Edition KWV

Die „Edition KWV“ beinhaltet hochwertige Werke aus dem Bereich der Wirtschaftswissenschaften. Alle Werke in der Reihe erschienen ursprünglich im Kölner Wissenschaftsverlag, dessen Programm Springer Gabler 2018 übernommen hat.

Weitere Bände in der Reihe <http://www.springer.com/series/16033>

Caroline Porwoll

Intermodale Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr

Bestimmungsfaktoren des
Wettbewerbs zwischen Schienen- und
Luftverkehrsanbietern sowie strategische
Implikationen für Bahnunternehmen

Caroline Porwoll
Wiesbaden, Deutschland

Bis 2018 erschien der Titel im Kölner Wissenschaftsverlag, Köln
Dissertation Universität zu Köln, 2007

Edition KVV

ISBN 978-3-658-24315-9

ISBN 978-3-658-24316-6 (eBook)

<https://doi.org/10.1007/978-3-658-24316-6>

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer Gabler

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2007, Nachdruck 2019

Ursprünglich erschienen bei Kölner Wissenschaftsverlag, Köln, 2007

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag, noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Springer Gabler ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

Geleitwort

Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit ist die in den letzten Jahren zu beobachtende Intensivierung des Wettbewerbs zwischen Bahn- und Fluggesellschaften im europäischen Personenverkehr. Hier hat sich ein dynamischer Wettbewerb zwischen Anbietern des Schienen- und des Luftverkehrs entwickelt, der mit dem verstärkten Aufkommen des Low Cost-Konzepts im Flugverkehr eine neue Dimension gewonnen hat und insbesondere für die traditionell staatlich betriebenen Bahnunternehmen eine erhebliche strategische Herausforderung darstellt. Auf vielen nationalen und grenzüberschreitenden Relationen, die gleichermaßen von Bahn- und Fluggesellschaften bedient werden, kommt es zu einer ausgeprägten intermodalen Wettbewerbsdynamik. So kam es beispielsweise im deutschen Markt in den Jahren 2002 und 2003 durch den Eintritt von Low Cost Airlines auf vielen Strecken zu einem drastischen Rückgang der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr, den die Deutsche Bahn AG vor allem mit Preismaßnahmen beantwortete. In anderen europäischen Ländern haben Schienenverkehrsunternehmen auf die Wettbewerbsintensivierung durch den Luftverkehr mit der Einführung spezifischer Zugangebote reagiert. Diese Entwicklungen verdeutlichen die steigende Relevanz einer intermodalen Wettbewerbsdynamik sowie die Notwendigkeit einer verstärkten Ausrichtung der Wettbewerbsstrategien europäischer Bahnunternehmen auf die Luftverkehrskonkurrenz.

Die intermodale Wettbewerbsdynamik zwischen Schienen- und Luftverkehrsunternehmen im europäischen Regulierungsumfeld stellt ein weitgehend neuartiges Phänomen dar. In der Literatur wird diese Problematik bisher nur ansatzweise und vor allem auf Basis streckenspezifischer Betrachtungen thematisiert. Hier setzt die vorliegende Arbeit an, deren Ziele sowohl in der Identifizierung von Bestimmungsfaktoren und der Erklärung der Funktionsweise der intermodalen Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr liegen, als auch, darauf aufbauend, in der Herausarbeitung von strategischen Implikationen für Schienenverkehrsunternehmen, um zielgerichteter auf die Bedrohung durch den Luftverkehr reagieren zu können. Basierend auf einer gelungenen Erläuterung der regulativen und wettbewerblichen Bedingungen des europäischen Schienenpersonenverkehrs sowie dessen ökonomischer Charakteristika werden die theoretischen Grundlagen zur Wettbewerbsdynamik gelegt sowie die Wettbewerbsentwicklung zwischen Bahn- und Fluggesellschaften und die von ihnen gezeigten Strategien einer detaillierten Analyse unterzogen. Diese Analyse bildet die Grundlage für die Erörterung weitreichender Implikationen für die Erklärung wettbewerbsdynamischer Wirkungszusammenhänge im gemeinsamen Markt von Schienen- und Luftverkehrsunternehmen sowie für die Ableitung strategischer Maßnahmen für Bahnunternehmen in diesem intermodalen Kontext.

