

FLIXBUS**Wie drei Bayern den Fernbusmarkt aufmischten**

In viereinhalb Jahren hat es das Münchner Fernbusunternehmen FlixBus vom Start-up zum Marktführer in Europa gebracht. Ohne Frage: eine Erfolgsgeschichte. Dabei hatten die Gründer mit dem Busfahren zunächst überhaupt nichts am Hut – eine Busflotte besitzt FlixBus bis heute nicht.

VON MANUELA DOLLINGER

München – 1500 orange Punkte zuckeln über die Europakarte. Jeder Punkt steht für einen grünen FlixBus, der gerade Fahrgäste von A nach B befördert. Klickt man mit der Maus auf einen Punkt, öffnet sich ein Fenster: Route und Geschwindigkeit des Busses, der Name des Fahrers und ob der Bus gerade im Stau steckt, werden angezeigt.

Das System dient der Überwachung der Bus-Flotte, die rund um die Uhr in ganz Euro-

pa für FlixBus unterwegs ist. 1200 Ziele in 22 Ländern bedient das Unternehmen aus München, das viereinhalb Jahre nach der Gründung unangefochten Marktführer auf dem Fernbusmarkt ist. Dabei hat FlixBus gar keine eigenen Busse, 250 Busunternehmen sind für die Münchner unterwegs. Das Geschäftsmodell? „Dreiviertel des Ticketpreises bekommt der Busunternehmer, ein Viertel bekommen wir“, sagt André Schwämmlein. Ein fairer Deal, findet er.

Der 35-Jährige hat FlixBus gemeinsam mit zwei Freunden 2013 gegründet. Die Idee sei aber viel älter, erzählt der Wirtschaftsingenieur, der seit zehn Jahren in München lebt. „Ich erinnere mich noch genau, wie der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer 2009 angekündigt hat: Wir befreien den Fernbusmarkt von seinen Fesseln.“ Im Frühjahr 2013 war es dann so weit: Das seit 1934 bestehende weitgehende Bahn-Monopol für Fernstrecken in Deutschland wurde aufgehoben. Die Bahn hatte



Harald Baumann ist einer von 250 Vertragspartnern.

bereits erklärt, dass sie den Markt für uninteressant halte. „Da haben wir gesagt: Dann probieren wir das eben“, erzählt Schwämmlein.

Eine besondere Affinität zum Busfahren hatten dabei weder er noch die beiden anderen Gründer – Jochen Engert und Daniel Krauss. „Wir hatten eine Affinität dazu, ein Unternehmen zu gründen, das

Menschen im wahrsten Sinne des Wortes bewegt“, sagt Schwämmlein. „Unsere Idee war es, ein Produkt in einer mittelständischen Branche mit einer digitalen Plattform zusammenzubringen.“ Und so rollte der erste FlixBus im Frühjahr 2013 von München nach Freiburg.

Allerdings waren die drei Bayern nicht alleine mit ihrer Idee. Zeitgleich mit der FlixBus-Mobility GmbH in München startete in Berlin „Mein Fernbus“ mit einem ähnlichen Konzept. Ein harter Konkurrenzkampf entbrannte, bis sich FlixBus am Ende durchsetzte.

2015 fusionierten die Unternehmen. FlixBus wurde zum Marktführer in Deutschland. Heute reicht das Fernbusnetz von Frankreich, Italien, Österreich, den Niederlanden und Kroatien bis nach Skandinavien, Spanien, England und Osteuropa. Das FlixBus-Team besteht mittlerweile aus 1000 Mitarbeitern, die in Berlin, Paris, Mailand, Zagreb, Kopenhagen und natürlich in der Zentrale in München sitzen.

Auf fünf Etagen sind die 400 Mitarbeiter in München untergebracht. Erst im vergangenen Jahr wurde der Neubau nahe des Hirschgartens bezogen. Die Einrichtung ist in den FlixBus-Farben Grün und Orange gehalten – vom Bürostuhl über den Blumentopf bis zum Kaffeepfeifer. Von hier aus werden die Subunternehmer betreut, ohne die bei FlixBus kein einziger Bus fahren würde.

