

**Wirtschaftsfaktor
Bustourismus in
Deutschland
2017**



dwif e.V.

Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland

Projektförderer:

- Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo)
- Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)

Projektbearbeitung:

dwif e.V.
Sonnenstr. 27, 80331 München

Tel.: 089-267091; Fax: 089-267613;
info@dwif.de; www.dwif.de

Dr. Bernhard Harrer, Vorstand (b.harrer@dwif.de)

dwif e.V.
Deutsches Wirtschaftswissen-
schaftliches Institut für
Fremdenverkehr e. V.
an der Universität München

Postanschrift
Postfach 330 264
80062 München

Hausanschrift
Sonnenstraße 27
80331 München
Tel. +49(0)89/26 70 91
Fax +49(0)89/26 76 13
info@dwif.de
www.dwif.de

Vorstand
Dr. Bernhard Harrer

Bankverbindungen
Bayerische Hypo- und
Vereinsbank AG München
BLZ 700 202 70
Konto 323 703
IBAN
DE34 7002 0270 0000 3237 03
SWIFT-Code (BIC)
HYVEDEMM

USt-ID-Nummer
DE129515120
Steuer-Nummer
143/212/80707
Vereinsregister München
VR 4737

München, im Mai 2017

**Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut
für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München**

Vorstand

Dr. Bernhard Harrer

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, sind vorbehalten. Ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers ist es auch nicht gestattet, dieses Buch oder Teile daraus auf photomechanischem Wege (Photokopie, Mikrokopie etc.) oder auf andere Art zu vervielfältigen oder anderweitig zu verwenden.

Das dwif und die Autoren haben die Ergebnisse dieser Publikation sorgfältig recherchiert und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Grundlage für diese Arbeit sind unterschiedliche Informationsmaterialien und Datenquellen sowie Wertungen und Berechnungen. Der Verlag, das dwif und die Autoren übernehmen weder Garantie oder rechtliche Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der zur Verfügung gestellten Informationen noch irgendeine Haftung für deren Nutzung für einen bestimmten Zweck. Ansprüche Dritter sind ausgeschlossen.

Schriftleitung

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut
für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München,
Sonnenstraße 27, 80331 München
Telefon: 089 - 26 70 91, Telefax: 089 - 26 76 13
E-Mail: info@dwif.de
Internet: www.dwif.de

VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser,

Fahrgäste verbinden mit Busreisen vor allem unvergessliche Momente. Im Gedächtnis bleiben bei ihnen beispielsweise Impressionen von malerischen Landschaften oder pulsierenden Städten. Vielleicht nehmen die Passagiere auf die Heimreise auch Erinnerungen an ein beeindruckendes Bergpanorama oder die salzige Meeresluft mit. Wir als Busunternehmer freuen uns jedes Mal, unseren Fahrgästen solche Erlebnisse ermöglichen zu können.

Neben dieser wichtigen persönlichen Komponente gibt es auch eine weitreichende ökonomische Bedeutung, die sich mit unserer Arbeit verbindet. Denn der Bustourismus ist in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Hunderttausende Beschäftigte verdienen mit ihm beziehungsweise im näheren Umfeld ihr Geld. Unternehmen generieren Umsätze. Und zahlreiche nachgelagerte Branchen verdanken ihren Erfolg ebenfalls der Tatsache, dass Busse die Reiseräume von Millionen Menschen Wirklichkeit werden lassen. Hotels und Restaurants profitieren genauso vom Zuspruch der Busreisenden wie Theater und Museen – um hier nur einige Beispiele zu nennen.

Die Bruttoumsätze des Bustourismus belaufen sich in Deutschland insgesamt auf mehr als 14 Milliarden Euro – und sind demnach seit der letzten Studie aus dem Jahr 2011 beachtlich gestiegen. Diese Zahlen machen deutlich, wie wichtig es aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist, für den Verkehrsträger Bus und die Unternehmen in der Branche angemessene Rahmenbedingungen zu erhalten.

Aktuelle Diskussionen beispielsweise über eine mögliche Mauteinführung, die Verschärfung von Umweltzonenregelungen oder die Verbannung von Busbahnhöfen aus Innenstädten verdeutlichen aber leider, dass die Bedeutung des Bustourismus als Wirtschaftsfaktor noch nicht in vollem Umfang gewürdigt wird. Um seine wirtschaftlichen Potenziale zu belegen – und ganz grundsätzlich eine differenzierte Auseinandersetzung mit dem Thema zu ermöglichen – sind belastbare Zahlen und Fakten notwendig. Diese möchten wir mit den hier zusammengestellten Daten bieten. Die Ergebnisse zeigen dabei nicht nur die Bedeutung der Branche insgesamt auf, sondern machen auch Entwicklungen anschaulich. Denn mit der aktuellen Auflage, die Sie in der Hand halten, wird nun auch ein Vergleich zu den Zahlen der Erststudie möglich. Diese Premierenausgabe fand seit ihrer Veröffentlichung bereits vielfach Verwendung als überzeugende Argumentationsgrundlage auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Gleiches erhoffen wir uns für die neue Version. Anhand von aktuellen konkreten Belegen arbeitet die 2. Auflage der Studie den ganz direkten und Wirtschaftszweige übergreifenden Mehrwert des Bustourismus heraus – und macht es damit Städten und Gemeinden besser möglich, die Chancen in diesem Bereich zu erkennen und wahrzunehmen. Auch aus diesem Grund wurde die Neuauflage um das Segment Fernlinienverkehr erweitert, der im Jahr 2015 bereits 23,2 Millionen Fahrgäste verzeichnen konnte.

Viele gute Argumente sprechen für den Bus als Verkehrsträger für Gegenwart und Zukunft. Das Umweltbundesamt bestätigt, dass er eine saubere Mobilitäts-Lösung ist. Verkehrsstatistiken können als Beleg für die Sicherheit von Busreisen herangezogen werden. Dass der Busverkehr aber auch aus volkswirtschaftlicher Sicht ein echter Leistungsträger ist und Förderung sowie Beachtung verdient, möchten wir mit der vorliegenden Studie unter Beweis stellen.