Neben der fundierten theoretischen Grundlegung der Dynamik des intermodalen Wettbewerbs ist vor allem die empirische Analyse höchst informationsreich, sehr kompetent durchgeführt und umfasst neben einer ausgesprochen detaillierten Untersuchung des deutschen Marktes auch vergleichbare Entwicklungen in anderen europäischen Ländern und Japan. Gerade dieser Vergleich der Marktentwicklungen erlaubt interessante Einblicke in die jeweilige (und durchaus unterschiedliche) Marktdynamik sowie die unterschiedlichen Verhaltensweisen der Bahnunternehmen. Mit der Identifikation relevanter Bestimmungsfaktoren der intermodalen Wettbewerbsdynamik einerseits sowie der Erarbeitung strategischer Implikationen für Bahnunternehmen zur besseren Positionierung gegenüber Fluggesellschaften andererseits leistet die vorliegende Untersuchung sowohl einen Erklärungs- als auch einen beachtlichen Gestaltungsbeitrag zum Forschungsfeld der intermodalen Wettbewerbsdynamik im Luft- und Schienenverkehr.

Angesichts des derzeitigen Forschungsstands und des sich intensivierenden Konkurrenzdrucks sowie der zunehmenden Wichtigkeit wettbewerbsstrategischer Überlegungen für europäische Schienenverkehrsunternehmen bietet die vorliegende Arbeit damit einen wissenschaftlich innovativen und praktisch unmittelbar relevanten Beitrag zu einer hochaktuellen Thematik. Ich wünsche der Arbeit eine breite Resonanz in Wissenschaft und Praxis.

Werner Delfmann

Vorwort

Promovieren ist ein vielschichtiger und unplanbarer Prozess. Dass dieser Prozess nicht ausschließlich mit überschwänglichen Glückgefühlen einher geht, wird niemand bestreiten, der ihn bereits durchlaufen hat. Dass jedoch auch mit Fertigstellung der Arbeit und Bestehen der Doktorprüfung die lang ersehnte Genugtuung nicht prompt einsetzen will, hat mich da schon eher verwundert. Nun – mit etwas zeitlichem Abstand – blicke ich nicht nur in dem (zugegebenermaßen stolzen) Bewusstsein, die Zweifel an den eigenen Fähigkeiten zur Vollendung der Promotion überwunden zu haben, sondern auch mit großer Freude auf die hinter mir liegende Zeit am Seminar für Unternehmensführung und Logistik der Universität zu Köln zurück und gelange dabei zu der Erkenntnis: „Ja, ich würde es wieder tun!“

Allen Menschen, die jeder auf eigene Weise einen wesentlichen Teil zu dieser Erkenntnis beigetragen haben, bin ich zu großem Dank verpflichtet. Dies gilt zuallererst meinem akademischen Lehrer und Doktorvater Prof. Dr. Dr. h.c. Werner Delfmann, der uns wissenschaftlichen Mitarbeitern und damit auch mir stets große gestalterische Freiheiten sowohl in fachlicher Hinsicht als auch in Bezug auf die individuelle Arbeitsrhythmik zugestanden und damit die Voraussetzung für die wohl einzigartige Arbeits- und Teamatmosphäre am Seminar geschaffen hat. Bei der Erstellung der vorliegenden Arbeit empfand ich seine kritischen, aber stets konstruktiven fachlichen Anregungen genauso hilfreich wie seine persönliche Unterstützung. Herrn Prof. Dr. Herbert Baum danke ich an dieser Stelle herzlich für die Übernahme des Korreferats.

Allen Interviewpartnern, die sich im Rahmen der empirischen Analyse meiner Arbeit bereitwillig als Experten des Schienen- und Luftverkehrs zur Verfügung stellten, danke ich besonders herzlich. Ohne sie wäre die Arbeit in der vorliegenden Form nicht zu bewerkstelligen gewesen. Dank gilt auch den unermüdlichen Helfern, die mich bei der unliebsamen Aufgabe der Transkription sämtlicher Interviews tatkräftig und engagiert unterstützt haben.

