

Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen in der Bundesrepublik Deutschland - Marktstruktur und Entwicklungsperspektiven im europäischen Binnenmarkt*)

VON HERBERT BAUM UND WOLFGANG H. SCHULZ, KÖLN

INHALT

1. Problemstellung
2. Abgrenzungen und methodische Anmerkungen
3. Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs
4. Leistungsstruktur des Straßenpersonenverkehrs
 - 4.1 Linien- und Gelegenheitsverkehr
 - 4.2 Nationaler und internationaler Verkehr
 - 4.3 Nah- und Fernverkehr
5. Größenstruktur der Unternehmen im Straßenpersonenverkehr
6. Entwicklungsperspektiven des Omnibusverkehrs im europäischen Binnenmarkt
 - 6.1 Deregulierung
 - 6.2 Wettbewerb und Harmonisierung
 - 6.3 Nachfrageentwicklung

1. Problemstellung

Der europäische Binnenmarkt ab 1993 mit seinen Liberalisierungs- und Integrationsschritten wird auch den Straßenpersonenverkehr mit Kraftomnibussen erfassen. Die bisher geltenden staatlich-administrativen Regulierungen werden aufgelockert oder abgeschafft werden, um gemäß der Einheitlichen Europäischen Akte und dem Grundsatzurteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. 5. 1985 die Dienstleistungsfreiheit einzuführen und Diskriminierungen ausländischer Personenverkehrsunternehmen innerhalb der EG zu beseitigen.

Liberalisierung und Harmonisierung erstrecken sich zunächst auf den grenzüberschreitenden Omnibusverkehr. Davon werden jedoch Deregulierungsimpulse auch auf die nationalen Märkte ausstrahlen. Der Wettbewerbsgrad auf den Märkten der Personenbeförderung wird im Ergebnis steigen, wobei die Verhältnisse in den einzelnen Marktsegmenten (z. B. Linien- und Gelegenheitsverkehr) unterschiedlich sein werden.

Anschrift der Verfasser:

Prof. Dr. Herbert Baum
Dipl.-Ökonom Wolfgang H. Schulz
Institut für Verkehrswissenschaft
an der Universität zu Köln
Universitätsstraße 22
5000 Köln 41

*) Die Abhandlung entstand als deutsches Teilprojekt für eine internal vergleichende Studie der EG-Kommission. Die Arbeit wurde abgeschlossen im Februar 1990. Die Verhältnisse im Gebiet der ehemaligen DDR konnten in der Strukturanalyse noch nicht berücksichtigt werden.

Im vereinten Deutschland wird es zu einer Markterweiterung mit neuen und intensiveren Wettbewerbsbeziehungen kommen, wobei auch diese Personenbeförderungen in den EG-Binnenmarkt integriert werden.

Die Wettbewerbsbelegung im Straßenpersonenverkehr gilt unter volkswirtschaftlichen Maßstäben als positiv. Der Schritt in die Konkurrenz ist dennoch nicht frei von Risiken, die sich in Fehlentwicklungen (z. B. ruinöse Konkurrenz, Konzentration) auswirken können. Eine wesentliche Determinante für die weitere Entwicklung ist die Marktstruktur im Straßenpersonenverkehr. Ihre empirische Aufbereitung ist das Ziel dieses Beitrags.

2. Abgrenzungen und methodische Anmerkungen

Der *gesamte Personenverkehr* in der Bundesrepublik Deutschland wird gegliedert in:

- (1) öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- (2) öffentlicher Schienenpersonenverkehr
 - Deutsche Bundesbahn (DB)
 - Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- (3) privater Straßenpersonenverkehr
 - Individualverkehr (Personenkraftwagen)
 - Taxi und Mietwagen

Kriterien für den „öffentlichen Straßenpersonenverkehr“ sind Zugänglichkeit und Benutzbarkeit für das öffentliche Publikum, nicht dagegen die Eigentumsform an den Verkehrsbetrieben. Zum öffentlichen Straßenpersonenverkehr gehören also auch private Verkehrsunternehmen.

Der *öffentliche Straßenpersonenverkehr* setzt sich zusammen aus:

- (1) *Kommunale Verkehrsunternehmen:*
In der Bundesrepublik Deutschland betreiben 75,6% der 160 kommunalen Verkehrsunternehmen Straßenpersonenverkehr ausschließlich mit Omnibussen, 24,4% haben einen gemischten Betrieb mit Omnibussen und Straßenbahnen, zum Teil auch mit Stadtbahnen/U-Bahnen.
- (2) *Private Omnibusunternehmen:*
Private Omnibusunternehmen erbringen Verkehrsleistungen überwiegend im selbständigen Angebot, zum Teil auch im Auftrag kommunaler Verkehrsunternehmen. Ihre Gesamtzahl in der Bundesrepublik liegt bei 5.600.
- (3) *Nichtbundeseigene Eisenbahnen:*
Ausgewiesen wird der Omnibusverkehr der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. In der Bundesrepublik Deutschland gibt es 106 Nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Omnibusverkehr, die regional tätig sind. Sie werden als AG oder GmbH betrieben. Ihr Kapital ist zu 90% in öffentlichem Eigentum (Kommunen, Länder).
- (4) *Deutsche Bundesbahn:*
Auch die Deutsche Bundesbahn betreibt Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen. Ein Teil des Omnibusverkehrs der Bundesbahn wurde 1976 auf neu gegründete Regionalverkehrsgesellschaften übertragen (Schleswig-Holstein, Köln, Hannover, Oberbayern). Ihre

Beförderungsmengen werden seither bei den kommunalen Omnibusunternehmen erfaßt.

(5) *Deutsche Bundespost:*

Der Omnibusverkehr der Deutschen Bundespost wurde in den 80er Jahren (1982—1985) auf die Deutsche Bundesbahn übertragen und wird dort ausgewiesen.

Statistisches Datenmaterial zu Entwicklung und Struktur des Straßenpersonenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland liegt nur in bruchstückhafter Form vor. Relativ gut dokumentiert sind die kommunalen Verkehrsunternehmen und der Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn. Erhebliche Datenmängel bestehen bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und den privaten Omnibusunternehmen. Ein Teil der Lücken konnte durch Erkundigungen und Erhebungen bei den beteiligten Verkehrsunternehmen und Verbänden geschlossen werden. Zum Teil waren aber auch eigene Schätzungen und Berechnungen auf der Basis bestimmter Hypothesen nicht zu vermeiden. In diesen Fällen haben wir dennoch die exakten Berechnungsergebnisse ausgewiesen. Sie sollen keine Scheingenaugigkeit simulieren, sondern das dokumentieren, was sich bei Anwendung bestimmter Prämissen und Rechenschritte ergibt.

3. Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs

Die Daten zur Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs mußten in mehrfacher Hinsicht korrigiert werden:

- Die Beförderungszahlen der kommunalen Verkehrsunternehmen werden in der Statistik nicht nach den verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert. Nach Aussagen des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe werden 60% der Beförderungen mit Omnibussen erbracht. Entsprechend dieser Quote werden die Verkehrsleistungen mit Omnibussen der kommunalen Verkehrsunternehmen ermittelt.
- Die statistische Erfassung der Unternehmen im Verkehr mit Omnibussen wurde mehrfach geändert. Seit 1984 werden nur noch die Unternehmen mit mehr als 3 Omnibussen, seit 1985 nur noch die Unternehmen mit mehr als 5 Omnibussen berücksichtigt. Bei den kommunalen Verkehrsunternehmen, den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Deutschen Bundesbahn entstehen dadurch keine Probleme, da diese zu fast 100% die Größenkriterien überschreiten. Diskrepanzen ergeben sich jedoch bei den privaten Omnibusunternehmen. Um eine Vergleichbarkeit in der Zeitreihe herzustellen, werden daher die Daten von 1980 um die nach 1985 nicht mehr berücksichtigten Unternehmen gekürzt.
- Im Straßenpersonenverkehr der Deutschen Bundesbahn wurden seit 1988 4 Bahnbusgesellschaften aus der DB ausgegliedert und in Regionalverkehrsgesellschaften eingebracht. Die Regionalverkehrsgesellschaften werden bei den kommunalen Verkehrsunternehmen erfaßt. Da diese Verkehre jedoch aus sachlichen Gründen nach wie vor zur DB gehören, werden sie wieder der DB (für 1988) zugerechnet.