Wir freuen uns als Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V., die hier zusammengestellten überaus erfreulichen Zahlen präsentieren zu können. Viele Unterstützer und Beteiligte haben es möglich gemacht, diese Studie in der zweiten Ausgabe zu erstellen. Als Kooperationspartner hat die Industrie- und Handelskammer Berlin die Novellierung der Grundlagenstudie aus dem Jahr 2011 mit initiiert. Das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (dwif) hat als anerkanntes und unabhängiges Institut die umfassenden Untersuchungen vorgenommen. Möglich wurde dies auch mit Hilfe der zahlreichen Datenlieferanten, den zahlreichen Teilnehmern an Befragungen und den weiteren Projektförderern. Ihnen allen gilt mein Dank. Ohne ihre Hilfe wäre dieses Projekt nicht möglich gewesen.

Berlin, im Mai 2017

Wolfgang Steinbrück
Präsident
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V.

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis.....	7
Tabellenverzeichnis.....	8
Fakten zum Bustourismus in Deutschland auf einen Blick.....	9
I ZIELSETZUNG, ABGRENZUNG UND VORGEHENSWEISE.....	10
1 Ausgangssituation und Zielsetzung.....	10
2 Inhaltliche Abgrenzung des Projektes	11
3 Methodische Herangehensweise.....	13
II ECKDATEN ZUM BUSMARKT IN DEUTSCHLAND UND TOURISMUSRELEVANZ.....	16
1 Der Busmarkt im Überblick	16
1.1 Datengrundlagen aus der Verkehrsstatistik.....	16
1.2 Begriffe, touristische Relevanz und Bedeutung der Verkehrsarten.....	17
1.3 Weitere Strukturmerkmale der Busunternehmen.....	20
1.4 Ergänzende Informationen aus der Umsatzsteuerstatistik.....	25
2 Touristisch relevante Fahrgäste und Ausgabeverhalten bei Busreisen	31
2.1 Berücksichtigung unterschiedlicher Datenquellen und Ausgabearten.....	31
2.2 Zielgruppen, Ausgabeverhalten und weitere Eckdaten	32
2.2.1 Touristische Fahrgäste im Liniennahverkehr mit Bussen und deren Ausgaben.....	32
2.2.1.1 Zahl der Übernachtungen in Beherbergungsstätten und Ausgaben	32
2.2.1.2 Zahl der Tagesgäste und Ausgaben	34
2.2.2 Touristische Fahrgäste im Linienfernverkehr mit Bussen und deren Ausgaben	37
2.2.3 Tagesreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr.....	41
2.2.3.1 Zahl der Tagesreisenden mit dem Bus	41
2.2.3.2 Pauschalpreis für die Tagesreise mit dem Bus.....	42
2.2.3.3 Zusatzausgaben während der Fahrt und in den Zielgebieten	43
2.2.4 Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr	44
2.2.4.1 Zahl der Übernachtungsreisen mit dem Bus.....	44
2.2.4.2 Pauschalpreis für die Übernachtungsreise mit dem Bus	45
2.2.4.3 Zusatzausgaben während der Fahrt und in den Zielgebieten	46
2.2.5 Ausgaben der Busreisenden für die Reisevor- und -nachbereitung.....	47
2.2.6 Ausgaben für den Transfer zum / vom Abfahrtsort der Busreise.....	49
III WIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DURCH BUSTOURISMUS IN DEUTSCHLAND	51
1 Bruttoumsätze durch Bustouristen nach Teilssegmenten	51
1.1 Allgemeine Erläuterungen.....	51
1.2 Berechnung der touristischen Bruttoumsätze im Liniennahverkehr	51
1.2.1 Nutzung des Liniennahverkehrs durch Übernachtungsgäste.....	51
1.2.2 Nutzung des Liniennahverkehrs durch Tagesgäste	54
1.2.3 Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Liniennahverkehr insgesamt.....	55

1.3	Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Linienfernverkehr.....	55
1.4	Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Gelegenheitsverkehr.....	57
1.4.1	Allgemeine Erläuterungen.....	57
1.4.2	Besonderheiten im Rahmen des Mietomnibusverkehrs.....	57
1.4.3	Bruttoumsätze durch Tagesreisen mit Bus im Gelegenheitsverkehr	58
1.4.4	Bruttoumsätze durch Busreisen mit Übernachtung im Gelegenheitsverkehr.....	59
2	Nettoumsätze durch Bustouristen.....	61
2.1	Allgemeine Erläuterungen zum Mehrwertsteuersatz.....	61
2.2	Nettoumsätze differenziert nach Aufkommensarten und Profiteuren	62
2.2.1	Nettoumsätze aus originären Leistungen der Busunternehmen	62
2.2.2	Nettoumsätze in den Zielgebieten (am Aufenthaltsort).....	63
2.2.3	Nettoumsätze der Bustouristen für Reisevor- und -nachbereitung.....	65
2.2.4	Nettoumsätze aus dem Transfer der Bustouristen zum Abfahrtsort.....	66
2.2.5	Nettoumsätze durch Bustouristen insgesamt	67
3	Durch Bustourismus geschaffene Einkommen (1. und 2. Umsatzstufe)	67
3.1	Allgemeine Erläuterungen.....	67
3.2	Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe (direkte Effekte).....	71
3.2.1	Berechnungsweg.....	71
3.2.2	Quantifizierung der Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe	71
3.3	Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe (indirekte Effekte).....	75
3.3.1	Berechnungsweg.....	75
3.3.2	Quantifizierung der Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe	76
3.3.3	Einkommenswirkungen insgesamt	77
3.3.4	Beitrag des Bustourismus zum Volkseinkommen	78
4	Ermittlung von Beschäftigungsäquivalenten durch Bustourismus	78
IV	DARSTELLUNG VON UMWEGRENTABILITÄT UND MULTIPLIKATOREFFEKTEN	81
1	Beispielhafte Darstellung der wirtschaftlichen Effekte durch Umsätze bei Busunternehmen im Rahmen einer Pauschalreise	81
2	Multiplikatoreffekte im Gelegenheitsverkehr	82
2.1	Vorgehensweise bei der Ermittlung von Multiplikatoreffekten.....	82
2.2	Analyse der Verflechtungen und Berechnung der Multiplikatoreffekte.....	84
2.2.1	Primärer Sektor.....	84
2.2.2	Sekundärer Sektor.....	84
2.2.3	Einkommenswirkungen primärer und sekundärer Sektor insgesamt	85
2.2.4	Darstellung des Multiplikatoreffektes.....	86
V	ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	87
	QUELLENVERZEICHNIS	91