Des Weiteren fühle ich mich dem gesamten ehemaligen und derzeitigen Team am SPL sehr verbunden. Allen voran ist hier PD Dr. Markus Reihlen zu nennen, der mit seinem beharrlichen Enthusiasmus für die betriebswirtschaftliche Forschung und Lehre und seinem immensen Fachwissen stets motivierend und aufbauend zur Verfügung stand. Ihm danke ich nicht nur für seine herzliche und liebenswürdige Art, sondern auch für die wertvollen fachlichen und methodischen Anregungen insbesondere zu den letzten beiden Kapiteln meiner Arbeit. Dr. Sascha Albers – temporär in der Rolle der Chicago- bzw. Hamilton-Außenstelle des Seminars – war erster Verfechter der von mir bearbeiteten Bahn-Flug-Problematik und

fungierte als einer der wichtigsten Ideengeber. Ihm fühle ich mich als langjährige Kollegin freundschaftlich verbunden und danke ihm für seinen umfangreichen Input, seine konstruktive Kritik und nicht zuletzt für sein zwischenmenschliches Engagement. Dr. Rowena Arzt danke ich neben ihrer fachlichen und kollegialen Unterstützung auch dafür, dass sie die angenehmen, aber auch die weniger angenehmen Themen des Alltags jederzeit aufgeschlossen und verständnisvoll mit mir geteilt hat. Vor allem an die etwas ausgelasseneren Momente erinnere ich mich immer wieder gerne. Weiterhin möchte ich mich bei Dr. Jens Rühle bedanken, mit dem ich mein(e) Leiden(schaft) bezüglich Bahnverkehr über den längsten Zeitraum meiner Tätigkeit am Seminar teilen konnte und der zum Manuskript meiner Arbeit wertvolle und konstruktive Anregungen gegeben hat. Mit meinem „Doktorbruder“ Dr. Kai Krause habe ich vor allem in den letzten Monaten der Fertigstellung der Arbeit nicht nur gemeinsame lange „Promovier-Abende“ im Büro verbracht, sondern auch die Planungen für den angenehmen Teil „nach der Diss“ geteilt. Ebenso danke ich Björn Götsch und Dr. Ingo Reinhardt für die jahrelange kollegiale Zusammenarbeit, für ihre fachliche Unterstützung und auch für bisweilige abendlich-sinnlose Unkonzentriertheiten. Anne Paul, die sich während der Endphase meiner Arbeit wacker durch das gesamte Manuskript gewühlt hat, gebührt hierfür ebenfalls meine dankbare Anerkennung. Schließlich möchte ich auch ein besonderes Dankeschön sowohl an die derzeitige bzw. ehemalige Besetzung des SPL-Sekretariats, Heike Kirch, Heidi Potschka und Hilde Reuter, als auch an die im Laufe der letzten Jahre doch zahlreichen studentischen Hilfskräfte aussprechen, die durch ihren täglichen Einsatz einen funktionierenden Lehrstuhlbetrieb erst sicher gestellt haben. Alle diese Kollegen haben gemeinsam dazu beigetragen, dass aus der „Einzelübung Promotion“ in gewisser Weise eine Teamleistung wurde.

Mein persönlicher Dank gilt darüber hinaus meiner Familie und meinem langjährigen Lebensgefährten Jörn Domine, der zu keinem Zeitpunkt an meinen Fähigkeiten zweifelte und mich – auch in den undankbareren Phasen meiner Arbeit – mit seiner Ruhe und Gelassenheit immer wieder auf den richtigen Weg zurück gebracht hat. Ihm danke ich sehr für sein Vertrauen und seine Geduld.

Meine innigste Dankbarkeit jedoch wird meiner Mutter Ingrid Heuermann zuteil. Sie hatte auch in schwierigsten Zeiten stets liebevoll ein offenes Ohr für mich und fand selbst zum Schluss noch in bewundernswerter Weise die Kraft, mir meine Zweifel an der jemaligen Fertigstellung dieser Arbeit vertrauensvoll und unbeirrbar auszureden. Ihr widme ich dieses Buch.

