakte aus dem bmvit verraten, ist das an und für sich so angedacht, das quasi wieder rauszunehmen aus der Liste, weils nur ein einziger Busbahnhof in Österreich ist und Österreich jetzt nicht das Fernbusland seit jeher ist, also wir sind halt eher ein Bahnland, deswegen gibt's in jeder kleinen Gemeinde einen Bahnhof. Busbahnhöfe sind bei uns eher nicht so berühmt. Wenn man jetzt ein bisschen über die Grenzen schaut, Slowenien, Ungarn, überhaupt gänzlich in den Osten bzw. Südosten hin, da hat die Bahn bei Weitem nicht die Bedeutung, die sie bei uns hat. Umgekehrt gibt es dort Busbahnhöfe in rauen Mengen. Da hat dann jede kleinere Gemeinde einen Busbahnhof. Dort ist es dann natürlich auch wesentlich sinnvoller, mehrere Busbahnhöfe zu benennen. Bei uns ist überhaupt die Frage, ob das überhaupt notwendig ist, weil man sich bei der Auslegung nicht sicher war, ob jedes Land mindestens einen Busbahnhof benennen muss oder jedes Land einfach die Busbahnhöfe benennt, wo das eben passt und wenn´s halt keine gibt, dann benennt man halt keine.

Das war halt eben nicht ganz klar und aus dem heraus wurde dann halt einfach Erdberg benannt, weil das wirklich der einzig richtige Busbahnhof in Österreich ist.

Also für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität ist hier ein Nachteil in Österreich im Fernbusverkehr gegeben?

Ja, da ist es hier wahrscheinlich nicht so ganz einfach. Das ist die eine Sache. Die andere Sache ist zusätzlich, dass es halt in Österreich die Tradition der Busbahnhöfe nicht gibt. Das da die Benennung auf Grund dessen etwas zurückhaltend war.

Welche weiteren Fahrgastrechte haben Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität und wird hierbei wiederum nach der Länge der Wegstrecke differenziert?

Es gibt zB Schadenersatzregelungen zum Thema Beschädigung und Verlust von Mobilitätshilfen.

Wie sehen Sie die Fahrgastrechte für Menschen mit Behinderungen im Vergleich zu den Fahrgastrechten im Bahn-, Schiffs-, und Flugverkehr aus?

Also der erste Unterschied ist, im Busverkehr hat man eine relativ kurze Anmeldefrist von 36 Stunden. Also ich kann mich beim Busverkehr bis zu 36 Stunden vor Abfahrt beim Busbahnhofbetreiber oder beim Beförderungsunternehmen melden und sagen, ich hätte Hilfebedarf, ich brauche folgende Sachen. Im Bahn-, Schiffs- und Flugverkehr ist es so, dass die formelle Frist 48 Stunden ist. Es ist letztlich unwesentlich, weil, wenn ich mich anmelde, muss das Unternehmen das jedenfalls erbringen, wenn ich mich nicht anmelde oder spontan komme, dann muss sich das Unternehmen trotzdem nach Möglichkeit bemühen, alles zu erfüllen, damit die Person die Reise antreten kann. Ich habe halt dann nicht unbedingt diesen rechtlichen Anspruch darauf. Bei der Bahn kann ich das nicht so sicher beantworten. Beim Schiff ist es nicht wesentlich anders als beim Bus, da gibt's halt das, was in der Verordnung drinnen steht. Im Flugbereich ist es tatsächlich sogar etwas umfangreicher und in der Praxis immer mal wieder ein Thema, weil da sind insgesamt natürlich die Beschwerdezahlen höher und da macht man dann auch schneller einmal Druck, weil man hier natürlich ganz andere Reisepreise hat. Beim Flug ist es wirklich zum Beispiel so, dass man halt wirklich – europaweit zumindest – an jedem etwas größeren Flughafen vorgesehen hat, dass es hier ein PRM-Handling gibt, also für Passengers with reduced mobility. Da ist es dann wirklich so, wenn man sich da anmeldet, kommt man dann eben zu einem Kontaktpoint und dann wird man dort abgeholt und wird dann vom Personal durch den Check-In-Prozess und Gepäckaufgabeprozess zum Gate oder zum Platz begleitet. Das hat man im Busbereich an und für sich auch vorgesehen, nur ist es dort vermutlich wesentlich informeller. Hier muss genauso beim Verstauen des Gepäcks oder beim Betreten des Fahrzeuges Hilfe geleistet werden. Und je nach dem, was für ein Bedarf besteht. Ein sehbehinderter Mensch hat ganz andere Bedürfnisse als ein gehbehinderter Mensch.

Also die Fahrgastrechte für Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sind bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern ähnlich, aber auf Grund der geringen Fahrgastzahlen im Busbereich, ist hier die Umsetzung etwas schwieriger?

Es ist noch nicht wirklich ausjudiziert und in der Praxis gibt es dazu einfach noch kaum Erfahrungen.

<u>Entschädigungen bei Verspätungen, Annullierungen oder Ausfällen</u>

Welche Rechte hat ein Fahrgast bei Verspätungen, Annullierungen oder Ausfällen?

Also Annullierungen und Ausfälle sind im Prinzip dasselbe. Also es ist so, wird die Fahrt annulliert oder es ist absehbar, dass die Abfahrt erst mehr als 2 Stunden später stattfinden kann, dann hat der betroffene Fahrgast an und für sich das Recht zu wählen zwischen eine Alternativbeförderung oder dem Rücktritt vom Beförderungsvertrag. Diesen Anspruch habe ich grundsätzlich immer und dann ist zusätzlich noch eine Entschädigung in Höhe von 50 % des Ticketpreises möglich, wenn diese Wahl nicht angeboten wird.

Und in welchem Zeitraum muss das stattfinden?

Das kann ich nicht zwingend sagen. Letztlich wird das im Einzelfall zu entscheiden sein und, dass man dann sagt, in dem Moment wo der Passagier informiert wird. Also das Busunternehmen muss maximal 30 Minuten nach Planabfahrt die Fahrgäste über den Vorfall informieren.

Und wenn man als Passagier nicht informiert wird, hat man dann einen Anspruch auf Entschädigung?

Entschädigungen sind in der Verordnung wirklich nur bei eben Verspätungen der Abfahrt oder Annullierungen vorgesehen. In dem Fall ist es wie gesagt so, dass man eben diese spätere Alternativbeförderung bekommt und das ist jetzt auch noch nicht wirklich geregelt.

Wie sieht es bei der Kostenübernahme für eine Alternativbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel aus?

Die Frage ist ebenso noch nicht richtig geklärt. Natürlich hätte ich auch Anspruch auf eine Alternativbeförderung per Bahn oder per Flugzeug, es ist halt regelmäßig so, dass der Bus das günstigste Verkehrsmittel ist und damit das Unternehmen sagen wird, naja, Alternativbeförderung ist quasi nur auf eigenem Gerät geschuldet. Das ist etwas, das bekommt man auch regelmäßig bei den Billigairlines zu hören, die sagen, wir buchen sie jetzt nicht um, sie bekommen aber ihr Geld zurück.

Also wenn man jetzt irgendwo an einem Busbahnhof steht und der Bus kommt nicht, dann wird mir die Fahrt erstatten und ich muss mich selbst darum kümmern, wie ich weiterfahre?

Am besten ist es, mit dem Busunternehmen in Kontakt zu treten und zu sagen, was ist jetzt mit dem Bus, kommt der noch, wie ist das. Spätestens dann, wenn sie einem so und so informieren, dann zu sagen, okay ich muss aber dringend wohin, zahlt ihr mir jetzt das Bahnticket oder nicht. Meistens ist es dann so ein bisschen eine Streitsituation. Was ich aus der Erfahrung in der Agentur sagen kann ist, dass wir immer wieder Fälle gehabt haben, wo dann tatsächlich das Busunternehmen das Bahnticket bezahlt hat. Mehr oder weniger aus Kulanz und es besteht da auch kein Rechtsanspruch darauf, da eine Beförderung an nächsten Tag meist möglich ist. Meistens ist es ja auch in Österreich so, dass die Strecke nicht von mehreren Verkehrsdiensten betreut wird und sich die Frage somit gar nicht erst stellt.

Und in welchem Zeitraum muss die Alternativbeförderung stattfinden?

Das steht auch nicht drinnen. Wenn Fahrgast und das Unternehmen übereinkommen, dass die Alternativbeförderung erst in zwei Wochen ist, dann ist es eben erst in zwei Wochen. Es muss grundsätzlich nur angeboten werden. Das wird aber sehr selten so gehandhabt, weil das ja primär auch nur am Busbahnhof funktioniert.

Also in den meisten Fällen bekommt der Fahrgast einfach sein Geld wieder zurück?

In den üblichen Fällen ist es dann so, dass dann das Geld zurücküberwiesen wird. Immer wiedermal zahlen die Unternehmen trotzdem 50 %, meistens auch wieder mit dem Beisatz, aus Kulanz. Also die Alternativbeförderung ist nicht ganz endgültig geklärt. Aus dem Konsumentenschutzaspekt würde ich sagen, grundsätzlich schon möglich und denkbar, aber im Einzelfall halt dann wieder schwierig, weil halt dann natürlich auch die Frage ist, ein Bahnticket kostet auch mit Vorteilscard meist deutlich mehr als ein Busticket, wenn das Unternehmen dann sagt, wir hätten es aber mit dem Bus eh auch geschafft, dann sehen wir nicht ein, warum wir das jetzt zahlen müssen.

Bei Anschlussverbindungen wird es dann wahrscheinlich auch keine Entschädigungen geben?

