



# Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	15
Vorwort	17

## Erster Teil: Allgemeine Grundlagen

<b>1. Kapitel: Die Leistung des Omnibusbetriebes</b>	21
1. Begriff der Personenbeförderungsleistung	21
2. Eigenarten der Personenförderungsleistung	21
2.1 Personenbeförderungsleistung als immaterielle Leistung	21
2.2 Zusatzleistungen in großem Umfang	22
2.3 Betriebsleistung und Marktleistung	22
3. Besonderheiten der Erstellung von Personenbeförderungsleistungen	23
3.1 Unmöglichkeit der Vorratsproduktion	23
3.2 Kapazitätsbestimmende Nachfragespitze	23
3.3 Stark variierende Auslastungsgrade	24
3.4 Unpaarigkeit der Verkehrsströme	25
3.5 Beweglichkeit des Produktionsapparates	26
3.6 Verbundproduktion und hohe Interdependenz der Kosten	26

<b>2. Kapitel: Die Rechtsformen der Omnibusbetriebe</b>	27
1. Entscheidungskriterien für die Rechtsformenwahl	27
2. In der Personenbeförderung vorkommende Rechtsformen	27
2.1 Überblick	27
2.2 Private Omnibusbetriebe	28
2.2.1 Grundlegung	28
2.2.2 Einzelunternehmung	28
2.2.3 Personengesellschaften	29
2.2.4 Kapitalgesellschaften	29
2.2.5 Mischformen	29
2.3 Öffentlich-rechtliche Betriebe	30
2.3.1 Grundlegung	30
2.3.2 Kommunale Eigenbetriebe	30
2.3.3 Kommunale Gesellschaften	30
2.3.4 Gemischtwirtschaftliche Betriebe	31

3.	Kooperationen	31
3.1	Begriff der Kooperation	31
3.2	Notwendigkeit der Kooperation	31
3.3	Ziele der Kooperation	32
3.4	Kooperationsbereiche	33
3.5	Kooperationsformen im Linienverkehr	33
3.5.1	Verkaufsgemeinschaft	33
3.5.2	Partielle tarifliche Zusammenarbeit	34
3.5.3	Tarifgemeinschaft	34
3.5.4	Verkehrsgemeinschaft	34
3.5.5	Verkehrsverbund	35
3.6	Kooperationsformen im Gelegenheitsverkehr	35
3.6.1	Horizontale Kooperation/Vertikale Kooperation	35
3.6.2	Betriebskooperation	35
3.6.3	Überbetriebliche Kooperation	35
3.6.4	Verkehrsträgerkooperation	36
3.6.5	Verkehrszweigkooperation	36
3.6.6	Kooperation mit anderen Leistungsträgern	36
3. Kapitel:	Zielsetzungen der Omnibusbetriebe	37
4. Kapitel:	Produktionsfaktoren des Omnibusbetriebes	39
1.	Das System der Produktionsfaktoren	39
2.	Die spezifischen Produktionsfaktoren des Omnibusbetriebes	40
2.1	Betriebsmittel-Potentialfaktoren	40
2.1.1	Omnibusse	40
2.1.1.1	Omnibusse im Linienverkehr	40
2.1.1.2	Omnibusse im Gelegenheitsverkehr	41
2.1.1.3	Entscheidung für den richtigen Fuhrpark	43
2.1.1.4	Omnibusse mit Alternativantrieb	43
2.1.1.5	Besondere Verkehrssysteme	45
2.1.1.5.1	Bedarfsgesteuerte Bussysteme	45
2.1.1.5.2	Dual-Mode-Bussystem	46
2.1.2	Verkehrswege	46
2.1.2.1	Kennzeichnung der Verkehrswege des Omnibusses	46
2.1.2.2	Vorhaltung der Verkehrswege	47
2.1.3	Stationen	47
2.2	Arbeitskräfte	48
2.2.1	Fahrendes Personal	48
2.2.2	Stationäres Personal	49
2.2.3	Ausbildung der Arbeitskräfte	50
2.3	Beförderungsobjekte als Leistungsobjekte	50