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zahl der Unternehmen und Fahrgäste im Personennah- und -fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2015 nach Verkehrsarten.....	20
Abbildung 2: Entwicklung der Lieferungen und Leistungen in busrelevanten Segmenten zwischen 2009 und 2015 in Mio. €.....	30
Abbildung 3: Höhe und Struktur der Ausgaben von Übernachtungsgästen in gewerblichen Betrieben (inkl. Touristkamping) und in Privatquartieren.....	34
Abbildung 4: Höhe und Struktur der Ausgaben im Zielgebiet von Tagesgästen, die den ÖPNV für An-/Rückreise nutzen.....	36
Abbildung 5: Höhe und Struktur der Ausgaben von Tagesausflüglern und Tagesgeschäftreisenden am Zielort.....	37
Abbildung 6: Höhe und Struktur der Ausgaben von Reisenden im Linienfernverkehr pro Kopf und Aufenthaltstag/Übernachtung im Zielgebiet	41
Abbildung 7: Zusatzausgaben der Tagesgäste bei Busausflügen im Inland	43
Abbildung 8: Zusatzausgaben der Tagesgäste im Inland bei grenzüberschreitenden Busreisen ohne Übernachtung	44
Abbildung 9: Zusatzausgaben der Übernachtungsgäste bei Busreisen im Inland.....	46
Abbildung 10: Zusatzausgaben der Übernachtungsgäste im Inland bei grenzüberschreitenden Busreisen...	47
Abbildung 11: Kosten für die Reisevor- und -nachbereitung differenziert nach Tages- und Übernachtungreisenden	48
Abbildung 12: Systematische Darstellung der durch Busreisen profitierenden Branchen.....	83
Abbildung 13: Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe im Gelegenheitsverkehr nach Sektoren.....	85
Abbildung 14: Ableitung der Multiplikatorwirkung durch Busreisen im Gelegenheitsverkehr	86
Abbildung 15: Bruttoumsätze durch Bustourismus in Deutschland nach Ausgabearten	87
Abbildung 16: Ableitung der Einkommen durch Bustourismus in Deutschland.....	88
Abbildung 17: Beschäftigungsäquivalente durch Bustourismus in Deutschland.....	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistungen im Schienen- und Liniennahverkehr sowie Beförderungseinnahmen nach Fahrgastgrößenklassen im Jahr 2015..... 22

Tabelle 2: Zahl der Omnibusse nach Eigentumsverhältnissen und Einsatzbereichen in den Jahren 2009 und 2014..... 23

Tabelle 3: Fahrgäste und Beförderungsleistung im Liniennah- und Gelegenheitsnahverkehr 2015 nach Fahrgastgrößenklassen..... 23

Tabelle 4: Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen nach In- und Auslandsverkehr im Jahr 2015..... 24

Tabelle 5: Steuerpflichtige und Umsätze in den Teilsegmenten der sonstigen Personenbeförderung im Landverkehr im Jahr 2015 27

Tabelle 6: Steuerpflichtige und Umsätze für die Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis) nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015..... 28

Tabelle 7: Steuerpflichtige und Umsätze für die Personenbeförderung im Omnibus-Linienfernverkehr nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015 29

Tabelle 8: Steuerpflichtige und Umsätze für die sonstige Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015..... 29

Tabelle 9: Ermittlung der Bruttoumsätze aus der touristischen Nutzung des busspezifischen Liniennahverkehrs 55

Tabelle 10: Tourismusbedingte Bruttoumsätze durch den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet im Linienfernverkehr 56

Tabelle 11: Tourismusbedingte Bruttoumsätze durch die Ausgaben der Reisenden im Linienfernverkehr im Zielgebiet..... 56

Tabelle 12: Berechnung der im Inland anfallenden Umsätze durch Bus-Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr..... 59

Tabelle 13: Berechnung der im Inland anfallenden Umsätze durch Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr 60

Tabelle 14: Brutto- und Nettoumsätze durch Bustouristen nach Ausgabearten..... 67

Tabelle 15: Begrifflichkeiten aus der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“ 68

Tabelle 16: Einkommen der 1. Umsatzstufe durch Bustouristen nach Ausgabearten..... 75

Tabelle 17: Beschäftigungsäquivalente durch Bustourismus in Deutschland differenziert nach unterschiedlichen Ausgabearten..... 80

Tabelle 18: Gegenüberstellung der zentralen Eckdaten zur wirtschaftlichen Bedeutung des Bustourismus in Deutschland zwischen 2009 und 2015 (ohne Ausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Linienverkehr)..... 90

Fakten zum Bustourismus in Deutschland auf einen Blick

Wirtschaftliche Effekte insgesamt

- Bruttoumsatz durch Bustourismus liegt bei 14.275,3 Mio. €.
- Bustourismus leistet einen Beitrag zum Volkseinkommen in Deutschland von 0,29 %.
- Daraus resultiert ein Beschäftigungseffekt von rund 238.000 Personen, die ein durchschnittliches Volkseinkommen pro Kopf durch den Bustourismus in Deutschland beziehen.
- Im Vergleich zum Jahr 2009 sind die Bruttoumsätze bis 2015 um 17,1 % angestiegen. Die Verbraucherpreise haben sich demgegenüber nur um 8,1 % erhöht.

Beitrag einzelner Segmente zum Wirtschaftsfaktor Bustourismus

- 16,3 Mio. Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr (34 Mio. Übernachtungen im Inland) generieren einen Bruttoumsatz von 6.856,3 Mio. € (Pauschale 77 %, Zusatzausgaben vor Ort 17 %, Reisevor-/nachbereitung und Transfer zum Abfahrtsort 6 %).
- 65 Mio. Bus-Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr bewirken einen Bruttoumsatz von 4.167 Mio. € (Pauschale 46 %, Zusatzausgaben vor Ort 44 %, Reisevor-/nachbereitung und Transfer zum Abfahrtsort 10 %).
- 2.948 Mio. Tagesgäste und 522,2 Mio. Übernachtungen führen durch Busnutzung im Liniennahverkehr (vor Ort sowie für An-/Rückreise) zu 947 Mio. € Bruttoumsatz sowie zu 1.248,0 Mio. € Zusatzausgaben vor Ort (bei An-/Rückreise mit Bus im Liniennahverkehr).
- 23,2 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr sind zu 80 % touristisch (6,5 Mio. Übernachtungen bei Verwandten/Bekanntem, 5,5 Mio. Übernachtungen in gewerblichen/privaten Betrieben, 2 Mio. Tagesgäste) und geben für Transfer und vor Ort 1.057,0 Mio. € aus.