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs und seine Struktur nach beteiligten Verkehrsunternehmen.

Tabelle 1: *Entwicklung des gesamten Straßenpersonenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland*

	Beförderte Personen (in Mio)			Personenkilometer (in Mio)		
	1980	1985	1988	1980	1985	1988
1) Öffentlicher Straßenpersonenverkehr						
a) Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen (mit Omnibussen)	2 854	2 568	2 533	15 919	14 733	14 942
Kommunale gesamt (incl. Schienenverkehr)	4 756	4 280	4 286	26 528	24 551	24 913
b) Private Omnibusunternehmen	745	607	555	28 639	27 087	27 507
c) Nichtbundeseigene Eisenbahnen	207	182	172	2 140	2 003	1 903
d) Deutsche Bundesbahn	560	736	597	6 941	8 669	7 373
e) Deutsche Bundespost	326	—	—	4 135	—	—
Summe öffentlicher Personenverkehr im engeren Sinne (ohne kommunalen Schienenverkehr)	4 692	4 093	3 857	57 774	52 492	51 725
Summe öffentlicher Personenverkehr im weiteren Sinne (mit kommunalem Schienenverkehr)	6 594	5 805	5 571	68 383	62 310	61 463
2) Öffentlicher Schienenverkehr						
a) Deutsche Bundesbahn	1 107	1 048	1 026	40 499	42 707	40 959
b) Nichtbundeseigene Eisenbahnen	60	86	95	509	744	797
Summe öffentlicher Schienenverkehr (Gesamter öffentlicher Verkehr)	1 167	1 134	1 121	41 008	43 451	41 756
3) Privater Verkehr						
a) Individualverkehr (Pkw)	28 915	27 605	31 910	470 300	481 600	555 600
b) Taxi und Mietwagen	365	335	355	2 200	2 040	2 200
Summe privater Verkehr	29 280	27 940	32 265	472 500	483 640	557 800
Verkehr insgesamt	37 041	34 879	38 957	581 891	589 401	661 019
Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im engeren Sinne am gesamten Personenverkehr	12,7%	11,8%	9,9%	9,9%	8,9%	7,9%
Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im weiteren Sinne am öffentlichen Personenverkehr	60,5%	59,0%	57,7%	52,8%	49,6%	50,2%

Quellen: Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1989, Bonn 1989, und eigene Berechnungen.

Der Anteil des Straßenpersonenverkehrs im engeren Sinne (mit Omnibusverkehr ohne Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn) am gesamten Personenverkehr liegt bei 10% (Anzahl der beförderten Personen) bzw. bei 8% (Personenkilometer). Ursächlich für diese relativ geringen Anteile ist die Dominanz des individuellen Pkw-Verkehrs innerhalb des gesamten Straßenpersonenverkehrs. Beförderungsaufkommen und Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs sind in den 80er Jahren rückläufig. Demgegenüber ist der individuelle Pkw-Verkehr erheblich angestiegen.

Der Anteil des Straßenpersonenverkehrs im engeren Sinne (nur Omnibusverkehr) am öffentlichen Personenverkehr (einschl. Schienenverkehr) beträgt 58 % (Anzahl der beförderten Personen) und 50 % in bezug auf die Verkehrsleistungen (Personenkilometer). Tendenziell war die Anteilsentwicklung in den 80er Jahren ebenfalls rückläufig. Während der öffentliche Schienenpersonenverkehr (insbesondere der Deutschen Bundesbahn) annähernd konstant geblieben ist, ist der mit Omnibussen betriebene Straßenpersonenverkehr zurückgegangen.

4. Leistungsstruktur des Straßenpersonenverkehrs

4.1 Linien- und Gelegenheitsverkehr

Die Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr ist in Tabelle 2 dargestellt.

Vorherrschend ist der Linienverkehr. Dies gilt insbesondere in bezug auf die Anzahl der beförderten Personen. Hier hat der Gelegenheitsverkehr nur einen Anteil von knapp 2%. Anders ist die Situation bei den Verkehrsleistungen (in Personenkilometern), wo der Gelegenheitsverkehr wegen seiner größeren Entfernungen einen Anteil von fast 40 % hat.

Tabelle 2: Aufteilung nach Gelegenheits- und Linienverkehr im Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen

	Beförderte Personen (in Mio)			Personenkilometer (in Mio)		
	1980 ¹⁾	1985	1987	1980 ¹⁾	1985	1987
1) Linienverkehr						
a) Kommunale Unternehmen	2 849,4	2 564,0	2 570,7	15 671,6	14 351,6	14 456,5
b) Private Unternehmen	662,3	542,4	506,0	10 286,3	7 716,5	7 496,9
c) Nichtbundeseigene Eisenbahnen	204,8	180,5	172,8	1 818,1	1 699,9	1 601,7
d) Deutsche Bundesbahn	542,8	733,2	609,4	6 477,9	8 347,5	7 132,9
e) Deutsche Bundespost	325,4	2,2	0,0	4 136,8	29,0	0,0
Summe	4 584,7	4 022,3	3 858,9	38 390,7	32 144,5	30 688,0
2) Gelegenheitsverkehr						
a) Kommunale Unternehmen	4,4	4,6	4,6	411,3	379,0	410,2
b) Private Unternehmen	82,1	64,9	62,9	18 344,5	18 959,5	19 475,2
c) Nichtbundeseigene Eisenbahnen	1,8	1,6	1,6	316,9	303,4	311,5
d) Deutsche Bundesbahn	1,6	3,0	2,8	281,5	321,1	314,9
e) Deutsche Bundespost	0,2	0,0	0,0	16,5	1,1	0,0
Summe	90,1	74,1	71,9	19 370,4	19 964,1	20 507,8
Summe Linien- und Gelegenheitsverkehr	4 674,9	4 096,4	3 930,8	57 761,1	52 108,6	51 195,8
Anteil Gelegenheitsverkehr am Gesamtverkehr	1,93 %	1,81 %	1,83 %	33,54 %	38,31 %	40,06 %

1) korrigiert

Errechnet aus: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen, Fachserie 8, Verkehr, Reihe 3.2, Wiesbaden, verschiedene Jahrgänge.

Innerhalb des Linienverkehrs liegt von den Personenkilometern her die größte Bedeutung bei den kommunalen Unternehmen, gefolgt von den privaten Omnibusunternehmen und dem Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn. Der Linienverkehr hat insgesamt eine stagnierende bis schrumpfende Entwicklung.

Der Gelegenheitsverkehr hatte in den 80er Jahren leichte Zuwächse. Von herausragender Bedeutung ist hier der private Omnibusverkehr.

4.2 Nationaler und internationaler Verkehr

Die Aufgliederung des Linien- und Gelegenheitsverkehrs nach nationalen und internationalen Verkehren ist in Tabelle 3 dargestellt. Die Daten liegen in den offiziellen Statistiken in dieser Form nicht vor. Die Aufgliederungen basieren auf Erkundigungen bei den beteiligten Verkehrsunternehmen für die Anzahl der beförderten Personen. Die Personenkilometer für 1988 wurden daraus unter Verwendung der durchschnittlichen Beförderungsweite errechnet. Die durchschnittlichen Beförderungsweiten sind in Tabelle 4 dargestellt.