Einer von ihnen ist Harald Baumann (47). In dritter Generation führt er den Familienbetrieb in Solln. Baumanns Busse sind für die MVG und den MVV unterwegs – und seit 2013 auch für FlixBus. „Der Bus ist durch den Fernbus hipper und schicker geworden. Viele Leute probieren den Bus jetzt aus, die noch schlechte Erinnerungen an den Schulbus haben. Das tut der Branche gut“, sagt Baumann. Er hat mittlerweile 15 seiner 100 Busse im FlixBus-Look ausgestattet. Dabei schreibt FlixBus den Unternehmen nicht nur vor, welche Farbe die Busse haben müssen. Es gibt eine Liste mit

hundert Punkten, die abgehakt werden müssen, bevor ein Bus ein FlixBus sein darf: Sicherheitsstandards müssen erfüllt werden – zum Beispiel sind Notbremsassistent, Rückfahrkamera und Spurhaltehilfe Pflicht. Und Komfortrichtlinien gilt es einzuhalten, etwa zum Sitzabstand oder zur Verfügbarkeit von WLAN. Regeln, die nicht diskutiert werden.

Gleiches gilt für das Streckennetz – 200 000 Verbindungen pro Tag bedient FlixBus. Das bedarf genauer Planung, die allerdings beinahe täglich umgeworfen werden muss. Grund ist der Verkehr auf Europas Straßen. Wenn ein FlixBus eine Verspätung über 15 Minuten aufweist, plopt eine Benachrichtigung im Überwachungssystem auf. FlixBus informiert die Fahrgäste per SMS oder E-Mail. Die Busse werden umgeleitet. Busunternehmer wie Baumann bekommen jeden Monat einen detaillierten Bericht dazu, wie ihre Busse zuletzt abgeschnitten haben – in Sachen Pünktlichkeit und Beschwerden.

AKTUELLES IN KÜRZE

Richard Lutz, ist seit März Chef der Deutschen Bahn.

Bahn will Konkurrenz Kunden abjagen

Die Deutsche Bahn will im Konkurrenzkampf mit Flugzeugen und Fernbus-Tempo machen. Mit dem Start der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München im Dezember würden die ICE eine „sehr ernsthafte Alternative gegenüber dem Flieger“, sagte Bahnchef Richard Lutz nach 100 Tagen im Amt. Über eine mögliche Fahrpreiserhöhung im Dezember sei noch nicht entschieden. Im Wettbewerb mit Fernbussen erkennt der Bahnchef ebenfalls wieder bessere Angriffsmöglichkeiten. „Man sieht, dass FlixBus – mit über 90 Prozent Marktanteil – Verbindungen streicht und Preise erhöht“, sagte Lutz mit Blick auf den größten Fernbusanbieter. Die neue Konkurrenz könne man aber im Nachhinein als einen Weckruf sehen, sagte der Bahnchef. Dadurch habe der Konzern die Kunden „wieder stärker in den Mittelpunkt gerückt und viele Dinge angestoßen, die uns jetzt guttun und die auch der Kunde honoriert“.

Neue TGV-Strecken eingeweiht

In Frankreich hat der staatseigene Bahnkonzern SNCF am Samstag neue Schnellstrecken von Paris nach Bordeaux sowie Rennes eingeweiht. Die Fahrtzeit im TGV-Hochgeschwindigkeitszug von der französischen Hauptstadt nach Bordeaux am Atlantik wird von 3:14 Stunden auf 2:04 Stunden verkürzt. Auch in die Bretagne geht es deutlich schneller: Für die Strecke von Paris nach Rennes sind statt etwas mehr als 2 Stunden nur noch 1:25 Stunden nötig.