Ja, genau. Also Anschlussverbindungen von einem Bus auf den anderen Bus, da gibt's mal garantiert nichts, weil ich habe beim Bus ja nie die Ankunftsverspätung, die sanktioniert wird, sondern ich habe die Abfahrverspätung. Weil es ist fürs Unternehmen nicht wirklich beeinflussbar, wann der Bus ankommt. Was ist, wenn ein Stau ist, was ist, wenn eine Umleitung ist. Im Schiffs-, Flug- und Bahnverkehr ist es umgekehrt. Da wird primär die Ankunftsverspätung sanktioniert. Beim Flugverkehr sind das 3 Stunden Ankunftsverspätung oder mehr. Bei der Bahn ist es grundsätzlich mal auf 60 Minuten bzw. 90 Minuten gestaffelt. Ab 60 Minuten 25 % vom Ticketpreis, ab 90 Minuten 50 % vom Ticketpreis. Im Schiffsverkehr ist es abhängig von der ursprünglichen Wegstrecke bzw. der geplanten Zeit und dann, wenn dann die geplante Zeit um ein gewisses Zeitkontingent überschritten wird, dann gibt's 25 % zurück und beim doppelten Zeitfenster 50 %. Im Busverkehr ist es etwas schwieriger, weil ich da nur die Abfahrtverspätung habe. Wenn man dann beispielsweise 7 Stunden zu spät ankommt, bekommt man im Busverkehr gar nichts. Wenn der Bus 2 Stunden später abfährt, dann gilt´s quasi so als ob es annulliert wäre. Dann hat man die Möglichkeit entweder auf die Rückerstattung des Ticketpreises oder einer Alternativbeförderung. Das Problem hat man zum Beispiel bei Anschlussverbindungen beim Flug nicht, da man hier Anspruch auf die Entschädigung am Endziel der Buchung hat. Also innerhalb vom Bus gibt's bei Anschlussverbindungen keinen Anspruch auf Entschädigung. Ebenso nicht zwischen Bus und Bahn oder Bus und Flug. Also die EU-Fahrgastrechteverordnung und Fluggastrechteverordnungen gelten jeweils einzeln für den einzelnen Verkehrsträger. Intermodal gibt's nichts.

Das ist dann natürlich auch bei der Nutzung von multimodalen Verkehrsketten sehr relevant.

Genau, also die Nutzung von multimodalen Verkehrsketten ist an sich eine super Sache. Was die Fahrgastrechte angeht, jedoch nicht. Also zumindest aktuell noch nicht.

<u>Nationale gesetzliche Regelungen</u>

Auf der Homepage der apf werden neben der genannten EU-Verordnung auch das Kraftfahrliniengesetz – KflG, das Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrs-Gesetz 1999 und die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr als rechtliche Grundlage für die Fahrgastrechte im Busverkehr definiert. Werden den Fahrgästen in den genannten Gesetzestexten in Österreich neben den Mindestrechten für Fahrgäste laut der EU-Verordnung weitere nationale Fahrgastrechte im (Fern-)Busverkehr eingeräumt?

Also es ist an und für sich wirklich nur die EU-Verordnung relevant. Es gibt einzelne Sachen, insbesondere bei den Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (Kfl-Bef Bed). Paragraphen 29 ff. regeln die Haftung für Gepäck bzw. insgesamt einmal die Sachen zum Gepäck im Busverkehr. Also es ist grundsätzlich so, dass alles was gegen einen Gepäckschein aufgegeben wird, bei Verlust entschädigt werden muss. Das wird im Busverkehr nicht vorgenommen, die meisten haben wahrscheinlich nicht einmal so einen Abrissblock, das wird bei den meisten Unternehmen einfach informell gemacht. Da gibt man seine Sachen unten in den Gepäckraum rein und am Zielort nimmt man es wieder raus. Viele Fahrgäste glauben, dass sie ihr Gepäck aufgegebenen haben und das Unternehmen dafür haftet. Wenn man die Kfl-Bef Bed nicht genau liest, dann schon. Wenn man´s genau liest, kommt man drauf, eigentlich nicht. Weil aufgegebenes Gepäck ist nur solches, dass eben gegen einen Gepäckschein oder allenfalls gegen Bezahlung eines entsprechenden Entgelts dem Busfahrer übergeben worden ist und der legt das dann dort rein. Das wird in der Praxis heutzutage im Prinzip nirgends so gemacht und damit gilt das Gepäck was unten drinnen ist somit genauso als Handgepäck, für das einfach der Passagier selbst verantwortlich ist.

Und das ist bei der Bahn wahrscheinlich genauso?

Bei der Bahn hat´s tatsächlich mal einen Fall gegeben, wo gesagt worden ist, solange eben Sichtverbindung zu dem Gepäckstück besteht und man das Gepäckstück somit im unmittelbaren Nahebereich des Passagiers hat, kann die Haftung beim Passagier liegen, wenn das dann weg ist. Aber wenn das Gepäckstück irgendwo ist, wo der Passagier das definitiv von seinem Sitzplatz aus nicht mehr sehen kann und auch nicht mehr darauf aufpassen kann, dann haftet das Unternehmen, wenn das Gepäckstück weg ist. Es ist halt ein Streitfall. Beim Bus hat´s wie gesagt schon mal Vorstöße gegeben, das anzupassen an die Praxis und zu sagen, okay, das Unternehmen haftet grundsätzlich immer, wenn das Gepäck unten im Gepäckbereich drinnen ist, weil du kannst das ja als Passagier nicht überwachen. Aber da ist die Wirtschaft natürlich sehr dagegen, was ich auch verstehen kann.

Was noch interessant sein könnte, Unfallhaftung ist in Paragraph 44 ff. Kfl-Bef Bed geregelt. Da gibt es auch eine eigene Regelung in der EU-Verordnung Nr. 181/2011, bei Unfällen da gibt es gewisse Haftungshöchstgrenzen. Das gilt jedoch wieder nur für den Fernverkehr. Wenn es einen Busunfall gibt, bei Tötung oder Verletzung von Passagieren sind es glaub ich 220.000 € pro Person und bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck sind 1.200 € pro Gepäckstück. In dem Kfl-Bef Bed sinds 200 € pro Vorfall. Das heißt, wenn das Gepäck mehr als 200 € Wert war, dann bekommt man trotzdem nur 200 €. Das gilt weiterhin überall, nur nicht auf den Strecken von über 250 km. Dort sind es in der EU-Verordnung bis zu 1.200 € pro Gepäckstück und nicht pro Vorfall.

Bei welchen Vorschriften gibt es ein besonders großes Beschwerdeaufkommen und warum?

Wahnsinniges Beschwerdeaufkommen hat es so oder so noch nicht gegeben, aber tatsächlich ist es so, dass besonders häufig Annullierungen vorkommen. Viele Beschwerden, die bei der apf ankommen betreffen auch Themen im Nah- und Regionalverkehr, wo dann natürlich keine Zuständigkeit besteht, wo dann der Beschwerdeführende oder die Beschwerdeführende weiterverwiesen wird an die zuständige Stelle. Das wäre dann allenfalls die Schlichtungsstelle für Verbrauchergeschäfte oder auch allgemeine Konsumentenschutzeinrichtungen.

Appendix E: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Rubenz (bmvit)

Vorab Stellungnahme zu Interviewfragen – Mag. Stefan Rubenz

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung Straßenpersonen- und Straßengüterverkehr

1030 WIEN, Radetzkystraße 2

Wien, am 05.05.2017

Kraftfahrliniengesetz und Genehmigungsverfahren

Wie verläuft das Genehmigungsverfahren für Kraftfahrlinien im grenzüberschreitenden und nationalen Bereich und wie lange dauert solch ein Verfahren durchschnittlich?

Grenzüberschreitende Kraftfahrlinien im EU/EWR-Bereich:

Rechtsgrundlage sind die entsprechenden EU-Verordnungen (insbes. VO (EG) 1073/2009). Keine Bevorzugung der Bahn verankert. Ein Ausschließungsgrund ist die Beeinträchtigung von Verkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf direkt betroffenen Teilstrecken. Dieser Ausschließungsgrund muss anhand einer eingehenden Analyse und nichtdiskriminierender Kriterien, die der Kommission mitzuteilen sind, festgestellt werden.

EU-Verfahren: 2 Varianten

1.) Österreich ist Genehmigungsbehörde: Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen 4 Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

2.) Österreich ist nicht Genehmigungsbehörde: Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit.

Grenzüberschreitende Kraftfahrlinien mit Drittstaaten und nationale Kraftfahrlinien:

Rechtsgrundlage ist das Kraftfahrliniengesetz.

Anträge auf Erteilung einer Genehmigung bzw. Konzession für den Betrieb einer Kraftfahrlinie werden

- bei Dienstleistungsaufträgen (ausgeschriebene oder direkt vergebene Kraftfahrlinien) nach § 23 KflG behandelt. Die Genehmigung bzw. Konzession ist demnach dem im Vergabeverfahren ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer zu erteilen, wenn die Straßeneignung und die Berufszugangsvoraussetzungen vorliegen und hat dem Vertrag inhaltlich und hinsichtlich der Dauer zu entsprechen.

Hier sind keine Einwände im Genehmigungs- bzw. Konzessionserteilungsverfahren möglich. Da die Genehmigung bzw. Konzession dem Vertrag zu entsprechen hat, sind hier auch keine anderen Vorschreibungen seitens der Konzessionsbehörde möglich.

- bei rein kommerziellen Kraftfahrlinien oder Kraftfahrlinien (nicht im Rahmen einer Ausschreibung oder Direktvergabe) werden nach § 5 KflG behandelt.