Zur Berechnung der Personenkilometer nach nationalen und internationalen Relationen werden mehrere Gewichtungen der Reiseweiten vorgenommen:

- Im nationalen Linienverkehr werden die Reiseweiten nach den Anteilen der verschiedenen Verkehrsarten an den verschiedenen Linienverkehren gewichtet.
- Für den internationalen Linien- und Gelegenheitsverkehr wird die Entfernung der Ferien-Ziel-Reisen zugrundegelegt.
- Im nationalen Gelegenheitsverkehr werden die Entfernungen nach den Anteilen der verschiedenen Verkehrskategorien am gesamten Gelegenheitsverkehr gewichtet.

Infolge des Rechenweges (Ermittlung der Personenkilometer aus durchschnittlichen Reiseweiten) stimmen in der Summe die errechneten Personenkilometer mit den statistisch ausgewiesenen Personenkilometern nicht exakt überein. Auf die errechneten Personenkilometer wird daher ein Korrekturfaktor angewendet, wodurch nachträglich eine Übereinstimmung in der Summe hergestellt wird.

Der *Linienverkehr* besteht fast ausschließlich aus nationalem Verkehr. Linienverkehr auf internationalen Relationen wird ganz geringfügig betrieben von kommunalen Verkehrsunternehmen (z. B. in grenznahen Regionen) sowie von privaten Omnibusunternehmen. Das bedeutendste private Omnibusunternehmen ist hier die Deutsche Touring GmbH, deren Kapital zu 51 % von der Deutschen Bundesbahn gehalten wird. Die Deutsche Touring betreibt im Linienverkehr hauptsächlich den Reiseverkehr ausländischer Gastarbeiter und den Zubringerverkehr zu internationalen Flughäfen.

Auch der *Gelegenheitsverkehr* ist überwiegend nationaler Verkehr. Allerdings ist der internationale Anteil mit 20 % beachtlich. Der internationale Gelegenheitsverkehr wird von privaten Omnibusunternehmen betrieben. Er gliedert sich wie folgt:

- Mietomnibusverkehr (eine Reisegruppe mietet einen Omnibus und bestimmt das Reiseziel),
- Ausflugfahrten (Kurz- und Städtereisen),
- Ferien-Ziel-Reisen (Urlaubsreisen sowie Rund- und Studienreisen).

Tabelle 3: Aufteilung von Linien- und Gelegenheitsverkehr nach nationalen und internationalen Verkehren

	Beförderte Personen in 1000		Personenkilometer in Mio
	1980	1988	1988
Linienverkehr			
(1) National			13 773,7
— Kommunale Unternehmen	2 849 356	2 566 896	1 389,6
— Nichtbundeseigene Eisenbahnen	206 200	170 400	3 843,3
— Private Unternehmen	662 300	460 900	6 286,9
— Deutsche Bundesbahn	542 409	593 869	—
— Deutsche Bundespost	325 400	—	—
Summe	4 585 665	3 792 065	25 293,5
(2) International			86,5
— Kommunale Unternehmen	44	104	—
— Nichtbundeseigene Eisenbahnen	—	—	—
— Private Unternehmen	391	931	802,8
— Deutsche Bundesbahn	—	—	—
— Deutsche Bundespost	—	—	—
Summe	435	1 035	889,3
Anteil des nationalen Verkehrs am Linienverkehr	99,9%	99,9%	96,6%
Gelegenheitsverkehr			
(1) National			1 081,5
— Kommunale Unternehmen	4 500	4 600	513,5
— Nichtbundeseigene Eisenbahnen	1 800	1 600	17 458,0
— Private Unternehmen	65 700	75 500	1 086,1
— Deutsche Bundesbahn	1 600	2 600	—
— Deutsche Bundespost	200	—	—
Summe	73 800	84 300	20 139,1
(2) International			—
— Kommunale Unternehmen	—	—	—
— Nichtbundeseigene Eisenbahnen	—	—	—
— Private Unternehmen	16 400	18 600	5 403,0
— Deutsche Bundesbahn	—	—	—
— Deutsche Bundespost	—	—	—
Anteil des nationalen Verkehrs am Gelegenheitsverkehr	81,8%	81,9%	78,8%

Quelle: Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1989; a.a.O. Angaben der Deutschen Touring GmbH, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., und eigene Berechnungen.

Der internationale Gelegenheitsverkehr der anderen Verkehrsunternehmen hat keine Bedeutung; er wird statistisch nicht erfaßt.

Die privaten Omnibusunternehmen treten auf internationalen Relationen teilweise in Wettbewerb zum Linienverkehr der Deutschen Touring, indem sie Quasi-Linienverkehre anbieten. Insgesamt werden sie jedoch dem Gelegenheitsverkehr (ohne Konzessionen) zugeordnet.

Tabelle 4: Durchschnittliche Reiseweite (in km) (Stand: 1986)

Verkehrsart	km
<i>Linienverkehr:</i>	
— Allgemeiner Linienverkehr	6,7
— Sonderformen des Linienverkehrs	16,0
— Freigestellter Schülerverkehr	14,4
<i>Gelegenheitsverkehr:</i>	
— Ausflugsfahrten	362,4
— Ferien-Ziel-Reisen	1 058,5
— Verkehr mit Mietomnibussen	236,2

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen, Fachserie 8, Reihe 3.2, Wiesbaden 1987, S. 16.

Der Gelegenheitsverkehr hat eine wachsende Tendenz. Dies gilt sowohl für die nationalen als auch internationalen Relationen.

Die Zielgebiete (nach Anzahl der Beförderungen) des internationalen Linien- und Gelegenheitsverkehrs sind in Tabelle 5 zusammengestellt. Der internationale Linienverkehr wird zu 90% von der Deutschen Touring betrieben. Durch einen entsprechenden prozentualen Zuschlag werden die Gesamtzahlen ermittelt.

Der internationale Gelegenheitsverkehr der privaten Omnibusunternehmen enthält nur die Beförderungsfälle mit einer Reisedauer von mindestens 5 Tagen. Reisen mit kürzerer Dauer werden statistisch nicht erfaßt.

Im internationalen Linienverkehr sind die Hauptdestinationen Jugoslawien, Griechenland, Spanien, Portugal und Türkei. Dominierend ist hier der Reiseverkehr der Gastarbeiter. Im internationalen Gelegenheitsverkehr sind die traditionellen Feriengebiete (Italien, Spanien, Österreich und Frankreich) vorherrschend.

4.3 Nah- und Fernverkehr

Die Aufgliederung des Straßenpersonenverkehrs mit Omnibussen nach Nah- und Fernverkehr ist in Tabelle 6 dargestellt. Es liegt folgende Klassifikation zugrunde:

- Der nationale Linienverkehr wird in der amtlichen Statistik dem Nahverkehr gleichgesetzt.
- Der internationale Linienverkehr wird dem Fernverkehr zugeordnet.
- Der gesamte (nationale und internationale) Gelegenheitsverkehr stellt Fernverkehr dar.

Der Linienverkehr besteht nach dieser Einteilung fast ausschließlich aus Nahverkehr, der Gelegenheitsverkehr stellt vollständig Fernverkehr dar.

Tabelle 5: Zielgebiete des internationalen Omnibusverkehrs 1988

Zielgebiete	Beförderte Personen in 1000		
	Linienverkehr		Gelegenheitsverkehr ¹⁾
	Deutsche Touring	Gesamt ²⁾	
Italien	15	16,7	356,5
Spanien	60	66,7	331,7
Portugal	55	61,1	—
Österreich	—	—	294,6
Frankreich	10	11,1	201,6
Jugoslawien	500	555,6	139,6
Griechenland	60	66,7	90,1
Schweiz	—	—	77,5
Niederlande	10	11,1	71,4
Türkei	50	55,6	65,2
Dänemark	—	—	49,7
Großbritannien	35	38,9	52,9
Skandinavien	40	44,4	43,6
DDR	—	—	31,0
Luxemburg	43	47,8	—
Sonstige	53	59,4	—
Osteuropäische Länder			83,9
Außereuropäische Länder			235,7
Summe	931	1035,1	2125,0

- 1) Meistangefahrene Zielländer mit dem Bus bei Reisen mit einer Mindestdauer von 5 Tagen
 2) Schätzung nach Angaben der Deutschen Touring

Quelle: Angaben der Deutschen Touring GmbH; Studienkreis für Tourismus, Starnberg, Reiseanalyse 1988 und eigene Berechnungen.