Caroline Heuermann

Inhaltsübersicht

A Einführung	1
I Ausgangssituation im europäischen Schienenpersonenfernverkehr	1
II Problemstellung der Arbeit	2
III Zielsetzung	4
IV Gang der Untersuchung	5
B Marktsituation im europäischen Schienenpersonenfernverkehr	9
I Entwicklung der regulativen Rahmenbedingungen und fortschreitende Liberalisierung	9
II Entwicklung der Wettbewerbssituation und verstärkter Wettbewerb mit dem Luftverkehr	23
III Zusammenfassung	31
C Ökonomische Grundlagen des Schienenpersonenverkehrs	33
I Art und Aktivitäten der Leistungserstellung	34
II Angebotsseite: Kosten der Erstellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen	41
III Nachfrageseite: Marktanforderungen und ihre Implikationen	60
IV Synthese	79
V Zusammenfassender Vergleich mit dem Luftverkehr	87
D Theorie der Wettbewerbsdynamik	95
I Grundlegende Perspektive und Forschungsgegenstand	95
II Die Erklärung wettbewerbsdynamischer Interaktionen in Theorie und Empirie	103
III Wettbewerbsstrategische Implikationen	129
IV Kritische Würdigung	141
E Analyse des intermodalen Wettbewerbs zwischen Schienen- und Luftverkehr aus wettbewerbsdynamischer Sicht	147
I Methodik und Datenquellen	148
II Entwicklung des intermodalen Wettbewerbs im europäischen Markt	152
III Wirkungszusammenhänge im intermodalen Wettbewerb: Explorative Interviews	182
IV Zusammenfassung der Ergebnisse: Ein Bezugsrahmen zur Analyse der intermodalen Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr	203
F Implikationen für die Erklärung und Gestaltung der intermodalen Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr	207
I Erklärungsbeitrag der Theorie der Wettbewerbsdynamik	208

II Erweiterung der Theorie zur Erklärung und Gestaltung der intermodalen Wettbewerbsdynamik.....	226
III Zusammenfassende Betrachtung.....	256
G Fazit und Ausblick	263
Anhang	267
Literaturverzeichnis.....	273

Inhaltsverzeichnis

A Einführung	1
I Ausgangssituation im europäischen Schienenpersonenfernverkehr	1
II Problemstellung der Arbeit	2
III Zielsetzung	4
IV Gang der Untersuchung	5
B Marktsituation im europäischen Schienenpersonenfernverkehr	9
I Entwicklung der regulativen Rahmenbedingungen und fortschreitende Liberalisierung	9
1 Schienenverkehrspolitik in der Europäischen Union	10
2 Stand der Umsetzung in den europäischen Ländern	13
3 Zusammenfassende Beurteilung	23
II Entwicklung der Wettbewerbssituation und verstärkter Wettbewerb mit dem Luftverkehr	23
1 Intramodaler vs. intermodaler Wettbewerb	23
2 Besondere Bedeutung des intermodalen Wettbewerbs mit dem Luftverkehr	25
2.1 Deregulierung im europäischen Luftverkehr	26
2.2 Veränderte Produktion von Luftverkehrsleistungen: Das Low Cost- Geschäftsmodell	27
2.3 Verschärfter Wettbewerb im gemeinsamen Markt von Schienen- und Luft verkehr	28
III Zusammenfassung	31
C Ökonomische Grundlagen des Schienenpersonenverkehrs	33
I Art und Aktivitäten der Leistungserstellung	34
1 Schienenverkehr als Dienstleistung	34
2 Die Wertkette im Schienenpersonenverkehr	36
2.1 Primäraktivitäten	37
2.2 Unterstützende Aktivitäten	40
II Angebotsseite: Kosten der Erstellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen	41
1 Klassifikation von Kosten im Schienenverkehr	42
2 Überblick über Kostenstruktur und Kosteneinflussgrößen	47
2.1 Allgemeine Überlegungen zur Kostenstruktur	47
2.2 Grundlegende Kosteneinflussgrößen	49
2.2.1 Höhe des Verkehrsvolumens	50
2.2.2 Kostendegressionen	51
2.2.3 Faktorpreise	52
3 Kostendegressionen im Schienenverkehr	52
3.1 Netzspezifische Kostendegressionen	53