Bombardier handelt Sozialplan aus

Der Zugbauer Bombardier will in gut zwei Monaten einen Sozialplan für die 2200 Beschäftigten ausarbeiten, die im Zuge der Umstrukturierung ihren Arbeitsplatz verlieren. „Wir wollen bis September fertig sein“, sagte Michael Fohrer, Deutschland-Chef von Bombardier Transportation, dem Berliner „Tagesspiegel“. Das Unternehmen will bis 2020 etwa jede vierte der 8500 Stellen in Deutschland abbauen. Die sieben Standorte sollen erhalten bleiben. Bombardier Transportation mit seiner weltweiten Zentrale in Berlin ist die Zugsparte des kanadischen Bombardier-Konzerns.

VTG erweitert Güterwagenflotte

Das Hamburger Logistikunternehmen VTG baut mit einem großen Zukauf seine Güterwagenflotte massiv aus. Wie das Unternehmen am Samstag mitteilte, übernimmt VTG die CIT Rail Holdings mit Sitz in Paris – zu dieser gehört die Nacco Gruppe, ein Vermieter von Eisenbahngüterwagen in Europa mit einer Flotte von rund 14 000 Güterwagen. VTG geht von einem Kaufpreis von rund 780 Millionen Euro aus.

„Wir müssen nur die Busse vollmachen“

FlixBus ist ein Start-up-Unternehmen, wie es im Buche steht. Aus einer Idee wurde ein erfolgreiches Unternehmen, im Falle FlixBus sogar der Primus der Branche. Wie es nun weitergeht, darüber sprachen wir mit André Schwämmlein, einem der drei Gründer des Unternehmens.

■ **Wie läuft das Geschäft bei Ihnen? Schaffen Sie die angepeilten 40 Millionen Fahrgäste im Jahr?**

Bisher sieht es sehr gut aus, wir sind sehr zufrieden. Jetzt fängt natürlich die große Reisezeit erst an.

■ **Welche Länder haben Sie als Nächstes im Blick?**

Aktuell konzentrieren wir uns auf den Anschluss von Klein- und Mittelstädten. Wir gehen auch nach Nordeuropa, zum Beispiel nach Dänemark, wo zwei Unternehmen, die dort schon lange am Markt sind, die ersten dänischen Partner von uns geworden sind. Auch in Schweden sind wir an den Start gegangen und werden dort noch weiter ausbauen.

■ **Dürfen Sie in allen Ländern einfach starten?**

Das ist sehr unterschiedlich. Österreich zum Beispiel ist sehr streng reguliert, da können wir nur wenige Linien fahren, in der Schweiz sind private Anbieter gar nicht erlaubt. Frankreich dagegen ist sehr offen, genauso Dänemark und Schweden. Grundsätzlich ist ja nur der grenzüberschreitende Verkehr europaweit einheitlich geregelt. Wir dürfen also von München nach Wien fahren, nicht aber von Wien nach Linz.

■ **Sie fahren mittlerweile auch regional. Zum Beispiel die Strecke München – Garmisch-Partenkirchen oder München – Oberammergau – Füssen. Machen Sie das, um die Bahn zu ärgern?**

(lacht) Wir machen nichts, um die Bahn zu ärgern. Wenn das mal passiert, ist es ein Kollateralschaden. Füssen zum Beispiel ist ein klassisches Bus-Ausflugziel. Da spielt die Bahn ohnehin keine große Rolle. Wir fahren oft in Städte, die nicht mit der Bahn ans Fernverkehrsnetz angeschlossen sind. Wir leben natürlich nicht davon, dass die Leute von Oberammergau nach Füssen fahren. Wir leben davon, dass sie von Füssen nach Prag oder Berlin fahren und in München umsteigen. Das ist ein echter Fernverkehrsanschluss. Und das lohnt sich für uns.

■ **Stimmt es eigentlich, dass FlixBus selbst nur einen einzigen Bus besitzt?**

Ja. Das müssen wir aus rechtlichen Gründen. Wenn man ein Busunternehmen sein will, muss man mindestens einen Bus haben.