5. Kapitel:	Das Angebot der Omnibusbetriebe in Form von Linien- und Gelegenheitsverkehr	53
1.	Verkehrsformen aus rechtlicher Sicht	53
1.1	Linienverkehr nach § 42 PBefG	53
1.1.1	Definition und Merkmale	53
1.1.2	Formen im Linienverkehr	53
1.2	Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG	54
1.2.1	Definition und Merkmale	54
1.2.2	Die Sonderformen im einzelnen	54
1.2.3	Auflagen der Gebietskörperschaften	55
1.3	Gelegenheitsverkehr nach § 46 PBefG	56
1.3.1	Definition des Gelegenheitsverkehrs	56
1.3.2	Formen des Gelegenheitsverkehrs	56
1.3.2.1	Ausflugsfahrten nach § 48, Absatz 1, PBefG	56
1.3.2.2	Ferienzielreisen nach § 48, Absatz 2, PBefG	57
1.3.2.3	Mietomnibusverkehr nach § 49 PBefG	58
1.3.2.4	Werbefahrten	60
1.3.3	Unterwegsbedienungsverbot nach § 48 Absatz 3, PBefG	60
1.4	Freigestellte Verkehre	60
1.5	nach der Freistellungsverordnung (FVO) Regelungen für grenzüberschreitenden Personenverkehr mit EG-Staaten	61
2.	Verkehrsformen aus betriebswirtschaftlicher Sicht	61

## Zweiter Teil:

### Die Leistungserstellung im Omnibusbetrieb

1. Kapitel:	Grundlagen der Leistungserstellung	65
1.	Bereitschaftsstufen	65
2.	Die Omnibusausfallquote	66
3.	Schwankungen der Verkehrsnachfrage und Anpassung an die unterschiedlichen Beschäftigungslagen	67
3.1	Verteilung der Nachfrage	67
3.1.1	Nachfrage im Linienverkehr	67
3.1.1.1	Determinanten der Verkehrsnachfrage im Linienverkehr	67
3.1.1.2	Einzelne Schwankungen der Nachfrage im Linienverkehr	67
3.1.1.2.1	Tägliche Schwankungen	67
3.1.1.2.2	Wöchentliche Schwankungen	69
3.1.1.2.3	Jährliche Schwankungen	70
3.1.2	Nachfrage im Gelegenheitsverkehr	70
3.1.2.1	Determinanten der Verkehrsnachfrage	70
3.1.2.1.1	Image von Omnibusreisen	70

3.1.2.1.2	Zielgruppen für den Omnibus	71
3.1.2.1.3	Reiseziele für Omnibusreisen	72
3.1.2.2	Einzelne Schwankungen der Nachfrage im Gelegenheitsverkehr	72
3.1.2.2.1	Schwankungen bei Tagesreisen	72
3.1.2.2.2	Schwankungen bei Kurzreisen	73
3.1.2.2.3	Schwankungen bei Urlaubsreisen	73
3.2	Anpassungsformen der Omnibusbetriebe an unterschiedliche Beschäftigungslagen	73
3.2.1	Quantitative Anpassung	73
2.2.1.1	Theoretische Darstellung	73
3.2.1.2	Kostenverlauf bei der quantitativen Anpassung	75
3.2.1.3	Selektive Anpassung	76
3.2.1.4	Kostenverlauf der selektiven Anpassung	77
3.2.2	Zeitliche Anpassung	78
3.2.2.1	Theoretische Darstellung	78
3.2.2.2	Kostenverlauf bei der zeitlichen Anpassung	78
3.2.2.3	Einsatzmöglichkeit im Omnibusbetrieb	80
3.2.3	Intensitätsmäßige Anpassung	80
3.2.3.1	Theoretische Darstellung	80
3.2.3.2	Kostenverlauf bei der intensitätsmäßigen Anpassung	81
3.2.3.3	Beschleunigungsmaßnahmen	81

## 2. Kapitel: Die Planung der Leistungserstellung im Gelegenheitsverkehr

1.	Vielfalt der Entscheidungssituationen	85
2.	Fahrzeugeinsatzplanung im Gelegenheitsverkehr	86

## 3. Kapitel: Die Planung der Leistungserstellung im Linienverkehr

1.	Abhängigkeit des optimalen Fahrplans von den einzusetzenden Produktionsfaktoren	89
2.	Abhängigkeit des optimalen Fahrplans von der Nachfrage	89
3.	Grundlegende Zusammenhänge zwischen Fahrplan und Dienstplan	93
4.	Fahrplangestaltung	94
4.1	Grundlagen der Fahrplangestaltung	94
4.1.1	Begriffsbestimmungen	94
4.1.2	Wesentliche Bestandteile des Fahrplans	95
4.2	Fahrplanarten	98
4.3	Fahrplananalyse	100
4.3.1	Fahrplanwirkungsgrad	100
4.3.2	Weitere Beurteilungskriterien	101

5.	Dienstplangestaltung	102
5.1	Allgemeine Grundlagen	102
5.2	Elemente der Dienstplangestaltung	102
5.2.1	Theoretische Grundlegung	103
5.2.2	Wageneinsatzdiagramm	104
5.2.3	Dienstplanmasse	105
5.2.4	Personalbedarf	106
5.3	Dienstplanturnus	106
5.3.1	Darstellung	106
5.3.2	Voraussetzungen	106
5.3.3	Dienstreihenfolge	108
5.4	Diensteinteilung	108
5.4.1	Dienstlängenverteilung	109
5.4.2	Geteilte Dienste	109
5.5	Auswertung von Dienstplänen	110