Multiplikatoreffekte

- Von 1 Arbeitsplatz beim Busunternehmen im Gelegenheitsverkehr hängen 5 zusätzliche Arbeitsplätze bei den Anbietern von ergänzenden Leistungen und Zulieferbetrieben ab.
- Dabei wurden gleiche Beschäftigungsstrukturen und Einkommensverhältnisse unterstellt.

I Zielsetzung, Abgrenzung und Vorgehensweise

1 Ausgangssituation und Zielsetzung

Ausgangssituation

Die große Bedeutung der Busbranche für die deutsche Tourismuswirtschaft ist unbestritten. Bereits nach Veröffentlichung der ersten Grundlagenstudie zum „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ reiften Überlegungen, dieses Marktsegment in regelmäßigen Abständen zu untersuchen. Im Frühjahr 2016 wurde die nun vorliegende Aktualisierung auf den Weg gebracht.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) und die IHK zu Berlin haben das Forschungsprojekt gefördert. Inhaltlich bearbeitet wurde das Vorhaben vom Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverkehr e. V. an der Universität München.

Zielsetzung

Ziel ist es, den ökonomischen Stellenwert und die touristische Relevanz der Busbranche (Tages- und Übernachtungsgäste) zu quantifizieren. Zudem sollen die engen Verflechtungen mit zahlreichen anderen Wirtschaftszweigen verdeutlicht werden, die sich durch die vielfältigen Angebote der Busunternehmen ergeben. Neben der Darstellung von Umsätzen, Einkommenswirkungen und Beschäftigungseffekten sollen auch aussagekräftige Kennziffern ermittelt werden. Es soll die gesamte Wertschöpfungskette, von der Reisevorbereitung, über die Anreise zum Abfahrtsort des Busses, bis hin zu den Ausgaben in den Zielgebieten und für die Nachbereitung der Busreise, erfasst werden.

Im Einzelnen werden insbesondere folgende Sachverhalte untersucht:

- Darstellung des touristischen Busmarktes mit seinen wichtigsten Ausprägungen zu Angebot (z. B. Zahl der Unternehmen, Beförderungsleistung, Differenzierung nach Verkehrsarten) und Nachfrage (z. B. Fahrgastzahlen nach Tages- und Übernachtungsgästen).
- Analyse des Ausgabeverhaltens der Bustouristen nach Zielgruppen, profitierenden Branchen (z. B. Gastgewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen) und Bestandteilen der Reise (z. B. Reisepauschale, Zusatzausgaben in den Zielgebieten, Reisevor- und -nachbereitung, Transfer zum Abfahrtsort).
- Ermittlung der segmentspezifischen Mehrwertsteuersätze (in Abhängigkeit von den Ausgabearten) und branchenspezifischer Wertschöpfungsquoten anhand der Kostenstrukturen der profitierenden Unternehmen (Busunternehmen und andere Profiteure).
- Berechnung der Brutto- und Nettoumsätze durch die Bustouristen sowie der daraus resultierenden Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe (Wertschöpfungsanalyse mit Darstellung der Vorleistungsverflechtungen).
- Differenzierung der Ergebnisse nach primärem (Busunternehmen und dessen Vorleistungslieferanten) und sekundärem Sektor (weitere direkte Profiteure wie Gastgewerbe, Einzelhandel etc. und deren Vorleistungslieferanten).

- Ableitung von Beschäftigungsäquivalenten und Multiplikatoreffekten basierend auf den Umsatz-/Einkommenswirkungen durch Bustouristen.

2 Inhaltliche Abgrenzung des Projektes

Tourismusdefinition insgesamt

In die vorliegende Studie sollen alle Busreisen/-fahrten mit touristischem Motiv einbezogen werden. Im Sinne der Welttourismusorganisation wird Tourismus wie folgt definiert:

Die Aktivitäten von Personen, die an Orte außerhalb Ihrer gewohnten Umgebung reisen, sich dort zu Freizeit-, Geschäfts- oder bestimmten anderen Zwecken nicht länger als ein Jahr ohne Unterbrechung aufhalten.¹

Dem Tourismus sind demnach sowohl Tages- als auch Übernachtungsreisen zuzurechnen. Neben dieser allgemeinen Untergliederung nimmt der Hauptanlass einer Reise wesentlichen Einfluss auf die Verhaltensweisen (z. B. auf das Ausgabeverhalten) der Busreisenden und stellt so ein weiteres Differenzierungskriterium dar.

In die Betrachtung einbezogen werden sowohl die An-/Rückreise mit dem Bus als auch die Inanspruchnahme von Bussen während des Aufenthaltes im Zielgebiet. Wird der Bus als Verkehrsmittel für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet genutzt, werden auch die touristisch relevanten Zusatzausgaben im Zielgebiet der Busreisenden erfasst.

Übernachtungsreisen

Reisen mit Übernachtung sind unabhängig vom Motiv (z. B. Urlaub, Kur, Geschäftsreise, Verwandten- und Bekanntenbesuche) grundsätzlich touristisch relevant. Für die Hin- und/oder Rückreise zum Übernachtungsort kommen sowohl Reisebusse als auch Fernbusse in Frage. Zudem werden auch die während eines Übernachtungsaufenthaltes vom Ort der Nächtigung aus angetretenen Aktivitäten mit dem Bus berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um den so genannten „Urlauberlokalverkehr“. Dabei sind zwei unterschiedliche Ausprägungen von Relevanz:

- Insbesondere bei Städtereisen aber auch in ländlichen Regionen wird der ÖPNV mit Omnibussen² auch von den Touristen als Fortbewegungsmittel genutzt (z. B. auch im Rahmen von Welcome-Cards, City-Tour-Cards, Gästekarten mit Rabatten oder „kostenloser“ ÖPNV-Nutzung, Rundfahrten).
- Klassische Busausflüge oder Rundreisen sind vor allem für länger verweilende Touristen von Bedeutung und Busunternehmen haben sich dementsprechend auf diese Nachfrage eingestellt.

¹ World Tourism Organization (WTO); Technical Manual N° 2, Collection of Tourism Expenditure Statistics, Madrid 1995.