5. Größenstruktur der Unternehmen im Straßenpersonenverkehr

Empirische Daten über die Größenstruktur der Unternehmen im Straßenpersonenverkehr liegen als veröffentlichte Statistiken nicht vor. Die Daten mußten daher erarbeitet werden aus internen Quellen und Informationen, zum Teil mußten Schätzungen vorgenommen werden. Grundlagen sind:

- Statistiken des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (Totalerfassung),
- Handbuch der Mitgliedsbetriebe des Verbandes Nichtbundeseigener Eisenbahnen (Totalerfassung),

Tabelle 6: Aufteilung des Straßenpersonenverkehrs nach Nah- und Fernverkehr

	Beförderte Personen in 1000		Personenkilometer in Mio
	1980	1988	1988
a) Linienverkehr			
— Nahverkehr:			
1. Kommunale Unternehmen	2849356	2566896	13773,7
2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	206200	170400	1389,6
3. Private Unternehmen	662300	460900	3843,3
4. Deutsche Bundesbahn	542409	593869	6286,9
5. Deutsche Bundespost	325400	—	—
— Fernverkehr:			
1. Kommunale Unternehmen	44	104	86,5
2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	—	—	—
3. Private Unternehmen	391	931	802,8
4. Deutsche Bundesbahn	—	—	—
5. Deutsche Bundespost	—	—	—
Anteil des Fernverkehrs am Linienverkehr	0,01%	0,01%	3,4%
b) Gelegenheitsverkehr			
— Fernverkehr:			
1. Kommunale Unternehmen	4500	4600	1081,5
2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen	1800	1600	513,5
3. Private Unternehmen	82100	94100	20161,0
4. Deutsche Bundesbahn	1600	2600	1086,1
5. Deutsche Bundespost	200	—	—
Anteil des Fernverkehrs am Gelegenheitsverkehr	100%	100%	100%

Quelle: Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1989; a.a.O. Angaben der Deutschen Touring GmbH, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. und eigene Berechnungen.

— Verzeichnis der Mitglieder des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen. Der Versuch, Daten auch von anderen Landesverbänden des privaten Omnibusgewerbes zu bekommen, war leider ohne Erfolg. Der nordrhein-westfälische Verband hat 618 Mitgliedsfirmen (Omnibusse mit mehr als 22 Plätzen). Daneben werden 627 Nicht-Mitgliedsunternehmen (weniger als 5 Omnibusse) erfaßt. Sie repräsentieren ca. 22 % der insgesamt 5600 privaten Omnibusunternehmen in der Bundesrepublik. Aus der Struktur dieser regionalen Teilgruppe wurde hilfsweise auf die Struktur des gesamten privaten Omnibusgewerbes hochgerechnet.

Die Größenstruktur der Unternehmen wird gekennzeichnet an der Anzahl der Omnibusse und der Zahl der Beschäftigten. Diesen Größenstrukturkriterien werden die Anzahl der beförderten Personen und die Personenkilometer zugeordnet. Diese Leistungsdaten werden außerdem aufgliedert nach Linien- und Gelegenheitsverkehr.

Die Größenstruktur der *kommunalen Verkehrsunternehmen* ist in den Tabellen 7 und 8 dargestellt.

Tabelle 7: Größenstruktur der kommunalen Unternehmen nach Anzahl der Omnibusse (1988)

Anzahl der Busse	Anzahl der Unternehmen ¹⁾	Anzahl Beschäftigte	Beförderte Personen in 1000		Personenkilometer in 1000	
			Linie	Gelegenheit	Linie	Gelegenheit
1 - 5	5	68	5857,9	11,7	37 483,7	1 079,8
6 - 25	23	586	71 470,8	143,2	192 822,2	5 554,6
26 - 50	31	2 739	137 921,6	276,4	686 362,5	19 771,8
51 - 100	44	11 209	527 438,8	1 057,0	2 436 610,7	70 190,4
101 - 200	21	12 346	487 399,4	976,8	2 655 590,0	76 498,5
201 - 500	24	34 587	1 162 040,7	2 328,7	5 717 541,9	164 702,9
> 500	7	28 591	844 473,9	1 692,3	6 045 127,6	174 139,5
Summe	155	90 126	3 236 603,1	6 486,1	17 771 538,6	511 937,5

1) Für 5 Unternehmen fehlen Angaben im Jahresbericht

Quelle: Errechnet aus: Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (Hrsg.), VÖV-Statistik 1988, Köln 1989, S. 33-91, und eigene Schätzung.

Tabelle 8: Größenstruktur der kommunalen Verkehrsunternehmen nach Anzahl der Beschäftigten (Stand 1988)

Anzahl der Beschäftigten	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Busse	Beförderte Personen in 1000		Personenkilometer in 1000	
			Linie	Gelegenheit	Linie	Gelegenheit
1 - 10	5	23	1747,9	3,5	13 048,2	375,9
11 - 25	9	77	8 234,5	16,5	42 189,0	1 215,3
26 - 50	9	206	18 707,5	37,5	100 446,4	2 893,5
51 - 100	29	1 382	131 163,3	262,9	685 736,4	19 753,7
101 - 500	54	6 116	691 896,4	1 386,6	4 247 786,7	122 364,2
501 - 1000	24	5 022	679 694,1	1 362,1	4 211 371,2	121 315,2
> 1000	18	7 306	1 644 327,2	3 295,2	8 266 635,1	238 133,5
ohne Angaben ¹⁾	12	406	60 832,1	121,9	204 325,9	5 885,9
Summe	160	20 538	3 236 603,0	6 486,2	17 771 538,9	511 937,2

1) Keine Angaben in den Jahresberichten

Quelle: Errechnet aus: Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (Hrsg.), VÖV-Statistik 1988, Köln 1989, S. 33-91, und eigene Schätzung.

Nach der Anzahl der Omnibusse ist die Klasse 51 bis 100 Busse mit 44 Unternehmen am häufigsten besetzt. Kleinunternehmen sind relativ selten. Die Anzahl großer Unternehmen (mehr als 200 Busse, maximale Busanzahl: 1367) beträgt 31. Die Gruppe der großen Unternehmen erbringt den Hauptteil der Verkehrsleistungen.

Nach der Anzahl der Beschäftigten ist die Klasse 101 bis 500 Beschäftigte mit 54 Unternehmen am häufigsten besetzt. 18 Unternehmen haben mehr als 1000 Beschäftigte. Der größte Betrieb (Berlin) hat rund 17 000 Beschäftigte.

Die Größenstruktur der *Nichtbundeseigenen Eisenbahnen* mit Omnibusverkehr ist in den Tabellen 9 und 10 dargestellt.

11 Unternehmen betreiben Omnibusverkehr ohne eigene Omnibusse; sie mieten Omnibusse an bzw. vergeben Aufträge an andere Unternehmen. Nach der Anzahl der Omnibusse überwiegen die kleineren Unternehmen. An den Verkehrsleistungen sind allerdings die größeren Unternehmen stärker beteiligt.

Nach der Anzahl der Beschäftigten zeigt sich ebenfalls eine Konzentration bei den kleineren Unternehmensklassen. Den größeren Anteil an den Verkehrsleistungen erbringen die Unternehmen mit einer größeren Beschäftigtenzahl.