## Dritter Teil:

## Der Absatz von Personenbeförderungsleistungen

### 1. Kapitel: Vorbemerkung und grundlegende Zusammenhänge

115

### 2. Kapitel: Der Absatz von Personenbeförderungsleistungen im Gelegenheitsverkehr

117

1.	Struktur und Entwicklung der Märkte	117
2.	Präferenzpolitische Instrumente	118
2.1	Theoretische Grundlagen	118
2.2	Produkt- und Sortimentspolitik	119
2.2.1	Qualitätsorientierte Produktgestaltung	119
2.2.2	Zielgruppenorientierte Produktgestaltung	122
2.2.3	Produktpolitische Maßnahmen	123
2.2.3.1	Theoretische Grundlegung	123
2.2.3.2	Produktinnovation	124
2.2.3.3	Produktvariation	127
2.2.3.4	Produktelimination	128
2.2.4	Sortimentspolitik	129
2.3	Prozeßpolitik	131
2.3.1	Theoretische Grundlegung	131
2.3.2	Gestaltung der Prozeßdauer	131
2.3.3	Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten	132
2.3.4	Sicherheit	134
2.4	Distributionspolitik	135

2.4.1	Grundelemente der Distributionspolitik	135
2.4.2	Akquisitorische Distribution	135
2.4.2.1	Direkter Absatz	135
2.4.2.2	Indirekter Absatz	137
2.4.3	Physische Distribution	139
2.5	Kommunikationspolitik	140
2.5.1	Elemente und Aufgaben der Kommunikationspolitik	140
2.5.2	Kommunikationsziele	140
2.5.3	Werbung in Omnibusbetrieben	142
2.5.3.1	Funktionen und Aufbau der Werbung	142
2.5.3.2	Zielsetzungen der Werbung	142
2.5.3.3	Werbemittel	143
2.5.3.3.1	Klassische Werbemittel	143
2.5.3.3.2	Andere Werbemittel	145
2.5.3.4	Sonstige Aspekte der Werbung	146
2.5.4	Verkaufsförderung	147
2.5.4.1	Theoretische Grundlegung	147
2.5.4.2	Absatzmittlerbezogene Verkaufsförderung	147
2.5.4.3	Endverbraucherbezogene Verkaufsförderung	148
2.5.5	Öffentlichkeitsarbeit	150
2.5.6	Persönlicher Verkauf (Personal Selling)	151
3.	Preispolitische Instrumente	151
3.1	Theoretische Grundlegung	151
3.2	Preispolitik bei Konkurrenz	152

### 3. Kapitel: Der Absatz von Personenbeförderungsleistungen im Linienverkehr

1.	Theoretische Grundlegung	155
2.	Präferenzpolitische Instrumente	156
2.1	Produkt- und Programmpolitik	156
2.2	Prozeßpolitik	157
2.2.1	Prozeßdauer	157
2.2.1.1	Elemente der Prozeßdauer	157
2.2.1.2	Fußwegzeit	157
2.2.1.3	Wartezeit	158
2.2.1.4	Beförderungszeit	158
2.2.1.5	Umsteigezeit	159
2.2.2	Komfort für den Fahrgast	160
2.2.2.1	Bedienungskomfort	160
2.2.2.1.1	Bedienungshäufigkeit	160
2.2.2.1.2	Regelmäßigkeit	161
2.2.2.1.3	Pünktlichkeit	161
2.2.2.1.4	Direktverkehr/Umsteigeverkehr	162
2.2.2.2	Beförderungskomfort	163
2.2.2.2.1	Technische Auslegung der eingesetzten Fahrzeuge	163

2.2.2.2.2	Unterbringung der Fahrgäste im Fahrzeug	163
2.2.3.	Sicherheit	164
2.3	Distributionspolitik	165
2.3.1	Innerbetriebliche Absatzwege	165
2.3.2	Außerbetriebliche Absatzwege	166
2.4	Kommunikationspolitik	167
2.4.1	Werbung	167
2.4.2	Verkaufsförderung	171
2.4.3	Öffentlichkeitsarbeit	171
3.	Preispolitische Instrumente	172
3.1	Preispolitik im Angebotsmonopol	172
3.2	Preisbildung bei Verwendung von Tarifen	175
3.2.1	Theoretische Grundlegung	175
3.2.2	Formelle Tarifgestaltung	175
3.2.2.1	Gliederungseinheiten	175
3.2.2.2	Beschreibung der Tarifsysteme	176
3.2.2.2.1	Kilometertarif	176
3.2.2.2.2	Haltestellentarif	177
3.2.2.2.3	Teilstreckentarif	177
3.2.2.2.4	Flächenzonentarif	181
3.2.2.2.5	Einheitstarif	181
3.2.2.2.6	Tarifliche Mischsysteme	181
3.2.3	Materielle Tarifgestaltung	182
3.2.3.1	Fahpreisbildung	182
3.2.3.2	Gestaltung des Fahrausweisgebotes	185
3.2.3.2.1	Aufgaben des Fahrausweises	185
3.2.3.2.2	Fahrausweise mit beschränkter Fahrtenzahl	186
3.2.3.2.3	Fahrausweise mit unbeschränkter Fahrtenzahl	186
3.2.3.2.4	Marktorientierte Fahrausweisangebote	187

