B a u h a u s – U n i v e r s i t ä t W e i m a r

Fakultät Bauingenieurwesen

Professur

Betriebswirtschaftslehre im Bauwesen

Bachelorarbeit

Entwicklungspotenziale im Verkehrssektor durch Deregulierung am Beispiel des deutschen Fernlinienbusverbots

Zur Erlangung des akademischen Grades

"Bachelor of Science"

Eingereicht von: Isabel Och
Geboren: 26.01.1989, Werdau
E-Mail: isabel.och@uni-weimar.de
Matrikel-Nr.: 70235

Eingereicht am: 12.07.2010
Reg.-Nr.: MBB/2010/0
Erstprüfer: Prof. Dr.-Ing. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Wilhelm Alfen
Zweitprüfer: Dipl.-Ing.(FH) M.Sc. Sven Barckhahn

Vorwort

Die Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil der heutigen Gesellschaft. Umso mehr ist es verwunderlich, dass der Bereich des nationalen Fernlinienverkehrs mit Kraftomnibussen strengen Reglementierungen unterliegt.

Das bestehende Verbot von Fernlinienbusverbindungen aus den Dreißiger Jahren soll nun endlich liberalisiert werden. Das Verbot gilt als Schutz für die Deutsche Bahn, denn es werden nur Genehmigungen für Strecken erteilt, die nicht in Konkurrenz zu Fernstrecken der Bahn verlaufen.

Der Fernlinienbus wird als umweltschonendes und kostengünstiges Verkehrsmittel angesehen, daher wird das Verlangen nach einem liberalisierten Verkehrsmarkt immer größer. Viele Busunternehmen warten auf die Freigabe des Marktes, um neue Verbindungen innerhalb Deutschlands anbieten zu können.

Nicht nur die Anbieter, sondern auch die Nachfrager würden von einem liberalisierten Markt in Form von Preisnachlässen und vielfältigen Angeboten profitieren.

Ein herzlicher Dank gilt Herrn Dipl.- Ing. (FH) M.Sc. Sven Barckhahn, der mich bei der Auseinandersetzung mit dem Thema des Entwicklungspotenzials von Fernlinienbusverbindungen in Deutschland unterstützt hat.

Abstract

Im Rahmen der Bachelorarbeit wird das Entwicklungspotenzial durch Deregulierung des Verkehrssektors am Beispiel des deutschen Fernlinienbusverbotes herausgearbeitet. Hierbei werden das bestehende Regulierungsregime mit der aktuellen Marktsituation und die sich daraus ergebenen Deregulierungsoptionen betrachtet.

In der Arbeit wird zunächst ein Überblick über die Grundlagen der Liberalisierung, Regulierung und Deregulierung gegeben. Im Anschluss daran werden das aktuelle Regulierungsregime und die derzeitige Marktsituation anhand von drei bestehenden Busunternehmen erläutert.

Anschließend werden die internen und externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger gegenübergestellt und miteinander verglichen, umso das günstigste Fortbewegungsmittel heraus zu filtern und daraufhin Angaben zur Kosten-Nutzen-Abwägung treffen zu können.

Bei der Erarbeitung der Kosten-Nutzen-Abwägung wird der Deregulierungsvorgang in drei ausgewählten Ländern beschrieben. Zudem werden der demographische Wandel und die derzeitige Verkehrsentwicklung erläutert. Um die Abwägungen der Nachfrager bezüglich der Verkehrsmittelwahl abbilden zu können, werden relevante Aspekte der Verkehrsmittelwahl mit Hilfe von sozidemographischen Kriterien gewertet.

Abschließend können Deregulierungsoptionen für den Fernlinienbusmarkt entwickelt werden, um am Ende einen Ausblick in die zukünftige Entwicklung des Fernlinienbusverkehrs zu geben.

Summary

Inter-German long-distance traffic is focused on railway services, while long-distance coach services are merely used due to protective regulation measures. This bachelor-thesis works out the developing potential of coach services in the Inter-German long-distance transportation sector by means of deregulation.

First, this paper provides an overview of the basics of liberalisation, regulation and deregulation in the German legislative context. Second, the actual situation inside the market for Inter-German long distance passenger transport is being considered along with the current regulation regime and options of deregulation derived from other sectors and countries. The analysis of the actual situation is supported by the analysis of three bus companies offering Inter-German long-distance coach services.

The economical analysis is lead by a comparison of external and internal costs between the different modes of transport offering passenger transport services in order to identify the most economical mode of thransport. Furthermore, the potential demand is estimated and potential demand distributions between the different modes of transport are compared with cost-benefit-analyses, based on individual willingness-to-pay estimates of the different groups of demand, while development ot the deregulation process is supported by best-practise experiences from three selected countries.

Special notice is made to future development in terms of demographic change and general traffic demand forecasts. Relevant cost-benefit aspects in the demanders' choice-making process for the mode of transport are applied by the evaluation of social-demographic criteria.

Finally, the findings are applied to develop options of deregulation for the market of Inter-German long-distance coach services and to assess possible future developments of coach service operators.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort I
Abstract II
Summary III
Inhaltsverzeichnis IV
Abbildungsverzeichnis VII
Tabellenverzeichnis VIII
Abkürzungsverzeichnis IX

1 EINLEITUNG 1

1.1 Problemdarstellung 1

1.2 Vorgehensweise 1

2 THEORETISCHE GRUNDLAGEN DER LIBERALISIERUNG, REGULIERUNG UND DEREGULIERUNG IM PERSONENVERKEHR 3

2.1 Die Rolle des Staates im liberalisierten Verkehrsmarkt 3

2.2 Regulierung 4

2.2.1 Schutz der Gemeinwohlaufgabe der Deutschen Bahn 5
2.2.2 Positiv-theoretische Betrachtung 6
2.2.2.1 Schutz der Deutschen Eisenbahn 6

2.3 Deregulierung 7

2.3.1 Die Angst der Busunternehmer von einer Deregulierung 7

3 AKTUELLES REGULIERUNGSREGIME UND MARKTSITUATION 9

3.1 Regulierung des Fernlinienbusverkehrs 9

3.2 Geltende Regulierungsmechanismen 9

3.3 Aktuelle Marktsituation 12

3.3.1 Berlin Linien Bus 12
3.3.2 AutobahnExpress 14
3.3.3 Deutsche Touring 15
3.3.4 Sonstige Fernlinienbusverbindungen 16

4 KOMPARATIVE KOSTEN DES PERSONENFERNVERKEHRS IM VERGLEICH 17

4.1 Soziale Kosten der Verkehrsmittel im Vergleich 17

4.1.1 Interne Kosten 18
4.1.1.1 Motorisierter Individualverkehr 18
4.1.1.2 Schienenverkehr 18

4.1.1.3 Flugverkehr 20
4.1.1.4 Busverkehr 20
4.1.1.4.1 Kostenstruktur 20
4.1.1.4.2 Kostenerhebung 22
4.1.2 Externe Kosten 27
4.1.2.1 Die externen Verkehrskosten 28
4.1.2.2 Durchschnittskosten der externen Effekte im Personenverkehr 30
4.1.2.3 CO_2-Emissionen der einzelnen Verkehrsträger 31

4.2 Die Gesamtkosten des Verkehrs 32

5 ENTWICKLUNGSPOTENZIAL EINES LIBERALISIERTEN MARKTES FÜR FERNLININENBUSVERBINDUNGEN 34

5.1 Fernlinienbusverbindungen in anderen Ländern 34

5.1.1 USA 34
5.1.2 Großbritannien 34
5.1.3 Schweden 35

5.2 Verkehrsentwicklung und heutige Eckwerte des Personenverkehrs ... 35

5.3 Demographischer Wandel 37

5.4 Kosten-Nutzen-Abwägung der Kunden des Fernlinienbus im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern 39

5.4.1 Bedeutsamkeit der Merkmale 39
5.4.1.1 Verkehrsmerkmal Komfort/ Service 39
5.4.1.2 Verkehrsmerkmal Zuverlässigkeit 41
5.4.1.3 Verkehrsmerkmal Reisedauer 42
5.4.1.4 Verkehrsmerkmal Fahrtkosten 43
5.4.1.5 Gesamtheit der Merkmalswichtigkeit 44
5.4.2 Sozidemographische Kriterien 44
5.4.2.1 Merkmalwichtigkeit nach Alter 44
5.4.2.2 Merkmalswichtigkeit nach Einkommen 46
5.4.2.3 Merkmalswichtigkeit nach Beruf 47
5.4.2.4 Merkmalswichtigkeit nach Region 48
5.4.3 Kosten–Nutzen–Abwägung 49

6 DEREGULIERUNGSOPTIONEN DES MARKTES FÜR FERNLINIENBUSVERBINDUNGEN 51

6.1 Änderung der regulatorischen Rahmenbedingungen 53

6.2 Busbahnhöfe, Barrierefreiheit und Infrastrukturbenutzungsgebühren 54

6.3 Fahrplaninformation und Vertrieb 55

7 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK 56
Anhang IX
Quellenverzeichnis XVII
Eidesstattliche Erklärung XXII

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prüfschema zur Genehmigung einer Buslinienverbindung 11
Abbildung 2:Liniennetz Deutschland 13
Abbildung 3: Gesamtheit der Kosten 17
Abbildung 4: Kostenstruktur von Swebus Express 25
Abbildung 5: Kostenstruktur in Anlehnung an Leuthardt 26
Abbildung 6: Jährliche externe Kosten der Verkehrsträger 28
Abbildung 7: Zusammensetzung der externen Kosten 29
Abbildung 8: Externe Durchschnittskosten pro Personenkilometer 30
Abbildung 9: Direkte und indirekte CO_2 – Emissionen 31
Abbildung 10: Anteile der Verkehrsträger am Personenverkehrsaufwand 36
Abbildung 11: Modal Split im Personenverkehr – Anteil am Personenverkehrsaufwand 37
Abbildung 12: Ursachen und Charakteristik der demographischen Veränderungen 38
Abbildung 13: Merkmaleinschätzung Komfort/ Service 40
Abbildung 14: Merkmaleinschätzung Zuverlässigkeit 41
Abbildung 15: Merkmaleinschätzung Reisedauer 42
Abbildung 16: Merkmaleinschätzung Fahrtkosten 43
Abbildung 17: Gesamtwichtigkeit der Merkmale 44
Abbildung 18: Wichtigkeit der Merkmale nach Alter 45
Abbildung 19: Wichtigkeit der Merkmale nach Einkommen 46
Abbildung 20: Wichtigkeit der Merkmale nach Berufsstatus 47
Abbildung 21: Wichtigkeit der Merkmale nach Berufsstatus 48
Abbildung 22: Wichtigkeit der Merkmale nach Region 49

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die Effekte einer ÖV- Marktliberalisierung aus wirtschaftsliberaler Sicht . 4
Tabelle 2: Auflistung der Kosten der DB AG 19
Tabelle 3: Kosten der Lufthansa AG..... 20
Tabelle 4: Gebühren technischer Untersuchungen für Omnibusse 21
Tabelle 5: Gesamtkosten im Fernlinienverkehr 27
Tabelle 6: Gesamtkosten der Verkehrsträger..... 32
Tabelle 7: Zuverlässigkeitseinschätzung der Verkehrsträger 42
Tabelle 8: sonstige Fernlinienbusverbindungen XIII
Tabelle 9: Kostenstruktur von Nobina Group gemäß Annual Report 2008/09 XIV
Tabelle 10: Annahmen zur Berechnung der Kosten eines Intercity-Busunternehmen XV
Tabelle 11: Annahmen zur Berechnung der Kosten eines Intercity-Busunternehmen XVI

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
CO_2	chemische Zeichen: Kohlenstoffdioxid
DB AG	Deutsche Bahn AG
DT	Deutsche Touring
EUR	Geldeinheit Euro
EWG	eine Verordnung des Rates zum Personenverkehr mit Kraftomnibussen
Flugh.	Flughafen
Kap.	Kapitel
Kfz.	Kraftfahrzeug
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
MwSt.	Mehrwertsteuer
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt(en)
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
p.a.	pro Jahr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
PKW	Personenkraftwagen
RegG	Regionalisierungsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung
Tab.	Tabelle
Versicherg.	Versicherung

1 EINLEITUNG

Mit den Fernbus zum Städtetrip innerhalb Deutschlands? Unvorstellbar?

Das aus den Dreißiger Jahren festgeschriebene Fernlinienbusverbot im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erlaubt keine Parallelverbindungen von Fernbussen und Fernzügen. Jedoch bestehen Ausnahme-Strecken nach und von Berlin, welche aus der Zeit des Kalten Krieges stammen. Die Inselstadt Berlin konnte nur per DDR-Bahn oder von extra genehmigten bundesdeutschen Fernlinienbussen angesteuert werden. Somit sind die Strecken von Düsseldorf, München oder Hamburg nach Berlin fast die einzigen Verbindungen in Deutschland.[1] Mit Hilfe von Ausnahmegenehmigungen sind prinzipiell weitere innerdeutsche Fernlinienbusverbindungen möglich.

1.1 Problemdarstellung

Die Beantragung von Lizenzen für Fernlinienbusverbindungen wird in der Regel nicht stattgegeben, wenn für die Deutsche Bahn AG durch neue Fernbusstrecken eine direkte Konkurrenz entsteht. Das bestehende Gesetz weist einige Widersprüche auf, da die DB AG parallel zu ihren Zugverbindungen auch einige Fernlinienbusstrecken betreiben kann.[2] Durch die Regulierung wird die Vormachtstellung der Eisenbahn geschützt, widerspricht aber vollkommen den Liberalisierungs- und Deregulierungsbestrebungen auf dem deutschen Verkehrsmarkt. Laut des Koalitionsvertrages beabsichtig die Bundesregierung den Markt für Fernlinienbusse zu liberalisieren und das dazu notwendige PBefG § 13 zu novellieren und an den europäischen Rechtsrahmen anzupassen.[3]

1.2 Vorgehensweise

Der Modal Split im Personenfernverkehr würde durch die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs nachhaltig beeinflusst werden. Um die Entwicklungspotenziale des Fernverkehrs darstellen zu können, werden die wirtschaftlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen der Marktteilnehmer und ihrer potenziellen Kunden untersucht. Auf Grund der tendenziellen Aussagen, die im späteren Verlauf getroffen werden, kann der Problemkreis zur Einführung von Fernlinienbusverbindungen dargestellt werden. Mithilfe der Regulierungsmechanismen in Form des Wettbewerbverbotes zwischen der Deutschen Bahn AG und den Anbietern von Fernlinienbusverbindungen werden die möglichen Ausnahmegenehmigungen analysiert um somit die Deregulierungsoptionen identifizieren zu können. Das Angebot und die Nachfrage der jetzigen Marktsituation und die Kosten-/ Nutzen-Abwägung der Markt-

[1] vgl. Beiersdorf, Wilfried; Konkurrenz mit Bus, 2009, Stand 15.04.2009

[2] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Stand 15.04.2010

[3] vgl. CDU, CSU und FDP; Koalitionsvertrag, Seite 37, Stand 11.05.2010

teilnehmer werden unter dem Aspekt bestehender Studien dargestellt. Dabei werden die einzelnen Verkehrsträger miteinander verglichen.

Am Ende der Arbeit ist es möglich, eine Ableitung der Bedeutung und des Entwicklungspotenzials eines liberalisierten Marktes für die Fernlinienbusverbindungen zu treffen.

2 THEORETISCHE GRUNDLAGEN DER LIBERALISIERUNG, REGULIERUNG UND DEREGULIERUNG IM PERSONENVERKEHR

In diesem Kapitel werden die Grundlagen der Liberalisierung, Regulierung und Deregulierung dargestellt, um sie zu einem späteren Zeitpunkt der Untersuchung auf den Fernlinienbusverkehr anzuwenden. Auf Grund der theoretischen Grundlagen können entsprechende Regulierungsmechanismen erarbeitet werden.

2.1 Die Rolle des Staates im liberalisierten Verkehrsmarkt

Die Liberalisierung im Allgemeinen ist die Rücknahme oder Abschwächung bisher bestehender gesetzlicher Regelungen oder anderweitiger Verordnungen und Verhaltensvorschriften.[4] Die Rolle des Staates ist von großer Bedeutung. Es gibt vier verschiedene politische Handlungsfelder, in denen der Staat tätig werden kann.[5]

Zum ersten Handlungsfeld zählen Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen. In der Vergangenheit wurden diese vier Bereiche als originäre staatliche Aufgabe angesehen. Heute zählen die Entscheidungen über Schienenverkehr, Straßennetz, Flughäfen und Wasserwege zur öffentlichen Aufgabe des Bundes, der Länder bzw. der Kommunen. Die maßgebliche Durchführung sollte in öffentliche und private Hand gelegt werden.[6]

Das zweite Handlungsfeld beschäftigt sich mit den Zugangs-, Nutzungs- und Verhaltensregeln im Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur. Im öffentlichen Personennahverkehr bestehen Netze, welche sich aus vielen Einzelkonzessionen zusammensetzen. Bei der Marktöffnung dürfen keine Abweichungen vom Prinzip der exklusiven Bedingungsrechte bestehen. Die EU ist bestrebt, bei der Vergabe der Konzessionen einen Weg des geregelten Wettbewerbs zu gehen. Der Staat tritt als Organ des Aufgabenträgers und als eine Regulierungsinstanz in Kraft.[7]

Die Mobilitätswirtschaft ist das dritte politische Feld, welches sich wiederum in vier Bereiche gliedert. Das Beschäftigungsfeld der Bauwirtschaft ist der Aus- und Neubau und die Instandhaltung von Verkehrsinfrastrukturen. Die Transportwirtschaft hat hohe Erwartungen an die Transportpolitik. Zu den letzten zwei Abteilungen zählen die Fahrzeugindustrie und das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.[8]

Das vierte Handlungsfeld betrifft die zukünftige und nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Deutschland. Hier sollen die Chancen der Öffnung im Verkehrsmarkt und die Chancen eines liberalisierten Marktes genutzt werden. Durch diese Möglichkeiten

---

[4] siehe http://www.bpb.de/popup/popup_lemmata.html?guid=ZBYK3U, Stand 28.05.2010

[5] vgl. Wittling, Henner; Liberalisierter Verkehrsmarkt, 2001, Seite 8

[6] ebenda, Seite 9

[7] vgl. Wittling, Henner; Liberalisierter Verkehrsmarkt, 2001, Seite 10

[8] vgl. Wittling, Henner; Liberalisierter Verkehrsmarkt, 2001, Seite 11

soll die Vermehrung und die Teilnahme am Gemeinwohl verstärkt werden. Des Weiteren kann der Verkehrsmarkt nicht ohne Standards und Mindestregeln existieren. Es wird ein kontrollierter Wettbewerb angestrebt, bei welchem der Staat maßgebliche Standards setzen muss.[9]

Oberste Ebene	Liberalisierung des Verkehrsmarktes				
Oberziele mit Ursache Wirkung auf	Volle ungezügelte Marktöffnung	Freie Entfaltung der Unternehmerinitiative	Kostensenkung betriebswirtschaflicher Art	Abbau von volkswirtschaftlichen Wohlfahrtsverlusten	Abbau von Normen und Regulierungen
Markt- entwicklung	Geringer Subventionsbedarf, Einstellung defizitärer Angebote	Neue Produkte wie der Intercity- Bus	Einstellung defizitärer Angebote, Geringer Subventions-bedarf,	Mehr Kundennähe bei Restangebot	Weniger öffentliche Steuerung

Tabelle 1: Die Effekte einer ÖV- Marktliberalisierung aus wirtschaftsliberaler Sicht
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Markus Löw: Regionalisierung des ÖPNV, 2000, S. 25

Diese Abbildung zeigt die unterschiedlichen Formen der Liberalisierung und deren Auswirkungen. Bei der Betrachtung der Fernlinienbusverbindungen spielt die freie Entfaltung der Unternehmerinitiative eine wichtige Rolle. Durch die Unternehmerinitiative könnten mehr Busse parallel zu Zügen verkehren und es sollte nicht die Aufgabe des Staates sein, darüber zu entscheiden, sondern die neuen Produkte sollten sich nach den freien Kräften des Marktes entwickeln können. Somit könnten leistungsfähige Verkehrsunternehmen um die Gunst der Fahrgäste mithilfe attraktiver Angebotsprogrammen werben. Im Interesse der Allgemeinheit würden sich jedoch die Unternehmen mit dem geringsten Subventionsbedarf durchsetzen.[10]

2.2 Regulierung

Die Regulierung ist die Summe der Regeln, Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen des Staates, mit denen er steuernd in das Wirtschaftsgeschehen und in das Verhalten der Marktteilnehmer eingreift. Das Ziel einer Regulierung ist die Beeinflussung des Wettbewerbs zwischen den Teilnehmern, um unerwünschte Ergebnisse zu verhindern.[11]

Desweiteren ist die Regulierung eine suboptimale Lösung gegenüber der Trennung von Netz und Betrieb. Sie „steht immer unter dem Verdacht, sowohl finanziell als

[9] vgl. Wittling, Henner; Liberalisierter Verkehrsmarkt, 2001, Seite 12/13

[10] vgl. Löw, Markus; Regionalisierung des ÖPNV, 2000, Seite 26

[11] http://www.insm-lexikon.de/regulierung.html, Stand 28.06.2010

auch personell aufwendig zu sein und hohe Verfahrenskosten auf Seiten des Staates und der Unternehmen zu verursachen.“[12] Bei dieser Art der Wettbewerbssteuerung können jedoch folgende Fehler auftreten. Zum einen ist es der Eingriff des Regulators, welcher nicht erforderlich ist. Zum anderen ist es das Fehlen von Eingriffen, die für den Wettbewerb nötig wären. Bei dem System Bahn würden durch die beiden Fehler die Wohlfahrtskosten steigen. Dies kann jedoch durch die Trennung von Netz und Betrieb vermieden werden. Ein weiteres Bespiel betrifft die Telekommunikation. Dort wird trotz Strukturnachteile der Regulierung der Wettbewerb belebt.[13] Mithilfe der Regulierung kann die Wettbewerbsfähigkeit gesteuert werden. Eine gute Wettbewerbspolitik ist Grundlage für eine funktionierende Marktwirtschaft. Die staatliche Regulierung ist je nach Aufgabenstellung zu differenzieren. Die Differenzierung gliedert sich in folgende vier Bereiche.

1. Der Gesetzgeber, welcher die allgemeinen Rahmenbedingungen schafft.

2. Der Kapitalgeber, welcher mithilfe von eigenen Unternehmen Leistungen anbietet.

3. Für die Nachfrage der Leistungen im Interesse des Gemeinwohls ist der Geldgeber zuständig.

4. Der Schiedsrichter wacht über die Einhaltung der Regeln. Anders gesagt: Der Staat fungiert als Regulierer, der das Marktverhalten unmittelbar steuert.

Im derzeitigen Markt dominiert die Deutsche Bahn AG auf Fernstrecken. Sie ist ein voll integriertes Unternehmen, mit direktem Zugriff auf die Infrastruktur und besitzt somit erhebliche Wettbewerbsvorteile.[14]

Die derzeitige Regulierung wird im nächsten Abschnitt aus ökonomischer Sicht betrachtet, um festzustellen, ob das bestehende Regulierungsregime gerechtfertigt ist.