In diesem Verfahren können Ausschließungsgründe für die Erteilung einer Genehmigung bzw. Konzession geltend gemacht werden. Diese Ausschließungsgründe können sowohl von Unter-nehmen des Kraftfahrlinienverkehrs als auch der Bahn geltend gemacht werden:

- Ein Ausschließungsgrund ist die Gefährdung bestehender Verbindungen (Bus oder Bahn) durch die neue Kraftfahrlinie. Gefährdung wiederum bedeutet, dass der Einnahmenverlust eine wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stellt. Dieser Ausschließungsgrund kommt gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KflG nicht zur Anwendung bei touristischen Kraftfahrlinien (kommen meist nur im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr vor).

- Ein weiterer Ausschließungsgrund die „ernsthafte Beeinträchtigung" von mit Mitteln der öffentlichen Hand (teil)finanzierten Verkehrsdiensten. Diese liegt vor, wenn eine wirtschaftliche Betriebsführung der konkurrenzierten Verkehrsverbindung nur durch weitere Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

Dauer innerstaatlich mit Vergabeverfahren: 1 Jahr

Dauer innerstaatlich eigenwirtschaftlich: 2-4 Monate

Dauer und Detail-Info zum Drittstaatenverfahren:

Nach KflG (§ 5) gibt es Verfahrensvorschriften aber die Verfahrensdauer hängt davon ab, wann ein entsprechender reziproker Antrag von der ausländischen Behörde übermittelt wird, da sogenannte Drittlandverkehre nur nach formeller Reziprozität (z.B. österreichischer und serbischer Unternehmer gemeinsam) betrieben werden dürfen. So kann z.B. ein Ermittlungsverfahren nach KflG recht zügig abgeschlossen sein (z.B. innerhalb von 2 Monaten) wenn es keine Einwendungen nach § 7 Abs. 1 Z 4b KflG gibt. Eine Konzessionserteilung kann aber trotzdem erst dann erfolgen, wenn ein gleichlautenden korrespondierender Antrag vom ausländischen Unternehmen – im Wege seiner Heimatbehörde – dem bmvit vorgelegt werden. Das kann ebenfalls relativ zügig erfolgen, aber es kann in Einzelfällen auch schon einige Monate wenn nicht bis zu einem Jahr auf einen solchen Antrag gewartet werden bzw. das Verfahren auch eingestellt werden, wenn ein solches Ansuchen nicht übermittelt wurde.

Welche Kriterien sind bei der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen im nationalen Bereich von besonderer Relevanz bzw. welche Rolle spielen Parallelverkehre zur Bahn?

Vorschreibungen oder Auflagen hinsichtlich der Streckenführung, Haltepolitik und Fahrplanlage im Sinne einer Abstimmung mit dem Bahnverkehr sind aufgrund der derzeitigen Rechtslage nicht möglich.

Hinweis: Der heute nicht mehr geltenden Abschnitt III ÖPNRV-G 1999 sah vor, dass u.a. verkehrspolitisch nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien und Schienenbahnen zu vermeiden sind. Dies sollte einen Anreiz an die Verkehrsverbünde darstellen, eine entsprechende Verkehrsnetzoptimierung in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen zu bilden, wobei auch der Kundennutzen im Vordergrund der Überlegungen zu stehen hatte. Die zu treffenden Entscheidungen waren in diesem Zusammenhang aber auch unter Bedachtnahme auf Kostenwahrheit und ökologische Gesichtspunkte zu sehen.

Parallelführungen waren kraft ÖPNRV-G 1999 von vornherein nicht ausgeschlossen.

Für den Fall aber, dass eine Parallelführung im Sinne der betreffenden Bestimmungen festgestellt worden wäre, hätte das betreffende Kraftfahrlinienunternehmen einen entsprechenden monatlichen Abschlag an die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft entrichten müssen. Auf Grund der „ausschließlichen" Abschlagszahlung durch das Kraftfahrlinienunternehmen konnte naturgemäß auch eine „Bevorzugung der Schiene" gesehen werden.

Der Zeitpunkt für das Außer-Kraft-Treten dieses Abschnittes wurde „zum Entstehungszeitpunkt des ÖPNRV-G 1999" - unter Bedachtnahme auf die tatsächliche Realisierbarkeit hinsichtlich einer Beurteilung und Lösung von Parallelverkehren gewählt. Diesen hatte man damals mit der Neuordnung der Verkehrsverbünde angenommen. Spätestens ab 1.1.2004 trat dieser Abschnitt jedenfalls außer Kraft.

Ansonsten gibt es im ÖPNRV-G 1999 keine Regelungen über das Verhältnis der Führung von Schienenpersonenverkehren zu Kraftfahrlinienverkehren.

Laut Kraftfahrliniengesetz § 14 Abs. 2 liegt eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben vor, wenn ein Verkehrsunternehmen bei der Führung seines öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde. Welche Grundlagen werden für solch eine Beurteilung herangezogen und ab wann wird von einer ernsthaften Gefährdung eines öffentlichen Verkehrs ausgegangen?

Gefährdung bedeutet, dass der Einnahmenverlust eine wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stellt.

Wie viele und welche Streckengenehmigungen gibt es im innerösterreichischen Buslinienfernverkehr und was waren die Gründe für deren Genehmigung?

Sehr wenige innerstaatliche Fernverkehre:

Kfl. Graz - Wien

Kfl. Wien - Klagenfurt - Salzburg - Linz

Kfl. Linz - Graz

Kfl. Graz - Salzburg

Im Genehmigungsverfahren von Kraftfahrlinien sind u. a. Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Kraftfahrlinie fällt, Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, Gemeinden, Wirtschafskammern, Kammern für Arbeiter und Angestellt anzuhören. Welche Einflussmöglichkeiten haben die genannten Stellen bei der Erteilung von Konzessionen?

Sie sind im KflG-Ermittlungsverfahren bei sonstiger Nichtigkeit zu hören und können Stellungnahmen abgeben.

Wie verläuft das Genehmigungsverfahren, wenn eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie ausgelaufen ist und neu genehmigt werden soll? Nach welchen Kriterien wird hierbei vorwiegend entschieden?

Je nachdem, siehe oben

Die Festsetzung sowie die Verlegung von Fernbushaltestellen wird vom Landeshauptmann bzw. von der Landeshauptfrau bescheidmäßig genehmigt. Nach welchen Kriterien werden die Haltestellen genehmigt und müssen diese barrierefrei zugänglich sein?

Barrierefreiheit und insbesondere bauliche Ausgestaltung ist grundsätzlich kein Regelungsgegenstand des § 33 KflG.

Das KflG enthält keine expliziten Anforderungen an eine straßenbauliche Ausgestaltung einer Haltestelle.

Straßenbauliche Maßnahmen fallen nicht in den Kompetenzbereich der Kraftfahrlinienbehörde, auf sie ist allenfalls Bedacht zu nehmen (z.B.: die genehmigte Haltestelle kann mit den Bussen, die eingesetzt werden sollen, angefahren werden).

Im Haltestellenverfahren kann der LH gem. § 33 Abs. 4 KflG aus besonders wichtigen Gründen dem Unternehmer die Ausgestaltung von Haltestellen in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen, nicht jedoch straßenbauliche Maßnahmen, die Schneeräumung oder die Reinigung der Haltestellen vorschreiben (belastende Nebenbestimmung in der Haltestellengenehmigung).

Werden Vorgaben bei den Beförderungspreisen für Fernbusfahrten gegeben?

Nein.

Müssen die Fernbusse barrierefrei zugänglich sein?

Diese Frage betrifft nicht direkt das Kraftfahrlinienrecht oder den Bereich des Kapitels III der Fahrgastrechte VO (EU) Nr.181/2011.

Wir haben lediglich in § 41 Abs. 4 der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV) die Bestimmung, dass Kraftfahrzeuge der Klasse M3 mit mehr als 22 Sitzplätzen für beförderte Personen, die für die Benutzung im **städtischen Verkehr (Stadtbusse)** bestimmt sind, für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG zugänglich sein müssen.

Die zitierte Richtlinie wurde durch die (direkt geltende) Verordnung (EG) Nr. 661/2009 aufgehoben.

Diese Verordnung sieht in Artikel 7 Abs. 4 vor, dass Fahrzeuge der Klasse M 2 oder M 3 für Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich Rollstuhlfahrer zugänglich sein müssen.

Gemäß der Begriffsbestimmung des Artikels 3 Z 2 dieser VO handelt es sich bei Klasse M 2 oder M 3 um ein Fahrzeug der Klasse M 2 oder M 3 mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Personen ohne den Fahrer, das so konstruiert ist, dass Bereiche für Stehplätze vorgesehen werden, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen. Im Anhang IV der VO (EG) Nr. 661/2009 (geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 407/2011) wird die ECE-Regelung 107 für Fahrzeuge der

Klassen M 2 und M 3 (hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale) für verbindlich erklärt. Diese ECE-Regelung Nr. 107 enthält im Anhang 8 Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität und auch für Rollstuhlfahrer.

Für Fernbusse gelten die Bestimmungen des Kapitels III der VO (EU) Nr. 181/2011 unter gewissen Voraussetzungen, die allerdings keineswegs Barrierefreiheit im technischen Sinn vorschreiben.

Können Sie sich vorstellen, dass das Kraftfahrliniengesetz in naher Zukunft reformiert wird?

Das KflG unterliegt einem permanenten Novellierungsdruck: Anpassungen an das EU-Recht, etc…

Fernbusmarkt Österreich

Welche Ziele werden Ihrer Meinung nach in Zukunft im österreichischen Buslinienfernverkehr angestrebt und sehen Sie Möglichkeiten für weitere Genehmigungen von Fernbusverbindungen im nationalen Bereich?