### Vierter Teil:

### Die Finanzwirtschaft im Omnibusbetrieb

<b>1. Kapitel: Grundlagen</b>	191
1. Bedarf und Beschaffung Finanzieller Mittel	191
2. Investition und Finanzierung	192
3. Bedingungen der Liquiditätserhaltung	193
<b>2. Kapitel: Investitionsplanung und Investitionsrechnung</b>	193
1. Investitionsplanung	195
2. Investitionsrechnung	196

2.1	Theoretische Grundlegung	196
2.2	Verfahren der Investitionsrechnung	196
2.2.1	Statische (einerperiodische) Verfahren	196
2.2.1.1	Kostenvergleichsrechnung	196
2.2.1.2	Gewinnvergleichsrechnung	197
2.2.1.3	Rentabilitätsrechnung	198
2.2.1.4	Amortisationsrechnung	198
2.2.2	Dynamische (mehrperiodische) Verfahren	199
2.2.2.1	Kapitalwertmethode	199
2.2.2.2	Methode des internen Zinsfußes	201
2.2.2.3	Annuitätenmethode	202
<b>3. Kapitel: Die Finanzplanung</b>		205
<b>4. Kapitel: Formen verkehrsbetrieblicher Kapitalbeschaffung</b>		207
1.	Innenfinanzierung	207
1.1	Selbstfinanzierung	207
1.2	Finanzierung durch Abschreibungen	208
1.3	Finanzierung aus Rückstellungen	211
1.4	Finanzierung aus dem Verkauf von Vermögensteilen	211
2.	Außenfinanzierung	211
2.1	Beteiligungsfinanzierung	211
2.2	Fremdfinanzierung	212
2.2.1	Kontokorrentkredit	212
2.2.2	Wechselfinanzierung	213
2.2.3	Investitionskredit	214
2.2.4	Mietkauf	217
2.2.5	Leasing	217

## Fünfter Teil:

### Das Rechnungswesen im Omnibusbetrieb

<b>1. Kapitel: Aufgaben und Gliederung des betrieblichen Rechnungswesens</b>	221
<b>2. Kapitel: Grundformen der Gestaltung von Kontenrahmen</b>	223
<b>3. Kapitel: Der Jahresabschluß im Omnibusbetrieb</b>	225

<b>4. Kapitel: Die Kostenrechnung im Omnibusbetrieb</b>		227
1.	Grundlagen	227
2.	Zwecke der Kostenrechnung	228
2.1	Entscheidungshilfe bei Preisentscheidungen	228
2.2	Grundlage der Wirtschaftlichkeitskontrolle	229
2.3	Lieferung von Daten für die Unternehmenspolitik	229
2.4	Verkehrspolitische Zielsetzung	230
3.	Systeme der Kostenrechnung	230
4.	Traditionelle Vollkostenrechnung im Omnibusbetrieb	231
4.1	Fahrzeugkostenrechnung	231
4.1.1	Darstellung	231
4.1.2	Ausgewählte Kostenarten und Kostenverrechnung	232
4.1.3	Kostenträgerrechnung	236
4.1.4	Kritik an der traditionellen Fahrzeugkostenrechnung	236
4.1.4.1	Proportionalisierung der fixen Kosten	236
4.1.4.2	Mangelnde Aussagefähigkeit der Gewinnplanung	237
4.1.4.3	Schlüsselung der Gemeinkosten	238
4.2	Linienerefolgsrechnung	239
5.	Deckungsbeitragsrechnung	241
5.1	Theoretische Grundlegung	241
5.2	Aufbau und Inhalt der Grundrechnung	241
5.3	Kritische Betrachtung	245

### 5. Kapitel: Die Statistik im Omnibusbetrieb

1.	Gesetzlich angeordnete Statistik	251
2.	Unternehmerstatistiken	252

Verzeichnis der Fußnoten	255
Literaturverzeichnis	285
Abkürzungsverzeichnis	302
Verzeichnis der Abbildungen	303
Verzeichnis der Tabellen	304