2.2.1 Schutz der Gemeinwohlaufgabe der Deutschen Bahn

"Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Schutz der Bahn vor Konkurrenz durch den Omnibus im Wesentlichen mit dem Gemeinwohl der Bahn wie die durch Quersubventionierung sicherzustellende und bei einem freien Wettbewerb mit dem Öffentlichen Straßenpersonenverkehr gefährdete Bedienung der Fläche mit einheitlichen Preisen begründet."[15] In einer Urteilsbegründung des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 steht geschrieben:

"...Er [der Schienenparallelverkehr mit Kraftomnibussen, Anm. des Autors] kann so die wirtschaftliche Lage und die Leistungsfähigkeit des Institutes [die Bundesbahn, Anm. des Autors] unmittelbar beeinflussen, dessen überragende Bedeutung im Rahmen des Verkehrswesens keinen Zweifel unterliegt und dessen Bestand

[12] vgl. Dr. Lindemann, Kay; Auf den Rahmen kommt es an!, 2004, Seite 124

[13] vgl. Dr. Lindemann, Kay; Auf den Rahmen kommt es an!, 2004, Seite 124/125

[14] vgl. Ruppelt, Hans- Jürgen; Wettbewerbssicherung, 2001, Seite 29

[15] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 12

höchstmögliche Wirtschaftlichkeit auch aus allgemeinen staatspolitischen wie aus wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen gesichert werden müssen. Diese besondere Sachlage rechtfertigt beim Linienverkehr strengere Maßstäbe für die Zulassung neuer Unternehmen und damit stärkere Eingriffe auch in das Recht der Berufswahl durch die ordnende Hand des Staates." [16]

Laut *Maertens* ist der Schutz der Bahn aus ökonomischer Sicht nicht gerechtfertigt, da die Monopolkommission in den Neunziger Jahren feststellen musste, dass durch den Wegfall der Quersubventionen es zur Streckenstilllegung bei der Bahn führen würde. Eine Umstellung auf den Fernlinienbusverkehr sei dennoch sinnvoll, wenn die anfallenden Kosten durch den Betrieb gedeckt werden könnten.[17] Somit könnten sich Gebiete mit geringer Nachfrage zu Marktnischen mit geringem Konkurrenzdruck entwickeln, da durch den Kostenvorteil des Busses eine kostendeckende Bedienung erreicht werden würde, in denen die Bahn mit einer Unterdeckung der variablen Kosten operieren müsste.[18] Ist jedoch auf einer politisch gefragten Strecke ein rentabler Betrieb mit keinem Verkehrsträger möglich, so würden sich Ausschreibungen anbieten.[19]

Daraus folgt, dass das derzeitige Regulierungsregime mit der Begründung der Gemeinwohlaufgabe nicht gerechtfertigt werden kann.

2.2.2 Positiv-theoretische Betrachtung

Aufgrund des wegfallenden Arguments des Gemeinwohls der Bahn wird nun die Regulierungspolitik aus positiv-theoretischer Sichtweise im Interesse der Politiker und des Staates am Schutz der Deutschen Bahn untersucht.[20]

2.2.2.1 Schutz der Deutschen Eisenbahn

Nach 1945 wurde die Fortführung des PBefG aus den Dreißiger Jahren unterstützt und mit den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Staatsbahn begründet.[21] Das reformierte PBefG von 1961 sah ebenfalls keine Liberalisierung des Straßenpersonenverkehrs vor. Somit unterlagen die Tarifkontrolle und die Zulassung vom neuen Linienverkehr dem Staat, der damit die bestehende Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und die Eisenbahn schützen wollte.[22] Bei der

[16] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 12

[17] ebenda

[18] vgl. Junior, Lars; Fernlinienbusverkehre in Deutschland, 2006, Seite 23

[19] vgl. ebenda und Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 12

[20] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 38 und Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 12

[21] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 13

[22] vgl. Laaser, Carl- Friedrich; Wettbewerb im Verkehrswesen, 1991, Seite 155

Betrachtung des individuellen Kosten-Nutzen-Kalkül der Politiker ist ersichtlich, dass zwecks der Stellung der Politiker als politische Unternehmer keine Liberalisierung des Fernlinienmarktes stattgefunden hat. Die Politiker streben eine Nutzenmaximierung in Form von Einkommen und Macht(erhalt) an und dementsprechend treffen sie nur Entscheidungen, die einen Nettogewinn bei den Wählerstimmen hervorrufen.[23] Als hundertprozentiger Eigentümer der Deutschen Bahn AG will der Staat die Ertragskraft des Unternehmens im langfristigen Börsengang steigern, um bei einer Privatisierung maximale Erlöse zu erzielen. Infolgedessen würde der Fortbestand der Regulierung im Vergleich zu einer Deregulierung zu einem höheren Marktwert der Personenfernverkehrssparte führen und die Quasi-Monopolstellung verstärken.[24]

2.3 Deregulierung

Die Deregulierung „bezeichnet eine Abschwächung oder Abschaffung ordnungspolitischer Ausnahmeregelungen, d.h. markt- oder wettbewerbswidriger Regulierungen bzw. kartellrechtlicher Branchenfreistellungen, um die Freiheitsspielräume der Marktteilnehmer zu erweitern und das Wettbewerbspotential auf Märkten zu mobilisieren“.[25] Laut *Laaser* bestehen Deregulierungschancen durch Preiskontrollen, Qualitäts-, Kapazitäts- und Konditionsfestsetzungen, Marktzutritts- und -austrittsbeschränkungen sowie durch Kontrahierungszwang.[26]

2.3.1 Die Angst der Busunternehmer von einer Deregulierung

Die Busunternehmer stehen der Deregulierung des Fernmarktes skeptisch gegenüber, denn viele Busunternehmer betreiben neben dem Gelegenheitsverkehr noch den lukrativen Regional- und Nahverkehr. Es besteht die Gefahr, dass nach der Liberalisierung des Fernlinienmarktes anschließend der Nah- und Regionalverkehr dereguliert wird. Zudem wird der liberalisierte Markt im Wettbewerb zu dem Gelegenheitsverkehr stehen, was derzeit das Haupthandlungsfeld vieler Busunternehmen ist. Der professionelle Markteintritt vieler kleiner und mittelständischer Unternehmen würde sich als schwierig erweisen, da ihnen das nötige Know-how und die finanziellen Mittel fehlen.[27]

Auch die wenigen etablierten Busunternehmen lehnen eine Deregulierung ab. Sie haben bislang von den gewährten Liniengenehmigungen, vom Besitzstandschutz

[23] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 13

[24] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 40

[25] vgl. Sobania, Katrin; Die politische Ökonomik der Deregulierung, 2003, Seite 22

[26] vgl. Laaser, Carl- Friedrich; Wettbewerb im Verkehrswesen, 1991, Seite 4

[27] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 14

sowie von der daraus resultierenden Risikoreduzierung und der Planungssicherheit profitiert.[28]

Das Bestehen interessengeleiteter Politikentscheidungen ist das Ergebnis der Entstehung und des Fortbestandes der ordnungspolitischen Ausnahmeregelungen des Buslinienfernverkehrs. Die bestehenden Regulierungen nützen sowohl den Politikern und dem Staat als auch den organisierten Interessengruppen. Dies wird auch als Interessenharmonien zwischen Regulierern und Regulierten bezeichnet. Dennoch existieren Negativauswirkungen der Regulierung.[29] Durch das weitgehende Verbot des Buslinienfernverkehrs wurde der Wettbewerb im Personenfernverkehr behindert. Dadurch entstanden ein überhöhtes Kosten-Preis-Verhältnis sowie Innovationsmängel sowohl bei der Eisenbahn und bei den wenigen bestehenden Fernlinienbussen. Demnach existieren kaum Wahlmöglichkeiten für den Kunden, da durch das Zusteige- und Beförderungsverbot keine optimale Kapazitätsauslastung genutzt werden kann.[30]

Es ist zumindest bei der Deregulierung des Fernlinienbusverkehrs mit einer teilweisen Aufhebung der entstandenen ökonomischen Ineffizienzen zu rechnen und somit ist der Liberalisierung aus volkswirtschaftlicher Sicht zuzustimmen. [31]

Als Ziel der Deregulierung kann die Verringerung ökonomischer Ineffizienzen, welche durch übermäßige staatliche Eingriffe entstanden sind, angeführt werden.[32]

Die Betrachtung der Deregulierung für den Fernlinienbusverkehr wird im Laufe der Arbeit herausgearbeitet, um später eine genaue Aussage treffen zu können.

[28] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 41

[29] ebenda, Seite 42

[30] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 15

[31] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 43

[32] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 5

3 AKTUELLES REGULIERUNGSREGIME UND MARKT-SITUATION

In diesem Abschnitt werden die geltenden Regulierungsmechanismen und die daraus entstehenden Genehmigungsvorrausetzungen erläutert. Die Definition des Fernlinienbusverkehrs dient zum näheren Verständnis der regulatorischen Rahmenbedingungen. Im Anschluss wird auf die wenigen bestehenden Fernlinienbusverbindungen eingegangen und somit die derzeitige Marktsituation dargestellt.

3.1 Regulierung des Fernlinienbusverkehrs

Der Verkehr von Fernlinienbussen innerhalb Deutschlands wird anhand Linienmäßigkeit, Beförderungsweite und eingesetzten Fahrzeuge von anderen Verkehrssegmenten abgegrenzt.[33] Die Erläuterung zur Linienmäßigkeit ist im §42 PBefG festgehalten. Nach dem Gesetz ist der Linienverkehr *„eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können“*. Der Gelegenheitsverkehr zählt gemäß §46 PBefG nicht zum Linienverkehr. Laut dem Regionalisierungsgesetz gehört der Fernlinienbusverkehr zum Fernverkehr, wenn er eine Transportweite von 50 km oder eine Fahrzeit von einer Stunde überschreitet.[34] Die Kraftomnibusse, die zur Personenbeförderung eingesetzt werden, sind nach dem Personenbeförderungsgesetzt §4 Abs.4 Nr. 2 wie folgt definiert:

„[…] Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind“.

Zudem erschwert das Personenbeförderungsgesetz mit §13 die Genehmigung der Fernlinienbusverbindungen, denn jeden neuen Antrag von Busunternehmen kann die Deutsche Bahn AG mit der Begründung ablehnen, dass sie keine Konkurrenz auf gleicher Strecke duldet. Der Bahn wird seit Jahrzehnten durch den §13 Abs. 2 PBefG ein Quasimonopol gesichert.[35] Aufgrund des flächendeckenden Netzes der DB AG sind nur wenige Verbindungen möglich und realisierbar.

3.2 Geltende Regulierungsmechanismen

Der Staat unternimmt mit dem bundeseinheitlichen Personenbeförderungsgesetz ordnungspolitische Eingriffe in den öffentlichen Straßenpersonenfernverkehr vor. Die Beförderungspreise werden kontrolliert, indem er den Marktzugang mithilfe von subjektiven und objektiven Zugangsvorrausetzungen begrenzt.[36]

---

[33] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 5

[34] RegG § 2

[35] vgl. Doll, N.; Die Bahn zittert vor Preiskrieg, 2010, Stand 11.05.2010

[36] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 6

Die subjektiven Zugangsvorrausetzungen (§ 1 Abs. 1 PBefG) beinhalten sowohl die Sicherheit und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebes als auch die fachliche Eignung und Zuverlässigkeit des Unternehmers. Ebenfalls muss der Gelegenheitsverkehr diese Kriterien erfüllen. Diese Voraussetzungen stellen nach *Maertens* keine Marktzutrittsbarrieren dar und sind folglich aus ökonomischer Sicht unproblematisch.[37]

Die objektiven Zulassungskriterien (§ 1 Abs. 2 PBefG) sind auf das Objekt, folglich auf die beantragte Strecke, bezogen.[38] Diese Kriterien stellen eindeutig Marktzutrittsschranken dar. Infolgedessen ist die Genehmigung nicht zu erteilen, wenn der Straßenzustand nicht den rechtlichen Bedingungen und der Verkehr nicht den öffentlichen Verkehrsinteressen entspricht. Dazu gehören die befriedigende Bedienung der vorhandenen Verkehrsmittel, die Verbesserung der Verkehrsbedienung und das Vorrecht der vorhandenen Eisenbahnen oder Unternehmen.[39] Aufgrund des dichten Verkehrsnetzes der Deutschen Bahn AG und der guten Taktfrequenz der Zugverbindungen werden fast immer die Tatbestände der PBefG § 13 Abs. 2 Satz a) und b)[40] vorliegen. Dadurch entstehen große Hürden für Marktneulinge neue Strecken anzubieten, da die bestehenden Unternehmen innerhalb einer Frist selbst diese Verbindungen anbieten können.[41] Zusätzlich gelten die Tarifregulierung, der Besitzstandschutz und das Anhörungsrecht. Bei der Tarifregulierung bestimmt die zuständige Genehmigungsbehörde über die Beförderungsentgelte und deren Veränderung. Darüber hinaus dürfen diese festgelegenten Entgelte weder unter- noch überschritten werden.[42] Durch die Regulierung der Tarife sieht *Maertens* eine erhebliche Einschränkung des Preiswettbewerbes.[43] Der Besitzstandschutz sagt aus, dass vorherrschende Unternehmen auf bestehenden Strecken gegenüber Neuunternehmen einen Vorzug haben.[44] Jedes neue Unternehmen hat ein Anrecht auf Anhörung bei der Erteilung der Genehmigung. Die Genehmigungsbehörde muss den Sachverhalt des Unternehmens in seiner Entscheidung berücksichtigen.[45] Daher wird die Ablehnung des Genehmigungsantrages unter diesen Tatbeständen immer leicht begründbar sein.[46]

---

[37] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 6

[38] vgl. Martens, Sven; Perspektiven einer Liberalisierung, 2008, Folie 4, Stand 15.05.2010

[39] PBefG §13 Abs. 2

[40] Siehe Anhang

[41] vgl. Junior, Lars; Fernlinienbusverkehre in Deutschland, 2006, Seite 5

[42] § 45 Abs. 2 in Verbindung mit §39 PBefG

[43] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 7

[44] §13 Abs. 3 PBefG

[45] §14 PBefG

[46] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 7

Die Genehmigungsbehörden handeln, hier vereinfacht in Abbildung 2 dargestellt, nach folgendem Schema.

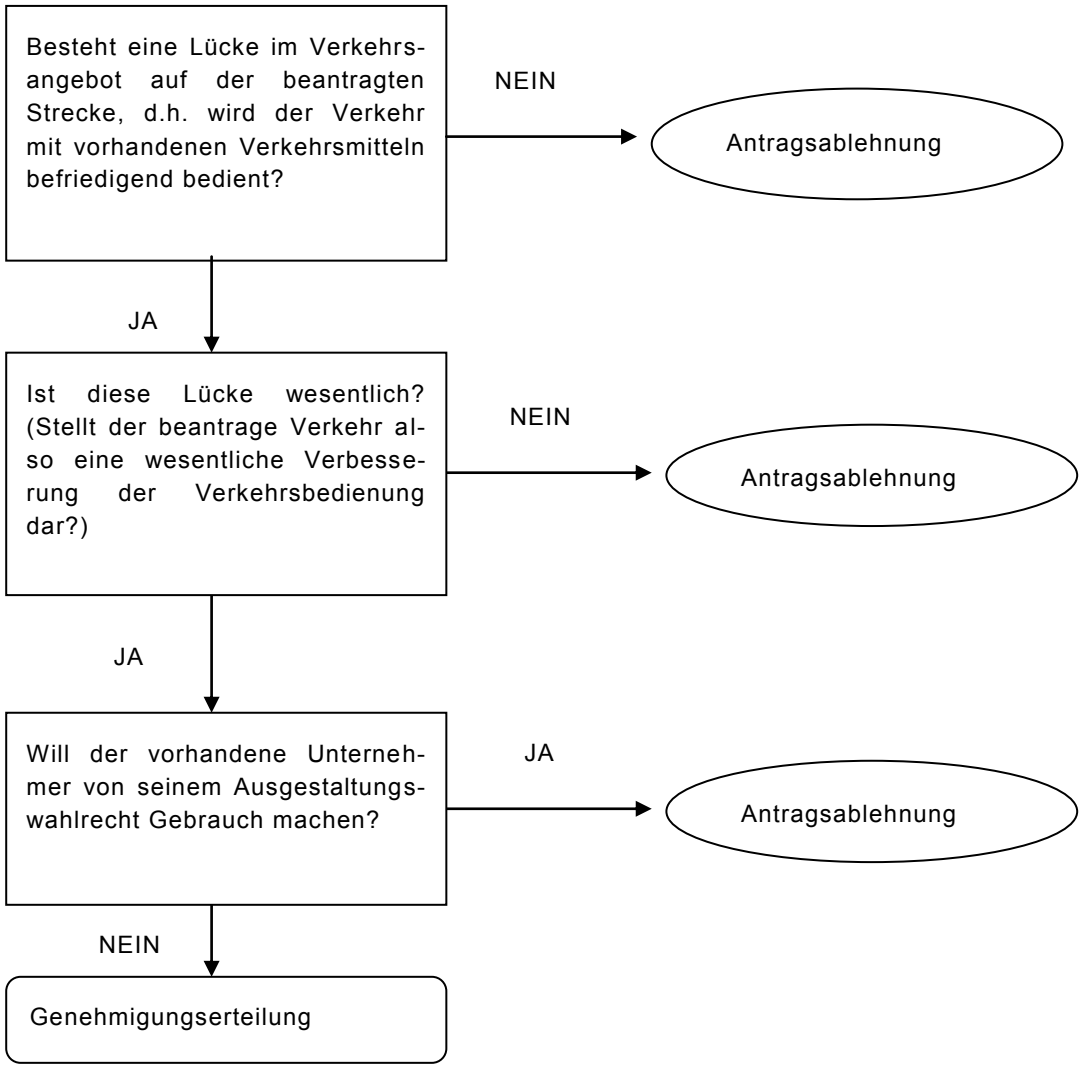

Abbildung 1: Prüfschema zur Genehmigung einer Buslinienverbindung
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 7

Neben den oben genannten regulatorischen Rahmenbedingungen bestehen weitere Regelungen im Linienverkehr mit Bussen. Von Bedeutung ist die Betriebspflicht (§21 PBefG), die Beförderungspflicht (§22 PBefG), die Tarifpflicht (§39 PBefG) und die Fahrplanpflicht (§40 PBefG)[47]. Die grundlegenden Charakteristiken des öffentlichen Personenverkehrs werden durch diese vier Pflichten dargestellt. Sie sind für einen allgemein zugänglichen, transparenten und verlässlichen öffentlichen Verkehr

[47] §§ 21 und 22, §§ 39 und 40 siehe Anhang

sinnvoll. Daher sollten sie nicht im Zusammenhang mit einer Deregulierung des Busfernlinienverkehrs in Frage gestellt werden.[48]

3.3 Aktuelle Marktsituation

Im vorangegangenen Abschnitt wurde die Schwierigkeit des Markteintritts in den innerdeutschen Fernlinienbusverkehr beleuchtet und es wurde festgestellt, dass dieser nahezu unmöglich ist. Auf wenigen existierenden Fernlinienbusverbindungen soll in diesem Abschnitt eingegangen werden. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Strecken von und nach Berlin, einigen Flughafenzubringern und auf andere Fernverbindungen gelegt werden.

Die internationalen Busverbindungen werden durch die Verordnung EWG Nr. 684/92 ermöglicht.

Um die aktuelle Marktsituation konkreter darzustellen, werden Aspekte zur Kostenstruktur der Marktteilnehmer und die Angebots-/ Nachfragestruktur untersucht.

3.3.1 Berlin Linien Bus

„Die Berlin Linien Bus (BLB) GmbH ist ein Zusammenschluss mehrerer im Omnibuslinienverkehr von und nach Berlin tätigen Unternehmen“.[49] Die internationalen Linienverbindungen gehören zur Eurolines-Organisation, ein Zusammenschluss führender europäischen Busunternehmen.[50]

Das betriebene Netz stellt in Teilen ein Relikt aus den Zeiten der Deutschen Trennung dar. Durch die Busverbindungen sollte Westberlin mit der BRD verbunden werden, da man unabhängig von der deutschen Reichsbahn sein wollte. Außerdem führte die Zerstörung der Transitstrecken zur Entwicklung der Busverbindungen.[51] Diese Ausnahme-Strecken haben bis heute ihre Konzession behalten.[52] In der nachstehenden Abbildung ist das Verkehrsliniennetz der Berlin Linien Bus GmbH abgebildet.

---

[48] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 8

[49] Zu den Unternehmen zählen: Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin, der Haru Reisen OHG, Berlin, der Autokraft GmbH, Kiel und Bus-Verkehr-Berlin KG, Berlin. Die Deutsche Bahn Fernverkehr AG ist alleiniger Gesellschafter des Busunternehmens Autokraft und das darüber hinaus auch des Busunternehmens BEX. Siehe https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/index.php, Stand 25.05.2010

[50] siehe https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/index.php, Stand 25.05.2010

[51] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 8 und Schaube, Jörg; Erfahrungen, 2005, Seite 2

[52] vgl. Beiersdorf, Wilfried; Konkurrenz mit Bus, 2009, Stand 15.04.2010

Abbildung 2:Liniennetz Deutschland
Quelle: https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/deutschland_blb.pdf

Heute verbindet das Unternehmen Berlin Linien Bus die deutsche Hauptstadt und andere Städte mit 350 Zielorten in Deutschland und Europa. Das Netz besteht aus 30 nationalen und 25 internationalen Buslinien.[53] Die vierzehn Abfahrten von Berlin nach Hamburg sind im Berlin-Verkehr eher die Ausnahme, denn das Angebot ist sonst durch geringere Takt-Frequenzen bestimmt.[54] Während der Fahrt gilt ein striktes Zusteige- und Aussteigeverbot. Das Verbot beinhaltet, dass bei Verbindungen von Berlin keine weiteren Passagiere bei Zwischenaufenthalten zusteigen dürfen

[53] siehe https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/index.php, Stand 25.05.2010

[54] siehe http://www.berlinlinienbus.de/download/aktueller_fahrplan.pdf, Seite 62, Stand 25.05.2010

und bei den Strecken nach Berlin dürfen keine Fahrgäste verfrüht aussteigen. Dadurch wird keine optimale Kapazitätsauslastung erreicht.[55]

3.3.2 AutobahnExpress

Die AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH, Existenz seit Sommer 2008[56], bietet drei Schnelllinienverbindungen an, welche viermal täglich aller vier Stunden von Montag bis Samstag fahren. Die ganze Woche über fährt der Bus dreimal täglich. Es gibt Linien von Halle/ Leipzig nach Potsdam, Göttingen/ Kassel und nach Dresden.[57]

Die AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH beauftragt ausschließlich andere Busunternehmen als Subunternehmer, welche die angebotenen Verbindungen bedienen. Insgesamt sind für die Strecken vier Busse und zwei PKW für Zubringerlinien im Einsatz. Neben den Fernlinienverbindungen bietet das Unternehmen AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH noch die Beförderung von unbegleiteten Kuriersendungen an.[58]

Zum Kundenkreis gehören *„Leute, die schnell reisen wollen und es gerade gut passt, preissensible, ältere Mitbürger, Fernpendler, Studenten, Flugreisende, Messebesucher“*. Die Auslastung der Busstrecken scheinen jedoch den Erwartungen zu entsprechen.[59]

Der Schwerpunkt der Befragung lag im Verbot von Fernlinienbusverbindungen und in der Novellierung des §13 PBefG. Aus Sicht des Interviewpartners ist das Verbot schädlich für die Unternehmen, denn nicht der Staat sollte entscheiden was sinnvolle Angebote sind, sondern die Kunden mit ihrem Verhalten und die Busunternehmen mit ihrem Angebot. In den Augen des Befragten sollte der Fernlinienbusmarkt durch Deregulierung liberalisiert werden und es sollte Konkurrenz auf gleichen Strecken durch Wettbewerbsunternehmer bestehen. Desweiteren sollte der Markt komplett liberalisiert werden, d.h. es müssten keine Genehmigungen für neue Strecken eingeholt werden. Einen Vorteil in der Liberalisierung des Marktes sieht Herr Pitzen in der Bildung von Oligopolen. Die Fortführung des Liniengenehmigungsrechtes sieht er als Nachteil, da dies dafür sorgt, dass nur die DB AG Linien betreiben würde. Dadurch würde die Deutsche Bahn faktisch ein Monopol besitzen, wie es zurzeit im Fernlinienverkehr existiert.
Eine Auswirkung bei einer Nichtderegulierung befürchtet Herr Pitzen in der Bildung eines Doppelmonopols der DB AG. Der Befragte stimmte einer Beobachtung des Marktes durch eine öffentliche Behörde zu und dadurch könnten Monopolentwick-

[55] vgl. Martens, Dipl.- Kfm. Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 8

[56] Befragung von Herrn Pitzen; Geschäftsführer der AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH, 03.06.2010

[57] siehe http://www.autobahnexpress.de/, Stand 25.05.2010

[58] Befragung von Herrn Pitzen; Geschäftsführer der AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH, 03.06.2010