Innerhalb Österreichs gibt es nur wenige überregionale Buslinien, ganz im Gegensatz zum boomenden grenzüberschreitenden Linienverkehr.

Wie viele Fahrgäste wurden im Buslinienfernverkehr in Österreich im letzten Jahr verzeichnet?

siehe beiliegende Tabelle

Gibt es weitere regulatorische Maßnahmen im Umgang mit den Entwicklungen am Fernbusmarkt?

Nein, im EU/EWR Bereich wären diese auch nicht möglich, siehe oben.

Transkript – Interview mit Mag. Stefan Rubenz (05.05.2017)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung Straßenpersonen- und Straßengüterverkehr

1030 WIEN, Radetzkystraße 2

Sehr geehrter Herr Mag. Rubenz! Vielen Dank für die Einladung zu Ihnen ans Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit). Zu Beginn des Interviews möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen und ihren Aufgabenbereich zu erläutern.
Mein Name ist Stefan Rubenz und ich bin hier im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie seit 2010. Von der Ausbildung bin ich studierter Jurist und ich bin hier in der Abteilung Straßenpersonen- und Straßengüterverkehr tätig. Seit 2012 bin ich hier stellvertretender Abteilungsleiter und ich beschäftige mich hauptsächlich mit Rechtsfragen des Kraftfahrlinienverkehrs und auch des Straßengüterverkehrs, also die Abteilung ist in 2 Bereiche geteilt. Ansonsten Legistik im Kraftfahrliniengesetz ist mein Bereich und ich beschäftige mich auch mit internationalen Kontakten und Konferenzen, die auch mit Drittstaaten notwendig sind. Also das Bescheidverfahren ist ein Kernbereich meiner Tätigkeit.

Meine erste Frage würde ich Ihnen gerne zum Zuständigkeitsbereich des bmvit stellen. Sie sind hierbei für den grenzüberschreitenden Bereich zuständig.

Richtig, seit dem Jahr 2000.

Und nur wenn es wesentliche Gründe gibt, kann die Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Buslinienverkehr untersagt werden.

Die Gemeinschaftslizenz ist ein Zeichen des Berufszuganges und hat mit der Konzession in diesem Bereich erst mal nichts zu tun. Gemeinschaftslizenz weist ja den Personenverkehrsunternehmer aus. Das heißt, das ist das was er braucht, um den Beruf auszuüben. Der Berufszugang ist ja durch die EU-Lizenz gewährleistet und das heißt ja nur, dass er den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers ausübt. Daneben gibt es rein innerstaatlich tätige Unternehmer gemäß § 1 KflG ohne Gemeinschaftslizenz.

Also die Gemeinschaftslizenz ist der Berufszugang und Sie als Konzessionsbehörde…

bmvit geben diese in einem kleinen Bereich aus. Ansonsten werden die Gemeinschaftslizenzen von den Landeshauptleuten ausgegeben.

Also die verschiedenen Institutionen geben zusammen die EU-Lizenzen aus.

… wenn die Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt sind und nur in einem kleinen Bereich, also Personenkraftverkehrsunternehmen, die nur internationale Linien haben und die nur hier im bmvit beantragt werden - da kann es sein, dass wir EU-Lizenzen ausstellen. Wir stellen aber ganz wenige aus. Die EU-Lizenz ist also im Prinzip ein Zeichen des Berufszuganges.

Und wie sieht generell der Konkurrenzschutz im internationalen Bereich aus?

Also Sie haben im EU-Bereich fast gar keinen Konkurrenzschutz. Im nationalen und Drittland- Bereich gibt es hingegen nach dem Kraftfahrliniengesetz einen massiven und wirksamen Konkurrenzschutz. Vor allem bei Verkehren aufgrund gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen reicht ja eine Beeinträchtigung sogar, da muss nicht mal eine Gefährdung sein und da ist der Konkurrenzschutz so wirksam, dass es kaum möglich ist, den Linienverkehr unbeschränkt und unreguliert auszubauen. Man muss natürlich auch dazu sagen, dass ja die Linienverkehre zu 90 %-95 % selbst nicht eigenwirtschaftlich sind. Also von Konkurrenzschutz sprechen wir da nicht, weil die Verkehre durch ein Ausschreibungsverfahren ermittelt werden, sie werden bestellt durch die Aufgabenträger, meist die Länder vertreten durch die Verbünde.

Meine nächste Frage würde ich Ihnen gerne noch zu den Zuständigkeitsbereichen im nationalen Buslinienverkehr stellen. In diesem Bereich ist der jeweilige Landeshauptmann oder die jeweilige Landeshauptfrau zuständig und welches Mitspracherecht haben hier die anzuhörenden Stellen von der Bahn, den Gemeinden, Wirtschaftskammer etc. Man hört ja, dass hier das Verfahren oft sehr verzögert werden kann.

Also wenn es um Konzessionen nach einem Ausschreibungsverfahren geht, ist das nach KflG natürlich nicht möglich. Allerdings könnte man die Vergabe selbst rechtlich bekämpfen.

Also im Buslinienfernverkehr gibt's ja kaum Ausschreibungen oder?

Ja da gibt's seltener Ausschreibungen. Schwerpunkt der Ausschreibungen sind Stadt-und Regionalverkehre. Aber wie Sie richtig sagen, da kann man dann Beschwerde einlegen bei den Landesverwaltungsgerichten und da gibt's massive Verzögerungsmöglichkeiten. fiktives Beispiel: ÖBB-Personenverkehr AG legt eine Beschwerde gegen den Bescheid Wien-Graz von XY ein und dann kommt es auch zu einer aufschiebenden Wirkung. Durch die Einführung der Verwaltungsgerichte 2014 wurde das Rechtsschutzsystem gravierend verändert. Nunmehr löst jede Beschwerde innerhalb der 4-wöchigen Frist aufschiebende Wirkung aus und gibt dem Beschwerdeführer die Möglichkeit, die Rechtskraft eines Bescheides massiv zu verzögern.

Und kommerziell betriebene Buslinien haben hier auch eine Möglichkeit Beschwerde einzulegen?

Selbstverständlich. Diese Linien haben einen Konkurrenzschutz erst bei einer Gefährdung und gemeinwirtschaftliche (nicht-kommerzielle) Linien schon bei einer Beeinträchtigung. Also da ist die Schwelle geringer. Obwohl das ähnliche Konsequenzen hat, weil wenn der Bescheid mal durch eine Beschwerde angefochten ist, treten schon ganz komplizierte Mechanismen in Kraft. Der Instanzenzug geht dann an das Verwaltungsgericht des jeweiligen Bundeslandes und endet unter Umständen beim Verwaltungsgerichtshof nach zwei bis drei Jahren. Also das ist ganz schwierig und wo man dann sagt, na ist er jetzt gefährdet oder beeinträchtigt: ja oder nein. Diese Frage, wenn das das Gericht beantworten muss, dauert sehr lang.

Also das heißt, wenn man als erstes Kraftfahrlinienunternehmen eine Strecke befährt, hat man einen Vorteil.

Der hat schon einen Vorteil. Darum sind bestimmte Linien schon 30 Jahre unverändert.

Und es kommt dann im Laufe der Zeit zu keiner neuen Beurteilung der bestehenden Streckenkonzessionen? Weil eigentlich sind die Konzessionen ja auf 10 Jahre beschränkt.

Ja die werden dann wieder erteilt vom Landeshauptmann.

Und da gibt's keine Möglichkeit zu sagen, dass die ursprünglichen Konzessionsbedingungen nicht mehr gegeben sind?

Natürlich gebe es die Möglichkeit. Nur wird das nicht häufig aufgegriffen von vermeintlich konkurrenzierten Unternehmen. Es ist auch interessant, dass Bahnunternehmen bis dato keine Einsprüche machen, sondern sich allenfalls auf Einwendungen im Ermittlungsverfahren beschränken. Weiters wäre möglich, dass die Straßeneignung für eine gewisse Linienführung nicht mehr gegeben ist.

Wahrscheinlich weil die Anzahl der Kurse auf den nationalen überregionalen Verbindungen stark beschränkt ist.

Ja das ist eben das. Die sind kaum der Rede wert.

Also die Chance, dass weitere Konzessionen im nationalen Bereich dazukommen ist sehr gering.

Chancen gibt's immer. Weil das auch unter Umständen eigenwirtschaftlich Linien sind, dass man halt sagt, das liegt an der Unternehmerinitiative, nicht an der Behörde. Wenn jetzt ein Unternehmer sagt, ich möchte eine Buslinie von Wien nach Bregenz machen, ja dann kann er ja mal beantragen beim

Landeshauptmann, nur die Frage ist dann, was wird passieren. Könnte ja auch sein, dass dann Einsprüche von der Bahn kommen und vielleicht ist es auch für die Unternehmer nicht interessant.

Im internationalen Bereich wird Flixbus wahrscheinlich in Zukunft weiter auf den osteuropäischen Raum vordringen.

Flixbus konzentriert sich auf den EU-Raum hauptsächlich. Weil nach Osteuropa das Verfahren eben nach Kraftfahrliniengesetz mit Konkurrenzschutz wäre. Es ist viel einfacher Linien innerhalb der Europäischen Union zu betreiben.

Könnten Sie sich vorstellen, dass in Zukunft auch der Fernbusmarkt im innerstaatlichen Bereich in Österreich liberalisiert werden könnte?

