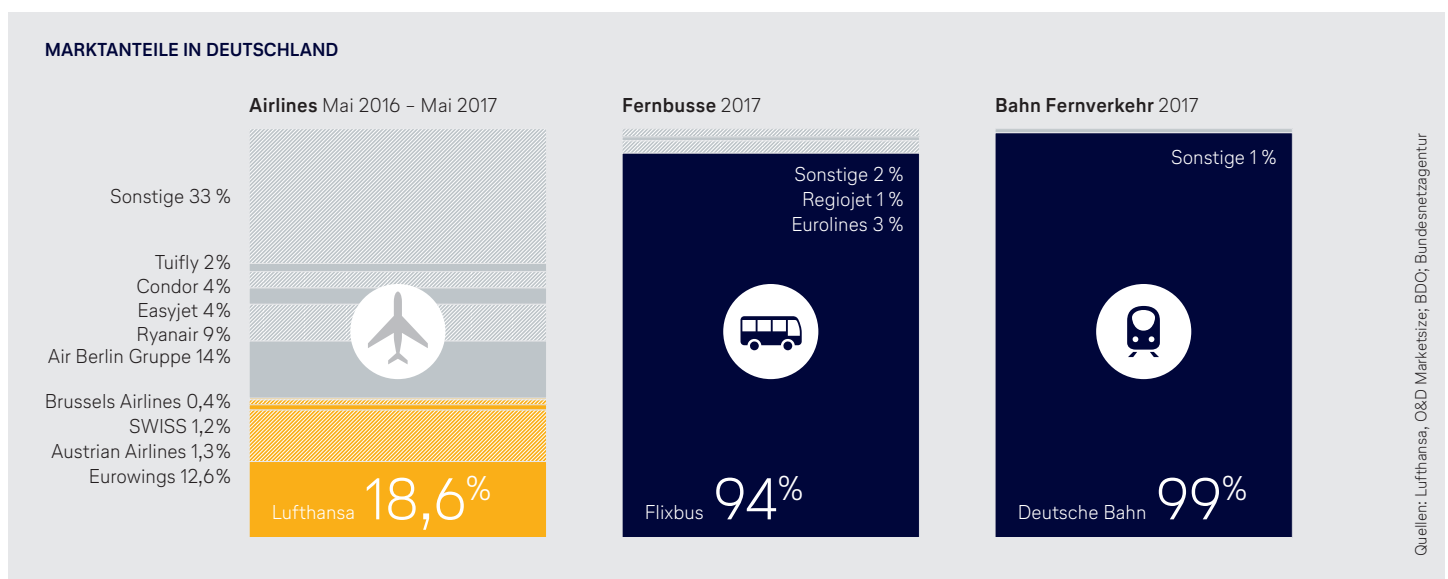


Luftverkehr, Bahn und Busse

NEUE VIELFALT, NEUER WETTBEWERB

Das Mobilitätsangebot im Fernverkehr war über Jahrzehnte äußerst übersichtlich. Busse unterlagen strengster Regulierung und Zugverbindungen mangelte es auf wichtigen Routen an der notwendigen Geschwindigkeit. Diese Situation gehört der Vergangenheit an: Wie nie zuvor konkurrieren die Verkehrsträger auch im Fernverkehr miteinander.



Fernbusse: Breites Angebot für preissensible Passagiere

Mit der Liberalisierung 2013 vervierfachte sich die Zahl der innerdeutschen Fernbusdestinationen. Das Verkehrsmittel zählt mehr als 24 Millionen Fahrgäste pro Jahr und bietet insbesondere preissensible Kunden attraktive Angebote. Dabei hat eine enorme Konsolidierung stattgefunden. 94 Prozent des deutschen Fernbusmarktes entfallen nun auf Flixbus. Das Unternehmen steuert europaweit 1.200 Haltestellen an. Tendenz steigend: Allein im deutschsprachigen Raum kommen 2018 rund 140 neue Haltestellen hinzu. Dank dieser Stärke auf dem Heimatmarkt tritt das Münchner Unternehmen ab Sommer 2018 auch auf Strecken in den USA an.

Bahn: Zunehmende Konkurrenz für Airlines

Ebenfalls auf Wachstumskurs ist die Deutsche Bahn. Im November erwartete der Konzern für die folgenden sechs Monate ein Buchungsplus von zehn Prozent. Auch dank der neuen Hochgeschwindigkeits-Strecke Berlin-München: Seit dem 10. Dezember dauert die Fahrt mit dem Sprinter planmäßig nur noch 3 Stunden und 55 Minuten – der Zeitgewinn beträgt über zwei Stunden. Erklärtes Ziel der Bahn ist, den Fluggesellschaften auch auf dieser Strecke deutliche Marktanteile abzunehmen. Die Deutsche Bahn hat im Schienenfernverkehr übrigens de facto keine Wettbewerber.

Luftverkehr: Höchste Wettbewerbsintensität

Anders die Situation im Luftverkehr. Allein in Deutschland konkurrieren 160 Airlines miteinander. Zwar mussten Reisende durch den Wegfall Hunderter Air-Berlin-Verbindungen auf bestimmten Strecken auf teurere Buchungsklassen ausweichen, doch das war nur eine Momentaufnahme: Mit der Übernahme der Air Berlin Tochter Luftfahrtgesellschaft Walter kann die Lufthansa Group ihre Kapazitäten nun weiter ausbauen. Auch die britische Easyjet – die 25 Flugzeuge von Air Berlin übernommen hat – erweitert ihr Angebot massiv, beispielsweise ab Berlin auf 250 wöchentliche Verbindungen. Die IAG-Tochter Vueling will in den kommenden Wochen ehemalige Niki-Strecken wieder bedienen und weitere Airlines wollen ihr Geschäft ab Deutschland ausbauen.

Nie zuvor bot sich Reisenden in Deutschland und Europa eine größere Auswahl. Dass der Luftverkehr aktuell wie in anderen Weltregionen in eine neue Phase der Konsolidierung eintritt, sichert die Vielfalt auf Dauer. Denn nur gut aufgestellte Fluggesellschaften können Milliarden in spritsparende Flugzeuge und noch mehr Komfort investieren.