[59] vgl. Doll, N.; Die Bahn zittert vor Preiskrieg, 2010, Stand 11.05.2010

lungen minimiert werden. Eine andere Möglichkeit zur Unterbindung der Monopolstellung sah der Geschäftsführer der AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH in einer langfristigen Kooperation mit anderen Unternehmen. Jedoch sagte er, dass wenig deutsche Busunternehmen sich für diesen Markt interessieren; Ausnahmen sind das französische Unternehmen Veolia und das spanisch/portugiesisch/britisch/kanadische Unternehmen Deutsche Touring. Ferner ist ihm zu Ohren gekommen, dass zwei britische Unternehmen (Steagecoach/megabus und first/greyhound) sich ebenfalls für den deutschen Markt interessieren. Die abschließende Frage der Befragung beinhaltete den Titel dieser Arbeit. Herr Pitzen sieht ein großes Entwicklungspotenzial des Fernlinienbusmarktes mit einer 100%igen Steigerung zum heutigen, noch bestehenden regulierten Markt.[60]

3.3.3 Deutsche Touring

Die Deutsche Touring GmbH ist ein Unternehmen, welches 1948 gegründet wurde. In den 50er Jahren begann der Ausbau des internationalen Linienverkehrs. Mit dem Eintritt in die Eurolines- Organisation 1989 konnte das flächendeckende, europaweite Liniennetz ausgebaut werden. Heute kann von über 100 Haltestellen in Deutschland ganz Europa bereist werden.[61] Die Deutsche Touring Gesellschaft war bis 2004 noch ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG, bis sie von mehreren Busbetreibern aus Portugal und Spanien aufgekauft wurde.[62] Zurzeit bietet die Deutsche Touring GmbH eine Nachtverbindung zwischen Hamburg und Mannheim an.[63]

Die DB AG hatte trotz der Vorlage der Genehmigung für die Verbindung Frankfurt-Dortmund Einspruch über mehrere Instanzen erhoben.[64] Das Urteil (Aktenzeichen BVerwG 3 C 14.09) fiel am 24.06.2010 in Leipzig. Die Deutsche Touring darf, laut Bundesverwaltungsgericht, Verbindungen parallel zum Bahnverkehr anbieten.[65] Des Weiteren möchte die Gesellschaft Verbindungen zwischen Stuttgart und München sowie zwischen Frankfurt, Köln und Dortmund realisieren. Mit Novellierung des PBefG § 13 plant die Deutsche Touring umgehend ein flächendeckendes Liniennetz aufzubauen.[66]

---

[60] Befragung von Herrn Pitzen; Geschäftsführer der AutobahnExpress Schnelllinienbus GmbH, 03.06.2010

[61] siehe http://www.touring.de/Unternehmen.910.0.html, Stand 26.05.2010

[62] vgl. Ulf Brychcy; Touring will Fernbus-Blockade aushebeln, 2010, Stand 11.05.2010

[63] siehe http://www.touring.de/Nationale-Buslinien.14.0.html, 26.06.2010

[64] vgl. Ulf Brychcy; Touring will Fernbus-Blockade aushebeln, 2010, Stand 11.05.2010 sowie Doll, N.; Die Bahn zittert vor Preiskrieg, 2010, Stand 11.05.2010

[65] Bundesverwaltungsgericht; Pressemitteilung Nr. 56/2010, Stand 28.06.2010

[66] vgl. Ulf Brychcy; Touring will Fernbus-Blockade aushebeln, 2010, Stand 11.05.2010

3.3.4 Sonstige Fernlinienbusverbindungen

Neben den oben erwähnten Fernverbindungen bestehen noch weitere nationale Fernlinienbusverbindungen. Hierbei handelt es sich um regionale Fernbuslinien oder Flughafenzubringerverkehre. Im Anhang (Tabelle 8) sind einige Firmen und deren Verbindungen dargestellt.

4 KOMPARATIVE KOSTEN DES PERSONENFERNVERKEHRS IM VERGLEICH

Es werden in diesem Kapitel die Kostenstruktur der Marktteilnehmer und die damit verbundenen sozialen Kosten dargelegt. Betrachtungsgegenstand sind insbesondere die internen und externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger, die miteinander verglichen werden.

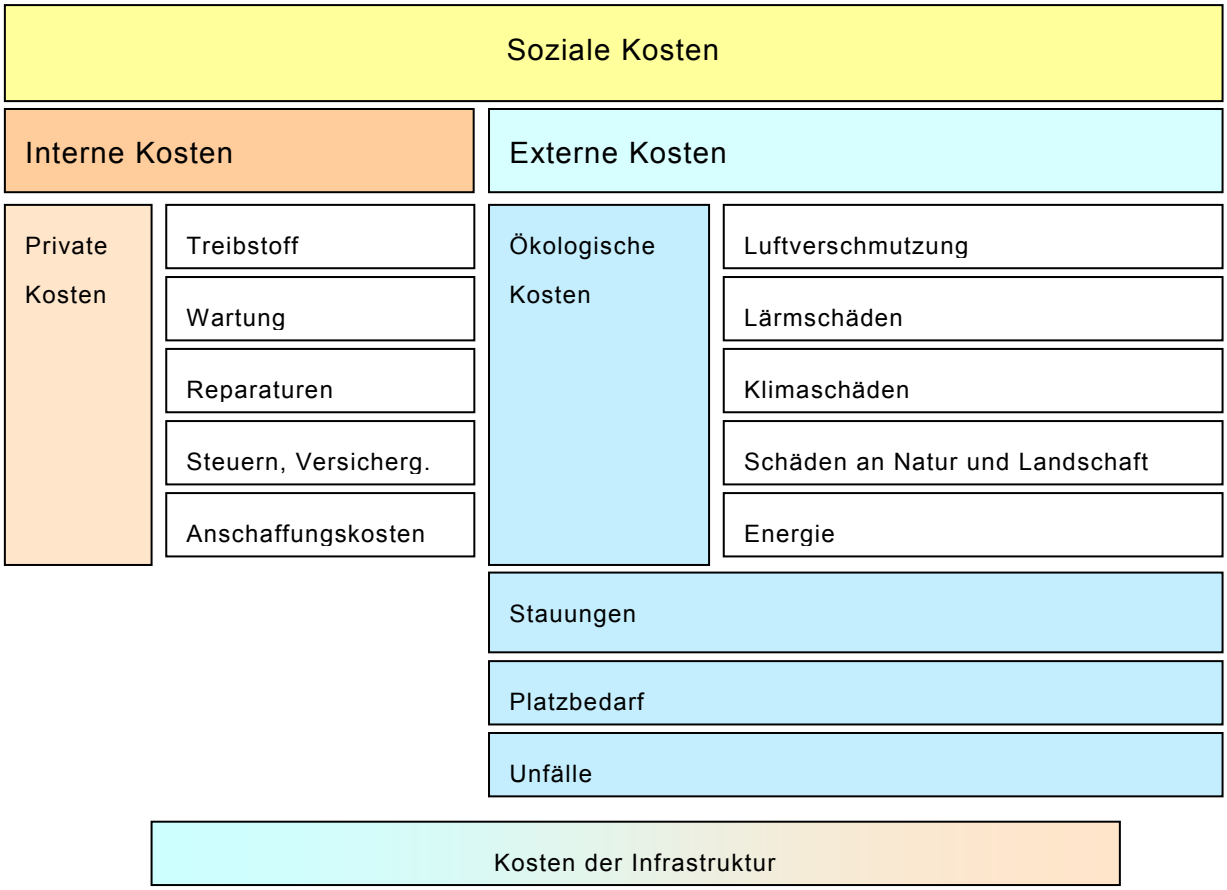

Abbildung 3: Gesamtheit der Kosten
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Greene, L. David; The Full Costs, 1997, Seite 78 und http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/oeko/Ext-Kost/welche-ext.htm

4.1 Soziale Kosten der Verkehrsmittel im Vergleich

Die Daten zum Vergleich der verschiedenen Verkehrsträger stützen sich auf die Studien WP-TR-14 und 15 der Universität Dresden. Damit die Werte der einzelnen Systeme miteinander vergleichbar sind, werden alle Kosten auf Kostensätze pro Person und Kilometer bezogen. Anhand der Ergebnisse kann eine Gesamtkostenstruktur erstellt werden, um eine Aussage zur Vorteilhaftigkeit der Fortbewegungsmittel geben zu können.

4.1.1 Interne Kosten

Bei den internen Kosten handelt es sich um diejenigen Kosten, die direkt durch das Bereitstellen und Betreiben von Verkehrsmitteln für den Anbieter einer Verkehrsleistung entstehen.[67]

4.1.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Zur Einschätzung der Kosten (Bezug auf ein Kfz) wird ein Mittelklassewagen mit einer Jahresleistung von 15.000 km und einer Haltedauer von vier Jahren herangezogen. Somit berechnet der *ADAC* (Stand April 2010) für die zehn günstigsten Fahrzeuge dieser Klasse einen Kostensatz pro gefahrenen Kilometer in Höhe von 35,2 bis 43 EUR-Cent/km[68]. Laut der INFRAS-Studie wird eine durchschnittliche PKW-Auslastung von 1,5 Personen pro Fahrzeug angegeben.[69] Daraus ergeben sich die Unkosten je Pkm von 23 bis 29 EUR-Cent.

Für Fahrgemeinschaften ermittelten *Strauß und Stegmüller* in einer Studie eine PKW-Auslastung von 3,5 Personen pro Fahrzeug.[70] Hinsichtlich dieses Besetzungsgrades ergeben sich neue Vollkosten in Höhe von 10 bis 12 EUR-Cent pro Personenkilometer.

Für die Ermittlung der PKW- Auslastung gibt es weitere Ansätze, welche nicht auf einer Vollkostenrechnung beruhen und lediglich variable Kosten, wie Betriebskosten, Werkstattkosten und der Wertverlust, betrachten.[71]

4.1.1.2 Schienenverkehr

Zur näherungsweisen Ermittlung der entstehenden Kosten pro Personenkilometer werden die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr 2007 und 2008 herangezogen.

---

[67] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 14, Stand 27.04.2010

[68] siehe http://www1.adac.de/Auto_Motorrad/autokosten/TopTenAK/default_fzgklassen.asp?ComponentID=147587&SourcePageID=147544#atcm:8-147550, Stand 02.06.2010

[69] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 14, Stand 27.04.2010

[70] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 15, Stand 27.04.2010 und Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 3, Stand 15.04.2010

[71] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 15, Stand 27.04.2010

	2007	2008
Materialaufwand [Mio. EUR]	1.935	2.014
Personalaufwand [Mio. EUR]	586	637
Abschreibungen [Mio. EUR]	312	312
Sonstige betriebliche Aufwendungen [Mio. EUR]	418	377
Summe betrieblicher Aufwand [Mio. EUR]	3.251	3.340
Verkehrsleistung [Mio. Pkm]	32.000	33.600
Resultierender Kostensatz [EUR-Cent/ Pkm]	**10,16**	**9,94**

Tabelle 2: Auflistung der Kosten der DB AG
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an DB Fernverkehr AG Geschäftsberichte 2007 und 2008

Die Summe der betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2008 betrug 3.340 Mio. EUR[72]. Im zu betrachtenden Geschäftsjahr wurde eine Verkehrsleistung von 33.600 Mio. Pkm erreicht. Der nun zu ermittelnde Kostensatz ist der Quotient aus der Summe des betrieblichen Aufwands und der Verkehrsleistung. Somit ergab sich ein Wert für das Jahr 2008 von 9,94 EUR-Cent/ Pkm. Im Vorjahr betrug die Summe der betrieblichen Aufwendungen 3.251 Mio. EUR[73] und die Verkehrsleistung 32.000 Mio. Pkm. Daraus resultierte ein Kostensatz von 10,16 EUR-Cent/ Pkm. Für die weitere Betrachtung wird ein Mittelwert aus den zwei Kostensätzen in Höhe von 10 EUR-Cent/ Pkm festgelegt.

[72] vgl. Geschäftsbericht DB Fernverkehr AG 2008, Seite 32, Stand 02.06.2010

[73] vgl. Geschäftsbericht DB Fernverkehr AG 2007, Seite 30, Stand 02.06.2010

4.1.1.3 Flugverkehr

Bei dieser Untersuchung der Kosten werden die Geschäftsjahre 2008 und 2009 der Lufthansa AG als Grundlage verwendet.

	2007	2008	2009
Umsatz Passagierverkehr [Mio. EUR]	17.568	19.970	17.604
Operatives Ergebnis [Mio. EUR]	1.378	1.280	130
Verkaufte Sitzkilometer [Mio.]	135.011	154.155	160.647
Resultierende Kostensatz[74] [Ct/ Pkm]	**11,99**	**12,12**	**10,87**

Tabelle 3: Kosten der Lufthansa AG
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an
http://berichte.lufthansa.com/2008/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb08.pdf, Stand 02.06.2010
http://berichte.lufthansa.com/2009/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb09.pdf, Stand 02.06.2010

Es wurden drei Jahre betrachtet, um einen genaueren Kostensatz ermitteln zu können. Aus diesen Werten wurde ein Mittelwert für die weitere Analyse gebildet. Somit wird ein resultierender Kostensatz von 11,66 EUR-Cent/ Pkm angenommen.

4.1.1.4 Busverkehr

4.1.1.4.1 Kostenstruktur

Die internen Kosten, auch private Kosten genannt, werden von den Anbietern von Fernlinienbusverbindungen getragen und über die Fahrkarten und betriebswirtschaftliche Mischkalkulationen an die Fahrgäste weitergereicht. Die anfallenden Kosten von Steuern und Versicherungen und Anschaffungskosten können aufgrund mangelnder Informationen nicht näher erläutert werden.

a) Kraftstoffkosten

Die Kraftstoffkosten sind von drei Faktoren abhängig. Der erste Faktor wird am Produktenmarkt in Rotterdam bestimmt, an dem der Preis für eine Tonne Diesel festgelegt wird. Ein weiterer Faktor besteht im schwankenden Wechselkurs des Euro gegenüber dem US-Dollar. Das Barrel (159-Liter- Fass) Rohöl kostet zurzeit 80 US-Dollar.[75]

[74] Resultierender Kostensatz = (Umsatz Passagierverkehr – Operatives Ergebnis)/ Verkaufte Sitzkilometer

[75] vgl. Nicolai, Birger; Benzinpreise schwanken, 2010, Stand 02.06.2010

Im Durchschnitt sind die Kraftstoffkosten zwischen 1995 und 2005 nominal um 4,7 % pro Jahr und real um 3,2 % pro Jahr gestiegen. Es ist daher anzunehmen, dass die Kostensteigerungsraten in naher und ferner Zukunft weiter steigen werden und sich oberhalb der Lebenshaltungskosten bewegen werden. Ursache für die Steigerung der Kraftstoffkosten sind die anhaltenden politischen Turbulenzen in den Hauptförderländern, die steigenden Kosten für die Erölförderung und natürlich die weltweite wachsende Nachrage nach Rohöl. Für den Prognosezeitraum von 2005 bis 2030 wird eine Verteuerung von mindestens 130% (dies entspricht 3,4% p.a.) angenommen.[76]

Laut dem Mineralölsteuergesetz § 25 Abs. 1 Nr. 4a müssen die Busunternehmer von Fernlinienbussen Mineralölsteuer entrichten. Es wird nur den Anbietern des Linienverkehrs die Steuer erlassen, erstattet oder vergütet, wenn die Reiseweite 50 km oder die Reisezeit von einer Stunde nicht überschritten werden.[77]

Die derzeitigen Kraftstoffkosten betragen für Diesel 1,22 €/ Liter[78] und für Normal Benzin 1,42 €/ Liter[79].

b) Wartung und Reparaturen

Zur Wartung werden die anfallenden Gebühren der Hauptuntersuchung (HU), der Abgasuntersuchung (AU) und der Sicherheitsprüfung (SP) gezählt. Bei der Darstellung der Gebühren wird ein normaler Omnibus mit einem Leergewicht von 13 t angenommen.

Untersuchung	Gebühren (inkl. MwSt.)
Hauptuntersuchung	93,00 €
Abgasuntersuchung	51,00 €
Sicherheitsprüfung	73,40 €
Gesamtkosten	217,40 €

Tabelle 4: Gebühren technischer Untersuchungen für Omnibusse
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an http://www.tuev-thueringen.de/, Stand 02.06.2010

[76] vgl. Hunsicker, Frank; Mobilitätskosten 2030, 2009, Seite 367/368

[77] siehe http://www.zoll.de/e0_downloads/a1_vorschriften/a0_gesamtliste_gesetze/mineraloelsteuergesetz.pdf, Seite 21, Stand 04.07.2010

[78] siehe http://www.finanzen.net/rohstoffe/Diesel-Benzinpreis, Stand 02.06.2010

[79] siehe http://www.finanzen.net/rohstoffe/Normal-Benzinpreis, Stand 02.06.2010

Laut dem Gesetz der StVZO § 29 Anlage VIII Nr. 2.1.3 bis 2.1.3.3 gilt für Kraftomnibussen und anderen Kraftfahrzeugen mit mehr als 8 Sitzplätzen die Regelung, dass die Hauptuntersuchung aller 12 Monate anfällt. Für die weiteren Untersuchungen von 12 bis 36 Monaten ab Erstzulassung fällt die Sicherheitsprüfung aller halbe Jahre an. Nach den drei Jahren wird die Sicherheitsprüfung immer im dritten, sechsten und neunten Monat eines Jahres fällig.[80]

Im nachfolgenden Abschnitt sollen die Kosten eines potenziellen Fernlinienbusunternehmens betrachtet werden.

4.1.1.4.2 Kostenerhebung

Für die Erhebung der Kosten im Fernlinienbusverkehr gibt es mehrere Methoden. Das Ergebnis ergibt sich aus diesem Grund aus einem Mittelwert aus vier verschiedenen Betrachtungsweisen.[81]

Diese sind[82]:

a) Annahmen von *Maertens*

b) Ableitung aus dem Geschäftsbericht der Nobina Group

c) Darstellung der Arbeiten von *Leuthardt*

d) Ableitung aus den „Transport Statistics Great Britain 2007“

Der zu ermittelnde Kostensatz besitzt die Bezugsgröße EUR-Cent/ Pkm. Somit muss vorweg eine Aussage zur Auslastung getroffen werden. In der Anlehnung an *Maertens* wird ein Reisebus mit 50 Sitzplätzen herangezogen.[83] Dennoch gestaltet sich die Annahme der Auslastung schwierig. Nach dem Umweltbundesamt liegt die Auslastung eines Reisebusses bei 60%[84] und nach *Martens* sogar bei 80%[85]. Sollte es zum Ausbau eines deutschlandweiten Fernlinienbusnetzes kommen, dann ist anzunehmen, dass die Auslastung sich an den Werten des Eisenbahnfernverkehrs mit 46%[86] oder des ÖPNV- Linienbusses mit 21%[87] orientieren wird.[88]

---

[80] siehe http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo/anlage_viii_132.html, Stand 04.06.2010

[81] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 3, Stand 15.04.2010

[82] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 16/ 17, Stand 27.04.2010

[83] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 25

[84] siehe http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Vergleich-Personenverkehr.pdf, Stand 03.06.2010

[85] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 25

[86] siehe http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Vergleich-Personenverkehr.pdf, Stand 03.06.2010

[87] ebenda

[88] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 16/ 17, Stand 27.04.2010

Infolge der unterschiedlichen Werte werden für die weitere Betrachtung drei Szenarien aufgestellt. Der günstigste Fall (Auslastung 1) nimmt den Wert von 60 % der bisherigen Reisebusauslastung an. Des Weiteren bezieht sich der weniger günstigere Fall (Auslastung 2) auf die 46 % des Fernverkehrs der Eisenbahn. Der letzte Fall (Auslastung 3) beinhaltet die ungünstigste Variante mit 21 % des ÖPNV- Linienbus.

a) Annahmen von *Maertens*

Die Vollkosten eines Reisebusses mit 50 Sitzplätzen liegen bei maximal 2 EUR/ km. Dabei stützt er seine Annahmen auf die Angaben von Branchenvertretern.[89] Wie oben schon erwähnt, nimmt *Maertens* eine Auslastung von 80 % an, welche sich aber auf die vorherige Nutzung von Reisebussen, welche noch Chartercharakter besaßen, stützen.[90]

Somit ergeben sich für die gewählten Szenarien folgende Werte:

- Auslastung 1 (60%): 6,7 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 2 (46%): 8,7 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 3 (21%): 18,2 EUR-Cent/ Pkm

Bei den Angaben wird die Aussagekraft der Ergebnisse eingeschränkt, da anfallende Marketing-, Vertriebs- und Verwaltungskosten nicht berücksichtigt werden.[91]

Nach der Darstellung der drei Szenarien zu den Annahmen *Maertens* liegen die zwei ungünstigeren Fälle in der gleichen Größenordnung wie der Eisenbahnfernverkehr (siehe Kapitel 4.2.1.2) oder Flugverkehr (Kapitel 4.2.1.3) und deutlich darüber. Da die Szenarien Einschätzungen bezüglich der Auslastung sind, besteht ein Grund zur Annahme, dass die Kosten im Durchschnitt deutlich davon abweichen können.[92]

b) Ableitung aus dem Geschäftsbericht der Nobina Group

Als Vergleichsunternehmen wurde Concordia Bus herangezogen, welches als führendes Busunternehmen in Skandinavien gilt.[93] Der Grund für die Auswahl des Unternehmens liegt an dem unfangreichen Zahlenmaterial, welches sowohl die Kosten

[89] vgl. Martens, Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 25

[90] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 18, Stand 27.04.2010

[91] Vgl. Martens, Dipl.- Kfm. Sven; Intercity- Busverkehr, 2005, Seite 25

[92] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 20, Stand 27.04.2010

[93] Bis zum 01.12.2009 firmierte die Nobina Group als Concordia Bus. Siehe http://www.nobina.com/Nobina/News/Concordia-Bus-changes-its-name-to-Nobina/, Stand 03.06.2010

als auch die Verkehrsleistung im Geschäftsjahr beinhaltet.[94] Um sicher zu gehen, dass nur der Fernverkehr betrachtet wird, wird der Anteil des Swebus Express, welcher 6%[95] am Gesamtumsatz der Nobina Group beträgt, verwendet.

Nobina hatte im Geschäftsjahr 2008/09 Gesamtaufwendungen von 5.963 Mio. SEK bzw. rund 626 Mio. Euro.[96] Dem prozentualen Anteil nach, ergibt sich für Swebus Express im besagten Geschäftsjahr ein Jahresaufwand von 37,56 Mio. EUR. Die Jahresverkehrsleistung des Fernstreckenunternehmens beläuft sich auf 14,6 Mio. km[97]. Somit ergibt sich der Quotient aus Aufwand und erbrachter Verkehrsleistung von 2,57 EUR/ km, welcher die Kosten des Unternehmens pro gefahren Kilometer ausdrückt.[98]

Demzufolge resultieren folgende Kostensätze aus dem Gesamtkostensatz des Swebus Express von 2,57 EUR/ km:

- Auslastung 1 (60%): 8,6 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 2 (46%): 11,2 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 3 (21%): 23,4 EUR-Cent/ Pkm

Das folgende Diagramm zeigt die Kostenstruktur des Geschäftsjahres 2008/09[99] des Swebus Express.

[94] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 17, Stand 27.04.2010

[95] vgl. Concordia Bus, Annual Report 2008/2009, Seite 2, Stand 03.06.2010

[96] Ergibt sich aus dem Umrechnungskurs am Erscheinungstag des Geschäftsberichtes vom 11.05.2009: 1 Euro ≈ 9,521 SEK, Quelle im Internet: www.fxtop.com/de/historates.php3

[97] vgl. Concordia Bus, Annual Report 2008/2009, Seite 21, Stand 03.06.2010

[98] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 17, Stand 27.04.2010

[99] Die absoluten Größen zur Kostenstruktur sind im Anhang Tabelle 9 dargestellt.