■ **Was macht dieser Bus? Nichts. Der steht irgendwo.**

■ **Aber Sie sind ja auch kein Busunternehmen im**

■ **Was wäre denkbar? Kooperationen?**

Ja, wie zum Beispiel in Österreich auf der Schiene mit der Westbahn. Das ist ein privates Bahnunternehmen, das zwischen Salzburg und Wien fährt, was rechtlich nicht möglich ist. Deshalb arbeiten wir mit der Westbahn zusammen. Wir bieten den Verkehr München – Wien an. Von Salzburg aus geht es dann per Bahn weiter. Das nützt uns beiden.

Stück abschneiden. Wir wollen den Leuten ein Angebot machen, das so attraktiv und flexibel ist, dass sie den öffentlichen Verkehr nutzen. Wenn man heute von München nach Nürnberg will, muss man nicht mit dem Auto fahren, da fährt alle halbe Stunde ein Bus.

■ **Oder ein Zug.** Ja. Normalerweise ist ein Zug aber teuer, dafür ein bisschen schneller. Für den Autofahrer

die anderen Verkehrsmittel unbedingt schlecht sein müssen, damit wir gut sind. Wir sind einfach ein Teil des Verkehrsmixes. Wo viele Menschen reisen, haben auch wir unseren Part.

■ **Haben Sie vor, an Ihrem Tarifsystem etwas zu ändern. Etwa dass Sie wie die Billigflieger Plätze mit mehr Beinfreiheit teurer verkaufen?**



André Schwämmlein ist einer von drei Gründern des Fernbusunternehmens FlixBus (hier in der Münchner Zentrale am Hirschgarten). Mit über 90 Prozent Anteil ist die Firma heute Marktführer in Deutschland.

FOTOS: KLAUS HAAG

engeren Sinn. Wie würden Sie FlixBus bezeichnen?

Wir sind eine junge Mobilitätsplattform. Eigentlich ein Tech-Unternehmen.

■ **Bedeutet das, dass bei Ihnen im Unternehmen auch über andere Arten der Mobilität nachgedacht wird?**

Grundsätzlich ja. Die Leute reisen ja nicht, um Bus zu fahren. Sie wollen irgendwo hin, um Freunde zu sehen oder eine neue Stadt zu besichtigen. Wir bieten ihnen die Möglichkeit, dahin zu kommen. Das funktioniert – je nach Reisezweck und Präferenz – meist sehr gut mit dem Bus, würde wahrscheinlich aber auch mit einer anderen Mobilitätslösung funktionieren. Wir sind ein Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes, und das ist in den vergangenen Jahren viel attraktiver geworden. Auch weil es uns als Alternative gibt und sich die Bahn dadurch mehr anstrengen musste. Natürlich fragen wir uns, welche Rolle wir da in Zukunft spielen können.

In Italien kooperieren wir mit Fähranbietern, die nach Sardinien fahren. Wir verkaufen ein kombiniertes Ticket mit dem FlixBus nach Sardinien, fahren mit dem Bus zum Fährterminal in Genua, das letzte Stück geht es dann weiter mit der Fähre.

■ **Macht FlixBus eigentlich schon Gewinn?**

Wir waren im deutschsprachigen Raum schon im vergangenen Jahr profitabel und wir werden heuer auch insgesamt als Unternehmen profitabel sein.

■ **Seit der Deregulierung im Jahr 2013 hat FlixBus sich eine einzigartige Position verschafft und sämtliche Mitbewerber aus dem Feld geräumt. Jetzt sind Sie Marktführer und könnten die Preise erhöhen.**

Wir glauben, dass das Produkt auch deshalb so erfolgreich ist, weil es so preiswert ist. Natürlich schauen viele auf die Bahn, für uns ist der große Kuchen aber das Auto. Da wollen wir uns noch ein größeres

heißt das, dass Tanken billiger ist, wenn man zu zweit unterwegs ist. Mit dem FlixBus kostet es zwischen fünf und 13 Euro pro Person. Da muss ich mein Auto schon sehr lieben, um trotzdem damit nach Nürnberg zu fahren. Die Frage ist, wie gut ist mein Angebot und wie günstig ist es. Also: Wir müssen nicht die Preise erhöhen, wir müssen nur die Busse vollmachen. Dann ist das auch ein gutes Geschäft und nebenbei eine Entlastung für Infrastruktur und Klima.