Derzeit glaube ich das nicht bzw. ist die Frage was man darunter versteht. Vor allem geht es auch darum, dass der Fernbusmarkt in Österreich sehr klein ist und alle anderen Linien ausgeschrieben werden und einem Vergabeverfahren unterliegen. Das heißt, das wird immer bestellt. Das heißt, ein Land oder ein Verbund je nachdem, bestellt eine Verkehrsleistung und die bestellen ja nur das, was der Daseinsvorsorge dient und die Linien Wien-Graz sind ja mit der Eisenbahn gut abgedeckt, da gibt's dann bei überregionalen Verbindungen nicht viel Busverkehr.

Also es gibt ja von der EU immer wieder Bestrebungen, dass der Verkehrsmarkt immer weiter liberalisiert wird und in Deutschland ist der Fernbusmarkt ja bereits ab 50 km liberalisiert worden.

Eine Liberalisierung nach deutschem Vorbild ist in Österreich aufgrund anderer rechtlicher Rahmenbedingungen nicht angedacht bzw. wäre die Frage was man darunter konkret verstehen will.

Man könnte ja auch sagen, dass der Fernbus nur bedingt eine Konkurrenz für die Bahn darstellt, weil hier eine andere Zielgruppe angesprochen wird.

Ja das wird immer wieder diskutiert oder auch eine Ergänzung.

Stimmen Sie der Aussage zu, dass Österreich eine Schlüsselrolle im Buslinienfernverkehr zwischen Ost- und Westeuropa hat?

Ja also mit den Drittstaatenverkehren sind wir wirklich sehr engmaschig aufgestellt. Das betrifft die ehemaligen jugoslawischen Staaten, Kroatien und Slowenien nehme ich da jetzt mal als EU-Mitgliedsstaaten aus. Da spreche ich jetzt mal von Serbien, Mazedonien, Montenegro und Kosovo. Also da sind wir sehr stark. Da gibt es jetzt irrsinnig viele Linien. Ganz an der Spitze Bosnien und Herzegowina. Das ist ein ganz großes Thema bei uns. Also das machen wir hier tagtäglich.

Welche bekannten Fernbusbetreiber kenne Sie in diesem Bereich?

Also die Drittstaatlinien werden ja immer mit einem Reziprokpartner betrieben, weil hier in Abkommen Reziprozität vorgesehen ist. Das heißt, immer ein Österreicher und ein Drittstaatunternehmer gemeinsam. Weil das wäre ansonsten eine Tendenz, dass man sagt, aus Kostengründen betreibt dann nur mehr ein Drittstaatenunternehmer die Linie und das kann dann unter Umständen zu Lohn- und Sozialdumping führen. Faktisch werden jedoch fast alle Drittstaatenlinien durch Auftragsfahrten komplett von den jeweiligen Drittsaatenunternehmen betrieben.

Also für Flixbus sind Verbindungen in Drittstaaten daher auch eher uninteressant?

Also die Drittstaatenlinien sind für klassischen Unternehmen wie Flixbus offenbar derzeit weniger Thema, weil das alles von Platzhirschen abgedeckt wird, die diese seit Jahrzehnten betreiben. Generell kann man sagen, dass sie bei Drittstaatenverfahren viel größere Hürden haben als wenn sie sagen, ich fahr Wien-Berlin. Im Übrigen sind die österreichischen Subunternehmer von Flixbus meist auch ident mit den Betreibern der Drittstaatenlinien.

Können Sie einen wichtigen Betreiber nennen?

Ja also das ist sicher Austratrans. Das ist das wichtigste Unternehmen für Drittstaaten. Also das ist ganz wichtig für Länder wie Serbien, Mazedonien, Kosovo, Montenegro und ganz wichtig Bosnien. Diese Staaten sind alle stark von der Firma Austratrans betrieben, die wiederum ein Tochterunternehmen von Blaguss ist. Die sind zweifelsfrei Marktführer im Bereich dieser Drittstaaten.

Manche grenzüberschreitenden Verbindungen haben zwei oder mehr Haltestellen im innerösterreichischen Bereich. Eurolines fährt beispielsweise von Wien über Graz nach Udine. Wenn viele Fahrgäste zum Beispiel ein günstiges Ticket von Wien nach Udine kaufen, jedoch bereits in Graz aussteigen, welche Sanktionsmöglichkeiten haben sie hier?

Das müsste man sich im Detail ansehen. Wir haben das bis jetzt mit Auflagen lösen können. Die Frage ist immer nur, man muss halt eine Rechtsgrundlage haben können dafür. Innerstaatliche Bedienung wird bei Fernbuslinien immer besonders genau geprüft.

Das Busunternehmen sagt dann wahrscheinlich, ich kann da nichts dafür, ich kann die Fahrgäste ja nicht am Aussteigen aus dem Bus hindern.

Ja natürlich. Das sind Sachen, die Vorkommen können, da gibt's von uns bisher keine Erfahrungswerte dazu. Aber, dass das Problem ein Potenzial hat, verstehe ich.

Dann habe ich noch eine andere Frage zum Busterminal in Erdberg. Generell gibt es ja nur diesen Busterminal in Österreich. Stimmt das?

Ja da gibt es in Österreich keine Tradition dafür. Erdberg ist auch der einzige Busterminal, der als solcher bei der EU benannt wird.

Hat das bmvit beim Neubau des Busterminals in Wien ein Mitspracherecht?

Mitreden können wir eigentlich nicht, nicht direkt, obwohl es von unserer Abteilung mit sehr großem Interesse verfolgt wird.

Zum Thema Barrierefreiheit. Gibt es im Kraftfahrliniengesetz hierzu Regelungen?

Da findet man nichts. Da findet man zu den Haltestellen nichts und zu den Bussen auch nichts, was die Barrierefreiheit betrifft.

Nach dem § 16 Abs. 2 des Kraftfahrliniengesetzes „Bestimmung über die Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Linienfahrzeuge" könnte man ja auch festlegen, dass alle Linienfahrzeuge ab einem gewissen Zeitpunkt mindestens zwei Rollstuhlplätze aufweisen müssen.

Ja das wäre möglich, allerdings wird das auch gemacht und zwar in den Ausschreibungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Nur nicht auf Basis des Kraftfahrliniengesetzes, sondern auf Basis des Pflichtenheftes der Ausschreibung.

Wie könnte man ihrer Meinung nach die derzeitige Situation verbessern, dass in Zukunft auch das barrierefreie Reisen in kommerziell betriebenen Linienfahrzeugen uneingeschränkt möglich ist? Also wo sollte das festgelegt werden?

Ich glaube nicht, im Kraftfahrliniengesetz, weil das schon etwas überfrachtet wird mit diesen Bestimmungen. Man müsste ein eigenes Gesetz schaffen. Wenn schon in derzeit bestehenden Gesetzen und VO, dann allenfalls im Kraftfahrgesetz, dann in der KDV (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung). Ansonsten in anderen Sozialgesetzen, aber ich hoffe, dass das nicht im Kraftfahrliniengesetz festgelegt wird, weil da geht's um die Ausstattung der Fahrzeuge an sich, also eher um technische Fragen. Aber im Sinne der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung oder eingeschränkte Mobilität, die auch ein bisschen in Richtung der Fahrgastrechteverordnung geht, würde ich es auf jeden Fall sinnvoll finden. Aber sie sehen ja, dass sich die Verordnung 181/2011 ja nicht weit vorwagt in dem Bereich, weil jeder weiß, all das ist mit Kosten verbunden, obwohl es durchaus wünschenswert wäre. Vor allem gilt eine EU-Verordnung natürlich in allen EU-Mitgliedsstaaten.

Also wenn es irgendwo festgelegt wird, dann sollte es im besten Fall eine EU-Verordnung sein?

Ja wahrscheinlich, eine EU-Verordnung.

Appendix F: Transkript – Interview mit Herrn Mag. Blachnik (WKO)

Wirtschaftskammer Österreich (WKO), Sparte Transport und Verkehr
Geschäftsführer vom Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen

1045 Wien, Wiedner Hauptstraße 63

Wien, am 04.07.2017

Sehr geehrter Herr Mag. Blachnik! Vielen Dank für die Einladung zu einem Interview. Zu Beginn möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen und den Aufgabenbereich des Fachverbandes zu erläutern.

Mein Name ist Paul Blachnik, ich bin der Geschäftsführer vom Fachverband der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen und betreue in dieser Gruppe auch die Berufsgruppe der Autobusunternehmungen. Die Berufsgruppe der Autobusunternehmungen ist die gesetzliche Vertretung der rund 1.300 Busunternehmer in Österreich. Von den Aufgaben her ist es ganz klar, dass die gesetzliche Interessensvertretung einerseits bei Gesetzesvorhaben auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene sich einbindet und gleichzeitig seinen Mitgliedern ein entsprechendes Service und Unterstützungsleistungen hier anbietet.

Berufsgruppe der Autobusunternehmungen

Mit welchen internationalen Verbänden kooperiert der Fachverband?