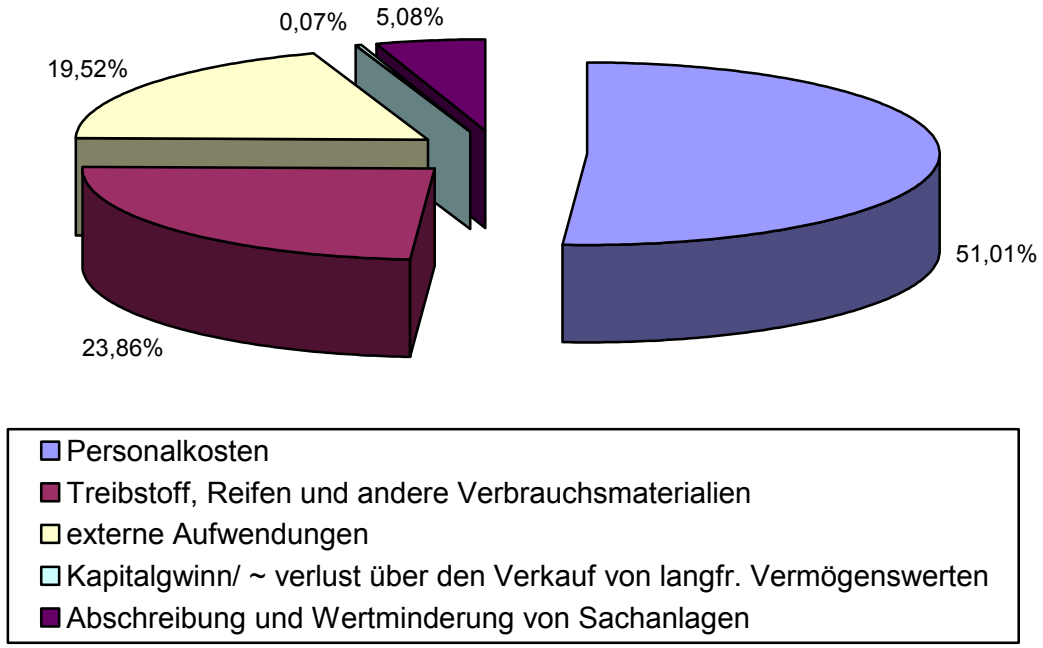

Abbildung 4: Kostenstruktur von Swebus Express
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Concordia Bus, Annual Report 2008/2009, Seite 33, Stand 03.06.2010

c) Annahmen von *Leuthardt*

Zur Thematik der Kostenstruktur existieren fast keine wissenschaftlichen Publikationen. Daher kann eine Kostenstruktur eines exemplarischen Betreibers nur in Anlehnung an *Leuthardts* gemachten Annahmen für das Jahr 2008 erstellt werden.

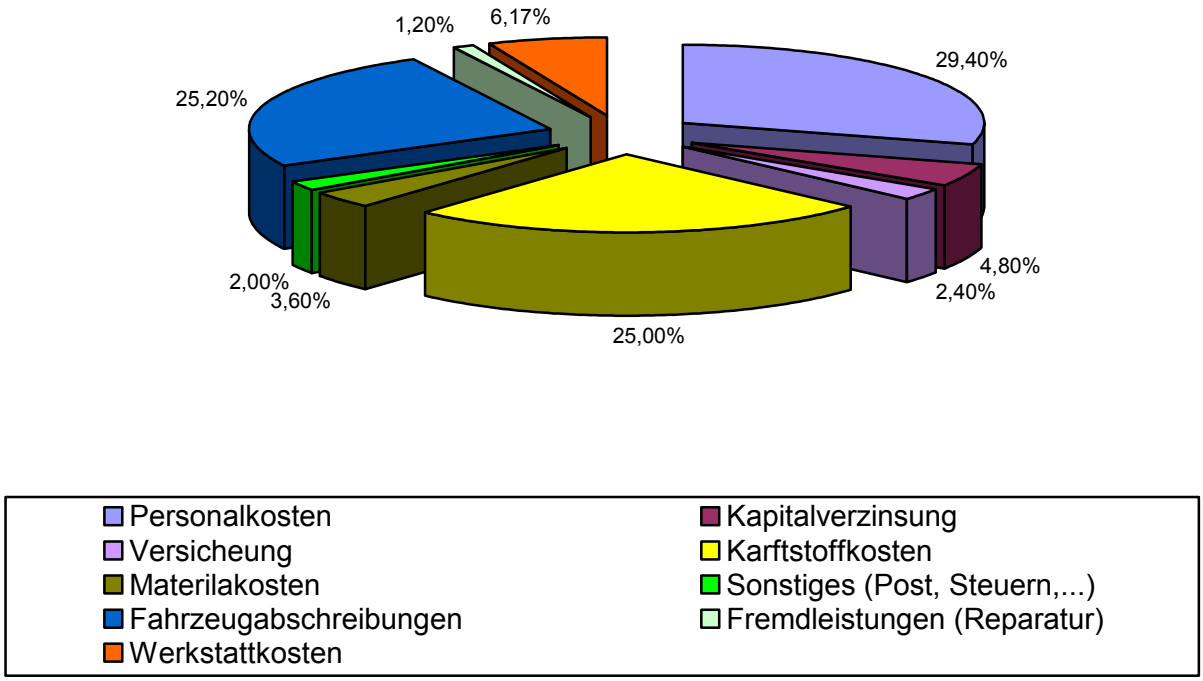

Abbildung 5: Kostenstruktur in Anlehnung an Leuthardt
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 19, Stand 27.04.2010

Vergleicht man die Kostenstruktur von Swebus Express mit *Leuthardts* Annahmen, ist festzustellen, dass sich die Angaben teilweise deutlich unterscheiden. Jedoch sind bei beiden Strukturen die Personalkosten, die den größten Anteil besitzen. Die Kraftstoffkosten[100] liegen knapp hinter den Fahrzeugabschreibungen. Eine Ursache, die solche Unterschiede hervorrufen kann, sind zwei unterschiedliche Ländersituationen betrachtet wurden. Dieser Grund soll aber nicht weiter untersucht werden.

Diesbezüglich kann ein Kostensatz[101] von 1,56 EUR/ km errechnet werden und somit ergeben sich folgende Auslastungsszenarien:

- Auslastung 1 (60%): 5,2 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 2 (46%): 6,9 EUR-Cent/ Pkm
- Auslastung 3 (21%) 14,18 EUR-Cent/ Pkm

d) Ableitung aus den „Transport Statistics Great Britain 2007“

Ebenfalls kann ein Kostensatz mithilfe der Auswertung der britischen Transportstatistik erfolgen.

[100] Vollständige Auslistung der Vollkostenrechnung finden Sie im Anhang unter den Tabellen 10/ 11

[101] Quotient aus Gesamtkosten 250.000 EUR und Fahrleistung von 160.000 km.

Demzufolge ergibt sich im Betrachtungsjahr 2006/07 eine Gesamtfahrleistung von 51,9 Mrd. Pkm[102], davon ermittelt sich anteilig eine Auslastung für „bus and coach“ (Stadt- und Fernverkehr) von 24,3 Mrd. Pkm[103].

Die Gesamtkosten des Fernlinienbusverkehrs im Betrachtungsjahr wurden auf Basis des Jahres 2004/05 ermittelt.

	2004/05	2006/07
Local bus services	3,891 £Million	4,399 £Million
Other (non- local) services	1,772 £Million	**2,003 £Million**
Anteil in Prozent	45,54 %	?

Tabelle 5: Gesamtkosten im Fernlinienverkehr
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Department of Transport; Transport Statistics Great Britain, 2009 Edition, Seite 119, Stand 06.06.2010

Somit ergibt sich ein Kostenanteil von 2,003 Mio. £ (2,43 Mio. Euro)[104] für den britischen Fernverkehr. Infolgedessen ergibt sich ein Kostensatz aus den entstandenen Kosten für die Passagiere von 2,43 Mio. Euro durch die Fahrzeugauslastung von 24.300 Mio. Pkm in Höhe von 10 EUR-Cent/ Pkm. Jedoch ist zu beachten, dass dieser Wert für die Kosten des Umsatzes des Unternehmens steht und nicht für den Betrieb. Bei dieser Kostenableitung muss aber festgestellt werden, dass sie die ungenaueste Methode ist, bestätigt aber die Werte, die mit den anderen Herangehensweisen ermittelt wurden.[105]

Bei der fortführenden Untersuchung der Kosten wird, wenn nötig, auf die ermittelten Kostensätze von *Maertens* und *Leuthardt* zurückgegriffen, da es eine allgemeine Kostenbetrachtung ist. Für die weitere Untersuchung wird daher ein Mittelwert der beiden Kostensätze von 7,8 EUR-Cent/ Pkm angenommen.

4.1.2 Externe Kosten

Die nicht internalisierten externen Kosten sind für den Nutzer nicht ersichtlich, da sie nicht in den Marktpreisen der Tickets enthalten sind. Dadurch entscheidet der Nutzer unabhängig von den Kosten über seine Verkehrsmittelwahl.[106]

---

[102] vgl. Department of Transport; Transport Statistics Bulletin, Seite 46, Stand 06.06.2010

[103] vgl. Department of Transport; Transport Statistics Bulletin, Seite 46, Stand 06.06.2010

[104] Ergibt sich aus dem Umrechnungskurs am Erscheinungstag des Geschäftsberichtes vom November 2009: 1 Euro ≈ 0,8246 GBP, Quelle im Internet: www.fxtop.com/de/historates.php3

[105] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, September 2008, Seite 20, Stand 27.04.2010

[106] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 14, Stand 27.04.2010

4.1.2.1 Die externen Verkehrskosten

Die externen Kosten umfassen die Kosten durch Luftverschmutzung, vor- und nachgelagerte Prozesse, Unfälle, Lärm, Klimakosten, Eingriffe in die Natur und Landschaft sowie Zusatzkosten in städtischen Räumen.[107]

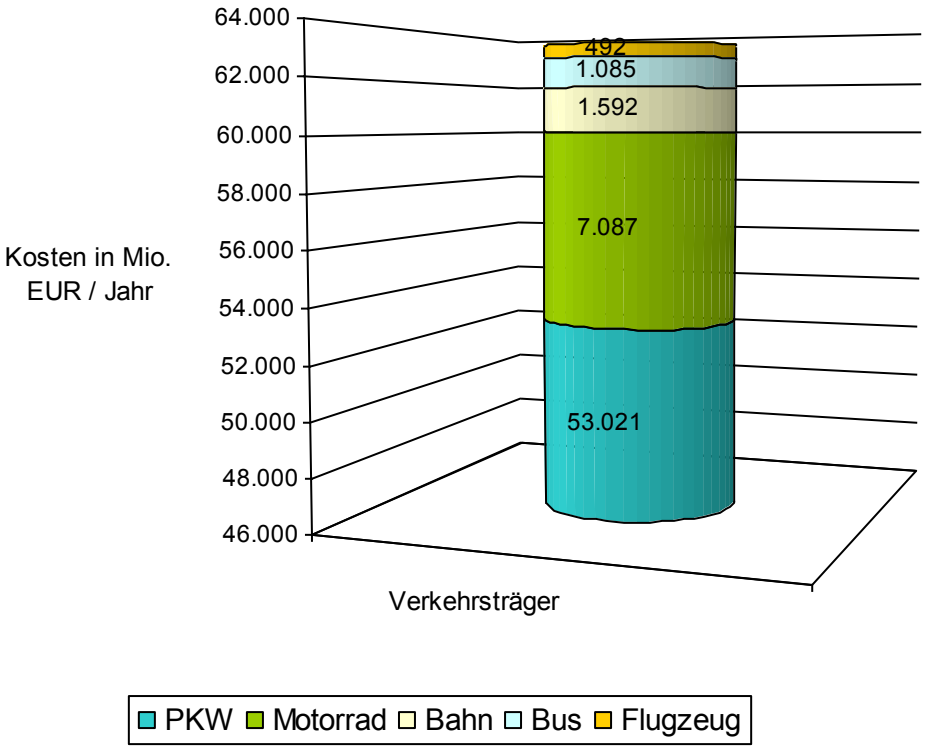

Abbildung 6: Jährliche externe Kosten der Verkehrsträger
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an INFRAS 2005, Seite 5, Stand 07.06.2010

Laut der INFRAS–Studie (2005) betrugen die externen Kosten des gesamten Personen- und Güterverkehrs 83,39 Mrd. EUR[108]. Die Folgekosten des Verkehrs, die je Einwohner entstehen, belaufen sich auf 980 EUR[109].

Der Personenverkehr verursacht Kosten von 63,277 Mrd. Euro im Jahr, wie Abbildung 8 dargestellt. Davon beträgt der Anteil des Straßenpersonenverkehrs 61,193 Mrd. Euro/ Jahr. Die meisten Kosten entstehen bei dem Verkehrsträger PKW, welcher auch mit 66 % den größten Teil der Gesamtkosten ausmacht. Der Schienenverkehr mit 2,0%, der Busverkehr mit 1,3 % und der Luftverkehr mit 0,6 % verursachen die geringsten Kosten in Anbetracht der Gesamtkosten.[110] Dabei wurden die externen Kosten des internationalen Flugverkehrs von und nach Deutschland sowie

[107] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 4, Stand 15.04.2010

[108] vgl. Schreyer, Christoph; INFRAS- Studie, Seite 5, Stand 07.06.2010

[109] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 22, Stand 27.04.2010

[110] vgl. Schreyer, Christoph; INFRAS- Studie, Seite 5, Stand 07.06.2010

den Transit- Luftverkehr über Deutschland nicht berücksichtigt.[111] Um ein genaueres Urteil zu den externen Kosten jedes einzelnen Verkehrsträgers treffen zu können, wird die Zusammensetzung der externen Kosten näher betrachtet.

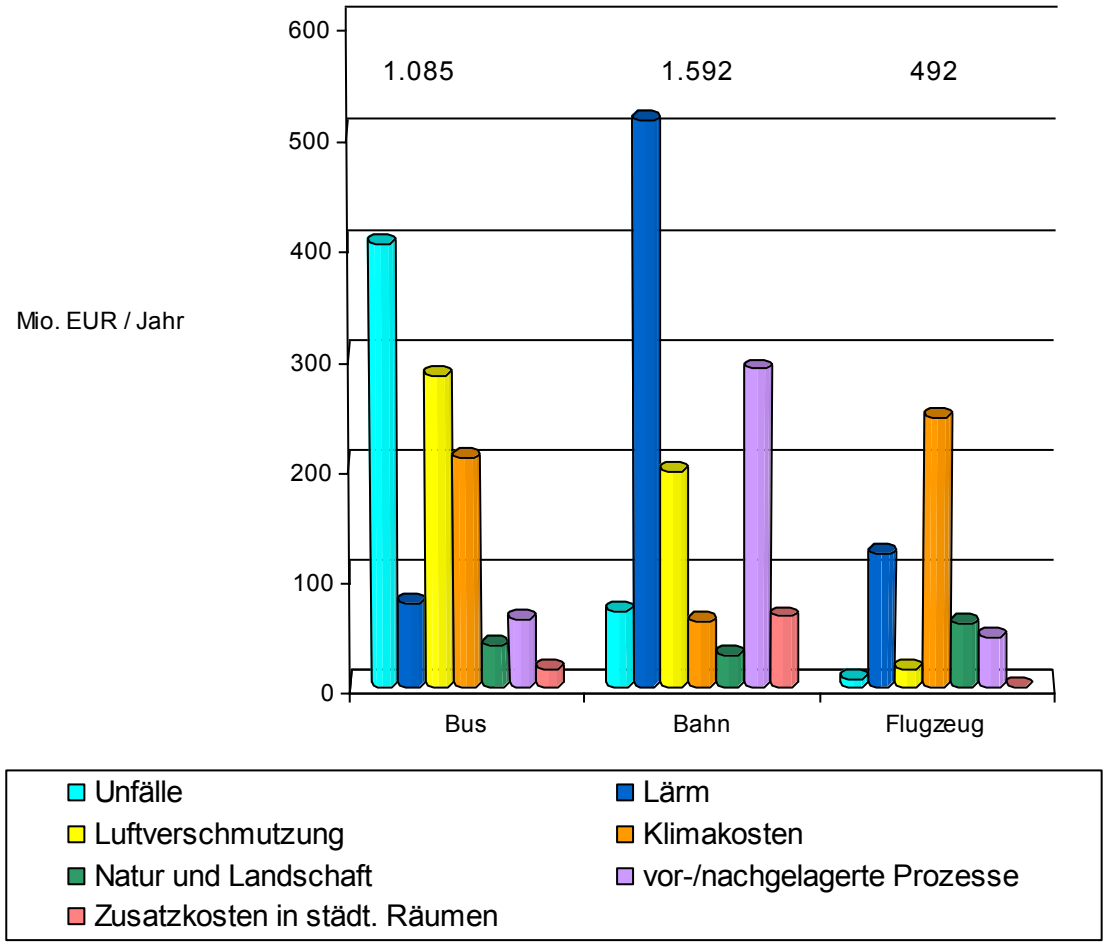

Abbildung 7: Zusammensetzung der externen Kosten
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an INFRAS 2005, Seite 5, Stand 07.06.2010

Es ist zu erkennen, dass Unfälle, Luftverschmutzung, Lärm, Klimakosten und vor-/ nachgelagerte Prozesse den größten Anteil an den Gesamtkosten besitzen. Zu den vor-/ nachgelagerten Prozessen zählt zum Beispiel die Stromerzeugung für den Bahnverkehr.[112]

Die Unfallkosten mit 52 % an Gesamtkosten sind der größte Kostenverursacher. Desweiteren tragen die Klimakosten mit 14% Anteil gefolgt von den externen Lärmkosten (12,1%) zu den Gesamtkosten bei. Auch die externen Kosten durch Luftverschmutzung (9,6%) dürfen nicht unberücksichtig werden.[113]

[111] vgl. Schreyer, Christoph; INFRAS- Studie, Seite 6, Stand 07.06.2010

[112] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 4, Stand 15.04.2010

[113] vgl. Schreyer, Christoph; INFRAS- Studie, Seite 6, Stand 07.06.2010

4.1.2.2 Durchschnittskosten der externen Effekte im Personenverkehr

Beim Personenverkehr fallen im Bereich des PKW mit 61,6 EUR/ 1000 Pkm die höchsten durchschnittlichen Kosten an. Präsent sind dabei die Unfall-, Lärm- und Klimakosten.

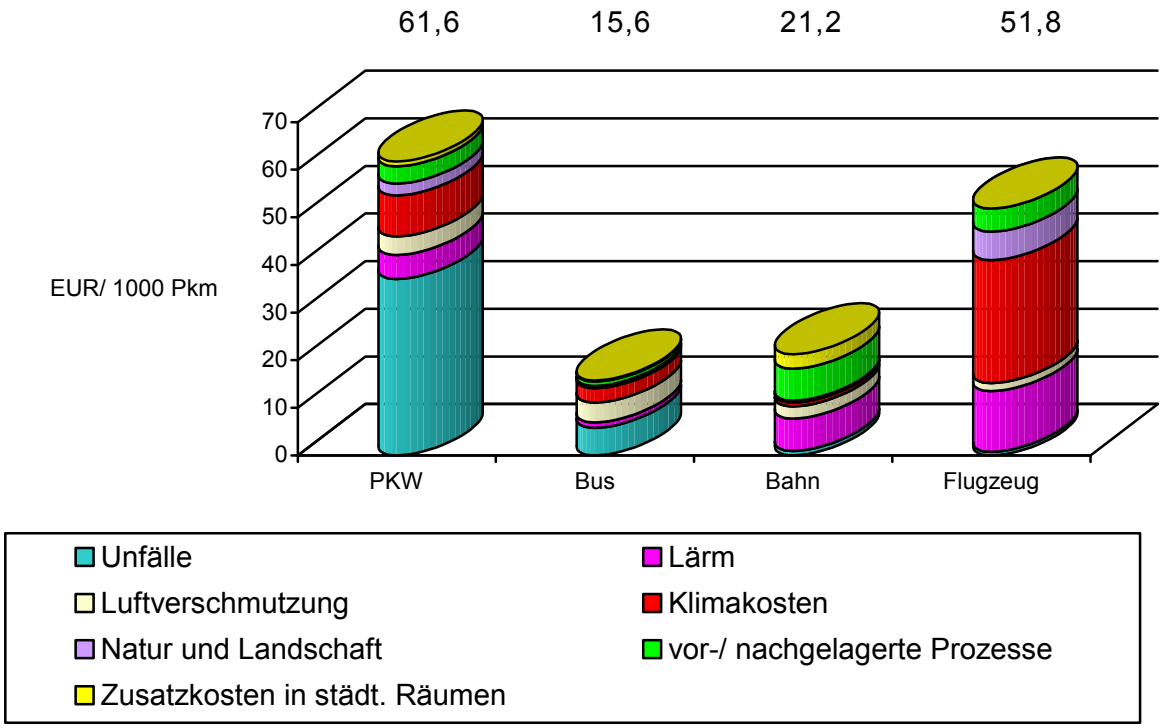

Abbildung 8: Externe Durchschnittskosten pro Personenkilometer
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an INFRAS 2005, Seite 7, Stand 07.06.2010

Die durchschnittlichen Kosten im Schienenpersonenverkehr sind mit 21,2 EUR/ 1000 Pkm dreimal geringer als beim PKW. Es ist aber zu beachten, dass die externen Lärmkosten und die Kosten der vor-/ nachgelagerten Prozesse im Verhältnis zu den PKW-Kosten jedoch sehr hoch sind. Bei der Kategorie Bus ist festzustellen, dass die Kosten niedriger sind als beim Schienenverkehr. Das kommt daher, weil die Lärmkosten in Verbindung mit den Klimakosten viel geringer sind. Außerdem führt der Fortschritt der Motortechnologie, im Bereich der Partikelemission, zu tieferen externe Kosten der Luftverschmutzung. Beim Luftverkehr dominieren die Lärm- und Klimakosten. Diese Kosten sind ca. zweimal größer als beim Schienenverkehr.

Unter dem Gesichtpunkt von Mitfahrerzentralen kann durch eine simple Rechnung nachgewiesen werden, dass sich die externen Kosten des PKW um mehr als die Hälfte verringern. *Stegmüller und Strauß* nehmen eine PKW-Auslastung von 3,5

Personen[114] bei Mitfahrgelegenheiten an. Bezieht man die durchschnittlichen externen Kosten des PKW (61,6 EUR/ 1000 Pkm) mit der normalen Auslastung von 1,5 Personen auf die PKW-Auslastung von Mitfahrgelegenheiten, so ergeben sich die durchschnittlichen externen Kosten des PKW zu 26,2 EUR/ 1000 Pkm. Hinsichtlich diesen Ergebnis bzw. bei einer Kombination beider Auslastungszahlen rückt der PKW deutlich an die Werte von Bus und Bahn heran.[115]

4.1.2.3 CO_2-Emissionen der einzelnen Verkehrsträger

Die direkten Emissionen verursacht der Anbieter der Verkehrsleistung direkt und können somit von ihm gesteuert werden. Daher sind die Emissionen quantifizierbar und prognostizierbar.[116] Bei den indirekten Emissionen verursacht nicht der Akteur selbst die Emissionen, sondern sie werden durch ihn in vor- und nachgelagerte Prozesse verursacht.[117]

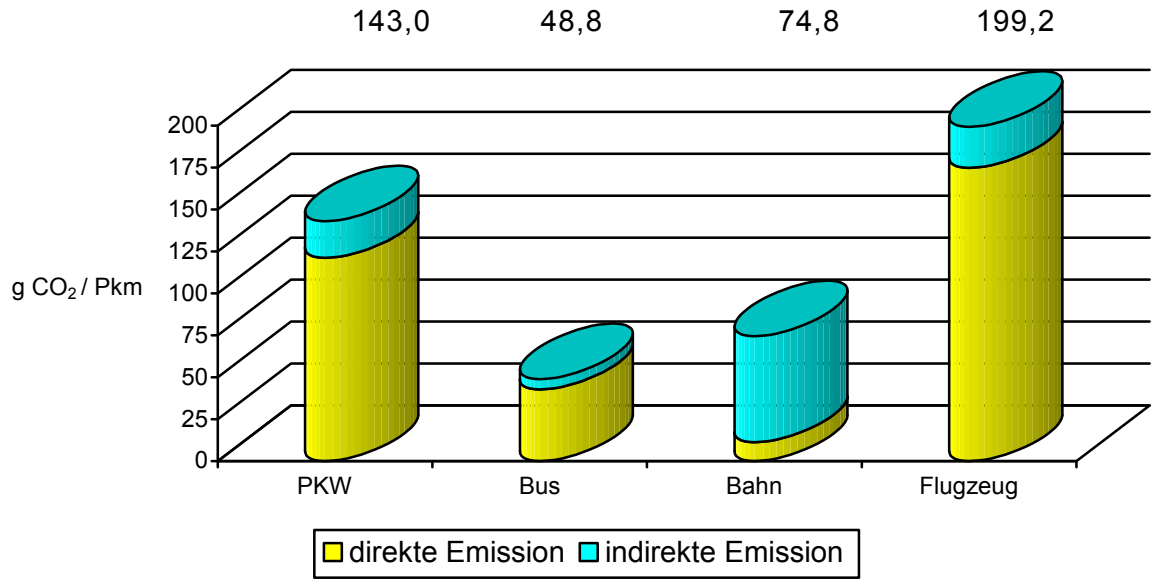

Abbildung 9: Direkte und indirekte CO_2 – Emissionen
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an INFRAS 2005, Seite10, Stand 07.06.2010

Aufgrund der Diskussionen zum Klimawandel und Treibhauseffekt spielen die Werte der CO_2- Emission eine große Rolle. Dabei sind in Abbildung 11 beträchtliche Unterschiede der Werte in den einzelnen Verkehrsträgerkategorien zu erkennen.