Zur Größenstruktur des *privaten Omnibusgewerbes* haben wir versucht, von allen regionalen Verbänden der Omnibusunternehmen Daten zu bekommen. Dies ist aber nur gelungen für die privaten Omnibusunternehmen in *Nordrhein-Westfalen*. Ihre Größenstruktur ist in den Tabellen 11 und 12 dargestellt.

Aufgrund anderer regionaler Bedingungen (z. B. Bevölkerungsdichte, Einkommen, Nachfragepotential, Raumstruktur) ist davon auszugehen, daß die Größenstruktur der Omnibusfirmen in anderen Bundesländern davon abweicht. Um dennoch eine Vorstellung von der Größenstruktur aller Omnibusfirmen in der *Bundesrepublik* zu vermitteln, haben wir die Strukturdaten aus Nordrhein-Westfalen hochgerechnet. Damit ergibt sich eine Größenstruktur aller Omnibusunternehmen unter der Hypothese, daß die Struktur in Nordrhein-Westfalen repräsentativ ist. Die Ergebnisse sind in den Tabellen 13 und 14 ausgewiesen.

Für die privaten Omnibusunternehmen in Nordrhein-Westfalen standen nur einige Rohdaten (vom Verband) zur Verfügung:

- die Anzahl der Omnibusse für jedes Unternehmen,
- die Gesamtzahl der Beschäftigten (gegliedert nach Fahrpersonal, technisches Personal und sonstiges Personal) im Omnibusverkehr in Nordrhein-Westfalen,
- die Anzahl aller beförderten Personen im Gelegenheitsverkehr,
- die durchschnittlichen Reiseweiten für den Linien- und Gelegenheitsverkehr.

Aus diesen Daten wurden alle anderen Angaben in den Tabellen 11 und 12 unter Verwendung bestimmter Hypothesen wie folgt berechnet:

- Aus der Anzahl der beförderten Personen im Gelegenheitsverkehr in Nordrhein-Westfalen wird berechnet, welcher Anteil der Gelegenheitsverkehr in Nordrhein-Westfalen am gesamten Gelegenheitsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland hat. Für die gesamte Bundesrepublik ist das Verhältnis der Beförderung von Linien- und Gelegenheitsverkehr bekannt. Unterstellt man diese Relation für Nordrhein-Westfalen, so

Tabelle 9: Größenstruktur der Verkehrsunternehmen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Anzahl der Omnibusse (1988)

Anzahl der Busse	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Beschäftigte	Beförderte Personen in 1000			Personenkilometer in 1000		
			Linie	Gelegenheit	Summe	Linie	Gelegenheit	Summe
0 ¹⁾	11	617	46 230	112	46 342	294 427	9 447	303 874
1 - 5	5	12	561	15	576	5 859	2 210	8 069
6 - 25	24	791	28 946	587	29 533	266 702	131 506	398 208
26 - 50	16	904	37 569	629	38 198	392 515	120 927	513 442
51 - 100	12	1 372	66 458	399	66 857	584 380	85 409	669 789
101 - 200	9	3 047	146 218	417	146 635	1 206 505	87 674	1 294 179
201 - 500	3	2 092	111 557	459	112 016	772 406	73 967	846 373
> 500	—	—	—	—	—	—	—	—
ohne Angabe	2	77	4 839	24	4 863	34 003	3 405	37 408
Summe	82	8 912	442 378	2 642	445 020	3 556 797	514 545	4 071 342

1) nur angemietete Busse und als Auftraggeber tätig

Quelle: Errechnet aus: Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Mitgliederhandbuch.

Tabelle 10: Größenstruktur der Verkehrsunternehmen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Anzahl der Beschäftigten (1988)

Anzahl der Beschäftigten	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Busse	Beförderte Personen in 1000			Personenkilometer in 1000		
			Linie	Gelegenheit	Summe	Linie	Gelegenheit	Summe
1 - 10	16	36	3 913	68	3 981	37 286	7 514	44 800
11 - 25	10	119	9 740	108	9 848	91 295	21 152	112 447
26 - 50	16	423	20 844	580	21 424	236 685	151 158	387 843
51 - 100	21	783	60 231	808	61 039	600 345	140 353	740 698
101 - 500	15	1 784	201 332	569	201 901	1 678 112	117 379	1 795 491
501 - 1000	3	439	114 634	361	114 995	673 860	38 253	712 113
> 1000	1	353	31 684	148	231 832	239 214	38 736	277 950
Summe	82	3 937	442 378	2 642	445 020	3 556 797	514 545	4 071 342

Quelle: Errechnet aus: Bundesverband Deutscher Eisenbahnen, Mitgliederhandbuch.

Tabelle 11: Größenstruktur der privaten Omnibusunternehmen in Nordrhein-Westfalen nach Anzahl der Omnibusse (Stand 1988)

Anzahl der Busse	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Beschäftigte	Beförderte Personen in 1000			Personenkilometer in 1000		
			Linie	Gelegenheit	Summe	Linie	Gelegenheit	Summe
0 ¹⁾	25	73	661,4	83,2	744,6	6 768,6	24 804,8	31 573,4
1 - 5	908	4 288	42 087,5	5 297,3	47 384,8	430 711,3	1 579 653,7	2 010 365,0
6 - 25	286	4 245	49 559,9	6 233,0	55 792,9	507 181,4	1 858 674,2	2 365 855,5
26 - 50	23	950	11 484,3	1 444,3	12 928,6	117 527,0	430 702,8	548 229,8
51 - 100	3	229	2 795,9	351,6	3 147,5	28 612,6	104 857,0	133 469,6
101 - 200	—	—	—	—	—	—	—	—
201 - 500	—	—	—	—	—	—	—	—
> 500	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	1 245	9 785	106 589,0	13 409,4	119 998,4	1 090 800,9	3 998 692,5	5 089 493,3

1) nur Kleinomnibusse bis 22 Plätze

Quelle: Errechnet aus Angaben des Verbandes nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen und eigene Berechnungen.

Tabelle 12: Größenstruktur der privaten Omnibusunternehmen in Nordrhein-Westfalen nach Anzahl der Beschäftigten (Stand 1988)

Anzahl der Beschäftigten	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Busse	Beförderte Personen in 1000			Personenkilometer in 1000		
			Linie	Gelegenheit	Summe	Linie	Gelegenheit	Summe
1 - 10	985	3 382	47 649,3	5 996,8	53 646,1	487 628,8	1 788 240,1	2 275 868,9
11 - 25	220	2 467	39 744,1	4 998,5	44 742,6	406 729,6	1 490 547,3	1 897 276,9
26 - 50	33	889	13 663,9	1 718,5	15 382,4	139 832,5	512 446,1	652 278,6
51 - 100	7	355	5 531,7	695,7	6 227,4	56 609,9	207 458,9	264 068,8
101 - 500	—	—	—	—	—	—	—	—
501 - 1000	—	—	—	—	—	—	—	—
> 1000	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	1 245	7 093	106 589,0	13 409,5	119 998,5	1 090 800,8	3 998 692,4	5 089 493,2

Quelle: Errechnet aus Angaben des Verbandes nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen und eigene Berechnungen.

Tabelle 13: Hochrechnung der Größenstruktur privater Omnibusunternehmen (Bundesgebiet) nach Anzahl der Omnibusse (Stand 1988)

Anzahl der Busse	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Beschäftigte	Linie	Beförderte Personen in 1000 Gelegenheiten	Linie	Personenkilometer in 1000 Gelegenheiten	Summe
0	112	460	2865,7	583,8	28829,8	141812,0	170641,8
1 - 5	4084	26994	182357,6	37173,3	1834549,2	9031068,1	10865617,3
6 - 25	1286	26724	214734,1	43739,5	2160262,0	10626261,4	12786523,4
26 - 50	103	5981	49759,4	10135,2	500588,4	2462379,1	2962967,5
51 - 100	13	1442	12114,1	2467,3	121871,0	599479,9	721350,9
101 - 200	—	—	—	—	—	—	—
201 - 500	—	—	—	—	—	—	—
> 500	—	—	—	—	—	—	—
Summe	5600	61600	461831,0	94099,3	4646100,4	22861000,5	27507100,9

Quelle: Eigene Berechnung (hinzugezogene Quellen: Verband nordrhein-westfälische Omnibusunternehmen, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., Verkehr in Zahlen).