² Vgl. hierzu auch dwif (Hrsg.); Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten, Schriftenreihe Nr. 56, München 2016.

Tagesreisen

Bei den Tagesreisen (ohne Übernachtung) gibt es sowohl in Bezug auf die zeitliche Mindestdauer (z. B. in Stunden) als auch auf die zurückgelegte Mindestentfernung (z. B. in Kilometer) keine limitierenden Einschränkungen. Dennoch ist zum besseren Verständnis der Tagesreisen eine definitorische Abgrenzung notwendig.

Zu den Tagesausflügen³ zählt jedes Verlassen des Wohnumfeldes (Gemeindegrenze bzw. Stadtteil bei Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohner), das

- nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zur Berufsausübung (Pendlerverkehr) vorgenommen wird,
- nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfes (Lebensmittel etc.) dient und
- nicht einer gewissen Routine oder Regelmäßigkeit unterliegt.⁴

Zu den Tagesgeschäftsreisen zählen alle Ortsveränderungen zur Wahrnehmung geschäftlicher Aufgaben außerhalb der Arbeitsplatzgemeinde. Nicht dazu zählen Fahrten zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz.

Auch die Tagesreisenden gehen außerhalb Ihres Wohnumfeldes also Aktivitäten nach, bei denen Sie Busse nutzen. Dies kann für die Hin- und Rückreise aber ebenso für den Aufenthalt am Ausflugsziel der Fall sein (z. B. Nutzung des ÖPNV zum Besuch von Einrichtungen, Ausflüge in Städte mit Besichtigungen und/oder dem Besuch kultureller Veranstaltungen, Tagesgeschäftsreisen in Zentren).

Regionaler Bezugsrahmen

Die grenzüberschreitenden Aktivitäten der Busunternehmen sind vielfältig, so dass das Untersuchungsfeld auch regional abgegrenzt werden muss. Bei der vorliegenden Untersuchung wird

- der Binnentourismus mit dem Bus (Quell- und Zielgebiet in Deutschland) und
- der Outgoingtourismus mit dem Bus (Quellgebiet im Inland und Zielgebiet im Ausland), soweit dessen ökonomische Wirkungen im Inland anfallen,

in die Berechnungen einbezogen.

Untersuchungsraum und Grundlage für die Datengenerierung ist das gesamte Bundesgebiet, so dass eine Trennung zwischen in- und ausländischen Reise- bzw. Geldströmen notwendig wird. Auch wenn Incomingreisen (Quellgebiet im Ausland und Zielgebiet in Deutschland) mit dem Bus für viele Branchen (z. B. Gastgewerbe) ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind, muss aufgrund der schlechten Datenlage dazu auf eine Quantifizierung verzichtet werden. Zur Analyse dieses Markt-

³ In diesem Zusammenhang kann auch vom „Wohnortausflugsverkehr“ gesprochen werden.

⁴ dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe des dwif, Nr. 55, München 2013. Dieses Projekt wurde mit Zuwendungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, der für Tourismus zuständigen Ministerien und Senate aller Bundesländer, der dwif-Consulting GmbH sowie des ADAC e. V. finanziert.

segmentes müssten umfangreiche Erhebungen durchgeführt werden, die den Rahmen dieser Untersuchung sprengen würden.

3 Methodische Herangehensweise

Sekundärstatistische Marktanalysen im Mittelpunkt

Zunächst wurden alle relevanten Statistiken und Unterlagen zusammengetragen und zielgerichtet ausgewertet. Alle wesentlichen Eckdaten konnten mit Hilfe bereits vorhandener sekundärstatistischer Daten ermittelt werden. Dabei wurden belastbare Informationen zum Busmarkt in Deutschland generiert und sowohl Aussagen zum Angebot (z. B. Zahl der Busse, Beförderungsleistung) als auch zur Nachfrage (z. B. Zahl der Fahrgäste, Ausgabeverhalten) zusammengetragen. Der noch verbliebene Informationsbedarf konnte mit Hilfe von Detailauswertungen aus vorhandenen Grundlagenstudien, über Gespräche mit ausgewählten Experten sowie durch umfangreichen Erfahrungen und Erhebungen des dwif zur vorliegenden Themenstellung abgedeckt werden.⁵ Durch dieses Vorgehen konnten zeit- und kostenintensive Erhebungen auf ein Minimum reduziert werden.

Als zentrale Parameter für einen grundlegenden Überblick über den Busmarkt insgesamt und die Berechnung der durch Bustouristen generierten Umsatz- und Einkommenseffekte sind folgende Kriterien herauszuheben:

- Auf der Angebotsseite: Zahl der Busunternehmen und Beschäftigten, Zahl der Fahrgäste, Beförderungs- (Personenkilometer) und Fahrleistung (Buskilometer), Kostenstrukturen der Busunternehmen, Differenzierung zwischen Gelegenheits- und Linienverkehr sowie Nah- und Fernverkehr, Aufgliederung der Busunternehmen nach Umsatzgrößenklassen etc.
- Auf der Nachfrageseite: Pauschalpreis für die Reise, Tagesausgaben im Zielgebiet, Ausgaben für den Transfer zum Abfahrtsort des Busses, Kosten für die Reisevor- und -nachbereitung, Hauptanlass der Reise, Differenzierung zwischen Inlands- und Auslandsaufenthalten, Unterscheidung zwischen Tages- und Übernachtungsreisen etc.

Durch die Verknüpfung verkehrsstatistischer Rahmendaten mit spezifischen Ergebnissen aus tourismusrelevanten Studien, kombiniert mit zahlreichen Plausibilitätskontrollen, war es möglich, die wirtschaftliche Bedeutung des Bustourismus für Deutschland zu berechnen.

Busspezifische Gewichtung und Hochrechnung der Ergebnisse

Im statistischen Sinne können nicht alle für die vorliegende Studie zusammengetragenen Erkenntnisse als repräsentativ angesehen werden⁶; sie spiegeln deshalb nicht immer die Gesamtsituation

⁵ Die entsprechenden Quellen werden an den jeweils relevanten Textstellen dokumentiert.