Wählt eine Verkehrsteilnehmer den Bus als Fortbewegungsmittel, so reist er mit durchschnittlichen 48,8 g CO_2 pro gefahrenem Personenkilometer und ist somit bis zu dreimal umweltfreundlicher unterwegs als mit der PKW (143 g CO_2/ Pkm). Es ist

[114] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 3, Stand 15.04.2010

[115] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 25, Stand 27.04.2010

[116] siehe http://www.co2-handel.de/lexikon-53.html, Stand 08.06.2010

[117] siehe http://www.co2-handel.de/lexikon-94.html, Stand 08.06.2010

ebenfalls zu erkennen, dass die Bahn mit ihrem Wert (74,8 g CO_2/ Pkm) hinter dem Bus liegt. Aber den höchsten Wert erreicht der Luftverkehr. Sein Wert (199,2 g CO_2 / Pkm) ist bis zu viermal größer als der des Busses.

In Bezug auf die Klima- und Umweltdebatte wäre es erwägenswert den Busverkehr den anderen Individualverkehr gegenüber zu fördern und auszubauen, da dieser mit Abstand die geringsten spezifischen CO_2-Emissionen erzeugt.[118]

Abschließend ist zu sagen, dass der Busverkehr im Vergleich zu den Verkehrsträgern PKW, Bahn und Flugverkehr den geringsten Emissionswert sowie die geringsten durchschnittlichen externen Kosten erzeugt. Demnach kann behauptet werden, dass der Bus das volkswirtschaftlich kostengünstigste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist.

4.2 Die Gesamtkosten des Verkehrs

In diesem Abschnitt werden die internen und externen Kosten der unterschiedlichen Verkehrsträger gegenüber gestellt und verglichen. Damit kann anschließend das effizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel definiert werden.

	Interne Kosten [EUR/ 1000Pkm]	Externe Kosten [EUR/ 1000Pkm]	Gesamtkosten [EUR/ 1000Pkm]
PKW (Auslastung 1,5 Pers.)	230 – 290	61,6	**291,6 – 351,6**
Bus[119]	78	15,6	**93,6**
Bahn (Auslastung 46%)	100	21,2	**121,2**
Flugverkehr (Auslastung 73%)	117	51,8	**168,8**
Mitfahrzentralen (Auslastung 3,5 Personen)	*100 – 120*	*26,2*	*126,2 – 146,2*

Tabelle 6: Gesamtkosten der Verkehrsträger[120]

Quelle: in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, September 2008, Seite 27, Stand 27.04.2010

[118] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 26, Stand 27.04.2010

[119] Die externen Kosten (Kap. 4.1.2.2) des Busses betragen 15,60 EUR/ 1000 Pkm. Dies entspricht der mittleren Auslastung. Bei dem Gesamtkostenvergleich wird nur diese Auslastung betrachtet. Die internen Kosten (Kap. 4.1.1.4.2) des Busses betragen 7,80 EUR/ 1000 Pkm.

[120] Auslastungsangaben siehe http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Vergleich-Personenverkehr.pdf, Stand 03.06.2010

Es ist festzustellen, dass der Bus und die Bahn in der Gesamtkostenbetrachtung nicht weit auseinander liegen. Die Gesamtkosten des Flugverkehr bzw. des MIV betragen ein Vielfaches der Kosten des Bus- bzw. Schienenverkehrs. Dies liegt daran, dass der Flugverkehr sehr hohe externe Kosten erzeugt, die für den Verbraucher durch eine unzureichende Internalisierung nicht ersichtlich sind.[121]

Der PKW erzeugt die höchsten Kosten 291,6 – 351,6 EUR/ 1000 Pkm. Die Ursache liegt an den hohen externen Kosten einerseits und an den internen Kosten für die Nutzung und Haltung anderseits. Jedoch ergibt sich ein positiver Wert für die Mitfahrgelegenheiten. Denn bei der Nutzung des PKW auf dieser Art und Weise belaufen sich die Kosten auf 126,2 – 146,2 EUR/ 1000 PKM und somit liegt der PKW zwischen Bus und Flugzeug. Diese Möglichkeit der Fortbewegung ist eine kostengünstige und effiziente Alternative zum Individualverkehr mit dem PKW, stellt aber wiederum eine starke Konkurrenz zu Bus und Bahn dar.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Bus die geringsten internen und externen Kosten bei einer Auslastung von 46% gegenüber den anderen Verkehrsträgern aufweist. PKW und Flugzeug besitzen bei beiden Kostensätzen den höchsten Wert. In diesem Vergleich stellt der Bus das kostengünstigste und effizienteste Verkehrsmittel dar.

[121] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 27, Stand 27.04.2010

5 ENTWICKLUNGSPOTENZIAL EINES LIBERALISIERTEN MARKTES FÜR FERNLININENBUSVERBINDUNGEN

Im letzten Kapitel wird die Bedeutung von Fernlinienbussen im innerdeutschen Personenfernverkehr herausgearbeitet. Dabei wird das Potenzial des Fernverkehrmarktes anhand einer Befragung aus der Studie WP-TR-14 der Universität Dresden erläutert. Zunächst wird die Entwicklung des Fernlinienbusmarktes in anderen Ländern dargelegt. Später wird das Potenzial des Marktes in Deutschland untersucht.

5.1 Fernlinienbusverbindungen in anderen Ländern

5.1.1 USA

Im 20. Jahrhundert entstand der Fernlinienbusverkehr hauptsächlich zwischen größeren Städten. Schon damals wurde er als öffentliches Gut erklärt und unterlag einer strengen Regulierung. Der Wettbewerb war auch in den USA sehr beschränkt möglich. Es wurde im Sinne des öffentlichen Interesses nicht nur Festlegungen zu Sicherheits-, Markteintritts- und -austrittsbarrieren für Anbieter getroffen, sondern auch die Höhe der Ticketpreise und die bedienenden Strecken wurden nicht von Busunternehmen selbst gewählt.[122]

In den Vereinigten Staaten wurde 1982 der Markt liberalisiert und freier Marktzutritt geschaffen.[123] Der heute größte und flächendeckend größte Anbieter auf dem Markt, Greyhound Lines Inc., drängte auf eine Liberalisierung mit dem Ziel, mehr Wettbewerbsfähigkeit durch Wettbewerb zu schaffen. Somit wurde die Regulierung auf ein Minimum beschränkt und den Anbietern freie Hand gelassen. Dies führte jedoch zu Streckenstilllegungen im ländlichen Raum.[124]

Zum heutigen Zeitpunkt ist der Markt in den USA für neue Anbieter offen. Die Regulierung ist lediglich auf Sicherheits- und formale Anforderungen beschränkt. Zudem gilt die freie Strecken- und Preisgestaltung. Um die Nachfrage im ländlichen Gebiet bedienen zu können, steht den Anbietern staatliche Subventionen zu, um die Buslinien rentabel zu betreiben.[125]

5.1.2 Großbritannien

In diesem Land wurde der Fernverkehrsmarkt 1980 liberalisiert. Aufgrund der damals sinkenden Fahrgastzahlen im gesamten Fernverkehr durch die Zunahme der Preise und der mangelnden Servicequalität sah sich die Regierung gezwungen, den Fernlinienbusmarkt zu deregulieren.

---

[122] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 75, Stand 27.04.2010

[123] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 10, Stand 15.04.2010

[124] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 75, Stand 27.04.2010

[125] ebenda, Seite 77

Das britische Lizenzierungsregime sieht heute nur noch eine Kontrolle der Arbeitsbedingungen, der Qualitäts- und Sicherheitsstandards und der Verteilung von Lizenzen für den Fernverkehr vor.[126] Die Kontrolle wird über eine regionale Behörde, genannt Traffic Commissioners, ausgeübt. Diese Kommission ist für die Registrierung und Vergabe der Lizenzen an Busunternehmen und dem Fahrpersonal verantwortlich. Ebenfalls sind sie für die Überprüfung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, der festgeschriebenen Arbeitsbedingungen und der Vorschriften der Fahrzeugsicherheiten sowie für die Erfüllung der subjektiven Marktzugangsbedingungen verantwortlich.[127]

5.1.3 Schweden

Die Deregulierung des Fernlinienbusverkehrs fand erst 1998 statt.[128] Mit der Liberalisierung kam die Steuererhöhung für Busse, Fernlinienbusse und Schwerkraftfahrzeuge sowie die Senkung der Schienennetznutzungsgebühr. Mit diesen Maßnahmen sollten die zusätzlichen entstehenden externen Kosten internalisiert werden. Die Regierung greift nur in die partielle Subventionierung von Schienennetzinfrastrukturprojekten ein. Für die Ausschreibung von Intercitybusverkehr ist die Regionalverwaltung selbst verantwortlich. Bundesstaatliche Gremien sind für die Verteilung zusätzlicher Kostenzuschüssen für die Planung und Ausschreibung von Transportdienstleistungen zuständig. Ganz nach dem Prinzip Angebot und Nachfrage werden die frei gewählten Strecken von den Intercitybusanbietern angeboten. Die regionale Verwaltung, welche sich an dem britischen Lizenzierungsregime sowie den staatlichen Qualitäts- und Sicherheitsstandards orientiert, sorgt dafür, dass die Anzahl von Busanbietern relativ klein und konstant bleibt.[129]

Das Land gilt durch das nachfrageorientierte Wachstum als Beispiel für den Aufstieg des Busfernverkehrs.[130]

5.2 Verkehrsentwicklung und heutige Eckwerte des Personenverkehrs

Die Gesamtverkehrsleistung hat von 874,7 Mrd. Pkm im Jahr 1991 auf 1105,7 Mrd. Pkm im Jahr 2007 zugenommen.[131] Dabei ist ein sehr starker Anstieg im Flugverkehr zu verzeichnen. Dies ist auf die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit mit aggressiven Preisstrategien der Fluggesellschaften aufgrund der Liberalisierung und

[126] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 9, Stand 15.04.2010

[127] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 54, Stand 27.04.2010

[128] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 10, Stand 15.04.2010

[129] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 67/ 68, Stand 27.04.2010

[130] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 10, Stand 15.04.2010

[131] siehe http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2852, Stand 15.06.2010

auf die Globalisierung zurückzuführen. Der öffentliche Personenverkehr (Eisenbahn und Bus) konnte die absolute Verkehrsleistung zu den vergangenen Jahren nicht steigern und somit nicht vom Wachstum des Personenverkehrsmarktes profitieren.[132] Diese Annahmen sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

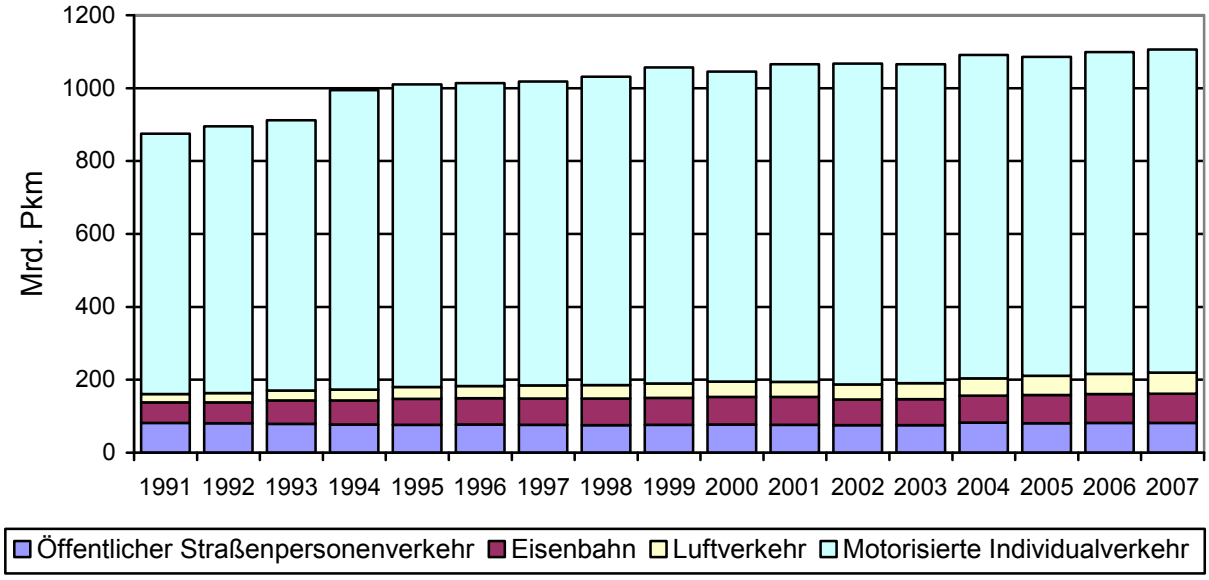

Abbildung 10: Anteile der Verkehrsträger am Personenverkehrsaufwand
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2008/2009, http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2852, Stand 15.06.2010

Auf das Jahr 2006 bezogen sind der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen um 2% und der Luftverkehr um 5% zum Vorjahr gestiegen.[133]

Die Beförderungsleistung bei Bussen und Bahnen betrug im o.g. Jahr 94,0 Mrd. Pkm. Im Fernverkehr war ebenfalls ein Wachstum/ Abschwung zu verzeichnen. Dort stieg die Verkehrsleistung bei der Eisenbahn auf 35,0 Mrd. Pkm an und bei dem Fernverkehr mit Omnibussen sank die Leistung auf 1,5 Mrd. Pkm.[134]

Der Modal Split veränderte sich in den Jahren 1992 bis 2006 nur geringfügig. Aber es ist auch hier der Anstieg des Personenverkehrsaufwand bei der Eisenbahn und dem Luftverkehr und die Abnahme im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Busse und Straßenbahnen etc.) zu erkennen.

---

[132] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 11, Stand 27.04.2010

[133] siehe Pressemitteilung Nr. 026 vom 17.01.2007

[134] siehe Pressemitteilung Nr. 026 vom 17.01.2007

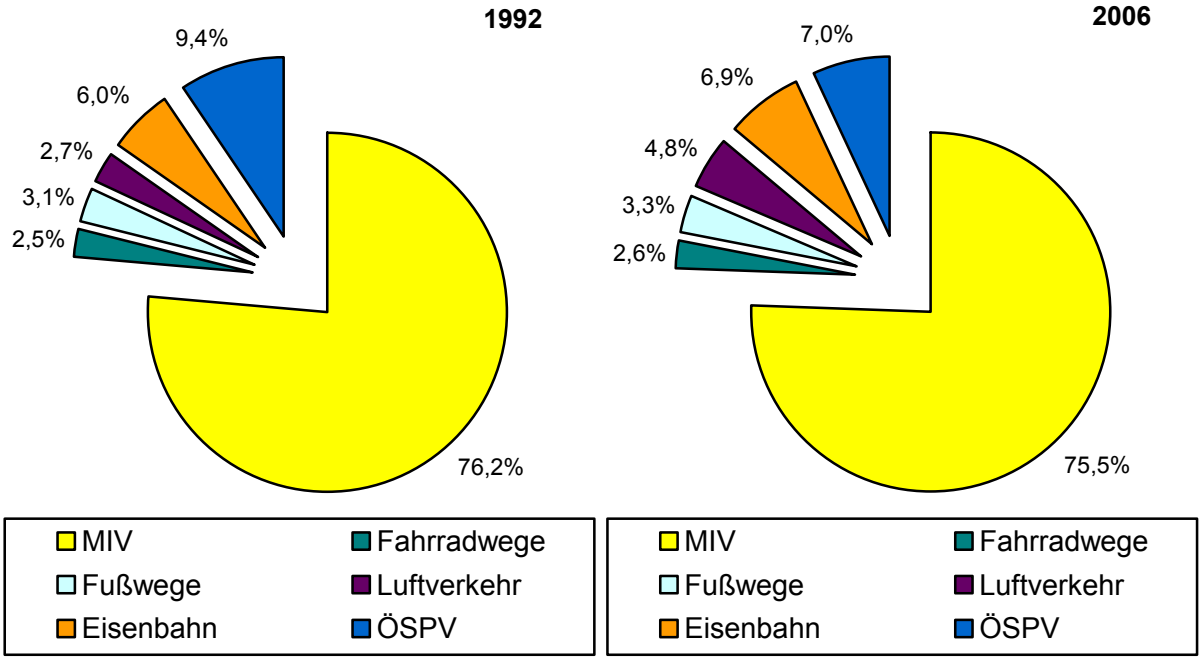

Abbildung 11: Modal Split im Personenverkehr – Anteil am Personenverkehrsaufwand
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2008/2009, http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2852, Stand 15.06.2010

Die Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger ist relativ konstant und stabil. Durch die Veränderung der Alterstruktur (siehe Kap. 5.3) ist zu erwarten, dass sich der Wert der Beförderungsleistung im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Personenverkehr vergrößern wird.

5.3 Demographischer Wandel

Der demographische Wandel beeinflusst die gesellschaftliche Entwicklung nachhaltig. Dabei ist die demographische Entwicklung von der Geburtenrate, vom Wanderungssaldo und von der Lebenserwartung abhängig. Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur soll in diesem Abschnitt näher betrachtet werden, um später die Auswirkungen auf den Fernlinienbusverkehr treffen zu können. Die nachstehende Grafik zeigt die Zusammenhänge, die den demographischen Wandel beeinflussen und verändern.[135]

[135] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 35, Stand 27.04.2010

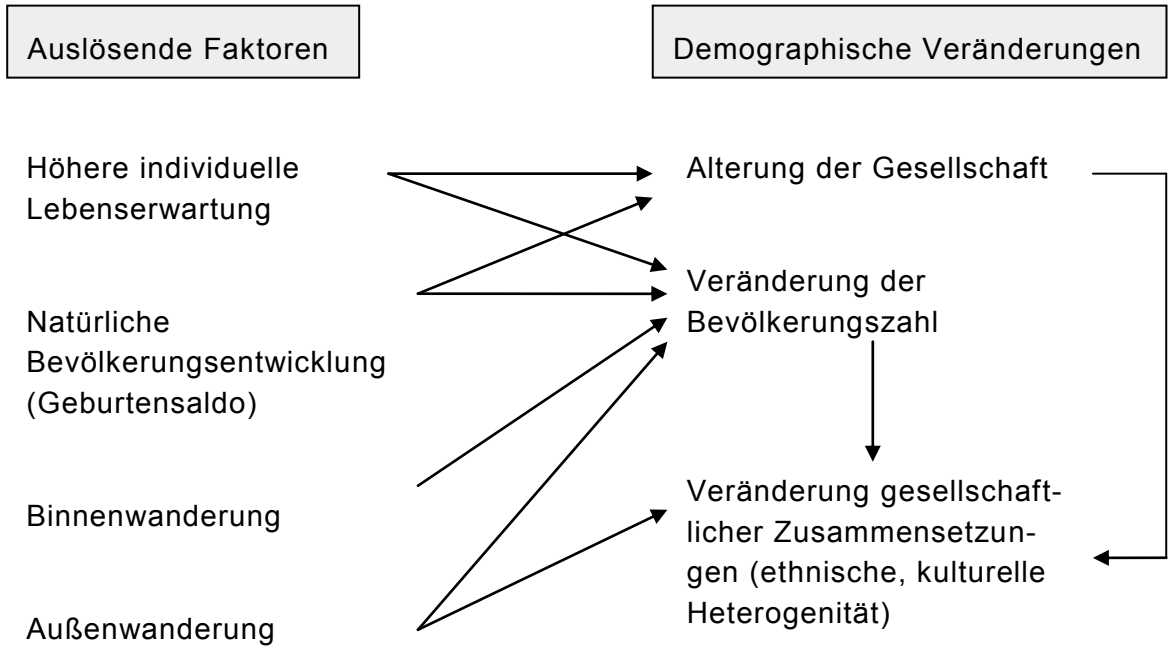

Abbildung 12: Ursachen und Charakteristik der demographischen Veränderungen
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 35, Stand 27.04.2010

Die Binnenwanderungen (Wanderung innerhalb des Landes) und die Außenwanderung (Ein- und Auswanderung) tragen ebenso zur Verstärkung oder Dämpfung der demographischen Entwicklung bei. Hauptsächlich die Bevölkerung, welche im erwerbsfähigen mittleren Alter ist, ist an der Wanderungsbewegung beteiligt.[136]

Aufgrund der Verschiebung der Alterstruktur entstehen Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen älteren und jüngeren Gruppen, was wiederum Konsequenzen für die Mobilitätsentwicklung bedeutet. Die Mobilitätsrate von Senioren hat in den vergangen Jahren zugenommen. Als Ursache für die Entwicklung kann die steigende PKW-Verfügbarkeit und die Veränderung des Lebensstils angesehen werden.[137] Jedoch ist festzustellen, dass sich mit zunehmendem Alter die Mobilität durch Abnahme der Freizeitaktivitäten verkleinert.[138] Um der Mobilitätsschrumpfung entgegen zu wirken, sollte eine gerechte Produktpolitik gestaltet werden, in der eine flexible und kostengünstige Mobilitätsstruktur im öffentlichen Personenverkehr eine wichtige Rolle spielt.[139] Mit zunehmenden Alter werden die Merkmale wie Zuverlässigkeit und Fahrtkosten bei der Wahl eines Verkehrsmittels immer wichtiger (siehe dazu Kap. 5.4.2.1). Folglich bietet der Fernlinienbus eine kostengünstige Alternative dar,

[136] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 35, Stand 27.04.2010

[137] vgl. Haustein, Sonja; Mobilität von Senioren, 2008, Seite 181

[138] ebenda, Seite 186

[139] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 39, Stand 27.04.2010

da er unter anderem die niedrigsten Kostensätze pro Personenkilometer besitzt (siehe Kapitel 4.2.3).

Somit kann den Zwängen, die sich aus dem demografischen Wandel für die Verkehrspolitik und ~ ökonomie ergeben, mit dem Einsatz von Fernlinienbussen entgegengewirkt werden, da durch diese ein marktgerechtes und für die Fernreisemobilitätsbedürfnisse optimales Verkehrsleistungsangebot als sinnvolle Alternative zur Bahn entsteht.[140]

5.4 Kosten-Nutzen-Abwägung der Kunden des Fernlinienbus im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Für die Kosten- Nutzen- Abwägung wird die Nachfrageuntersuchung aus der Dresdner Universitätsstudie WP- TR- 14 herangezogen. Dabei werden die Merkmale zur Verkehrsmittelwahl wie Komfort, Reisedauer, Zuverlässigkeit und Fahrtkosten dargestellt. Um eine Einschätzung bezüglich der Kosten und des Nutzen vornehmen zu können, wird die Bevölkerung nach den sozidemographischen Kriterien differenziert.