Die Berufsgruppe oder der Dachverband ist einerseits Mitglied im weltweiten Straßentransportverband, der nennt sich IRU und steht für international road transport union. Wir sind hier als nationaler Verband Teil der weltweiten und europäischen Familie und können dort diese Institution als Lobbyingorganisation auch verwenden für Anliegen auf europäischer Ebene. Dieser Verband ist halt ein sehr großer Verband, weil er eben von Mitgliedsverbänden aus sämtlichen europäischen Ländern, aber auch darüber hinaus außerhalb Europas im Bus- und Straßentransport hier verbindet. Darüber hinaus auch Taxi, aber die haben auch innerhalb dieser Organisation verschiedene Spezialgruppen. Innerhalb dieser Schiene der Busse, ist es – weil diese Institution eben so groß ist- auch üblich geworden, dass man sich in kleinen Gruppen auch noch vorher abspricht bzw. sich auch je nach Sprachfamilie auch ein bisschen zusammenfindet. Die Berufsgruppe der Autobusunternehmungen in Österreich hat hier institutionalisiert die sogenannte Runde der DACHL Verbände, steht für Deutschland, Österreich, Schweiz und Luxemburg. Innerhalb dieser Gruppe ist es üblich, dass sich die Verbände über die Themen der deutschsprachigen Verbände vorher abstimmen und entsprechend auch einen Erfahrungsaustausch hier betreiben und es gibt dann noch, dass die österreichischen, die deutschen und die schweizer Verbände auch noch in anderen kleinen Verbänden mitwirken wie zum Beispiel die nordischen Busverbände, die haben auch so eine kleine Gruppe, aber auch hier spricht man sich untereinander ab, um einfach nicht nur die allgemeinen Themen, sondern

auch vor allem sich als Ansprechpartner, als Netzwerkpartner hier entsprechend auch im Sinne der Unternehmen abstimmen zu können.

Ist das für Deutschland zum Beispiel der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer?
Genau, mit dem sind wir natürlich am intensivsten verbunden. Das ist einer unserer wesentlichsten Ansprechpartner von der Größe her, von der Struktur und von der Professionalisierung. Der vertritt ausschließlich die Businteressen. Für die Schweiz ist der Hauptansprechpartner Car Tourisme Suisse. Im Unterschied dazu haben wir halt eine Struktur, die weitaus gefächerter ist und wir müssen halt mit wesentlich weniger Personal wesentlich mehr Themen abbilden, daher haben wir uns auch darauf konzentriert, dass wir uns intelligent miteinander vernetzen und gerade bei sehr viele Kooperationsprojekten, die draußen betrieben werden, auch gemeinsam geschaut wird, was man davon in Österreich, in der Schweiz oder in Luxemburg einfach auch mit geringeren Mitteln dann schon entsprechend abbilden kann. Die österreichische aber auch die anderen Strukturen schauen eher so aus, dass es neben der hauptamtlichen Geschäftsführung der Verbände auch noch gewählte Funktionäre, Unternehmer gibt, die nach außen hin Sprachrohr der Branche sind. In dem Fall ist es in Österreich derzeit der Unternehmer Martin Horvath, aus Pinkafeld von Komet Reisen, der hier die Sprache nach außen betreibt und bei den anderen Verbänden wechseln die natürlich.

<u>Kraftfahrliniengesetz</u>

Würden Sie eine Lockerung des Kraftfahrliniengesetzes begrüßen bzw. sehen Sie hier Handlungsbedarf?

Selbstverständlich. Das ist mit Sicherheit eine Gesamtperspektive, die wir unterstützen. […] Also wenn es wirklich etwas gibt, was heute deswegen nicht bedient werden kann, weil man sagt, ok, da gibt's noch Konkurrenzklauseln, obwohl es eigentlich schon ein günstigeres und schnelleres Angebot gegeben hat, da muss man sich schon die Frage stellen, ob das eigentlich im Sinne der Verwendung von öffentlichen Geldern die richtige Näherung ist. […]

Also Sie würden sagen, dass sich die Bahn durchaus dem intermodalen Wettbewerb zum Fernbus stellen könnte?

Ja, es wäre ja verrückt, wenn ein Busunternehmer sich bei einer Strecke in Konkurrenz setzt, wo er zwar günstiger, jedoch langsamer ist, dann wäre das wahrscheinlich nicht der richtige Ansatz. Man muss sich halt vor Augen führen, wenn es eine Fernbuslinienverkehr ist, dann muss das wirklich eine Fernbusstrecke sein. Weil bei den Nahverkehrsstrecken, da haben wir auch jetzt schon ein unheimlich dichtes Mobilitätsangebot und es muss eine Verbindung sein, die wirklich auch ein neues Angebot innerhalb Österreichs bietet – das ist dann eh schon schwierig genug.

Appendix G: Transkript – Interview mit Herrn Niemand M.A. (SCHIG)

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle

1020 Wien, Lassallestraße 9b

Wien, am 07.07.2017

Sehr geehrter Herr Niemand M.A.! Vielen Dank für die Einladung zu einem Interview. Zu Beginn möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen und den Aufgabenbereich der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu erläutern.

Mein Name ist Samuel Niemand. Ich bin seit Februar 2014 in der Abteilung Förderungen und Verkehrsfinanzierungskontrolle in der SCHIG und mein Hauptaufgabengebiet ist die Administration und die Abwicklung der Verkehrsdiensteverträge, sprich der Verträge die das bmvit über die SCHIG mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich schließt – im Zuge derer ja die Verkehre, die nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden beauftragt werden und da gibt's ein VDV-Team – VDV steht für Verkehrsdiensteverträge – bei uns in der SCHIG, das sich damit beschäftigt und meine spezielle Rolle ist halt alles was mit Fahrplananpassungen, Verkehrsplanung und Qualitätsmanagement in dem Zusammenhang zu tun hat und auch das Thema was natürlich da mit reinspielt ist der intermodale Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und insbesondere in Österreich Straße-Schiene.

Würden Sie sagen, dass die bestehenden Fernbusverbindungen innerhalb Österreich bereits für die Bahn spürbar sind?

Ja, also wir haben ja nachdem die Verträge, die die SCHIG abschließt mit den Verkehrsunternehmen grundsätzlich Netto-Verträge sind – Netto-Vertrag heißt, dass die Erlöse aus den Fahrkarten beim Verkehrsunternehmen verbleiben und wir als Abwicklungsstelle sozusagen dann den Abgeltungsbetrag auszahlen, der sich ergibt aus den Kosten, die das Verkehrsunternehmen hat minus die Erlöse, weil die bleiben ja bei ihm und das ist für die Vertragslaufzeit, die lauft jetzt 10 Jahre, die ist 2010 geschlossen worden und geht bis 2019, da ist der Abgeltungsbeitrag sozusagen für uns fix. Also der ist ex-ante berechnet worden und alles was Erlös/ Schwankungen sind, ist quasi in der Sphäre des Verkehrsunternehmens. Also wenn das Verkehrsunternehmen jetzt durch Tarifmaßnahmen günstigere Tarife oder was auch immer Einnahmenausfälle hat, ist das sozusagen Sache des Verkehrsunternehmens. Wenn es durch Tarifsteuerung Einnahmenzugewinne hat, dann kommt es auch dem Verkehrsunternehmen zu Gute. Es gibt nur im Verkehrsdienstevertrag eine sogenannte Überkompensationsschwelle, dass ist wenn das Verkehrsunternehmen jetzt besonders viel Gewinn machen würde, ist das bis zu einem gewissen Grad ok, aber alles was darüber hinaus geht, wird dann wieder abgeschöpft. Das gilt auch genauso für eine Unterkompensation. Das heißt, wenn jetzt die Einnahmenausfälle so drastisch sind, dass sie sagen, ok, wir können den Verkehr nicht mehr aufrechterhalten, dann hat das Verkehrsunternehmen ein Kündigungsrecht.

Und da gab es jetzt schon sichtbare Defizite der Bahn aufgrund des Ausbau des Buslinienfernverkehrs und ich nehme mal an hierbei besonders im grenzüberschreitenden Bereich?

Ja, wobei der internationale Verkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich ist auf der Schiene. Also der ist nicht von uns bestellt als Ministerium oder als Abwicklungsstelle, sondern der trägt sich derzeit durch die Fahrkartenerlöse selbst. Das heißt, dass das die ÖBB PV AG selbst entscheidet, wie sie damit umgeht und da gibt es natürlich auch Relationen, wo es Einnahmeverluste gibt und wo dann Verbindungen zurückgenommen werden oder wo das droht, dass das passiert.

Welche Bahnverbindungen sind hier ihrer Meinung nach besonders betroffen?

Wo wir das schon mitbekommen, weil wir ja natürlich auch im Informationsaustausch sind, ist z. B. auf der Brennerachse, die Züge zwischen München und Verona, die zwischen ÖBB und Deutscher Bahn gemeinsam in einem Kooperationsverkehr produziert werden, wo sie schon feststellen durften, dass es seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes in Deutschland und auch der grenzüberschreitenden Fernbuslinien deutliche Fahrgast- und Erlösrückgänge gibt. Bis jetzt ist es noch zu keinen Einschränkungen gekommen im grenzüberschreitenden Verkehr, aber es ist halt immer wieder die Frage jedes Jahr aufs Neue, was passiert im Fernbussektor und wenn jetzt noch mehr auf der Straße fährt, dann wird sich mittelfristig das Angebot der Schiene dort nicht mehr realisieren lassen. Das ist jetzt auf der einen Seite für den internationalen Verkehr problematisch, wenn diese Verbindungen auf der Schiene nicht mehr angeboten werden. Nur das Problem was da noch hinzu kommt auf diesen Verbindungen ist ja, dass die in Tirol zwischen Kufstein, Wörgl und Innsbruck auch regionale Verkehrsbedeutung haben.

Also die Verbindung würde dann komplett eingestellt werden?

Ja, die würde dann natürlich komplett eingestellt werden. Wenn die aber wegfällt, dann heißt das auch für die Relationen, die von Kitzbühel kommen oder so, die in Wörgl in diesen Zug umsteigen müssen, dass die dann von Kitzbühel nicht mehr nach Innsbruck kommen zum Beispiel und diese ganzen Netzwirkungen die werden dann in der Diskussion um den Fernbus oft außer Acht gelassen. Und das sind halt solche Dinge, diese Netzwirkungen, die der Fernbus nicht bieten kann.