■ **Wie suchen Sie Ihre Strecken aus? Wo ist die Bahn schlecht, wo Fliegen zu teuer?**

Das definiert das Potenzial. Die erste Strecke zum Beispiel war München – Freiburg. Das ist ein Paradebeispiel. Autofahren am Bodensee ist optisch sehr schön, aber eher anstrengend, die Bahn bietet nicht viel. Das Gegenbeispiel ist München – Nürnberg, da hat man eine mehrspurige Autobahn und eine erstklassige ICE-Strecke. Es heißt also nicht, dass

Das gibt es derzeit nicht, aber wir denken darüber nach. Viele Kunden wollen auch ihren Sitzplatz reservieren, weil sie am Fenster sitzen möchten oder eine Gruppe zusammenbleiben will. Deshalb wollen wir Reservierungen möglich machen, aber nicht verpflichtend. Wann genau es das gibt, wird eher nächstes Jahr sein.

■ **Man hört immer wieder, dass im Zusammenhang mit der Fahndung nach Schleusern mitunter ganze Besatzungen aus FlixBussen geholt werden.**

Wir haben zurzeit das Gefühl, dass die grüne Farbe unserer Busse die Ordnungsbehörden anzieht. Wir sind, glaube ich, das am besten kontrollierte Verkehrsunternehmen in Europa, was nicht ganz rational ist. Denn wir sind ja das Sichtbarste auf der Straße. Vor kurzem ist ein Bekannter von mir von München nach Nürnberg gefahren. Der Bus wurde angehalten. Komplettkontrolle, eineinhalb Stunden, alle muss-

■ **Es mehren sich die Stimmen, die eine Fernbus-Maut fordern. Was würde das für Sie bedeuten?**

Es sind ja immer wieder die gleichen, die eine Maut fordern – und das sind fast alle Politiker, die der Bahn nahestehen. Wenn eine Maut eingeführt würde, könnten nicht wir die bezahlen. Das würde am Ende über steigende Ticketpreise an den Fahrgästen hängen bleiben. Ehrlicherweise müssten die Politiker, die die Maut fordern, sagen: Ich bin dafür, dass Rentner und Studenten mehr für ihre Bustickets bezahlen, damit die ICE-Preise sinken können. Mit Fairness gegenüber der DB und dem Argument mit den Trassenpreisen hat das nichts zu tun.

■ **Klar, dass Sie das sagen. Aber ein Lastwagenfahrer zahlt ja auch Maut.**

Das ist ein schönes Beispiel, denn die Lkw-Maut gibt es ja deshalb, weil die Politik will, dass Transporte auf der Straße teurer und damit weniger werden. Das ist okay. Wenn man möchte, dass weniger Bus gefahren wird und man eine Maut erhebt, damit die Ticketpreise steigen, dann muss man das halt sagen. Das traut sich aber keiner, 30 Millionen Reisenden zu sagen: Wir finden es gut, wenn ihr mehr zahlt. Deshalb glaube ich auch nicht, dass die Busmaut kommt.

■ **Fahren Sie selbst eigentlich immer FlixBus?**

Ich bin stolz darauf, dass heute mein häufigstes Verkehrsmittel tatsächlich FlixBus war. Ich fahre auch recht gerne Bus. Fliegen muss ich auch relativ viel, das geht oft aufgrund der Entfernung nicht anders. Was ich eigentlich nie fahre, ist Bahn. Interview: Corinna Maier, Manuela Dollinger, Dirk Walter