5.4.1 Bedeutsamkeit der Merkmale

5.4.1.1 Verkehrsmerkmal Komfort/ Service

Bei dem Merkmal Komfort und Service sind die Annahmen jeweils subjektiv, denn jeder befragte Proband setzt die Wichtigkeit unterschiedlich für den jeweiligen Verkehrsträger fest. Zu Komfort/ Service zählen unter anderem die Gepäckmitnahme, der Sitzkomfort und das Getränke- und Speiseangebot.[141]

[140] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 41, Stand 27.04.2010

[141] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 101, Stand 27.04.2010

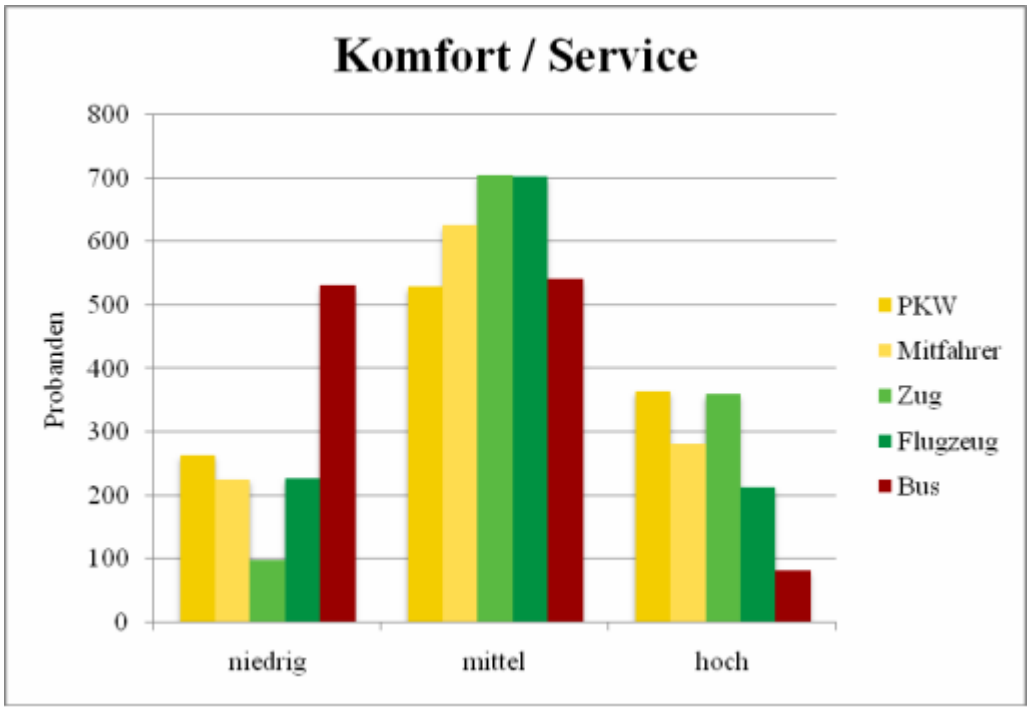

Abbildung 13: Merkmaleinschätzung Komfort/ Service
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 102, Stand 27.04.2010

Bei der Umfrage waren 89%[142] der Probanden mit dem niedrigen/ mittleren Komfort- und Serviceniveau für den Bus zufrieden. Diese Erwartungen entsprechen genau der anvisierten Marktlücke und Stärke des Busses. Beim mittleren/ hohen Niveau gewann der Zug aus Sicht der Befragten mit 89%[143]. Dies ist damit zu erklären, dass im Zug eine nahe zu uneingeschränkte Beweglichkeit der Fahrgäste während der Fahrt erlaubt ist. Zudem sind das Speiseangebot und der Zugang zu den Toiletten ebenfalls während der gesamten Fahrt nutzbar. Die Mitfahrgelegenheiten sind mit dem Niveau des Flugzeuges annähernd gleichzusetzen, da bei beiden Verkehrsmitteln das Engegefühl und der Sitzabstand die auffallendsten Merkmale sind. Der Komfort des PKW setzt jeder Teilnehmer für sich selbst fest, da die Komfortbedingungen jedes Einzelnen unterschiedlich sind.[144]

Der Bus ist eindeutig das Verkehrsmittel mit dem niedrigsten Niveau. Als Grund kann ein Mix aus einem Massenverkehrsmittel und der Ähnlichkeit zu Mitfahrgelegenheiten und PKW gelten. Entweder passt sich der Bus in Zukunft diesem Segment an oder er versucht das Niveau des Flugzeuges zu erreichen, was am realistischen ist im Gegensatz zum Zug.[145]

---

[142] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 101, Stand 27.04.2010

[143] ebenda

[144] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 102/103, Stand 27.04.2010

[145] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 103, Stand 27.04.2010

5.4.1.2 Verkehrsmerkmal Zuverlässigkeit

Laut der Studie sollen die Probanden, möglichst nach ihren persönlichen Vorstellungen, die Kriterien, wie z.B. Pünktlichkeit oder Planbarkeit der Reise, den verschiedenen Verkehrsträgern zuordnen.[146]

In der nächsten Abbildung ist zu erkennen, dass der PKW im hohen Bewertungsbereich dominiert, trotz der externen Faktoren (Staugefahr, Wettereinflüsse), die auftreten können. Dies kann an der Flexibilität und der guten Planbarkeit liegen, da der Fahrzeughalter auf die jeweiligen Gegebenheiten reagieren kann. Ebenfalls kann durch Navigationssysteme und Routenplaner im Internet die Individualität des Fahrers gestärkt werden. Der Bus, als straßengebundenes Verkehrsmittel, unterliegt der Unwägbarkeit des Planens und ist somit nur im mittleren Bewertungsbereich sehr stark vertreten.[147]

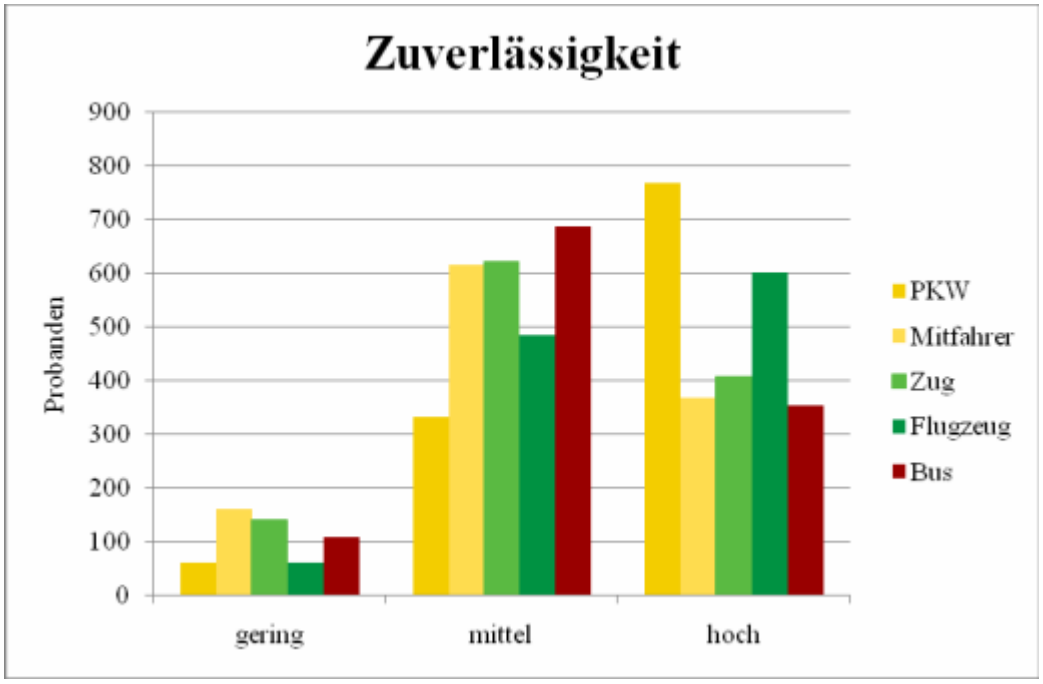

Abbildung 14: Merkmaleinschätzung Zuverlässigkeit
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 104, Stand 27.04.2010

Die prozentuale Verteilung der mittleren/ hohen Zuverlässigkeit ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

[146] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 103, Stand 27.04.2010

[147] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 104, Stand 27.04.2010

PKW	Bus	Zug	Flugzeug	Mitfahrer
92 %	87 %	85 %	91 %	82 %

Tabelle 7: Zuverlässigkeitseinschätzung der Verkehrsträger
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 104, Stand 27.04.2010

Das Flugzeug schneidet als fahrplanabhängiges Verkehrsmittel am besten ab. Der Bus liegt an zweiter Stelle, aber knapp gefolgt vom Zug. Wie nicht anders zu erwarten besitzt der PKW den höchsten Wert, da die Inanspruchnahme dieses Verkehrsträgers individuell gestaltet werden kann. Sollte sich die Platzierung Bus vor Zug auch in der Realität bewahrheiten, somit hat der Bus ein starkes Einführungsargument mehr auf seiner Seite.[148]

5.4.1.3 Verkehrsmerkmal Reisedauer

In diesem Abschnitt konnte eine zeitkritische sowie leicht bewertbare, objektive Komponente untersucht werden. Dieses Merkmal ist im Hinblick auf die Zielgruppe von Bedeutung, da die Ansprüche von Rentner zu Geschäftstätigen sehr unterschiedlich sein können.[149]

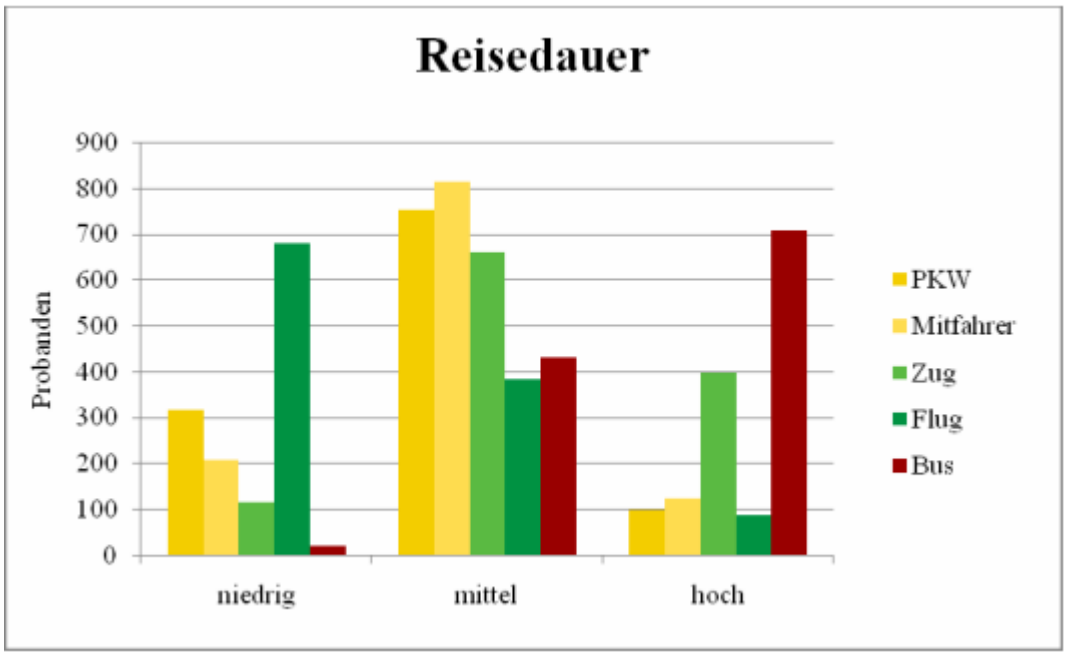

Abbildung 15: Merkmaleinschätzung Reisedauer
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 107, Stand 27.04.2010

Anhand der Darstellung lässt sich schlussfolgern, dass der Bus das langsamste Verkehrsmittel ist. Das Pendant zum Bus ist das Flugzeug. Bei der Befragung wurde

[148] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 105, Stand 27.04.2010

[149] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 106, Stand 27.04.2010

nur die reine Reisedauer betrachtet, daher schneidet das Flugzeug am besten ab. Weiterhin auffällig ist, dass der Zug in den drei Bewertungskriterien dem Bus ähnelt und dadurch als relativ langsamer Verkehrsmittel eingestuft wird. Ableitend daraus ergibt sich, dass der Bus ähnliche Fahrzeiten erreichen sollte wie der Zug, um somit die Einführung des Fernlinienbusses zu untermalen.[150]

5.4.1.4 Verkehrsmerkmal Fahrtkosten

Dieses Kriterium stellt mit Abstand den sensibelsten Teil von Angeboten dar und ist daher aus der Kundensicht zu evaluieren. [151]

Die Ergebnisse bezüglich der Verteilung der Verkehrsträger wurden durch die Umfrage bestätigt, denn die Fahrgemeinschaften wurden als das günstigste Verkehrsmittel eingeordnet. 15%[152] der Befragten zählten den Bus zum teuersten Fortbewegungsmittel. Demzufolge ist es nicht erstaunlich, dass der PKW, der Zug und das Flugzeug am schlechtesten abschnitten. Dennoch schätzen viele Befragte den PKW als Verkehrsmittel, trotz der schlechten Bewertung bei diesem Untersuchungsaspekt.[153] Auf die anfallenden Kosten eines PKW wird im Kapitel 4.2.1.1 eingegangen.

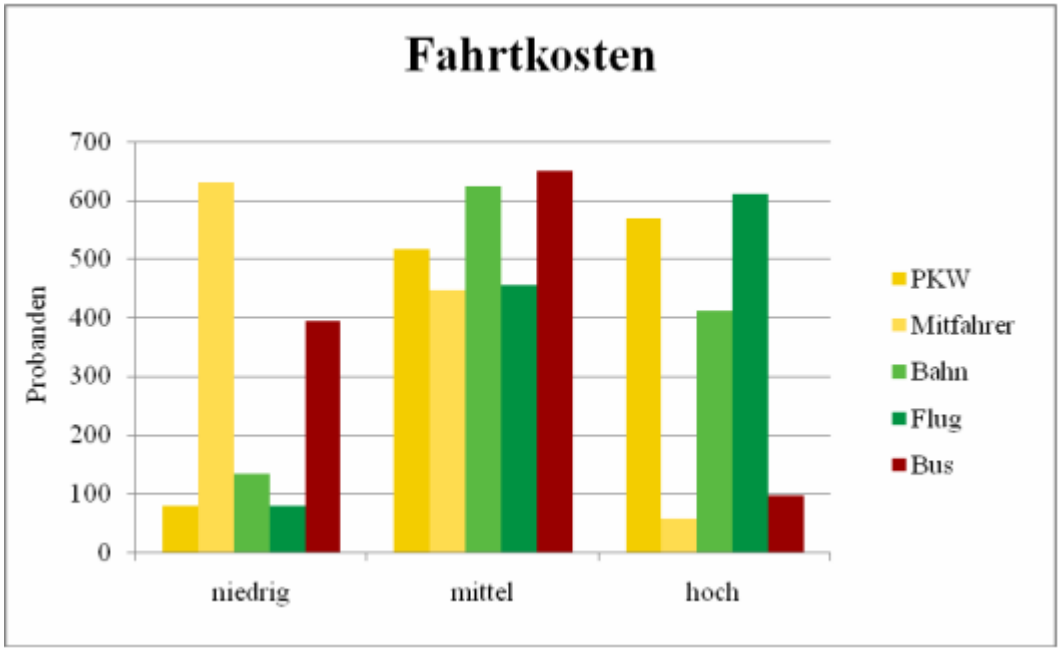

Abbildung 16: Merkmaleinschätzung Fahrtkosten
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 106, Stand 27.04.2010

Nach der Einschätzung der Probanden kann davon ausgegangen werden, dass sich ein Konkurrenzkampf zwischen Mitfahrgelegenheiten und dem Bus entwickeln wird.

[150] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 107, Stand 27.04.2010

[151] ebenda, Seite 105

[152] ebenda

[153] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 105, Stand 27.04.2010

Demzufolge sollten sich die Reisepreise im unteren Preissegment aufhalten, um das Geschäftsmodell Bus aufrecht zu erhalten und auszubauen, denn sonst kann mit einer sinkenden Nachfrage und ausbleibenden Erfolg gerechnet werden.[154]

5.4.1.5 Gesamtheit der Merkmalswichtigkeit

Insgesamt wurden in der Studie dargestellten Onlinebefragung 1200 Probanden befragt.

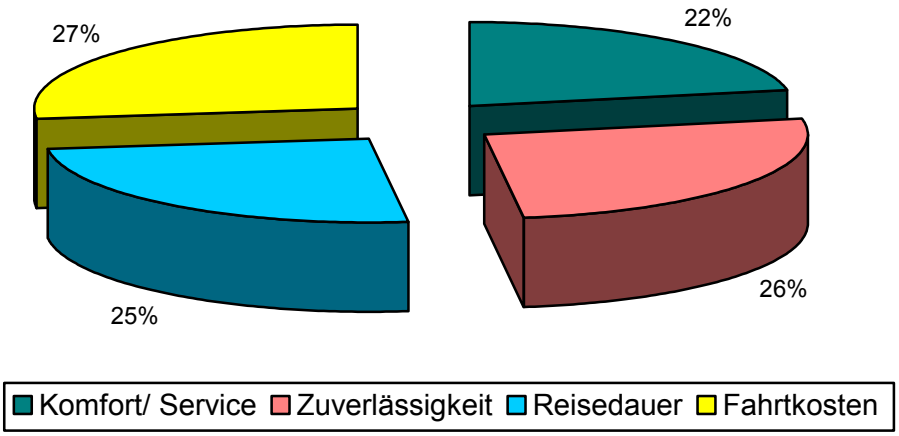

Abbildung 17: Gesamtwichtigkeit der Merkmale
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 108, Stand 27.04.2010

Getreu der Abbildung 18 sind die Fahrkosten mit 27% das wichtigste Merkmal für die Wahl des Verkehrsträgers, knapp gefolgt von dem Entscheidungskriterium Zuverlässigkeit (26%) und Reisedauer (25%). Der Komfort/Service spielt mit 22% die geringste Rolle bei der Entscheidungsfindung.

5.4.2 Sozidemographische Kriterien

In diesem Abschnitt werden die vorhergehenden untersuchten Merkmale auf die sozidemographischen Kriterien bezogen. Dabei werden die Merkmale in Abhängigkeit vom Alter, des Einkommens, des Berufes und der Region dargestellt.

5.4.2.1 Merkmalwichtigkeit nach Alter

Die befragten Probanden wurden in drei Altersgruppen unterteilt.

- Alter < 39 Jahre
- Alter 40 – 59
- Alter > 59

[154] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 106, Stand 27.04.2010

Gemäß der Studie war das Ziel der Unterteilung, die Wichtigkeit der Merkmale im Zusammenhang mit dem Alter feststellen.[155]

Abbildung 18: Wichtigkeit der Merkmale nach Alter
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 109, Stand 27.04.2010

Trotz der geringen Unterschiede in den Altersgruppen ist zu erkennen, dass die jungen Probanden (Alter < 39) preissensibler sind. Im Gegensatz dazu legt andererseits die Altersklasse (Alter > 59) mehr Wert auf die Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels. Die Merkmale Reisedauer und Komfort/ Service sind in allen drei Alterklassen annähernd gleich.

[155] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 108, Stand 27.04.2010

5.4.2.2 Merkmalswichtigkeit nach Einkommen

Bei diesem Kriterium war es ebenfalls das Ziel, die Einflüsse des Einkommens auf die Wichtigkeit der Merkmale abzubilden.

Dabei wurden vier Einkommensgruppen gebildet[156]:

- Einkommen <750 EUR
- Einkommen 750 EUR – 1500 EUR
- Einkommen 1500 EUR – 3000 EUR
- Einkommen > 3000 EUR

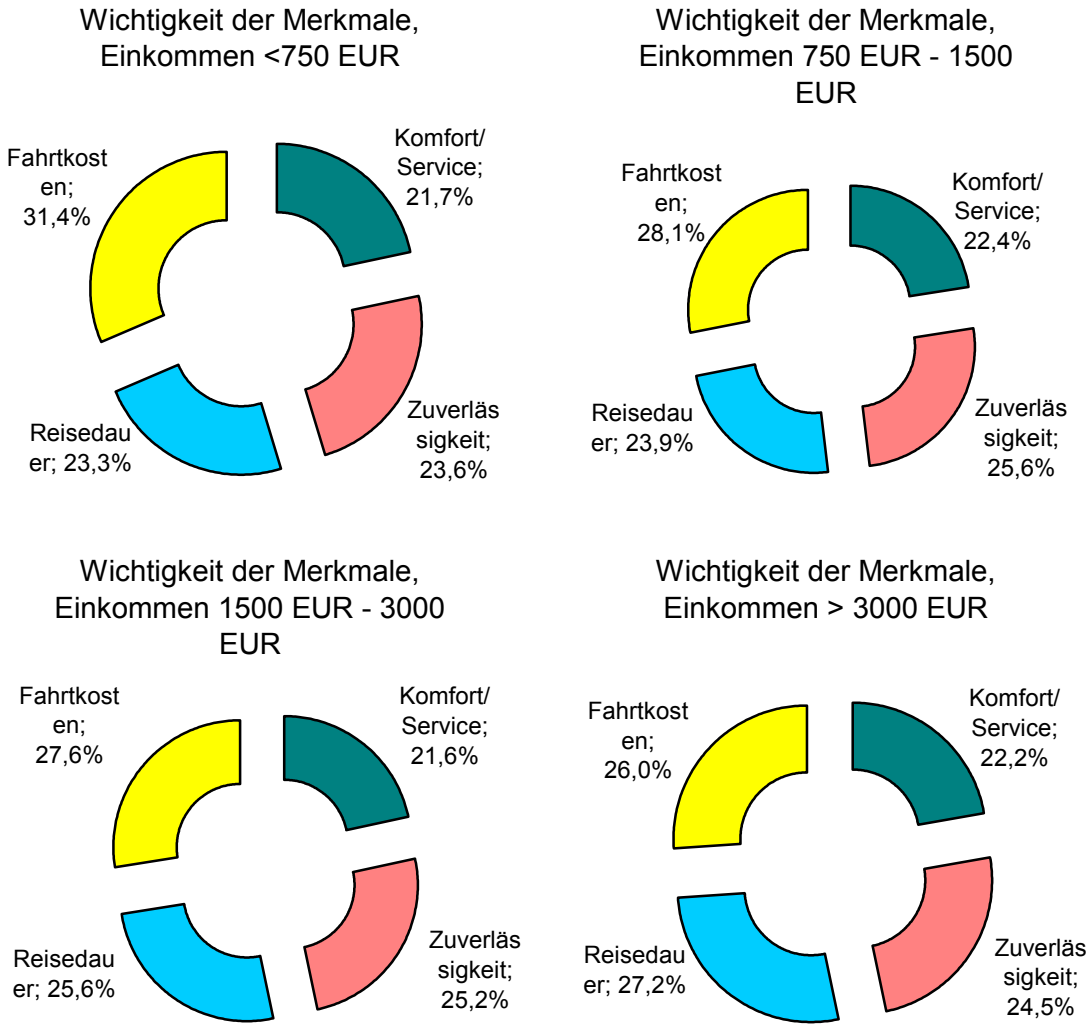

Abbildung 19: Wichtigkeit der Merkmale nach Einkommen
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 110, Stand 27.04.2010

[156] Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 109, Stand 27.04.2010

Anhand der Abbildung ist sehr gut zu erkennen, dass die Bedeutsamkeit der Fahrtkosten mit steigendem Einkommen abnehmen und die Wichtigkeit der Reisedauer steigt. Diese zwei Werte verhalten sich reziprok zueinander. Bei den zwei anderen Merkmalen zeichnet sich kein klarer Trend ab. Es ist nur zu sehen, dass die Zuverlässigkeit bei der Einkommensgruppe <750 EUR die geringste Bedeutung besitzt.[157]

5.4.2.3 Merkmalswichtigkeit nach Beruf

Bei der Aufschlüsselung nach dem beruflichen Status der Probanden wurde folgende Unterteilung vorgenommen:

- In Ausbildung
- Berufsausübung (Vollzeit/ Teilzeit)
- Pensioniert/ Rentner
- Sonstige (davon 72% arbeitssuchend, 28% Hausfrauen bzw. -männer)[158]

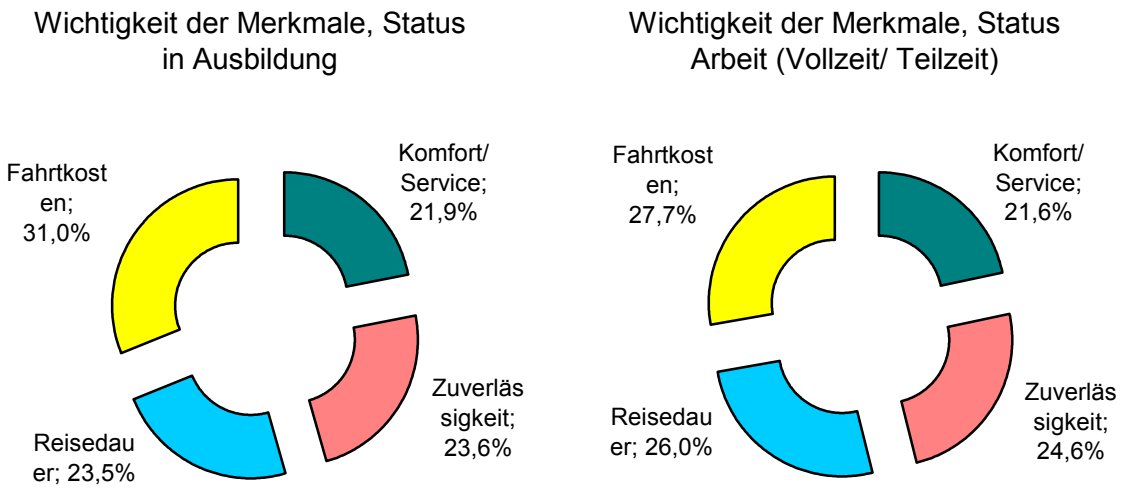

Abbildung 20: Wichtigkeit der Merkmale nach Berufsstatus
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 112, Stand 27.04.2010

[157] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 110, Stand 27.04.2010

[158] ebenda, Seite 111

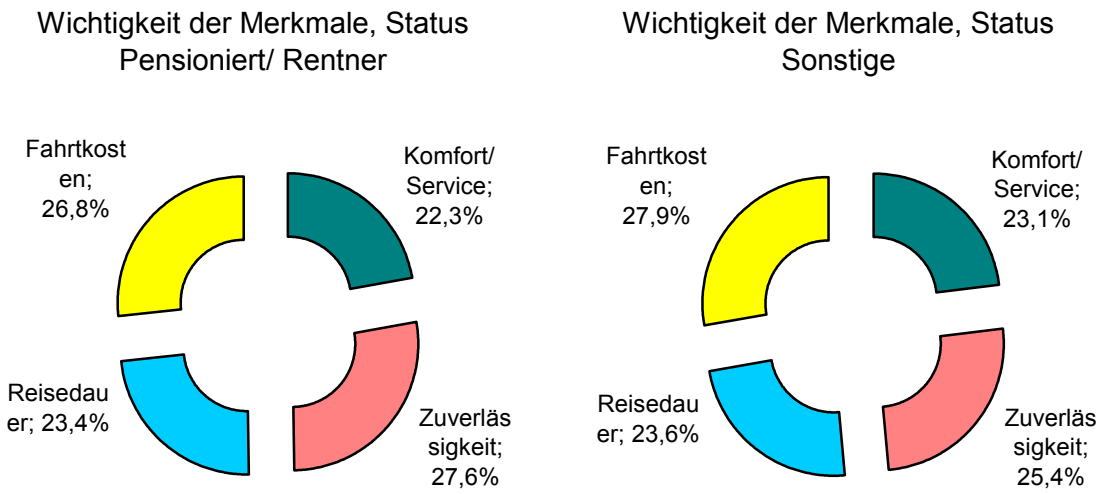

Abbildung 21: Wichtigkeit der Merkmale nach Berufsstatus
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 112, Stand 27.04.2010

Die Abbildungen 20 und 21 verdeutlichen, dass bei den preissensibleren Gruppen (Ausbildung und Sonstige) die Wichtigkeit der Fahrtkosten am höchsten ist. In der berufstätigen Gruppe ist die Reisedauer der bedeutendere Wert. Die Bedeutsamkeit der Zuverlässigkeit spielt in der Gruppe Pensioniert/ Rentner eine große Rolle.

5.4.2.4 Merkmalswichtigkeit nach Region

Abschließend wir die Wichtigkeit nach der Region untersucht. Dabei werden die Bundesländer regional zusammengefasst.

- Nord (Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig- Holstein, Mecklenburg-Vorpommern)
- Ost (Sachsen, Sachsen- Anhalt, Thüringen, Berlin, Brandenburg)
- Süd (Bayern, Baden- Württemberg)
- West (Saarland, Rheinland- Pfalz, Hessen, Nordrhein- Westfalen)[159]

Große Unterschiede bezüglich der Merkmalswichtigkeit sind bei der Unterteilung nach Wohnregion nicht festzustellen. Das Merkmal Fahrtkosten spielt in Nord, Ost, Süd und West eine wichtige Rolle. Wo tendenziell in Nord und Ost Wert auf die Zuverlässigkeit gelegt wird, ist es in Süd und West die Reisedauer. Die Relevanz des Merkmals Komfort/ Service ist in allen Regionen annähernd gleich.

[159] vgl. Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 110, Stand 27.04.2010

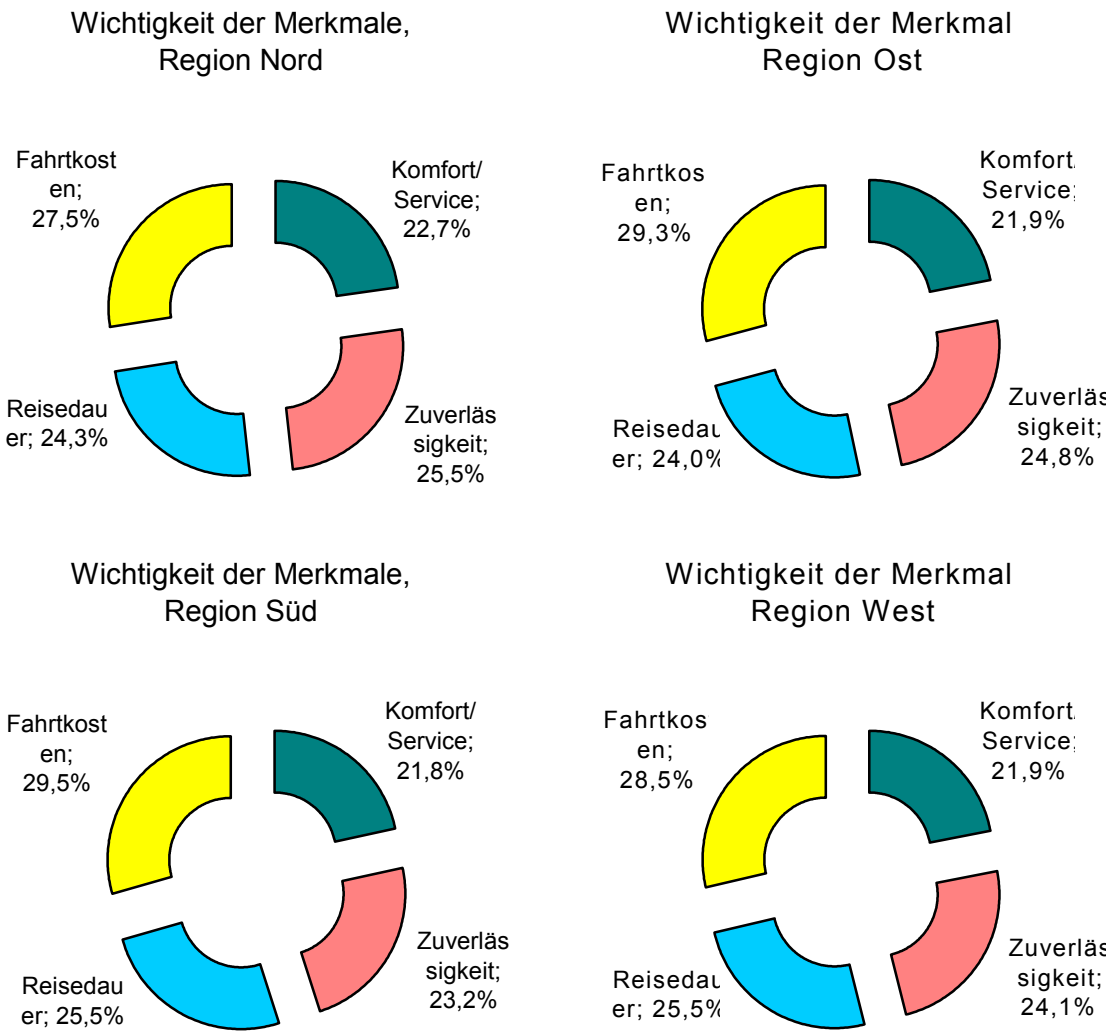

Abbildung 22: Wichtigkeit der Merkmale nach Region
Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 111, Stand 27.04.2010

5.4.3 Kosten–Nutzen–Abwägung

Das derzeitige Verbot von Fernlinienbusverbindungen unterstützt die Monopolstellung der Deutschen Bahn AG. Es besteht kein Wettbewerb im Fernverkehr und somit kann die Bahn die Fahrpreise ohne Weiteres erhöhen. Mit der Liberalisierung des Fernlinienmarktes mit Omnibussen, entsteht eine Konkurrenzsituation, die für den Nutzer nur zum Vorteil ist. Durch den entstandenen Wettbewerb müssen die Preise der Konkurrenz an den günstigsten Anbieter angeglichen werden, um weiterhin auf dem Markt bestehen zu können. Somit können auch preissensible Nachfrager den Fernlinienbus in Anspruch nehmen. Mit der Einführung von Fernlinienbussen können Regionen angefahren werden, in denen die Zuganbindung sehr schlecht bis gar nicht vorhanden ist. Somit brauchen ältere Menschen nicht auf ihre Mobilität verzichten, wenn sie sich die Fahrt mit dem PKW nicht mehr zutrauen oder leisten können. Aufgrund der demographischen Entwicklung sollten auch die Ansprüche der Äl-

teren beachtet werden. So kann das Wichtigkeitsmerkmal Zuverlässigkeit durch gute Taktfrequenzen und gute Anbindungen bei Umsteigeknoten ausgebaut werden. Für die Geschäftsreisenden, den das Merkmal Reisedauer sehr wichtig ist, können mit dem Fernlinienbus bequem und sicher reisen, da ein Umsteigen auf längeren Strecken kaum nötig ist. Damit genießt der Fernlinienbus einen weiteren Vorteil der Bahn gegenüber. Der Umsteigestress und die manchmal schlecht ausgebauten Bahnhöfe (z.B. kaputte Rolltreppen) machten die Nutzung der DB für Rentner und Pensionierte oft unattraktiv. Da der PKW die größten Kosten und einen hohen CO_2-Gehalt gegenüber der Bahn und dem Bus besitzt, ist der Fernlinienbus mit dem geringsten CO_2-Gehalt eine gute Alternative für die Menschen, die ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein haben.

Der Fernlinienbus ist demnach eine gute Wahl gegenüber dem PKW oder der Bahn, wenn wenig Wert auf die Reisedauer und Flexibilität gelegt wird. Ebenso ist er eine preisgünstige Alternative zum eigenen Fahrzeug.

6 DEREGULIERUNGSOPTIONEN DES MARKTES FÜR FERNLINIENBUSVERBINDUNGEN

Für die tatsächliche Entwicklung im Bereich des Verkehrs mit Fernlinienbussen ist die Gestaltung der begleitenden Maßnahmen und der Deregulierung von entscheidender Bedeutung. Die bisherigen Betrachtungen haben gezeigt, dass ein flächendeckendes Busliniennetz und im wettbewerblichen Umfeld erbrachte Leistungen angestrebt werden sollen.[160]

Das flächendeckende Netz kann durch Einführung des Parallelverkehrs mit Fernlinienbussen erreicht werden. Die Freigabe des Wettbewerbs kann auf zwei Wettbewerbsebenen gefestigt werden: entweder als Wettbewerb im Markt oder als Wettbewerb um den Markt.[161]

Bei Wettbewerb im Markt können Anbieter Konzessionen für gleiche Strecken erwerben oder die quantitativen Marktzutrittsbarrieren, zum Beispiel die objektiven Zulassungskriterien (siehe Kap. 3.2), entfallen völlig. Dadurch sind die Tarife frei wählbar und die Verkehrsunternehmen erbringen ihre Leistungen dort, wo sie wirtschaftlich darstellbar sind.[162]

Im zweiten Fall kann der Staat den Wettbewerb in Gang setzen. Durch Abschaffung Altunternehmerprivilegien und die Verleihung von Ausschließlichkeitsrechten kann ein aktiver und potenzieller Wettbewerb wirksam werden. Dabei verleiht der Staat oder eine zulässige Behörde in einem Ausschreibungsverfahren Konzessionen auf Zeit für Linien oder einer Bündelung von Linien an den billigsten und wirtschaftlichsten Anbieter.[163]

Eine weitere Möglichkeit den Wettbewerb freizugeben, wäre eine Schrittweise Liberalisierung des Marktes. Dabei wäre der Deregulierungsprozess für die Beteiligten überschaubarer.

Beim Wettbewerb um den Markt muss die zuständige Behörde schon vor der Ausschreibung Entscheidungen treffen, die den Bieter bei der Angebotsabgabe beeinflussen. Sie kann Vorgaben bezüglich des Fahrplans, des Tarifes oder des Linienplanes treffen.[164] Bei der integrierten Gestaltung stark vernetzter und getakteter öffentliche Verkehrssysteme ist die zeitliche und räumliche Koordination sinnvoll. Dies zeigt, dass auch der Wettbewerb um den Markt für den öffentlichen Personen-

[160] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 68

[161] Lindemann, Dr. Kay; Auf den Rahmen kommt es an, Seite 123

[162] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 68 und Knieps, Günther; Wettbewerb im Regionalverkehr, 2000, Seite 5

[163] ebenda

[164] vgl. Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 172 und Knieps, Günther; Wettbewerb im Regionalverkehr, 2000, Seite 6

nahverkehr angewendet werden kann.[165] Dadurch, dass der Nachfrager von den räumlichen und zeitlichen Bewegungsmöglichkeiten profitieren kann, wird er durch die Nutzung von Informationsplattformen die Möglichkeiten zur Routenauswahl, Zeitersparnis und zur größeren Vielfalt der Preis-/ Leistungskombinationen nutzen können. Somit wird die Information in gebündelter Form bereitgestellt und der Kunde kann Informationskosten einsparen.[166]

Dennoch entstehen durch zentrale Koordinierungsfunktionen Informations- und Regulierungsprobleme. Um das optimale Preis- und Qualitätsniveau des Angebotes zu regulieren und zu bestimmen, müssen bei der Vergabe der Leistungen die Nachfrage und die Kosten der Leistungserstellung sowie deren zeitlichen Entwicklung bekannt sein.[167]

Der Eigenwert individueller Freiheit und die damit verbundenen Motivations- und Informationsvorteile einzelner Unternehmen sollte erst einer zentralen Instanz übergegeben werden, wenn dafür gute Gründe auszumachen sind.[168] Bei funktionierendem Wettbewerb im Markt ist daher von einer höheren ökonomischen Effizienz als bei zentral koordinierten Märkten auszugehen.[169] Also müssen die Anbieter im freien Wettbewerb die vorgegebenen Leistungen zu den geringsten Kosten produzieren (produktive Effizienz) und den langfristigen Grenzkosten entsprechend anbieten (allokative Effizienz). Gemäß der qualitativen Effizienz versuchen die Anbieter die qualitativen Eigenschaften der Leistungen den Präferenzen der Nachfrager anzupassen. Für die Anbieter sollten Anreize bestehen, um sich die Verbesserungen der Produktionsverfahren zunutze zu machen und quantitative und qualitative Korrekturen der Angebote vorzunehmen, um sich den veränderten Rahmenbedingungen des Marktes und der Nachfrager anzupassen (dynamische Effizienz).[170]

Auf den Märkten mit freiem Leistungsaustausch zwischen Anbietern und Nachfragern kann die Koordination, Stabilität und Transparenz nicht immer gewährleistet sein. Aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit der Anbieter (durch Aufteilung des Marktes) besteht die Gefahr der Fragmentierung des Angebotes.[171] Dem ungeachtet wird für den Fernlinienbusverkehr der ökonomisch effiziente Wettbewerb empfohlen, denn durch die Angebotsmerkmale, wie Tarif, Fahrplan oder Linienplan, können die allokativen und qualitativen Effizienzen erzielt werden. Die produktive Effizienz kann

---

[165] vgl. Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 145 und Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 68

[166] vgl. Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 75

[167] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 69

[168] vgl. Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 36

[169] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 69

[170] Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 38/39

[171] vgl. Knieps, Günther; Wettbewerb im Regionalverkehr, 2000, Seite 9 und Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 69 und Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 39

durch die Entscheidung über die Art der Maßnahmenführung zu möglichst geringen Kosten erreicht werden.[172] Die regulatorischen Rahmenbedingungen und begleitende Maßnahmen verhindern die negativen Auswirkungen bezüglich der Transparenz und Stabilität. Durch die Deregulierung des Verkehrs von Fernlinienbussen entsteht auch ein funktionsfähiger und intermodaler Wettbewerb im öffentlichen Schienen- und Luftverkehr.[173]

Im nächsten Abschnitt werden die zu ändernden Rahmenbedingung, die für die Deregulierung des Fernlinienbusverkehrs nötigt sind, aufgeführt und es werden die noch notwendigen Vorgehensweisen erläutert.

6.1 Änderung der regulatorischen Rahmenbedingungen

Die Trennung von Personennah- und Personenfernverkehr sollte im PBefG vorgenommen werden. Dabei kann § 2 RegG als Grundlage herangezogen werden. Des Weiteren soll die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen im Linienverkehr nur mit dem Besitz einer Genehmigung möglich sein.[174] Die Genehmigung sollte neben den Angaben zum Antragsteller und zum Betrieb auch künftig den Linienplan, die Haltestellen, den Fahrplan und die Beförderungsentgelte enthalten.[175] Zudem dürfen die gemeldeten Tarife nur zugunsten des Reisenden geändert werden und das Busunternehmen sollte sich im Allgemeinen an die Angaben halten. Durch den Zwang, sich über längere Zeit an Linienverlauf, Fahrplänen und Tarifen zu binden, erhöht sich die Transparenz und die Stabilität.[176] Angrenzend sind mit der Erteilung einer Liniengenehmigung die Betriebs- und Beförderungspflicht enthalten.[177] Im Bezug auf die subjektiven Zulassungskriterien (siehe Kapitel 3.2) sind keine Änderungen vorzunehmen, insofern bleibt § 13 Abs. 1 PBefG bestehen. Dahingegen müssen die objektiven Zulassungskriterien geändert werden. Um ein flächendeckende Fernlinienbusnetz ermöglichen zu können, muss die Monopolisierung des bodengebunden Linienverkehrs entfallen und intermodale und intramodale Parallelverkehre zugelassen werden.[178] Aus diesem Grund sind die Versagensgründe des § 13 Abs. 2 Nr. 2 für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen abzuschaffen. Im Bezug auf die Fernlinienbusverbindungen sollten die Tarifregulierung, das Anhörungsrecht und der Besitzstandschutz (siehe Kap. 3.2) entfallen, um

[172] vgl. Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 41/42

[173] vgl. Knieps, Günther; Wettbewerb im Regionalverkehr, 2000, Seite 8

[174] §§ 1 Abs.1 , 2 Abs. 1 PBefG

[175] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 70 und § 12 Abs. 2 PBefG

[176] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 70

[177] §§ 21 und 22 PBefG

[178] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 71

fairen Wettbewerb in diesem Markt zu garantieren und um den Markteintritt neuer Unternehmen zu erleichtern.

Für die Erteilung der Genehmigung ist weiterhin die zuständige Genehmigungsbehörde der Länder berechtigt. Bei nicht einverständlichem Einvernehmen der unterschiedlichen Genehmigungsbehörden, die von der Linienführung betroffen sind, entschiedet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über den Antrag der Genehmigung.[179]

6.2 Busbahnhöfe, Barrierefreiheit und Infrastrukturbenutzungsgebühren

Orientierend am Beispiel des neuen Omnibusbahnhofs in München, sollten Haltestellen und Busbahnhöfe nur an Stellen eingerichtet werden, wo sie städtebaulich und verkehrlich integriert werden können. Genauer gesagt, sollte dies bei der Beantragung neuer Liniengenehmigungen beachtet werden. Für bestehende Haltestellen oder Omnibusbahnhöfe muss ein einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang sichergestellt werden.[180] Die Errichtung solcher Haltepunkte sollte in der Nähe anderer Verkehrsmittel liegen, um den Anschluss an den Individualverkehr oder öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Solche Standorte könnten zum Beispiel das Stadtzentrum oder die Hauptbahnhöfe der Städte sein. Zudem sollten alle Fernliniebusverbindungen in einem zentralen Hauptbahnhof zusammentreffen, um einen fairen Wettbewerb zu garantieren und den Nutzen für die Kunden zu erhöhen.[181]

Die Barrierefreiheit ist ein weiterer Punkt, in dem neue Vorgaben gemacht werden sollten. Um demnächst die Beförderung von Personen mit beschränkter Mobilität zu ermöglichen, sollten zukünftig technische Einrichtungen vorgeschrieben werden. Diese Einrichtungen umfassen fahrzeugsgebundene oder stationsseitige Einstiegs- und Ausstiegshilfen, barrierefreie Toiletten und spezielle Sitzplätze für Rollstühle mit dementsprechenden Befestigungsmöglichkeiten. Demzufolge wird die Nutzung des Fernlinienbusverkehrs für Rollstuhlfahrer und anderer mobilitätseingeschränkten Personen erleichtert bzw. ermöglicht.[182]

Laut der Bundesregierung soll vorerst keine Busmaut erhoben werden.[183] Dennoch sollten Infrastrukturbenutzungsgebühren für den Fernbus erhoben werden, um die fairen Bedingungen aller Verkehrsteilnehmer zu waren. Da die Regierung über eine Maut für den PKW nachdenkt, ist es nur gerecht, für den Bus die Autobahnmaut einzuführen.

---

[179] § 14 Abs. 4

[180] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 71

[181] vgl. Regular interurban coach services in europe, 2001, Seite 143, Stand 09.06.2010

[182] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 72

[183] vgl. OmnibusRevue; Keine Bus- Maut, Stand 09.06.2010

6.3 Fahrplaninformation und Vertrieb

Die unkomplizierte und transparente Darstellung der Angebotsparameter (Reisezeit, Takt, Preise) der verschiedenen Anbieter ist für die Attraktivität des Fernlinienbusverkehrs von großer Bedeutung. Demzufolge darf die Informationsbeschaffung für den Nutzer des öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der Fahrpläne, Fahrkartenbeschaffung und Tarif nicht mit hohem Aufwand verbunden sein. Folglich dürfte die Bereitstellung der relevanten Informationen des gesamten öffentlichen Fernlinienangebots in gebündelter Form für den Nutzer einen geringeren Aufwand bedeuten, als sich die Informationen jedes einzelnen Fernlinienstreckenanbieters selbstständig einzuholen.[184]

In diesem Zusammenhang könnte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder ein Verband eine zentrale unternehmensunabhängige und verkehrsträgerübergreifende Informationsplattform gezielt initiieren und fördern. Dabei könnte neben der Angabe der Fahrzeit, des Taktes und des Tarifes des jeweiligen Verkehrsträgers auch ein Buchungssystem oder zumindest eine Weiterleitung auf die Seite des jeweiligen Anbieters angeboten werden. Das verkehrsübergreifende Informationsangebot sollte auch in Reisebüros oder an Schaltern zu Verfügung stehen. In einem komplexen Umfeld von Anbietern und Angeboten kann eine solche Plattform die Markttransparenz deutlich steigern.[185]

Für den einheitlichen Vertrieb sollte aus Verbrauchersicht bei allen Vertriebsformen (Fahrscheinschalter, Fahrscheinautomat, Reisebüros, Internet) der Fahrscheinerwerb für den ÖPNV oder des ÖPFV möglich sein.