⁶ Dies ist beispielsweise bei Unternehmensstichproben oder Gästebefragungen im Zielgebiet der Fall, die aber sehr gut geeignet sind, den Rahmendaten aus amtlichen Statistiken wertvolle Details hinzuzufügen und ein differenzierteres Bild der angebots- und nachfrageseitigen Strukturen des Busmarktes zu zeichnen. Die individuellen Ergebnisse derartiger Erhebungen werden insbesondere dann herangezogen, wenn keine vergleichbaren Informationen im benötigten Detaillierungsgrad aus anderen Quellen zur Verfügung stehen.

des deutschen Busmarktes wider. Um diesem Umstand gerecht zu werden, dürfen diese Ergebnisse nicht unreflektiert übernommen werden. Belastbare Daten aus der amtlichen Statistik⁷ oder aus Grundlagenuntersuchungen müssen deshalb das Mengengerüst zum Bustourismus abbilden. Derartige offizielle Rahmendaten werden ebenso als Basis für notwendige Ergebnishewichtungen oder zur Prüfung der Plausibilität herangezogen. Die für Detailanalysen durchgeführten Auswertungen werden dabei – je nach Bedarf – für bestimmte Gruppierungen (z. B. Typen von Busunternehmen, touristische Zielgruppen) differenziert vorgenommen und entsprechend der tatsächlichen Bedeutung der jeweiligen Gruppierung (anhand der maßgeblichen Eckdaten aus belastbaren Quellen) gewichtet und geschichtet auf die Grundgesamtheit hochgerechnet. Damit können betriebstypen- bzw. segmentspezifische Besonderheiten des Marktes berücksichtigt werden.

Analogierechnungen und Schlussfolgerungen aus früheren Erhebungen sind insbesondere bei den Segmenten von Bedeutung, zu denen keine aktuellen Erhebungen vorliegen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung sowie die Fahrtkosten für den Transfer der Bustouristen zum Abfahrtsort, zwei Segmente mit vergleichsweise geringer Bedeutung für den Gesamtmarkt.

Verwendung zahlreicher Quellen

Die Untersuchung basiert auf Daten aus verschiedenen Quellen, die sich jeweils ergänzen. Im Mittelpunkt stehen dabei Analysen bei den Busunternehmen selbst sowie Auskünfte durch Befragung von Bustouristen. Herauszuheben sind folgende Erhebungen:

- Ergebnisse aus den amtlichen Statistiken des Statistischen Bundesamtes (z. B. fünfjährige, jährliche und vierteljährliche Erhebung zum Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Umsatzsteuerstatistik) zum Linien- und Gelegenheitsverkehr sowie zum Nah- und Fernverkehr.
- Erkenntnisse aus der aktuellen touristischen Marktforschung sowie aus vorhandenen Grundlagenuntersuchungen des dwif (z. B. Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus, Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Tagesreisen der Deutschen).
- Originäre Daten aus der Befragung von Bustouristen und Busunternehmen im Rahmen der Vorgängeruntersuchung „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“⁸.
- Publierte Brancheninformationen seitens der Verbände, Verkehrsunternehmen und Fachorganisationen (z. B. bdo, RDA, VDV, BZP).
- Informationen aus fachspezifischen Veröffentlichungen bzw. weiteren Quellen (z. B. Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, BranchenReport der Sparkassen-Finanzgruppe zur Personenbeförderung, IHK-Konjunkturbarometer, Betriebsvergleichende Analysen zur Darstellung von Kostenstrukturen und Wertschöpfungsquoten einzelner Wirtschaftszweige).

⁷ Hierbei handelt es sich zum Teil um Vollerhebungen, die als sehr verlässlich gelten können und daher eine solide Datengrundlage bilden.

⁸ Vgl. dwif (Hrsg.); Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland, Schriftenreihe des dwif, Nr. 54, München 2011.

- Zur Diskussion von Detailfragen und Einschätzungen zum Busmarkt wurden Expertengespräche mit ausgewählten Vertretern der Branche durchgeführt. Hierzu wurde ein Leitfaden für die Befragung erstellt.

Aus der Zusammenschau aller vorhandenen Informationen ergibt sich schließlich ein verlässliches Mengengerüst für den touristischen Busmarkt und seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung. Es wird jeweils auf die aktuellsten am Markt zur Verfügung stehenden Daten zu den jeweiligen Fragestellungen zurückgegriffen.

II Eckdaten zum Busmarkt in Deutschland und Tourismusrelevanz

1 Der Busmarkt im Überblick

1.1 Datengrundlagen aus der Verkehrsstatistik

Inhalte der unterschiedlichen Erhebungen

Eine eigene Vollerhebung zur Situation und Struktur von Busunternehmen im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist nicht möglich. Dies stellt kein Problem dar, da die wichtigsten Eckdaten zur Grundgesamtheit des Busmarktes in den Zahlenwerken der statistischen Ämter dokumentiert werden. Dort sind drei Veröffentlichungen mit unterschiedlichem Erhebungszeitraum, Stichprobenumfang und Inhalt herauszuheben:

- Bei der vierteljährlichen Erhebung zur öffentlichen Personenbeförderung liegt der Schwerpunkt in der Ermittlung der Zahl der Unternehmen, Fahrgäste und Beförderungsleistung im Nahverkehr mit Eisenbahnen und Straßenbahnen sowie im Liniennah- und Linienfernverkehr mit Omnibussen nach Eigentumsverhältnissen.⁹
- In den jährlichen Berichten werden das Land des Unternehmenssitzes und die Eigentumsverhältnisse dargestellt. Die erbrachten Verkehrsleistungen sind nach Fahrgästen¹⁰, Fahrleistung und Personenkilometern sowie zum Teil nach Verkehrsarten (z. B. Liniennah- und Gelegenheitsnahverkehr, Linienfern- und Gelegenheitsfernverkehr) und Verkehrsmitteln differenziert aufbereitet.¹¹ Beim Fernverkehr mit Omnibussen erfolgt eine weitere Untergliederung der Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen und des Beförderungsangebotes nach In- und Ausland. Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr werden nach der Art der Reisen getrennt erfasst. Im Liniennahverkehr werden zudem eine regionale Aufgliederung der Beförderungs-/Fahrleistungen sowie eine Differenzierung nach den Fahrleistungen im städtischen Verkehr und im Auftragsverkehr vorgenommen. Für den Liniennahverkehr werden die direkten Beförderungseinnahmen¹² ausgewiesen. Die jährliche Erhebung wird mit verkürztem Merkmalskatalog durchgeführt und entfällt in den Jahren der 5-jährlichen Erhebung.
- Die alle fünf Jahre erscheinende Statistik zum gewerblichen Personennahverkehr und Omnibusfernverkehr umfasst (unabhängig von der Größe) alle „Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben.“¹³ Hierbei handelt es sich um die momentan umfassendsten Daten zum Gesamtmarkt. Die aktuellsten Ergebnisse wurden für das Jahr 2015 publiziert und enthalten wichtige Strukturdaten. Neben den jährlich aktualisierten Daten der Ver-

⁹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, 4. Vierteljahr 2015, Wiesbaden 2016. Bei Redaktionsschluss lagen für das Jahr 2015 alle Quartalsberichte vor.