Und wäre es möglich, dass man die Strecke verkürzt weiterführt?

Die würde sich jedenfalls eigenwirtschaftlich nicht rechnen, weil dort in Tirol mit Verkehrsverbundkarten und Jahreskarten, wo die Tarife sehr günstig sind, die Erlöse durch die Fahrkarten nicht ausrechen würden, um den Zug eigenwirtschaftlich zu betreiben. Der müsste dann bestellt werden von der öffentlichen Hand von Steuergeld.

Wie ist hier das Verhältnis in Österreich zwischen eigenwirtschaftlichen und bestellten Verbindungen?

Also c. a. 80 % werden von Bund oder Land bestellt und 20 % sind eigenwirtschaftlich.

Also die eigenwirtschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehre der Bahn beziehen sich auf den Streckenabschnitt nach dem Grenzübertritt? Also die ÖBB ist erst über der Staatsgrenze hinweg eigenwirtschaftlich?

Sozusagen, also wenn man jetzt mal die Verbindung hernimmt Wien-Zagreb über Graz, da gibt's eh nur einen Zug am Tag, der ist quasi bis zur Staatsgrenze gemeinwirtschaftlich bestellt von uns und ab der Staatsgrenze ist er entweder von Slowenien bestellt oder fährt eigenwirtschaftlich, das wissen wir gar nicht.

Und wie kann es sein, dass das die Bahn im nationalen Bereich nicht eigenwirtschaftlich fährt und grenzüberschreitend schon?

Also ich geh davon aus, dass es auch in Slowenien bestellt ist. Und diese Relation ist natürlich auch eine Relation wo der Fernbus eine sehr starke Konkurrenz macht.

Also der intermodale Wettbewerb zwischen Bahn und Fernbus ist hautpsächlich im grenzüberschreitenden Bereich gegeben?

Auch innerösterreichisch, also gerade die Verbindung von Wien nach Graz, da gibt es schon Einnahmeausfälle im zweistelligen Prozentbereich bei der ÖBB PV AG, was ich so mitbekommen habe.

Im Fernbus haben aber meist nur bis zu 70 Personen platz im Vergleich mit dem Railjet in dem es um die 400 Sitzplätze gibt?

Das ist richtig und das stimmt auch für die großen Fernstrecken, nur gerade für diese Querverbindungen in Österreich von Graz nach Salzburg oder von Graz nach Linz, wo halt auch relativ viel regionale Bedeutung in den Verkehr ist, da sind die Zuggarnituren viel geringer. An einem normalen Wochentag sind in dem Zug auch nur 80 bis 120 Fahrgäste und wenn da natürlich 30 abwandern, dann ist das schon ein merklicher Unterschied.

Also der intermodale Wettbewerb trifft die Bahn im Besonderen bei den Zugverbindungen mit regionaler Bedeutung und geringer Auslastung?

Also z. B. für die Verbindung Wien-München nicht, weil da derartig viel Verkehr ist. Aber gerade dies Querverbindungen Graz-Linz, Graz-Salzburg, Graz-Innsbruck sind hier stark betroffen. Und gerade Graz ist als Fernbusstandort sehr interessant, weil derzeit die Eisenbahninfrastruktur dorthin recht schlecht und wenig konkurrenzfähig ist. Also die Punkt zu Punkt Verbindungen Graz-Linz bzw- Graz-Salzburg sind auf der Schiene relativ langsam. Der Bus ist hier ähnlich oder sogar schneller. Nur das Problem ist, der Zug von Graz nach Salzburg der hat sicher 15 Zwischenhalte, die er bedient und die dann auch teilweise Verknüpfungen haben mit anderen Verkehren auf der Schiene. Wenn diese Streckenverbindung eingestellt wird, hat das also Wirkungen, die viel weiter über diese Strecke hinausgehen. Der Fernbus bleibt hingegen nur in ausgewählten einzelnen Zwischenhalten stehen. Anschlussverbindungen des Zuges sind Beispielsweise in Stainach-Irdning oder Bischofshofen oder in Leoben kommen z. B. die Umsteiger, die von Wien nach Schladming fahren. Im Selzthal steigen die Leute aus, die von Graz nach Linz wollen. In Stainach-Irdning sind die, die von Wien nach Hallstatt oder von Graz nach Hallstatt fahren. Das sind halt lauter Verknüpfungspunkte. Und zwischen Fernbus und Fernbahn werden keine Abstimmungen bei den Fahrplänen gemacht und auch wenn es so wäre, bleibt der Fernbus ganz wo anders stehen als die Bahn.

Sind Sie der Meinung, dass es sinnvoll wäre, den Fernbus besser mit der Bahn abzustimmen?

Es wäre schon sinnvoll, nur dann würde der Fernbus nicht mehr eigenwirtschaftlich funktionieren und das geht ja nur deshalb, weil er keine Systemverpflichtungen hat. Er muss keine Schüler mitnehmen, er muss keine ermäßigten Tarife für Senioren anbieten, er muss keine VorteilsCard akzeptieren, er muss keine Anschlüsse abwarten. Das muss die Eisenbahn ja alles machen.

Ist Ihnen ein Streckenabschnitt innerhalb Österreichs bekannt, der für die Fernbusbetreiber lukrativ ist und gleichzeitig für die Bahn keine all zu große Konkurrenz darstellt?

Bis der Koralmtunnel mal eröffnet ist, gilt das derzeit für die Relation Graz-Klagenfurt. Die klassischen Releationen, wo es derzeit keine adäquaten Verbindungen gibt.

Und der jetzige IC Bus ist eigenwirtschaftlich?

Ja, der ist eigenwirtschaftlich. Fernbusverkehre sind grundsätzlich nie bestellt.

Und gibt es ihrer Meinung nach Fernbusverbindungen, die eine Ergänzung zum bestehenden Schienenangebot darstellen könnten?

Aus meiner Sicht wären zum Beispiel Tagesrandzeiten interessant, wo sich durch das geringe Fahrgastaufkommen kein Zug rentiert. Nur das ist natürlich auch etwas, dass ein Fernbusunternehmer eigenwirtschaftlich nicht machen wird.

Appendix H: Transkript – Interview mit Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler (ÖBB-PV AG)

ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG)

Fernverkehr – Linienmanagement, Verkehrsplanung

1100 Wien, Am Hauptbahnhof 2

Wien, am 01.08.2017

Sehr geehrter Herr Dipl.-Ing. Uttenthaler! Vielen Dank für die Einladung zu einem Interview. Zu Beginn möchte ich Sie bitten, sich kurz vorzustellen und ihren Aufgabenbereich zu erläutern.

Mein Name ist Helmut Uttenthaler und ich bin im Fernverkehr für die Fahrplankonzeption zuständig. Also ich plane generell die Zeiten, wann und wo wir mit unseren Zügen fahren.

Auf welchen Bahnstrecken und in welchem Ausmaß sind Umsatzeinbußen bei der Bahn durch den intermodalen Wettbewerb zum Fernbus zu verzeichnen?

Auf einzelnen Inlandsstrecken mit starker Fernbuskonkurrenz (Wien – Graz und Graz – Salzburg) haben wir im Punkt-Punkt-Verkehr Nachfragerückgänge.

Ansonsten gibt es ja auch noch Fernbusse auf den Strecken Graz – Linz und Wien – Klagenfurt, dort sind die Rückgänge aber geringer, da hier nur relativ wenige Busse fahren. Bei Graz – Linz ist auch generell der Markt im Punkt-Punkt-Verkehr gering, daher sind hier auch keine grossen Verwanderungen möglich.

Es ist generell auch schwierig zu sagen, was sind jetzt die einzelnen Effekte. Also welche Effekte kommen wirklich durch die Fernbuskonkurrenz und welche werden auch teilweise überlagert von anderen Effekten.

Im internationalen Verkehr haben wir generell eine recht gute Entwicklung, auch auf Strecken wo Fernbusse fahren. Das liegt natürlich auch daran, dass der Markt generell wächst. Es ist aber schwer, die einzelnen Effekte zu trennen (also wie überlagern sich Verwanderungen zum Fernbus mit einem generellen Marktwachstum zur tatsächlich von uns festgestellten Nachfrageveränderung?).

Natürlich wäre es für uns besser, wenn es keine Buskonkurrenz gebe, dann wäre das Wachstum noch höher. Auf den Strecken Prag-Wien oder Wien-Budapest haben wir aber trotz starker Buskonkurrenz nennenswerte Nachfragesteigerungen.

Generell sind eher Relationen kritisch, wo das Bahnangebot aus irgendwelchen Gründen nicht wirklich gut ist. Also z.B. wo der Fernbus einen Zeitvorteil hat und/oder häufigere Verbindungen anbietet.

Dabei ist der intermodale Wettbewerb zum Fernbus meiner Meinung nach vor allem auf Strecke mit Fahrzeiten um die zwei bis vier Stunden ein Thema. Auf solchen Strecken wie z.B. Innsbruck – München steigen Kunden eher vom Zug auf den Fernbus um.

Wurden bisher Maßnahmen ergriffen, um der Abwanderung zum Fernbus entgegenzuwirken und wenn ja, welche sind das?

Also wir haben selber bei der Preispolitik nachjustiert und zum Beispiel den Preis für die VorteilsCard auf 66,- € reduziert und die Buchbarkeit der Sparschienetickets bis kurz vor der Abfahrt ermöglicht. Generell beobachten wir eine Änderung der Preiswahrnehmung durch den Kunden, da müssen wir auch reagieren.