Mithilfe dieser Maßnahmen kann ohne die Einschränkung der unternehmerischen Freiheiten ein öffentliches Verkehrssystem mit mehreren Anbietern gegenüber dem Nutzer als Einheit dargestellt werden. Demzufolge sinkt der Aufwand für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und ebenso die Hemmschwelle der Inanspruchnahme der Verkehrsleistungen.[186]

---

[184] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 72 und Lehmann, Carsten; Koordination von Verkehrsleistungen, 2000, Seite 75

[185] vgl. Tiedtke, Benjamin; Deregulierung des Buslinienfernverkehrs, 2009, Seite 73

[186] ebenda

7 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die objektiven Zulassungskriterien für Fernlinienbusverbindungen des §13 PBefG bewirken die geringe Marktpräsens des öffentlichen Fernlinienverkehrs. Ziel dieser Arbeit war es daher, das Entwicklungspotenzial durch Deregulierung des Verkehrsmarktes am Beispiel des Fernlinienbusverbotes zu untersuchen.

Zunächst wurden die Grundlagen der Liberalisierung, Regulierung und Deregulierung beschrieben. Dabei wurde die jetzige Regulierung poltisch-ökonomisch betrachtet und es stellte sich heraus, dass das Regulierungsregime aus Sicht der Gemeinwohlaufgabe der Deutschen Bahn nicht zu rechtfertigen ist. Bei der positivtheoretischen Betrachtung können durch die Deregulierung des Verkehrsmarktes ökonomische Ineffizienzen teilweise beseitigt werden und folglich ist der Liberalisierung aus volkswirtschaftlicher Sicht nichts entgegenzusetzen (siehe Kapitel 2.1, Tab. 1). Anschließend wurden die geltenden Regulierungsmechanismen erläutert und die aktuelle Marktsituation dargestellt. Trotz des erschwerten Marktzutritts haben sich einige Busunternehmen im öffentlichen Fernverkehr etablieren können.

Bei der Gegenüberstellung der internen und externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger war der Bus die günstigste Alternative. Der Bus besitzt die geringsten externen Kosten und verteidigt somit den Stand des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels. Bei der Untersuchung der Kostenstruktur wurden drei Auslastungsszenarien betrachtet. Für den Bus wurde bei der Schlussbetrachtung eine Auslastung von 46% angenommen. Dem ungeachtet darf aber auch eine Auslastung von 21% (entspricht der Auslastung des öffentlichen Personennahverkehr) nicht unterschlagen werden. Um dieses Kapazitätsdefizit ausgleichen zu können, kann die Preis- und Produktpolitik maximiert werden.

Bei der Kosten-Nutzen Abwägung stellte sich heraus, dass Zuverlässigkeit, Fahrtkosten und Reisedauer wichtige Merkmale für die Wahl des Verkehrsmittels sind. Ebenfalls spielt der demographische Wandel eine wichtige Rolle. Aufgrund der Verschiebung der Alterstruktur kann durch den Einsatz von öffentlichen Fernlinienbussen die Mobilität von älteren Menschen aufrechterhalten werden. Daher wäre der Verkehr mit Fernlinienbussen eine sinnvolle Erweiterung des öffentlichen Personenfernverkehrs und keine existenzielle Gefährdung des Schienenpersonenfernverkehrs. Dies wurde in einer Studie an der Universität in Dresden untersucht und festgestellt, dass nicht die Bahn sondern der PKW beim Verdrängungswettbewerb Anteile am Modal- Split verlieren würde.[187]

Im letzten Abschnitt wurden Gestaltungsmaßnahmen der Deregulierung in Deutschland aufgezeigt. Dabei wird ein ökonomisch effizienter Wettbewerb empfohlen, wobei begeleitende Maßnahmen notwendig sind, um die Stabilität und Transparenz der Angebote zu wahren.

[187] vgl. Walter, Matthias; Fernlinienbusverkehr, 2008, Seite 7, Stand 15.04.2010

Im Ganzen hat sich gezeigt, dass die Einführung von Fernlinienbusverbindungen und somit die Deregulierung des Marktes zu befürworten ist. Nicht nur die Umweltfreundlichkeit des Busses, sondern auch die Verringerung der ökonomischen Ineffizienzen, die Verbesserung der Mobilitätschancen und die geringen Kosten sind Gründe, die die Abschaffung des Verbotes unterstützen.

Im Bundestag wurden schon öfters Vorschläge zur Liberalisierung des Verbotes vorgelegt. Die Fraktion Bündnis90/ Die Grünen setzt sich intern für eine Liberalisierung ein, dennoch wurde jeder Versuch ausgeschlagen, denn das Regulierungsregime stützt sich auf interessengeleitete Politikentscheidungen, da der Staat Eigentümer der Deutschen Bahn AG ist und durch die Deregulierung eine Abnahme von Wählerstimmen befürchtet.

Die Deutsche Touring darf laut dem Gerichtsurteil vom 24.06.2010 des Bundesverwaltungsgerichts (Aktenzeichen BVerwG 3 C 14.09) Fernlinienbusverbindungen parallel zum Schienenverkehr anbieten.[188] Grundsätzlich muss die Deutsche Bahn Bus-Konkurrenz auf Fernstrecken dulden, wenn diese deutlich preiswerter sind als das Bahnangebot.[189] Trotz der Zustimmung für den Betrieb von Fernstrecken, muss das Busunternehmen einen neuen Antrag für die geplante Strecke Frankfurt-Dortmund stellen, da die Genehmigungsbehörde die Deutsche Bahn nicht in gebotener Form zur Ausgestaltung des vorhandenen Schienenverkehrs aufgefordert habe.[190]

[188] Bundesverwaltungsgericht; Pressemitteilung Nr. 56/2010, Stand 28.06.2010

[189] Kirnich, Peter; Freie Fahrt für Fernbusse, 2010, Seite 2

[190] Bundesverwaltungsgericht; Pressemitteilung Nr. 56/2010, Stand 28.06.2010

Anhang

Personenbeförderungsgesetz[191]

§ 13 Voraussetzung der Genehmigung

(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen, oder

2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere

a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,

b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,

c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist und, soweit es sich um

öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 selbst durchzuführen bereit sind.

§ 21 Betriebspflicht

1. Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten.

2. Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer für die Aufnahme des Betriebs eine Frist setzen.

[191] siehe http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/PBefG/gesamt.pdf, Stand 03.05.2010

3. Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.

4. Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechen. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten.

§ 22 Beförderungspflicht

Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden,

2. die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und

3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.

§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen

1. Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.

2. Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen

technischen Entwicklung angemessen sind. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.

3. Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.

4. Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.

5. Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

6. Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.

7. Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekannt zu machen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.

§ 40 Fahrpläne

1. Der Fahrplan muss die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

2. Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die

wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten.

3. Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend.

4. Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen.

Anbieter	Linie	Art der Linie	Strecke	Frequenz	Quelle
Autobus GmbH Sachsen	Linie 1005	regionale Fernlinie	Zwickau-Chemnitz-Dresden- Usedom	einmal täglich, mittwochs und samstags	www.autobus-sachsen.eu
Autokraft GmbH	Traveliner	Flughafenzubringer	Lübeck- Flughafen Hamburg	bis zu zehnmal täglich	www.traveliner.de
Bohr Omnibus GmbH	Airportshuttle Frankfurt – Hahn	Flughafenzubringer	Frankfurt – Flughafen Frankfurt/ Hahn	sechsmal täglich	www.bohr-omnibuss.de
Deutsche Touring GmbH	Romantische Straße	regionale Fernlinie	Frankfurt – München	einmal täglich	www.deutsche-toering.de
BBK Busse & Bahnen Kurpfalz GmbH & Co.KG	Hahn - Express	Flughafenzubringer	Heidelberg– Mannheim- Ludwigshafen- Flugh. Frankfurt/ Hahn	bis zu siebenmal täglich	www.hahn-express.de
Jozi- Reisen GmbH	Busverbindung Trier – Aachen und zurück	regionale Fernlinie	Trier – Aachen	einmal täglich, außer dienstags und samstags	www.dafahrichmit.de
Schilling Omnibusverkehr GmbH	Airport- Shuttle	Flughafenzubringer	Köln- Düsseldorf- Flughafen Weeze	bis zu sechsmal täglich	www.schilling-reisen.de

Tabelle 8: sonstige Fernlinienbusverbindungen
Quelle: Junior, Lars; Fernlinienbusverkehre in Deutschland, 2000, Seite 108/109

	Betrag [Mio. SEK]	%-Anteil
Personalkosten	3042	51,01
Treibstoff, Reifen und andere Verbrauchsmaterialen	1423	23,86
Externe Aufwendungen	1164	19,52
Kapitalgewinn/ -verlust über den Verkauf von langfristigen Vermögenswerten	4	0,07
Abschreibung und Wertminderung von Sachanlagen	303	5,08
Total	**5.963**	**100**

Tabelle 9: Kostenstruktur von Nobina Group gemäß Annual Report 2008/09
Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Concordia Bus, Annual Report 2008/09, Seite 33, Stand 03.06.2010

	Annahme
Verkehrsart	Fernlinie
Verkehrstage	200
Zins	5 %
Kaufpreis	400.000 EUR
Dieselkosten[192]	1,22 EUR/ l
Personalkosten	35.000 EUR/ Person/ Jahr
Jahresfahrleistung	160.000 km
Dieselverbrauch	32 l/ 100 km
Anzahl Fahrer pro Bus	1,7
Sonstiges Personal	0,4

Tabelle 10: Annahmen zur Berechnung der Kosten eines Intercity- Busunternehmen
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 143, Stand 27.04.2010

[192] siehe http://www.finanzen.net/rohstoffe/Diesel-Benzinpreis, Stand 02.06.2010

	[EUR]	Anteil [%]
Personalkosten	73.500	29,4
Kraftstoffkosten	62.500	25,0
Fahrzeugabschreibung	63.000	25,2
Kapitalverzinsung	12.000	4,8
Materialkosten	9.000	3,6
Fremdleistung (Reparaturen)	3.000	1,2
Versicherung	6.000	2,4
Werkstattkosten	16.000	6,4
Sonstiges (Post, Steuern ...)	5.000	2,0
Gesamt	**250.000**	**100**

Tabelle 11: Annahmen zur Berechnung der Kosten eines Intercity- Busunternehmen
Quelle: Becker, Martin; Inter- City Busverkehr in Europa, 2008, Seite 144, Stand 27.04.2010

Quellenverzeichnis

Becker, Martin; Bohn, Alex; Gärtner,Christoph; Haunerland, Fabian; Kluge, Marlen; Krause, Marcus; Krischok, Frank; Künzel, Christof; Mösken, Michael; Moll, Robert; Neumann, Frank; Rößler, Ralf; Rüsike, Vincent; Schönherr, Oliver; Siehlow, Markus; Splinter, Christina; Sturtz, Michael *[Inter- City Busverkehr in Europa, 2008]:* Transport Economics and Other Infrastructure Working Papers WP-TR-14 Inter-City Busverkehr in Europa, September 2008, Online im Internet: http://www.tu-dresden.de/wwbwleeg/publications/wp_tr_14_becker_et_al_intercitybusverkehr_europa.pdf [Stand 27.04.2010]

Beiersdorf, Wilfried *[Konkurrenz mit Bus, 2009]:* Regierung will Bahn mit Bussen Konkurrenz machen, Oktober 2009, Online im Internet: http://www.derwesten.de/nachrichten/politik/Regierung-will-Bahn-mit-Bussen-Kokurrenz-machen-id37772.html [Stand 15.04.2009]

Brychcy, Ulf Touring will Fernbus-Blockade aushebeln, 24.04.2010, Frankfurt, Online im Internet: http://www.ftd.de/unternehmen/handel-dienstleister/:liberalisierung-touring-will-fernbus-blockade-aushebeln/50105042.html [Stand 11.05.2010]

Bundesministerium der Justiz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH, Personenbeförderungsgesetz, Online im Internet: http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/PBefG/gesamt.pdf, [Stand 03.05.2010]

Bundesverwaltungsgericht *[Pressemitteilung Nr. 56/2010]*: Online im Internet: http://www.bundesverwaltungsgericht.de/enid/1f2ef07e6c0baff5863cb553d3136dad,51d36d7365617263685f646973706c6179436f6e7461696e6572092d093133313034093a095f7472636964092d09353737/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_9d.html, [Stand 28.06.2010]

DB Fernverkehr AG Geschäftsbericht 2007, Frankfurt am Main, Online im Internet: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht__2007__dbfernverkehr.pdf, [Stand 02.06.2010]

DB Fernverkehr AG Geschäftsbericht 2008, Frankfurt am Main, Online im Internet: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht__2008__dbfernverkehr.pdf, [Stand 02.06.2010]

Deutsche Lufthansa AG Geschäftsbericht 2008, Köln, Online im Internet: http://berichte.lufthansa.com/2008/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb08.pdf, [Stand 02.06.2010]

Deutsche Lufthansa AG Geschäftsbericht 2009, Köln, Online im Internet: http://berichte.lufthansa.com/2009/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb09.pdf, [Stand 02.06.2010]

Doll, N.; Hartmann, J.; Hildebrand, J. *[Die Bahn zittert vor Preiskrieg, 2010]*: Neue Konkurrenz: Die Bahn zittert vor Preiskrieg wegen Fernbussen, Online im Internet: http://www.welt.de/wirtschaft/article7420874/Die-Bahn-zittert-vor-Preiskrieg-wegen-Fernbussen.html#vote_7362022, 01.Mai 2010, [Stand 11.05.2010]

Dr. Lindemann, Kay Auf den Rahmen kommt es an! , Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. – DVWG – Reihe B, Seminar, B 274, Workshop Wettbewerb im Schienenverkehr – Formen, Stärken, Schwachstellen und Grenzen, Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn, 2004

CDU, CSU und FDP *[Koalitionsvertrag]:* Wachstum. Bildung. Zusammenhalt. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, 17. Legislaturperiode, Seite 37, Online im Internet: http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_82/DE/BMF__Startseite/Aktuelles/Koalitionsvertrag__pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf [Stand 11.05.2010]

Concordia Bus Annual Report 2008/2009, Mai 2009, Stockholm, Online im Internet: http://www.nobina.com/PageFiles/742/Concordia%20Bus%20eng.pdf?epslanguage=en, [Stand 03.06.2010]

Economic research centre; ECMT *[Regular interurban coach services in europe, 2001]:* Report of de hundred and fourteenth round table on transport economics, topic: Regular interurban coach services in europe, Paris, 1999, Online im Internet: http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/01RT114.pdf, [Stand 09.06.2010]

Greene, L. David; Jones, W. Donald; Delucchi, A. Mark *[The Full Costs, 1997]*: The Full Costs and Benefits of Transportation, Contributions to Theory, Method and Measurement, Springer- Verlag, Berlin, Heidelberg, New York, 1997

Haustein, Sonja; Kemming, Herbert; Hunecke, Marcel *[Mobilität von Senioren, 2008]:* Mobilität von Senioren, *Internationales Verkehrswesen*, 60. Jahrgang, 05/2008

Hunsicker, Frank; Sommer, Carsten *[Mobilitätskosten 2030, 2009]:* Mobilitätskosten 2030: Autofahren und ÖPNV- Nutzung werden teurer, *Internationales Verkehrswesen*, 61. Jahrgang, 10/2009

Junior, Lars *[Fernlinienbusverkehre in Deutschland, 2006]:* Fernlinienbusverkehre in Deutschland, Analyse des derzeitigen Regulierungsregimes und seiner volkswirtschaftlichen Auswirkungen und Prognose von Modal- Split- Auswirkungen bei einer Deregulierung auf den Personenfernverkehr anhand einer Conjoint- Analyse, Diplomarbeit, Köln, 2006

Kirnich, Peter *[Freie Fahrt für Fernbusse, 2010]*: Freie Fahrt für Fernbusse, Das Bundesverwaltungsgericht erlaubt neue Konkurrenz für die Deutsche Bahn. Reisen könnte damit deutlich günstiger werden, Mitteldeutsche Zeitung, Rubrik: Der Tag, 25.06.2010

Knieps, Günther *[Wettbewerb im Regionalverkehr, 2000]:* Wettbewerb um Subventionen im Regionalverkehr, Diskussionsbeiträge Nr. 69, Freiburg, 2000

Laaser, Carl- Friedrich *[Wettbewerb im Verkehrswesen, 1991]*: Wettbewerb im Verkehrswesen, Chancen für eine Deregulierung in der Bundesrepublik, Kieler Studien 236, Hrsg. Horst Siebert, Mohr, Tübingen, 1991

Lehmann, Carsten *[Koordination von Verkehrsleistungen, 2000]:* Effiziente Koordination von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr, Eine mikroökonomische Analyse, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 150, Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen, 2000

Lindemann, Dr. Kay *[Auf den Rahmen kommt es an]*: Wettbewerb im Schienenverkehr- Formen, Stärken, Schwachstellen und Grenzen, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. – DVWG – Reihe B 274, Seminar, Workshop in Verbindung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2004

Löw, Markus *[Regionalisierung des ÖPNV, 2000]:* Regionalisierung des ÖPNV – Neuer Schwung für Bus und Bahn?, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund, 2000

Martens, Dipl.- Kfm. Sven *[Intercity- Busverkehr, 2005]*: Chancen einer Deregulierung des Intercity- Busverkehrs aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht, Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, DVWG: BuslinienFERNverkehr in Deutschland – Tabu oder Wettbewerbsbelebung?, Schriftenreihe B, Band 289, CD- ROM, Berlin, 2006

Martens, Dipl.- Kfm. Sven *[Perspektiven einer Liberalisierung, 2008]*: Intercity- Busverkehr in Deutschland – Notwendigkeit und Perspektiven einer Liberalisierung, Fachgespräch: Potenziale des Fernlinienverkehrs in Deutschland, Berlin, 2008, Online im Internet: http://www.toni-hofreiter.de/dateien/fernbus/Vortrag_Sven_Maertens.pdf, [Stand: 15.05.2010]

Nicolai, Birger *[Benzinpreise schwanken, 2010]:* Benzinpreise schwanken so stark wie noch nie, 31.03.2010, Online im Internet: http://www.welt.de/die-welt/wirtschaft/article6997697/Benzinpreise-schwanken-so-stark-wie-noch-nie.html, [Stand 02.06.2010]

OmnibusRevue *[Keine Bus- Maut]:* Keine Bus- Maut bei Fernlinien- Freigabe, Online im Internet: http://www.omnibusrevue.de/keine-bus-maut-bei-fernlinien-freigabe-938599.html, [Stand 09.06.2010]

Ruppelt, Hans- Jürgen *[Wettbewerbssicherung,2001]:* Wettbewerbssicherung auf Transport- und Infrastrukturmärkten – Erfahrungen, Probleme, Handlungsbedarf, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. – DVWG – Reihe B 244, Seminar, Workshop in Verbindung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, 2001

Schaube, Jörg *[Erfahrungen, 2005]*: Buslinienfernverkehr: Erfahrungen aus der langjährigen Praxis, Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, DVWG: Buslinien-FERNverkehr in Deutschland – Tabu oder Wettbewerbsbelebung?, Schriftenreihe B, Band 289, CD- ROM, Berlin, 2006

Schreyer, Christoph; Maibach, Markus; Sutter, Daniel; Doll, Claus; Bickel, Peter *[INFRAS-Studie, 2005]*: Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland, Aufdatierung 2005, März 2007, Online im Internet: http://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/studie-externe-kosten-des-verkehrs-in-deutschland/studie-externe-kosten-des-verkehrs-in-deutschland.pdf, [Stand 07.06.2010]

Sobania, Katrin *[Die Poltische Ökonomik der Deregulierung, 2003]:* Die Politische Ökonomik der Deregulierung, Eine Untersuchung am Beispiel der Sektoren Telekommunikation, Straßen- und Schienengüterverkehr sowie Landschaft, Europäische Hochschulschriften, Reihe V Volks- und Betriebswirtschaft, Band 2989, Verlag: Peter Lang, Frankfurt am Main, 2003

Statistisches Bundesamt Deutschland *[Pressemitteilung Nr. 026 vom 17.01.2007]*: Pressemitteilung Nr. 026 vom 17.01.2007, 2006: Mehr Fahr- und Fluggäste im öffentlichen Personenverkehr, Online im Internet: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2007/01/PD07__026__46,templateId=renderPrint, 2007, [Stand 15.06.2010]

Tiedtke, Benjamin *[Deregulierung des Buslinienfernverkehrs,2009]*: Chancen und Risiken einer Deregulierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland, Studienarbeit, 2009, Diplomica Verlag GmbH, Hamburg, 2010

Walter, Matthias; von Hirschhausen, Christian; Haunerland, Fabian; Moll, Robert [*Fernbusslinienverkehr, 2008*]: Studie: Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland, Transport Economics Working Papers WP-TR-15, Dezember 2008, Online im Internet: http://www.tu-dresden.de/wwbwleeg/publications/wp_tr_15_hirschhausen_et_al_potential_fernlinienbusverkehr_deutschland.pdf [Stand: 15.04.2010]

Wittling, Henner *[Liberalisierter Verkehrsmarkt,2001]:* Die Rolle des Staates auf einem liberalisierten Verkehrsmarkt, Einführungsvortrag, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. – DVWG – Reihe B, Seminar, B 244, Workshop in Verbindung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Berlin, Berlin, 2001

http://www1.adac.de/Auto_Motorrad/autokosten/TopTenAK/default_fzgklassen.asp?ComponentID=147587&SourcePageID=147544#atcm:8-147550, [Stand 02.06.2010]

http://www.autobahnexpress.de/, [Stand 25.05.2010]

http://www.bpb.de/popup/popup_lemmata.html?guid=ZBYK3U, [Stand 28.05.2010]

siehe http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/publikationen,did=229804.html, [Stand 15.06.2010]

http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/publikationen,did=229804.html, [Stand 15.06.2010]

http://www.co2-handel.de/lexikon-53.html, [Stand 08.06.2010]

http://www.co2-handel.de/lexikon-94.html, [Stand 08.06.2010]

http://www.finanzen.net/rohstoffe/Diesel-Benzinpreis, [Stand 02.06.2010]

http://www.finanzen.net/rohstoffe/Normal-Benzinpreis, [Stand 02.06.2010]

www.fxtop.com/de/historates.php3

http://www.gesetze-im-internet.de/stvzo/anlage_viii_132.html, [Stand 04.06.2010]

http://www.insm-lexikon.de/regulierung.html, [Stand 28.06.2010]

http://www.nobina.com/Nobina/News/Concordia-Bus-changes-its-name-to-Nobina/, [Stand 03.06.2010]

http://www.touring.de/Unternehmen.910.0.html, [Stand 26.05.2010]

http://www.touring.de/Nationale-Buslinien.14.0.html, [Stand 26.05.2010]

http://www.tuev-thueringen.de/, [Stand 02.06.2010]

http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodeIdent=2852, [Stand 15.06.2010]

http://berichte.lufthansa.com/2009/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb09.pdf, [Stand 02.06.2010]

http://berichte.lufthansa.com/2008/gb/serviceseiten/downloads/files/gesamt_dlh_gb08.pdf, [Stand 02.06.2010]

https://www.berlinlinienbus.de/ueber_uns/deutschland_blb.pdf, [Stand 25.05.2010]

http://www.berlinlinienbus.de/download/aktueller_fahrplan.pdf, Seite 62, [Stand 25.05.2010]

http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/hintergrund/Vergleich-Personenverkehr.pdf, [Stand 03.06.2010]

http://www.zoll.de/e0_downloads/a1_vorschriften/a0_gesamtliste_gesetze/mineraloelsteuer-gesetz.pdf, [Stand 04.07.2010]

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und nur unter Verwendung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Die Arbeit wurde weder in dieser oder einer ähnlichen Form noch in Auszügen bereits einer Prüfstelle vorgelegt.

Weimar, den 12.07.2010

Isabel Och