Tabelle 14: Größenstruktur der privaten Omnibusunternehmen nach Anzahl der Beschäftigten (Stand 1988)

Anzahl der Beschäftigten	Anzahl der Unternehmen	Anzahl Busse	Linie	Beförderte Personen in 1000 Gelegenheiten	Linie	Personenkilometer in 1000 Gelegenheiten	Summe
1 - 10	4431	16164	206455,9	42082,0	2076980,7	10223581,3	12300562,0
11 - 25	990	11791	172204,0	35076,5	1732402,8	8521636,2	10254039,0
26 - 50	148	4249	59203,2	12059,4	595595,3	2929715,3	3525310,6
51 - 100	31	1697	23967,9	4882,0	241121,3	1186067,2	1427188,5
101 - 500	—	—	—	—	—	—	—
501 - 1000	—	—	—	—	—	—	—
> 1000	—	—	—	—	—	—	—
Summe	5600	33901	461831,0	94100,0	4646100,0	22861000,0	27507100,1

Quelle: Eigene Berechnung (hinzugezogene Quellen: Verband nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V., Verkehr in Zahlen).

läßt sich daraus die Anzahl der Beförderungen im Linienverkehr in Nordrhein-Westfalen ermitteln.

- Die Verteilung der Anzahl der Beförderungen im Gelegenheitsverkehr auf die verschiedenen Unternehmensgrößenklassen wird vorgenommen, indem die Anzahl der Beförderungen je Omnibus ermittelt wird, und diese Relation mit der Anzahl der Omnibusse multipliziert und dann für jede Größenklasse aufaddiert wird.
- Die Verteilung der Anzahl der Beförderungen im Linienverkehr auf die verschiedenen Unternehmensgrößenklassen wird vorgenommen, indem die Anzahl der Beförderungen im Gelegenheitsverkehr mit dem Quotienten (Beförderungen im Linienverkehr/Beförderungen im Gelegenheitsverkehr) (= 88,9/11,1) multipliziert wird. Daraus erhält man die Anzahl der Beförderungen je Unternehmen, die dann für die verschiedenen Unternehmensgrößenklassen aufsummiert werden.
- Die geleisteten Personenkilometer werden berechnet, indem die Beförderungsfälle mit den gewichteten durchschnittlichen Reiseweiten (Linienverkehr: 10,2 km; Gelegenheitsverkehr: 298,2 km) für jedes Unternehmen multipliziert werden.
- Die Verteilung nach Beschäftigten wird ermittelt, indem von der Gesamtzahl der Beschäftigten im privaten Omnibusgewerbe in Nordrhein-Westfalen ausgegangen wird. Die Beschäftigten pro Unternehmen werden daraus über folgende Relation hergeleitet:

$$\begin{aligned} \text{Beschäftigte je Unternehmen} &= \frac{\text{gesamtes Fahrpersonal} + \text{techn. Personal}}{\text{Anzahl der Fahrzeuge gesamt}} \cdot \text{Fahrzeuge je Unternehmen} \\ &+ \frac{\text{gesamtes sonstiges Personal}}{\text{Anzahl der Unternehmen}} \end{aligned}$$

Aufgrund dieser Berechnungen können folgende *Ergebnisse* festgehalten werden:

In Nordrhein-Westfalen sind die insgesamt 1.245 privaten Omnibusunternehmen (davon 618 Mitglieder des Omnibusverbandes) überwiegend mittelständisch strukturiert. 2 % der Omnibusfirmen betreiben nur Kleinomnibusse (weniger als 22 Plätze); sie bleiben außer Ansatz. 73 % Unternehmen (= 908) haben 1–5 Omnibusse. Nur 2 % Firmen (= 26) haben mehr als 25 Omnibusse.

Die in Nordrhein-Westfalen insgesamt 9.800 Beschäftigten im privaten Omnibusgewerbe teilen sich wie folgt auf: 79 % (= 985) der Firmen haben zwischen 1 und 10 Beschäftigten. Nur 3 % (= 40) der Unternehmen haben mehr als 25 Beschäftigte.

Der Hauptanteil der Beförderungsleistungen wird von der Unternehmensgruppe mit 6 bis 25 Bussen erbracht, gefolgt von der Unternehmensgruppe mit 1–5 Bussen. Die Verkehrsleistungen der Großunternehmen sind demgegenüber relativ gering. In bezug auf die Anzahl der Beschäftigten entfällt wiederum die größte Verkehrsleistung auf kleine Unternehmen mit 1–10 Beschäftigten, gefolgt von der Unternehmensgruppe mit 11–25 Beschäftigten. Auch hier ist der Anteil der Beförderungsleistungen von großen Unternehmen vergleichsweise gering.

Der Analogieschluß auf die *Bundesrepublik Deutschland*, der - wie gesagt - auf konstanten Strukturprämissen basiert, führt zu einem höheren Quantitätsniveau der betrachteten Parameter bei insgesamt 5.600 Firmen (Tabellen 13 und 14). Die Verteilungen von Fahrzeugen, Beschäftigten und Beförderungsleistungen unterscheiden sich - natürlich - nicht von den Verteilungen für Nordrhein-Westfalen.

Tabelle 15 faßt die Struktur der Unternehmen des Omnibusgewerbes in der *Bundesrepublik Deutschland* nach Anzahl der Busse und der Beschäftigten nochmals zusammen. Hierbei sind die Daten für die privaten Omnibusunternehmen auf das Gesamtgebiet der Bundesrepublik hochgerechnet.

6. Entwicklungsperspektiven des Omnibusverkehrs im europäischen Binnenmarkt

6.1 Deregulierung

Die bisherige EG-Marktregulierung für den grenzüberschreitenden Omnibusverkehr mit Kraftomnibussen basiert auf drei EWG-Verordnungen aus den Jahren 1966 und 1972. Dabei trennt die EG zwischen Linien-, Gelegenheits- und Pendelverkehr (Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. 7. 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen; Verordnung Nr. 516/72/EWG des Rates vom 28. 2. 1972 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Pendelverkehr mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten; Verordnung Nr. 517/72/EWG des Rates vom 28. 2. 1972 über die gemeinsamen Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten).¹⁾

Genehmigungspflichtig sind bisher alle Arten von Einfahrten leerer Busse ins Ausland, Pendelverkehre, Kabotageverkehre und Linienverkehre. Genehmigungsfrei sind die Rundfahrten mit geschlossenen Türen, die Einfahrten ins Ausland mit einem besetzten Bus und anschließender Rückleerfahrt und die Sonderfälle von Leereinfahrten (z. B. zum Zwecke der Rückholung von Reisegruppen).

Die Vorschläge der EG-Kommission zielen darauf ab, die Genehmigungspflicht für die internationalen Linienverkehre und Pendelverkehre ohne Arrangement beizubehalten.²⁾ Vollständig liberalisiert werden soll der Omnibusgelegenhetsverkehr. Die damit genehmigungsfreien Leerfahrten in ein EG-Land ermöglichen es den privaten Omnibusunternehmen, auch ausländische Reisegruppen zu befördern. Weiter ist davon auszugehen, daß Pendelverkehre mit Arrangement, umgekehrte Pendelverkehre mit Arrangement und die Anschlußkabotage ohne Genehmigung durchgeführt werden können. Für den privaten Omnibusver-

1) Der Pendelverkehr entspricht in der Terminologie des deutschen Personenbeförderungsgesetzes dem Ferien-Ziel-Reiseverkehr, also einer Unterform des Gelegenheitsverkehrs. Der Pendelverkehr wird seinerseits in drei Kategorien unterteilt. Im normalen Pendelverkehr muß die erste Rückfahrt zum Ausgangsort und die letzte Hinfahrt zum Zielort jeweils eine Leerfahrt sein. Umgekehrter Pendelverkehr bedeutet, daß die erste Hinfahrt zum Abholen der Reisegäste und die letzte Rückfahrt Leerfahrten sind. Pendelverkehr ohne Arrangement ist Pendelverkehr mit Reisegästen, die nur die Beförderungsleistung gebucht haben.