¹⁰ Die Fahrgäste im Ausbildungsverkehr werden separat erfasst.

¹¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung 2015, Wiesbaden 2017.

¹² Ausgewiesen werden auch die Einnahmen aus den Beförderungen im Ausbildungsverkehr.

¹³ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährige Statistik 2014, Wiesbaden 2016.

kehrstatistik wird im Fünfjahreszeitraum insbesondere auch auf die Zahl der Linien und Linienlängen des Nahverkehrs, die Platzkapazitäten nach der Art der Fahrzeuge und die Zahl der Beschäftigten nach der Art des Verkehrsmittels und nach Einsatzart eingegangen.

Das Mengengerüst zum Bustourismus kann insbesondere aus der im Fünf-Jahres-Rhythmus und der im Jahresrhythmus stattfindenden Erhebungen abgeleitet werden.

Methodische Unterschiede zwischen den Erhebungen

Die drei genannten Statistiken unterscheiden sich wie folgt:

- Die fünfjährige Statistik ist als Vollerhebung anzusehen und bezieht u. a. alle Unternehmen mit Personennah- und Personenfernverkehr mit Omnibussen ein.
- Bei der jährlichen Statistik handelt es sich um eine Totalschicht bei den Unternehmen mit jährlich mindestens 250.000 Fahrgästen und eine Stichprobenerhebung (mit höchstens 2.500 Unternehmen) bei Unternehmen mit geringeren Beförderungsfällen.
- In der vierteljährlichen Statistik werden nur die größeren selbständigen Unternehmen mit Sitz in Deutschland erfasst, die im letzten Jahr der Totalerhebung mindestens 250.000 Fahrgäste mit Bussen und Bahnen befördert haben.

Den entsprechenden Passagen im Verkehrsstatistikgesetz (in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz) folgend, sind die relevanten Unternehmen bei den Erhebungen zur Auskunft verpflichtet. Die zentralen Rahmendaten aus den amtlichen Statistiken zum Personenverkehr mit Bussen werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt.

1.2 Begriffe, touristische Relevanz und Bedeutung der Verkehrsarten

Differenzierung nach Linien- und Gelegenheits- sowie Nah- und Fernverkehr

Zur Einschätzung der touristischen Relevanz einzelner Verkehrsarten, ist eine definitorische Abgrenzung der einzelnen Bereiche voranzustellen:¹⁴

Liniennahverkehr

„Hierzu zählen alle Linienverkehre mit Straßenbahnen und Omnibussen (einschließlich Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 Personenbeförderungsgesetz – PBefG) sowie der freigestellte Omnibusverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt) sowie alle mit Regionalisierungsmitteln geförderten Eisenbahnverkehre.“

¹⁴ Alle Definitionen wurden aus folgender Quelle übernommen: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. 91 ff.

Gelegenheitsnahverkehr mit Omnibussen

„Hierzu zählen Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre gemäß §§ 48 und 49 PBefG, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 km nicht übersteigt.“

Linienfernverkehr mit Omnibussen

„Der Linienfernverkehr mit Omnibussen ist in der Regel Überlandlinienverkehr. Dabei ist zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eine regelmäßige Verkehrsverbindung eingerichtet, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Unterschied zum Liniennahverkehr zählen zum Linienfernverkehr im Zweifelsfalle Verkehre, bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt.“

Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen

„Zum Gelegenheitsfernverkehr zählen Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre gemäß §§ 48 und 49 PBefG, wenn die gesamte Reiseweite 50 km übersteigt, sowie alle Ferienzielreisen gemäß § 48 PBefG. Im Gelegenheitsfernverkehr ist zu beachten, dass bei den Fahrgastangaben die Summe Inlandsverkehr + grenzüberschreitender Verkehr und Auslandsverkehr mit der Summe Mietomnibusverkehr + Ausflugsfahrten + Ferienzielreisen übereinstimmt.“

Touristische Relevanz der Verkehrsarten und zu berücksichtigende Ausgaben

Auch wenn der Großteil der Beförderungsleistungen im **Liniennahverkehr** auf den Pendlerverkehr der erwerbstätigen Bevölkerung zurückgeht, soll der touristisch relevante Anteil des Liniennahverkehrs (z. B. ÖPNV-Nutzung bei Tagesreisen für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet, ÖPNV-Nutzung während des Übernachtungsaufenthaltes im Zielgebiet) mit Hilfe vorhandener Marktdaten quantifiziert werden. Wenn der Bus im Liniennahverkehr als Verkehrsmittel für die An-/Rückreise ins Zielgebiet genutzt wird, werden neben den Ausgaben für das Beförderungsentgelt (Ticketverkauf) auch die anfallenden Zusatzausgaben am Aufenthaltsort in die Betrachtung einbezogen.

Zum **Linienfernverkehr** zählen ebenso sowohl touristische (z. B. Urlauber, Geschäftsreisende, Verwandten- und Bekanntenbesucher) als auch nicht touristische Zielgruppen (z. B. Pendlerfahrten von Wochenendheimfahrern). Deshalb ist auch hier mit Hilfe vorhandener Informationen eine Einschätzung der auf das Inland entfallenden, touristisch relevanten Umsätze notwendig. Da die Reise mit dem Bus im Linienfernverkehr dem Transfer ins Zielgebiet dient, werden bei allen touristisch relevanten Fahrten neben den Ticketkosten ebenso die Ausgaben vor Ort berücksichtigt.