3.2 Fahrzeug- und flottenspezifische Kostendegressionen.....	55
3.3 Infrastrukturspezifische Kostendegressionen	56
3.4 Verbund- bzw. Spezialisierungsvorteile	57
4 Wirtschaftliche Implikationen der eingesetzten Schienenverkehrstechnologie	58
III Nachfrageseite: Marktanforderungen und ihre Implikationen.....	60
1 Grundlegende Charakteristika der Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen	60
2 Determinanten der Verkehrsmittelwahl und Nachfrageelastizitäten.....	62
2.1 Der zentrale Einfluss des Transportpreises auf die Nachfrage	63
2.2 Qualitätsbezogene Einflussfaktoren	65
2.3 Wettbewerbsbezogene Einflussfaktoren.....	68
2.4 Nachfragerbezogene Faktoren	69
3 Besonderheiten des Marketing im Schienenpersonenfernverkehr	70
3.1 Strategisches Marketing.....	70
3.2 Marketing-Mix.....	71
3.2.1 Leistungspolitik.....	71
3.2.2 Preispolitik	72
3.2.3 Distributionspolitik.....	73
3.2.4 Kommunikationspolitik.....	73
4 Preismanagement im Schienenpersonenfernverkehr.....	75
4.1 Preisdifferenzierung im Schienenpersonenverkehr	75
4.2 Yield Management.....	77
IV Synthese	79
1 Zusammenhang zwischen Angebots- und Nachfrageseite	79
2 Elementare Entscheidungsbereiche bei der Festlegung von Strategien im Schienenpersonenverkehr	81
2.1 Konfigurationsentscheidungen	84
2.2 Koordinationsentscheidungen.....	85
2.3 Vermarktungsentscheidungen.....	85
V Zusammenfassender Vergleich mit dem Luftverkehr.....	87
1 Angebotsseite.....	87
2 Nachfrageseite	90
3 Gesamtbeurteilung im Hinblick auf die elementaren Entscheidungsbereiche	92
D Theorie der Wettbewerbsdynamik.....	95
I Grundlegende Perspektive und Forschungsgegenstand.....	95
1 Wettbewerbsdynamik als Gegenstand ökonomischer Forschung	97
1.1 Relevante Beiträge aus dem Forschungsfeld der evolutorischen Ökonomik	97
1.2 Das Forschungsfeld der Competitive Dynamics: Einordnung und Überblick	99
2 Kernfragestellungen der Competitive Dynamics.....	102
II Die Erklärung wettbewerbsdynamischer Interaktionen in Theorie und Empirie	103
1 Ausgangspunkt: Basismodell wettbewerbsdynamischer Interaktion	104

1.1	Eigenschaften von Akteur und Reakteur.....	105
1.2	Eigenschaften und Interdependenz von Aktion und Reaktion.....	107
1.3	Branchenspezifisches Wettbewerbsumfeld.....	113
1.4	Unternehmenserfolg als Resultat der Interaktion.....	114
2	Bisherige Befunde wettbewerbsdynamischer Forschung.....	116
2.1	Eigenschaften des (Re-)Akteurs.....	117
2.1.1	Unternehmensgröße.....	117
2.1.2	Unternehmensalter.....	118
2.1.3	Marktabhängigkeit.....	119
2.1.4	Organisationsstruktur.....	119
2.1.5	Ressourcenausstattung.....	121
2.2	Interdependenz von Aktion und Reaktion.....	122
2.3	Eigenschaften des Wettbewerbsumfelds.....	124
2.4	Konsequenzen von Aktion und Reaktion für den Unternehmenserfolg.....	125
III	Wettbewerbsstrategische Implikationen.....	129
1	Zur grundsätzlichen Vorteilhaftigkeit von (Re-)Aktionen im Wettbewerb.....	129
2	Maßnahmen zur Erzielung von Wettbewerbsvorteilen.....	131
3	Theoretische und empirische Erkenntnisse über die Vorteilhaftigkeit von Maßnahmen.....	135
3.1	Vorteilhafte Maßnahmen aus Sicht des Akteurs.....	136
3.2	Vorteilhafte Maßnahmen aus Sicht des Reakteurs.....	140
IV	Kritische Würdigung.....	141
1	Allgemeine Kritik an der Theorie der Wettbewerbsdynamik.....	141
2	Kritik im Hinblick auf das Thema der Arbeit und Konsequenzen für die Untersuchung.....	144
E	Analyse des intermodalen Wettbewerbs zwischen Schienen- und Luftverkehr aus wettbewerbsdynamischer Sicht.....	147
I	Methodik und Datenquellen.....	148
1	Grundsätzlicher Forschungsansatz.....	148
1.1	Forschungsfragen.....	149
1.2	Untersuchungsgegenstand.....	150
2	Art der Daten und Datenquellen.....	151
II	Entwicklung des intermodalen Wettbewerbs im europäischen Markt.....	152
1	Bahnunternehmen und ihre Interaktionen mit dem Luftverkehr.....	152
1.1	DB Fernverkehr AG.....	153
1.1.1	Streckenspezifische Entwicklungen.....	154
1.1.2	Gesamtmarktentwicklungen.....	160
1.2	SNCF.....	166
1.3	Trenitalia S.p.A.....	168
1.4	Schweizerische Bundesbahnen SBB.....	169
1.5	Thalys International.....	169

