

# **Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr**

**Von  
Dieter Giese**



**Duncker & Humblot · Berlin**

## Inhaltsübersicht

<b>1. Die bisherige Entwicklung von Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Anbieter im Personenverkehr</b> .....	19
1.1 Begriffliche Abgrenzung des Regionalluftverkehrs .....	19
1.2 Gründe des Wachstums im Regionalluftverkehr .....	24
1.3 Verkehrsmarktwachstum und Marktanteilsentwicklung der Deutschen Bundesbahn .....	30
1.4 Die Rolle des Personenfernverkehrs aus Sicht verschiedener europäischer Eisenbahnen .....	34
<b>2. Die Unternehmensverfassungen der Deutschen Bundesbahn und größerer deutscher Regional-Fluggesellschaften im Vergleich</b> .....	40
2.1 Wettbewerbspolitische Ausgangslage der Deutschen Bundesbahn .....	40
2.1.1 Rechtsform und das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit .....	40
2.1.2 Kritik und Reformvorschläge zur bisherigen Auffassung und Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben .....	43
2.1.3 Ausgleichszahlungen des Bundes, DB-Defizit und die Verschuldungsproblematik: ein quantitativer Überblick .....	48
2.2 Anbieter im Regionalluftverkehr .....	50
2.2.1 Deutsche Luftverkehrsgesellschaft mbH (DLT) .....	50
2.2.2 Nürnberger Flugdienst Luftverkehrs AG (NFD) .....	52
2.2.3 Regionalflug GmbH (RFG) und kleinere Anbieter .....	52
2.3 Die Unternehmensverfassung als Rahmenbedingung flexibler Unternehmensführung .....	53
<b>3. Streckennetz von Regionalluftverkehr und Eisenbahn</b> .....	60
3.1 Verkehrsgebiete des Regionalluftverkehrs .....	60
3.1.1 Liniendienste innerhalb der Bundesrepublik .....	60
3.1.2 Grenzüberschreitende Direktdienste .....	64
3.2 Verkehrsnetz der Eisenbahnen .....	66
3.2.1 EuroCity- / InterCitynetz der Deutschen Bundesbahn .....	66
3.2.2 InterRegioverkehr der Deutschen Bundesbahn .....	68
3.2.3 Das System der nationalen und internationalen Schnellzüge .....	70
3.3 Neuere Entwicklungen im Personenverkehr nach Berlin und in die neuen deutschen Bundesländer .....	71

<b>4. Entwicklung des verkehrspolitischen Ordnungsrahmens für den grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr</b> .....	78
4.1 Konferenz von Chicago, Bermuda-I-Abkommen und das System bilateraler Vereinbarungen in Europa .....	78
4.2 Luftverkehrspolitik auf der Ebene der Europäischen Gemeinschaften bis 1985: erste Initiativen zur Deregulierung des innereuropäischen Linienflugverkehrs .....	84
4.3 Fortschritte auf dem Weg zum gemeinsamen Verkehrsmarkt seit 1985 und die zu erwartende Situation bis 1993 .....	89
<b>5. Multilaterale Vereinbarungen als Gestaltungsrahmen für den internationalen Schienenpersonenverkehr</b> .....	100
5.1 Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9.5.1980 unter besonderer Berücksichtigung der Tarifvorschriften .	100
5.1.1 Ursprung des COTIF .....	100
5.1.2 Tarifvorschriften und Sonderabmachungen .....	102
5.1.3 Nationales Eisenbahnrecht versus COTIF und EG-Recht .....	104
5.2 Das Europäische Übereinkommen über die großen internationalen Linien des Eisenbahnverkehrs (AGC) vom 31. Mai 1985 .....	106
<b>6. Determinanten der Tarifgestaltung im Regionalluftverkehr aus Anbieter- und Nachfragerperspektive</b> .....	112
6.1 Die Aufwandsstruktur der größten deutschen Regionalfluggesellschaften im Vergleich .....	112
6.2 Wegekosten im Luftverkehr .....	117
6.3 Die Erlösponente: Detailanalyse der Nachfragegruppierungen und deren Präferenzen .....	120
6.4 Schlußfolgerungen für die Angebotskonzeptionen .....	123
6.5 Preisdifferenzierung als Grundlage unterschiedlicher Tarifkonzeptionen .....	128
<b>7. Aufwands- und Ertragsstrukturen des Eisenbahnverkehrs am Beispiel der Deutschen Bundesbahn</b> .....	132
7.1 Die Kostenkonfiguration der DB .....	132
7.1.1 Die Aufwandsarten im Überblick .....	132
7.1.2 Problemfeld Personalkosten .....	134
7.2 Die Wegekosten und deren Anlastung: Darstellung des Standes mit kritischen Anmerkungen .....	137
7.3 Anforderungen an den Schienenpersonenfernverkehr aus der Perspektive unterschiedlicher Marktsegmente .....	143
7.4 Konsequenzen für die Angebotskonzeption der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehr .....	147
7.4.1 Die Qualitätsmerkmale EuroCity, InterCity / InterCity-Express und InterRegio .....	147
7.4.2 Sonstige Qualitätsmerkmale .....	152
7.4.3 Preisdifferenzierung als Grundlage der Tarifkonzeption der Deutschen Bundesbahn .....	154

<b>8. Haben Flugzeug und Eisenbahn ihre technischen und kapazitiven Grenzen bald erreicht? Ausblick auf Innovationspotentiale im Wettbewerb zwischen Flugzeug und Eisenbahn</b> .....	157
8.1 Systembedingte Innovationspotentiale im Schienenverkehr: Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn im Überblick .....	157
8.2 Nationaler und grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa .....	162
8.3 Kapazitätsgrenzen des Regionalluftverkehrs .....	167
8.4 Innovationspotentiale vor dem Hintergrund wettbewerbsrelevanter Entfernungsbereiche .....	170
8.5 Mögliche Auswirkungen innovativer Kommunikationstechnologien auf den Personenverkehr .....	175
<b>9. Fazit</b> .....	181
<b>Anhang</b> .....	185
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	191