

Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Wettbewerber im deutschen und grenzüberschreitenden Personenverkehr

**Von
Dieter Giese**



Duncker & Humblot · Berlin

Inhaltsübersicht

1. Die bisherige Entwicklung von Regionalluftverkehr und Eisenbahn als Anbieter im Personenverkehr	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
2. Die Unternehmensverfassungen der Deutschen Bundesbahn und größerer deutscher Regional-Fluggesellschaften im Vergleich	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
3. Streckennetz von Regionalluftverkehr und Eisenbahn	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

4. Entwicklung des verkehrspolitischen Ordnungsrahmens für den grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr	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
5. Multilaterale Vereinbarungen als Gestaltungsrahmen für den internationalen Schienenpersonenverkehr	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
6. Determinanten der Tarifgestaltung im Regionalluftverkehr aus Anbieter- und Nachfragerperspektive	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
7. Aufwands- und Ertragsstrukturen des Eisenbahnverkehrs am Beispiel der Deutschen Bundesbahn	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

8. Haben Flugzeug und Eisenbahn ihre technischen und kapazitiven Grenzen bald erreicht? Ausblick auf Innovationspotentiale im Wettbewerb zwischen Flugzeug und Eisenbahn	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
9. Fazit	181
Anhang	185
Literaturverzeichnis	191