1.6 Eurostar Group Ltd.	170
1.7 Exkurs: Wettbewerb zwischen Schienen- und Luftverkehr in Japan	172
2 Systematisierung der gezeigten Maßnahmen	176
2.1 Maßnahmen des Luftverkehrs	176
2.2 Maßnahmen des Schienenverkehrs.....	178
2.3 Erfolgswirkungen.....	179
2.3.1 Erfolgswirkungen aus Sicht des Luftverkehrs	179
2.3.2 Erfolgswirkungen aus Sicht des Schienenverkehrs.....	180
2.4 Weiterführende Fragen	180
III Wirkungszusammenhänge im intermodalen Wettbewerb: Explorative Interviews	182
1 Methodik	182
1.1 Interviewpartner und Gesprächsleitfaden	182
1.2 Systematische Textanalyse und Theoriebildung.....	183
2 Der intermodale Wettbewerb aus Sicht der Schienenverkehrsunternehmen.....	184
2.1 Wahrgenommene Intensität des Wettbewerbs.....	184
2.2 Beobachtung des intermodalen Wettbewerbs.....	189
2.3 Auswirkungen von Maßnahmen des Luftverkehrs.....	190
2.4 Beeinflussung der Maßnahmen des Schienenverkehrs.....	191
2.5 Erfolgswirkung der Schienenverkehrsmaßnahmen	194
3 Der intermodale Wettbewerb aus Sicht der Luftverkehrsunternehmen	195
3.1 Wahrgenommene Intensität des Wettbewerbs.....	195
3.2 Beobachtung des intermodalen Wettbewerbs.....	197
3.3 Auswirkungen von Maßnahmen des Schienenverkehrs	198
3.4 Beeinflussung der Maßnahmen des Luftverkehrs und Erfolgswirkung	198
4 Der Einfluss des Wettbewerbsumfelds.....	199
IV Zusammenfassung der Ergebnisse: Ein Bezugsrahmen zur Analyse der intermodalen Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr	203
1 Die besondere Rolle der Streckencharakteristika.....	204
2 Die besondere Rolle der Produktionssysteme	204
F Implikationen für die Erklärung und Gestaltung der intermodalen Wettbewerbsdynamik im europäischen Personenverkehr	207
I Erklärungsbeitrag der Theorie der Wettbewerbsdynamik	208
1 Eigenschaften der Akteure.....	208
1.1 Konzeptionelle Eigenschaften: Awareness, Motivation und Capability	208
1.2 Unternehmensgröße	210
1.3 Unternehmensalter	211
1.4 Marktabhängigkeit	212
1.5 Organisationsstruktur.....	213
1.6 Ressourcenausstattung.....	214
2 Eigenschaften und Interdependenz der Aktionen.....	216
2.1 Maßnahmen des Luftverkehrs	217
2.2 Maßnahmen des Schienenverkehrs.....	219

2.3 Interdependenz der gezeigten Maßnahmen.....	221
3 Branchenspezifisches Wettbewerbsumfeld.....	223
4 Unternehmenserfolg als Resultat der Interaktion.....	224
5 Zusammenfassende Beurteilung	225
II Erweiterung der Theorie zur Erklärung und Gestaltung der intermodalen Wettbewerbsdynamik.....	226
1 Ressourcenheterogenität	226
1.1 Konzeptualisierung.....	227
1.2 Beitrag zur Erklärung der intermodalen Wettbewerbsdynamik.....	229
1.3 Gestaltungsimplicationen.....	233
2 Flexibilität	238
2.1 Konzeptualisierung.....	239
2.2 Beitrag zur Erklärung der intermodalen Wettbewerbsdynamik.....	241
2.3 Gestaltungsimplicationen.....	245
3 Institutionalisierte Erwartungsstrukturen.....	248
3.1 Konzeptualisierung.....	248
3.2 Beitrag zur Erklärung der intermodalen Wettbewerbsdynamik.....	250
3.3 Gestaltungsimplicationen.....	253
III Zusammenfassende Betrachtung.....	256
G Fazit und Ausblick.....	263
Anhang.....	267
Literaturverzeichnis	273