2) Vgl. *Kilvington, R.*, International Competition in Road Passenger Services. Prospects and Possibilities. Paper prepared for International Union of Public Transport, Richmond, July 1990.

Tabelle 15: Übersicht über Größenstrukturmerkmale im Straßenpersonenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland (Stand 1988)

Anzahl der Busse	Kommunale Unternehmen ¹⁾	Nichtbundes-eigene Eisenbahnen	Private Omnibusunternehmen	Deutsche Bundesbahn	Anzahl der Beschäftigten	Kommunale Unternehmen	Nichtbundes-eigene Eisenbahnen	Private Omnibusunternehmen	Deutsche Bundesbahn
0 ²⁾	—	11	112		1 - 10	5	16	4 431	
1 - 5	5	5	4 084		11 - 25	9	10	990	
6 - 25	23	24	1 286		26 - 50	9	16	148	
26 - 50	31	16	103		51 - 100	29	21	31	
51 - 100	44	12	13		101 - 500	54	15	—	
101 - 200	21	9	—		501 - 1000	24	3	—	
201 - 500	24	3	—		> 1000 ohne Angaben ³⁾	18	1	—	1**
> 500	7	—	—	1*		12	—	—	
Summe	155	82	5 600			160	82	5 600	

* Anzahl der Busse: 9 745 ** rd. 10 000

1) Für 5 Unternehmen fehlen Angaben in den Jahresberichten

2) Nur angemietete Busse und als Auftraggeber tätig

3) Keine Angaben in den Jahresberichten

Quelle: Zusammenge stellt aus Tabelle 7-14.

kehr schafft die Anschlußkobotage die Möglichkeit innerstaatlicher Verkehre durch ausländische Busunternehmer im Anschluß eines Pendelverkehrs oder einer Besetzteinfahrt.

6.2 Wettbewerb und Harmonisierung

Die Liberalisierung der Marktordnung wird zu einem verstärkten Wettbewerb, verursacht durch den Marktzutritt ausländischer Omnibusunternehmer, führen. Es können jedoch Wettbewerbsverzerrungen auftreten, da die Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EG noch nicht vollständig harmonisiert sind.

Wettbewerbsverzerrend wirken die unterschiedlichen Steuersätze bei der *Kfz-Steuer und den Straßenverkehrsabgaben* in Europa. Die Benachteiligung deutscher Unternehmer wird durch die Öffnung des Marktes - vor allem im Gelegenheitsverkehr - durchschlagen.

Die *Marktzugangsregelung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers* wurde durch die Verordnung Nr. 89/438/EWG des Rates vom 21.6.1989 zur Änderung der Richtlinie 74/562 des Rates vom 12.11.1974 über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers harmonisiert.

Harmonisierungsbedarf besteht auch bei den *technischen Vorschriften*. Hier hat sich die Europäische Gemeinschaft auf höchstzulässige Abmessungen und Gewichte von Kraftomnibussen festgelegt.

Auch die *Sozialvorschriften* können zu Wettbewerbsverzerrungen für die deutschen Unternehmen führen. Das liegt an unterschiedlichen Rechtsvorschriften, die Anwendung im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen mit mehr als 8 Fahrgästen ohne Anhänger bzw. mit Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 5,0 t finden.

Infolge unterschiedlicher Rechtsvorschriften³⁾ kommt es zu inter- und intranationalen Wettbewerbsverzerrungen. Intranationale Wettbewerbsverzerrungen bestehen schon heute zwischen den Anbietergruppen der kommunalen Unternehmen und den privaten Omnibusunternehmen. Die kommunalen Unternehmen sind benachteiligt durch die höhere Flexibilität des privatwirtschaftlichen Arbeitsrechtes im Vergleich zum öffentlichen Dienstrecht, das für die Beschäftigten der kommunalen Unternehmen gilt.

Die Wettbewerbsverzerrungen werden sich verschärfen, wenn ausländische Unternehmen im nationalen Markt Straßenpersonenverkehr betreiben können. Im grenzüberschreitenden Verkehr unterliegen die ausländischen Anbieter den großzügigeren EG-Sozialvorschriften; dagegen gelten für deutsche Unternehmen, die in der Bundesrepublik Deutschland die gleichen Routen bedienen, die strengeren Arbeitszeitvorschriften.

Wettbewerbsstörend kann sich auch die unterschiedliche Handhabung und Kontrolle der Sozialvorschriften in den EG-Ländern auswirken. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, daß sich unter dem Einfluß der Liberalisierung tendenziell die Einhaltung der Vorschriften verschlechtern wird.

3) Rechtsgrundlagen sind: internationales Recht (Accord Européen sur les Transports Routiers = AETR), übernationales Recht (EG-Verordnung über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr) und nationales Recht (Arbeitszeitordnung, Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung, Straßenverkehrszulassungs-Ordnung, tarifvertragliches Recht und öffentliches Dienstrecht).

Die internationalen Wettbewerbsverzerrungen führen schon jetzt zu *Ausweichhandlungen* der deutschen Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs. Diese Anpassungen werden mit der Liberalisierung an Bedeutung zunehmen.

Obwohl eine vollständige Liberalisierung des *internationalen Linienverkehrs* nicht zu erwarten ist, versuchen die Unternehmen, bestehende Wettbewerbsnachteile aufzufangen, indem sie Niederlassungen im Ausland gründen. Dadurch können Lohnkostenunterschiede zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den übrigen EG-Ländern verringert werden. Die Fahrer werden nach den jeweiligen gesetzlichen bzw. tariflichen Vorschriften der Länder beschäftigt. Erkennbar ist außerdem eine Tendenz zur Ausflagung des Fuhrparks, wodurch die steuerlichen und technischen Wettbewerbsverzerrungen abgemildert werden sollen. Verstärkt werden auf den internationalen Linien auch Subunternehmer eingesetzt.

Der deutsche Markt für den internationalen Linienverkehr ist hoch konzentriert. 90% der Verkehrsleistungen werden von der Deutschen Touring GmbH erbracht. Der hohe Konzentrationsgrad beruht auf den vorhandenen Größenvorteilen im Liniennetz. Das Marktvolumen ist von 1980 bis 1988 beträchtlich angestiegen (beförderte Personen 1980: 435 Mio. und 1988: 889 Mio.). Mit weiteren Zuwächsen ist zu rechnen. Auf diesem wachsenden Markt versuchen verstärkt private Omnibusunternehmen Fuß zu fassen. Der Wettbewerb wird sich erheblich verschärfen, wobei nicht nur Preis und Qualität als Aktionsparameter eingesetzt werden, sondern auch rechtliche Möglichkeiten zur Ausschaltung der Konkurrenz genutzt werden.