Kann der Fernbus Ihrer Meinung nach eine sinnvolle Ergänzung zum Schienenangebot darstellen? Ist es hierfür sinnvoll, die Fahrpläne von Fernbus und Bahn besser abzustimmen bzw. welche Maßnahmen bedarf es, um die Abwanderung zum Fernbus zu verringern?

Also ich kann mir schon Relationen vorstellen, wo der Fernbus eine sinnvolle Ergänzung zum Schienenangebot darstellen kann. Das sind v.a. Strecken, wo auf der Bahn teilweise infrastrukturell bedingt kein vernünftiges Angebot machbar ist. Die Paradestrecke diesbezüglich betreiben eh wir selbst, nämlich der IC-Bus Graz – Klagenfurt. Dort gibt es – noch – keine direkte Eisenbahnstrecke, und der Umweg über Bruck an der Mur ist einfach zu gross. Den IC-Bus betreiben wir nicht, um unsere Züge zu konkurrenzieren, sondern um ein zusätzliches Angebot zu schaffen. Die Kunden nutzen dann auch weitere Umsteigeverbindungen mit dem Zug. Des Weiteren wäre es sicher sinnvoll mit den Fernbusse zu Tagesrandzeiten zusätzliche Verbindungen anzubieten, bei denen es wirklich zu wenig Nachfrage für einen Zug gibt.

Uns als Bahn würde es auf jeden Fall helfen, wenn man zumindest im nationalen Verkehr überall dort, wo man eine Konkurrenz zur Bahn zulässt, die Konzessionsvergabe reglementiert und z.B. Kurszahlbeschränkungen vorsieht, um die negativen Auswirkungen auf den gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr in Grenzen zu halten. So ist es z.B. bei den Strecken Graz – Linz und Wien – Klagenfurt, dort ist die maximale Anzahl der Busverbindungen als Auflage in der Konzession vorgegeben. Die anderen nationalen Verbindungen sind meines Wissens nach unbeschränkt und daher für uns problematischer.

Man könnte ja auch das Kraftfahrliniengesetz dahingehend verschärfen, dass zumindest eine Fernbushaltestelle angefahren werden muss, die nicht von der Bahn bedient wird?

So etwas Ähnliches hätte ich mir gerade auch bei der Linie Graz-Wien gedacht. Wenn der Fernbus noch in Gleisdorf und Hartberg stehen bliebe, dann wäre er ja auch für Relationen interessant, wo die Bahn ohnehin kein relevantes Angebot hat (zum Beispiel von Graz nach Hartberg oder von Gleisdorf nach Wien). Dann wäre der Fernbus zwar auf der Langstrecke etwas weniger attraktiv, weil er eine längere Fahrzeit hätte, aber er würde zusätzlich für Klein- und Mittelstädte ein passables ÖV-Angebot schaffen und dort Kunden primär vom MIV abziehen.

Welche Strecken würden sich Ihrer Meinung nach für Fernbuslinien eignen?

Neben den bereits genannten Fällen im nationalen Verkehr (also Graz – Klagenfurt, Tagesrandrelationen, Fernverkehrsangebot für periphere Regionen ohne adäquate Schienenanbindung) gibt es auch im internationalen Verkehr fernbusaffine Relationen.

So etwas wie Graz-Zagreb ist z.B. für die Bahn schwierig, weil die Strecke in Slowenien einen großen Umweg macht und man auf absehbare Zeit keine schnellen, konkurrenzfähigen Fahrzeiten auf der Schiene erreichen wird.

Vorab ausgearbeitete Fragen von Herrn Dipl.-Ing. Uttenthaler

Auf welchen Bahnstrecken und in welchem Ausmaß sind Umsatzeinbußen bei der Bahn durch den intermodalen Wettbewerb zum Fernbus zu verzeichnen?	- auf bestimmten Inlandsstrecken haben wir Rückgänge - im internationalen Verkehr kaum nennenswerte Rückgänge infolge Fernbus bzw Verwanderungen zu Fernbus werden weitgehend durch allgemeines Marktwachstum kompensiert (Effekte aber kaum isolierbar) - kritisch sind Strecken, wo der Fernbus aufgrund infrastrukturellem Nachholbedarf bei der Bahn annähernd gleich schnell oder schneller wie/als der Zug ist und wo es jetzt schon ein gutes Schienenangebot gibt - Strecken, wo die Bahn deutlich schneller und somit attraktiver ist (Bus spricht dort weitgehend andere Zielgruppen an) oder wo es jetzt de facto kein brauchbares Bahnangebot gibt (dort spricht der Bus weitgehend neue Kunden an bzw Verwanderung vom MIV), sind weniger anfällig hinsichtlich Umsatzeinbussen
Sind die Bahnstrecken im grenzüberschreitenden Bereich eigenwirtschaftlich und drohen Verbindungen aufgrund der Ausweitung des Fernbusangebotes in Zukunft eingestellt zu werden?	- sowohl im internationalen als auch im nationalen Verkehr gibt es eigenwirtschaftliche und bestellte Verkehre (bestellt aber immer nur im österreichischen Abschnitt) - bestellter Verkehr ist aber noch kein Garant für Fortbestand, zumal Entscheidung im ausländischen Abschnitt bei Kooperationszügen nicht allein in ÖBB-Hand liegt (ausländische Bahn kann Zug einstellen, wenn Wirtschaftlichkeit sinkt oder im Ausland von ggf staatliche Unterstützung wegfällt) - wenn bei bestelltem Verkehr Tarifeinnahmen sinken, dann steigt langfristig tendenziell der Abgeltungsbedarf, sofern Erlösentgang nicht durch Kostenoptimierung abgefangen werden kann. Mittelfristig sinkt der Gewinn des EVU, was zu einer Teilkündigung des EVU führen kann - Werden durch Fernlinienbusse viele Erlöse von der Schiene abgezogen, steigt die Gefahr einer Abbestellung
Wie sieht konkret die Situation in Deutschland aus? Ist hier der intermodale Wettbewerb zum Fernbus im grenzüberschreitenden Bereich besonders spürbar?	- eigentlich nicht, da auf den meisten Strecken nach Deutschland die Bahn deutlich schneller ist und der Fernbus hier eher andere Zielgruppen anspricht und wir generell ein allgemeines Marktwachstum beobachten (offen ist da aber, wie sich ohne Fernbuskonkurrenz die Umsätze entwickelt hätten – es wirken mehrere Effekte parallel, die Einzelwirkungen sind kaum isolierbar)

	- Verwanderung daher eher nur auf einzelnen Punkt-Punkt-Relationen, die aber in Summe kein allzu grosses Gewicht haben
Wie sieht die Situation im intermodalen Wettbewerb zwischen Nachtzügen und Fernbussen im Nachtverkehr aus?	- hier setzen wir v.a. auf Qualität - Schlaf- und Liegewagenkundschaft ist tendenziell eine andere Zielgruppe und wenig anfällig für Abwanderung zu Fernbus - Fernbus ist natürlich eine Konkurrenz (v.a. im Sitzwagenbereich), Hauptkonkurrent ist aber das Flugzeug
Wurden bisher Maßnahmen ergriffen, um der Abwanderung zum Fernbus entgegenzuwirken und wenn ja, welche sind das?	- Stärkung der Sparschiene mit Buchbarkeit bis 1min vor Abfahrt - VC um 66 EUR
Kann der Fernbus Ihrer Meinung nach eine sinnvolle Ergänzung zum Schienenangebot darstellen?	- Netzergänzung: Strecken, wo auf der Bahn kein attraktives Angebot möglich - Betriebszeitenergänzung: zusätzliches Angebot zu Zeiten, wo für einen Zug keine ausreichende Nachfrage besteht (zB am Tagesrand), in Einzelfällen auch taktverdichtend tagsüber (- als low-cost-Produkt, auf Strecken, wo Bahn deutlich attraktiver schneller ist und Bus daher keine ernsthafte Gefahr darstellt)
Ist es hierfür sinnvoll, die Fahrpläne von Fernbus und Bahn besser abzustimmen bzw. welche Maßnahmen bedarf es, um die Abwanderung zum Fernbus zu verringern? Welche Strecken würden sich Ihrer Meinung nach für Fernbuslinien in Österreich eignen?	- nationale Linien müssten als Teil eines ÖV-Gesamtangebots betrachtet werden, Fahrplanerstellung etc dann in Abstimmung mit Bestellerorganisationen. Damit könnte gewährleistet werden, dass Fernbusangebot weitgehend ergänzend zum Schienenverkehr mit einem Mehrwert für den Kunden angeboten wird und das Verwanderung von der Bahn und daraus entstehende negative Effekte auch aus Sicht der öffentlichen Hand kontrollierbar ist (also: Fahrpläne abgestimmt, Angebotsdichte beschränkt). Bei Linien, die diese Kriterien erfüllen und eine echte Netzergänzung darstellen, wäre auch Einbindung in nationale Tarifstruktur zu überlegen (analog zum derzeitigen ÖBB IC-Bus Graz-Klagenfurt). Koordination etc müsste durch öffentliche Hand (BMVIT, Bestellerorganisationen etc) erfolgen. Beispiele: Graz – Klagenfurt (derzeitiger IC-Bus) zB Graz – Wien könnte mit Fokus auf Zwischenhalte wie zB Gleisdorf und Hartberg und nicht wie dzt auf Punkt-Punkt-Verkehr Wien- Graz auch teilweise einen netzergänzenden Charakter bekommen ggf weitere Strecken, die der schnellen Anbindung peripherere Regionen dienen (ggf aber auch als Bus nicht eigenwirtschaftlich möglich) Ausgewählte Tagesrandverbindungen oder Taktverdichtungen