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Gang der Untersuchung	8
Abbildung 2:	Wertkette für die Erstellung von Personenverkehrsdienstleistungen	37
Abbildung 3:	Schematische Kostenverläufe im Schienenverkehr für ein integriertes Unternehmen.....	51
Abbildung 4:	Grundlegende Gestaltungsdimensionen des Marketing-Mix im Schienenpersonenverkehr	74
Abbildung 5:	Elementare Entscheidungsbereiche im Schienenpersonenverkehr.....	83
Abbildung 6:	Interdependente Entscheidungsbereiche.....	87
Abbildung 7:	Basismodell wettbewerbsdynamischer Interaktion.....	105
Abbildung 8:	Erweitertes Basismodell wettbewerbsdynamischer Interaktion	116
Abbildung 9:	Erzielung von Wettbewerbsvorteilen auf Basis von Aktion und Reaktion ...	131
Abbildung 10:	Entwicklung der jährlichen Sitzplatzkapazitäten und Fluggastzahlen der Deutschen Lufthansa AG auf der Strecke Köln-Frankfurt	158
Abbildung 11:	Das Netz der JR Group	173
Abbildung 12:	Nationale Marktanteile japanischer Verkehrsträger nach Distanz	174
Abbildung 13:	Einordnung der bisherigen Erkenntnisse in das Basismodell der Wettbewerbsdynamik.....	181
Abbildung 14:	Bezugsrahmen zur Analyse der intermodalen Wettbewerbsdynamik	206
Abbildung 15:	Einbettung des Bezugsrahmens in den Aufbau der Arbeit.....	207
Abbildung 16:	Die Beeinflussung von awareness, motivation und capability aufgrund der Eigenschaften von Schienen- und Luftverkehrsunternehmen	215
Abbildung 17:	Die Begründung nachhaltiger Wettbewerbsvorteile gemäß dem ressourcenbasierten Ansatz.....	228
Abbildung 18:	Konzeptualisierung unternehmerischer Flexibilität nach VOLBERDA	239
Abbildung 19:	Überleben von Organisationen aus institutionalistischer Sicht	250
Abbildung 20:	Die Beeinflussung von awareness, motivation und capability aufgrund von Ressourcenheterogenität, Flexibilität und institutionalisierten Erwartungsstrukturen	258
Abbildung 21:	Theoretische Erweiterungen im Bezugsrahmen der intermodalen Wettbewerbsdynamik	260

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Die wichtigsten Rechtsakte der EU zur Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs	13
Tabelle 2:	Stand der Liberalisierung des Schienenverkehrs in den EU-Staaten und der Schweiz	22
Tabelle 3:	Auswahl untersuchter Eigenschaften singulärer Aktionen im Wettbewerb	109
Tabelle 4:	Auswahl untersuchter Eigenschaften singulärer Reaktionen im Wettbewerb	110
Tabelle 5:	Auswahl untersuchter Eigenschaften mehrerer (Re-)Aktionen im Wettbewerb ..	113
Tabelle 6:	Zentrale Unterscheidungsmerkmale unternehmerischer, ricardianischer, abschreckender und ko-optiver Maßnahmen nach GRIMM & SMITH	135
Tabelle 7:	Aktionscharakteristika und ihre vorteilhafte Wirkung	139
Tabelle 8:	Marktanteile des Eurostar 2004/2005 auf den Strecken London-Paris und London-Brüssel	171

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahnbundesamt
ehem.	ehemals
et al.	et alii
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F&E	Forschung & Entwicklung
HLX	Hapag-Lloyd Express
HSE	Health and Safety Executive
i.S.v.	im Sinne von
IC	Intercity
ICE	Intercity Express
JR	Japan Railways
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ORR	Office of Rail Regulation bzw. Office of the Rail Regulator
PEP	Preis- und Erlösmanagement im Personenverkehr der DB AG
pkm	Personenkilometer
RFF	Réseau Ferré de France
RL	Richtlinie
S.p.A	Società per Azioni (Aktiengesellschaft)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belge
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SRA	Strategic Rail Authority
TEN	Transeuropäische Netze
TGV	Train à grande vitesse
tkm	Tonnenkilometer
TOC	Train Operating Company
u.a.	unter anderem
VDE	Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VO	Verordnung