Im *Gelegenheitsverkehr* fördert die Liberalisierung das Ausflaggen, um Wettbewerbsnachteile abzumildern. Auf diesem Teilmarkt muß mit einem starken Zutritt ausländischer Unternehmer gerechnet werden. Marktzutritte sind vor allem von Unternehmen aus den Benelux-Staaten zu erwarten. Dadurch wird sich der Preis- und Qualitätswettbewerb intensivieren. Der Gelegenheitsverkehr gerät darüber hinaus unter Wettbewerbsdruck durch das Engagement von Linienverkehrsunternehmen in diesem Marktbereich. Die Linienverkehrsunternehmen operieren auf einem Markt, der von der Liberalisierung weitgehend ausgeklammert bleibt. Es findet nur ein gelegentlicher Wettbewerb um neue Konzessionen statt. Die Linienverkehrsunternehmen verfügen damit über einen „Monopolbereich“. Aus dieser Position heraus diversifizieren sie durch finanzielle Beteiligungen und Aufkäufe in den Markt für Gelegenheitsverkehr. Es ist daher zu erwarten, daß es im Gelegenheitsverkehr zu einem erheblichen Preiswettbewerb kommt, wobei die niedrigeren Preise nicht immer durch Kostenführerschaft erreicht werden, sondern teilweise aus Überschüssen im nicht-wettbewerblich organisierten Linienverkehr gedeckt werden.

6.3 Nachfrageentwicklung

Das zukünftige Marktvolumen im internationalen Linienverkehr wird durch die EG-Integration, die Vereinigung Deutschlands und die Öffnung Osteuropas beeinflusst. Die Niederlassungsfreiheit in der EG wird sich auf die Anforderungen am Arbeitsmarkt auswirken. Die Mobilität der Arbeitnehmer wird sich erhöhen. Im Zuge dieser Entwicklung wird der internationale Linienverkehr, dessen größtes Marktsegment die Gastarbeiterverkehre sind, stark expandieren. Da dieser Bereich jedoch weiterhin genehmigungspflichtig bleiben wird, wird das Wachstum des Angebotes und der Ausbau des Liniennetzes vor allem von interna-

tionalen Kooperationen abhängen. Der Gelegenheitsverkehr wird von dieser Entwicklung nur profitieren, insoweit er Quasi-Linienverkehre im „grauen Markt“ anbietet.

Einen starken Wachstumsimpuls für den Linienverkehr hat die Vereinigung Deutschlands und die Öffnung Osteuropas. In der ehemaligen DDR werden rd. 98% der gesamten Personenverkehrsleistungen im Omnibusverkehr (beförderte Personen 1988: 1.937,5 Mio.) von staatseigenen Betrieben erbracht. Die restlichen 2% (beförderte Personen 1988: 39,5 Mio.) entfallen auf 250 private Omnibusbetriebe, die über einen Fuhrpark von maximal 4 Kraftomnibussen verfügen. Die privaten Unternehmer agieren jedoch nicht selbständig am Markt, sondern werden überwiegend als Auftragnehmer der großen Verkehrskombinate tätig. Im grenzüberschreitenden Linienverkehr zeichnen sich Kooperationen zwischen der Deutschen Touring GmbH und den bisherigen Verkehrskombinaten ab. Ziel ist, die nicht mehr vorhandenen Ost-West-Verbindungen wiederaufzubauen. Der Markt für Linienverkehr im Gebiet der ehemaligen DDR wird dabei beherrscht von den bisher staatseigenen Kraftverkehrs-Kombinaten, die im Zuge der politischen Entwicklung privatisiert werden sollen.

Der Gelegenheitsverkehr wird hauptsächlich durch das Freizeitverhalten determiniert. Die Verkürzung der Wochenarbeitszeit, die Zunahme der Jahresurlaubstage, die Ausweitung der Teilzeitarbeit und das frühere Erreichen des Ruhestandes haben in der Vergangenheit zu einer expansiven Entwicklung im Gelegenheitsverkehr beigetragen. Entscheidenden Einfluß hat auch der Trend zu Zweit-, Dritt- oder Mehrfachreisen. Von dieser Entwicklung profitiert der Markt für Kurzurlaubs-, Städte- und Studienreisen. Der Markt für Ausflugsfahrten (Butterfahrten, Einkaufsfahrten) wird durch die voraussichtliche Harmonisierung der Steuern Einbußen erleiden. Der Markt für Ferien-Ziel-Reisen wird durch die erhöhte Reiseneigung der Bevölkerung in den neuen ostdeutschen Ländern expandieren.

Summary

The liberalization and integration process within the scope of the single market in Europe after 1992 will also effect road passenger transport. First of all liberalization and harmonization will reach the international transport. Nevertheless the impulses of deregulation will spill over to the national markets. The further development depends on the market structure of road passenger transport. Statistical data about the present structure of the road passenger transport market is fragmentary. Based on own empirical investigation and estimation the article quantifies the market structure of regular and occasional road passenger transport. The article also gives an outlook on the further development of bus transport in the common market with regard to the German unification and the East European opening to the West.

Kostenbasierte Bestimmung situativer Preisuntergrenzen für Luftfrachttransportleistungen

VON LUDWIG H. BERTSCH, FRANKFURT/MAIN

1. Problemstellung

Es gibt wohl kaum einen anderen Gegenstand ökonomischer Forschung, der so umfassend behandelt worden ist wie der Preis und die Preispolitik. Während Preispolitik ursprünglich lediglich den Zusammenhang zwischen Selbstkosten und kostenorientierten Preisstellungsmaßnahmen bezeichnete, die Preiskalkulation lange Zeit als das ursprüngliche Ziel der traditionellen Selbstkostenrechnung gesehen wurde, werden preispolitische Maßnahmen gegenwärtig vor allem im Kontext der Auswahl, Gewichtung und Ausgestaltung der absatzpolitischen Instrumente und dementsprechend als Bestandteil eines möglichst optimalen, d. h. zieladäquaten Marketing-Mix untersucht.¹⁾ Eine Ausnahme hiervon bilden u. a. zahlreiche Bereiche der Verkehrswirtschaft, für die aufgrund umfassender Tarifsyste in einem regulierten Wettbewerbsumfeld der Prozeß der Preisbildung in o. g. Kontext eine untergeordnete Rolle spielt, da der Preis (Tarif) keinen Aktionsparameter der Unternehmenspolitik, sondern eine exogene Konstante darstellt. Im Hinblick auf den einheitlichen europäischen Binnenmarkt sowie aufgrund der weltweiten Deregulierungsbestrebungen ergibt sich jedoch für viele Verkehrsbetriebe eine neue Wettbewerbskonstellation, aus der u. a. auch der Zwang zur Kalkulation marktgerechter und „auskömmlicher“ Preise resultiert.

Im folgenden soll am Beispiel der Kalkulation von Luftfrachttransportleistungen ein Modell vorgestellt werden, welches eine situationsspezifische Preisuntergrenzenermittlung für Transportleistungen ermöglicht und welches sich in einem ersten Praxistest bereits bewährt hat.

Da es im Rahmen dieses Beitrags nicht möglich ist, den gesamten Systemzusammenhang einer Preisentscheidung vollständig zu berücksichtigen,²⁾ soll im folgenden schwerpunktmäßig ein Eckpunkt des magischen Dreiecks der Preispolitik,³⁾ welches die Divergenzen zwischen einer kosten-, abnehmer- und wettbewerbsorientierten Preisbildung umreißt, behandelt werden, die kostenorientierte Preisbildung, die dafür Sorge zu tragen hat, daß der geforderte Preis die Gesamtkosten oder zumindest bestimmte Kostenbestandteile zu decken in der Lage ist.

Diese Fokussierung ist für den dieser Untersuchung zugrundeliegenden Luftfrachtmarkt vor allem von Interesse, da, ausgelöst durch die Deregulierung des Luftverkehrs in den USA im

Anschrift des Verfassers:

Dr. Ludwig H. Bertsch
Im Trierschen Hof 7
6000 Frankfurt am Main 1

1) Vgl. Nieschlag, R., Dichtl, E., Hörschgen, H., Marketing, 14. Aufl., Berlin 1985, S. 833–840, hier S. 833.

2) Simon, H., Preisstrategie, USW-Working Paper, 1987, H. 3, S. 4.

3) Tucker, S.H., Pricing for Higher Profit: Criteria, Methods, Applications, New York u. a., 1966, S. 356.

b. hp. c.
b. v. c. d.