Die bereits bei der definitorischen Abgrenzung des Gelegenheitsverkehrs dargestellten Beispiele (z. B. Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten, Ferienzielreisen) verdeutlichen die hohe touristische Relevanz dieses Marktsegmentes. Bei der vorliegenden Untersuchung werden sowohl die von Busunternehmen organisierten als auch die im Rahmen des Mietomnibusverkehrs durchgeführten Busreisen berücksichtigt. Sollte dennoch ein nicht touristisches Segment im Gelegenheitsverkehr ent-

halten sein, ist dessen Bedeutung – gemessen an den Fahrgastzahlen insgesamt – sicherlich so gering, dass es zu vernachlässigen ist. Deshalb erscheint es vertretbar, die Gesamtheit des Gelegenheitsnah- und -fernverkehrs als touristisch relevant anzusehen. Da der Bus im Gelegenheitsverkehr in der Regel nicht nur das hauptsächliche An- bzw. Rückreiseverkehrsmittel ist, sondern der Transport in Verbindung mit weiteren Leistungen steht, werden die gesamten Ausgaben während der Reise als busspezifisch angesehen. Bei Ausflugsfahrten mit dem Bus während Übernachtungsaufenthalten („Urlauberlokalverkehr“) werden anfallende Zusatzausgaben ebenso berücksichtigt.

Quantitative Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten

Aktuelle Informationen aus der amtlichen Statistik für das Jahr 2015 zeigen die jeweilige Bedeutung der verschiedenen Verkehrsarten des Busmarktes.¹⁵ Für das Jahr 2015 werden im aktuellsten einschlägigen Zahlenwerk der Verkehrsstatistik insgesamt 4.397 auskunftspflichtige Unternehmen mit Omnibusverkehr ausgewiesen.¹⁶ Davon haben 98,6 % nur Omnibusverkehr; einzelne Unternehmen haben darüber hinaus zusätzlich Straßenbahn- oder Eisenbahnverkehr. Die eine Hälfte der statistisch erfassten Unternehmen mit Omnibusverkehr bietet nur in einer einzigen Verkehrsart Leistungen an, die andere Hälfte ist in mehr als einem Sektor tätig.

Die Betätigungsfelder stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:¹⁷

- 26,1 % nur im Gelegenheitsfernverkehr
- 16,6 % im Liniennah-, Gelegenheitsnah- und Gelegenheitsfernverkehr
- 14,7 % nur mit Liniennahverkehr
- 13,4 % im Liniennah- und Gelegenheitsfernverkehr
- 12,7 % im Gelegenheitsnah- und -fernverkehr
- 8,2 % nur im Gelegenheitsnahverkehr
- 6,5 % mit Liniennah- und Gelegenheitsnahverkehr
- 0,6 % nur im Linienfernverkehr
- 1,2 % in anderer Kombination

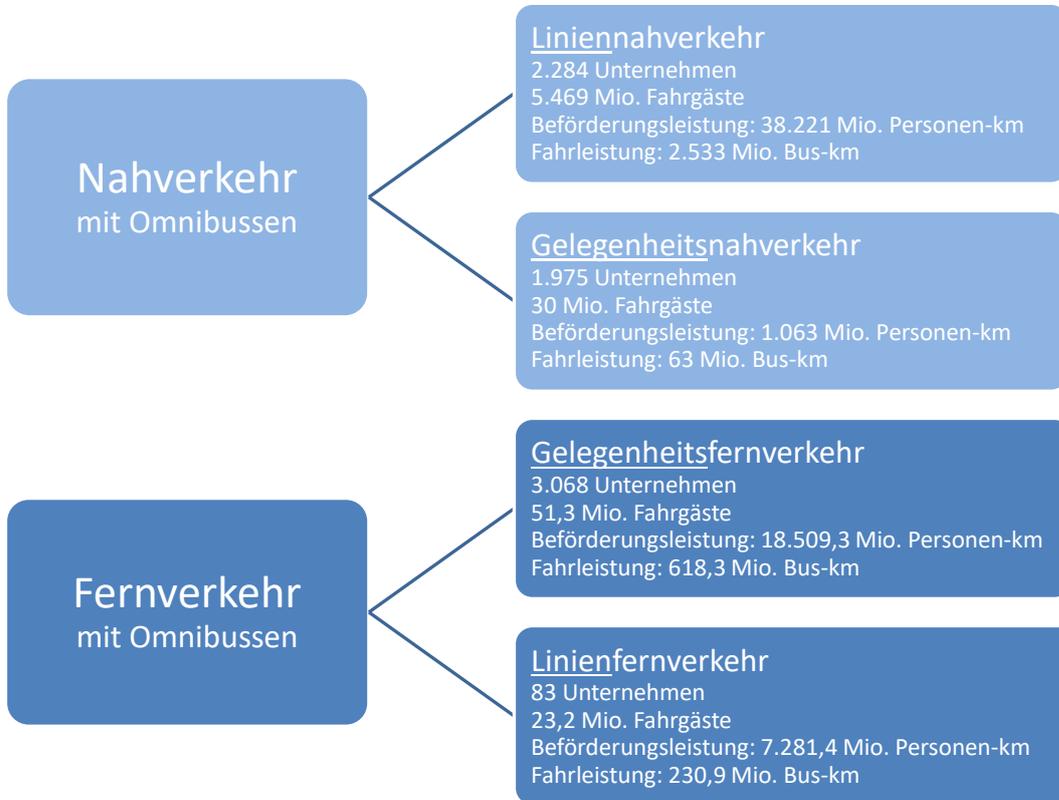
Die wichtigsten Eckdaten zum Personenverkehr mit Omnibussen sind für die einzelnen Verkehrsarten aus der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

¹⁵ Unser herzlicher Dank gilt dem Statistischen Bundesamt für die Überlassung einzelner Ergebnisse im Vorfeld der offiziellen Veröffentlichung des Jahresberichtes.

¹⁶ Die nachfolgenden Daten beziehen sich auf Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. PJ-09 sowie ergänzende Erläuterungen dazu. Unternehmer, die reine Subunternehmerleistungen anbieten, sind hierin nicht enthalten.

¹⁷ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. PJ-09.

Abbildung 1: Zahl der Unternehmen und Fahrgäste im Personennah- und -fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2015 nach Verkehrsarten



Quelle: dwif 2015 auf Basis der Daten des Statistischen Bundesamtes (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, S. PJ-01, PJ-05, PJ-07, Wiesbaden 2017.

1.3 Weitere Strukturmerkmale der Busunternehmen

Beschäftigte nach Verkehrsmittel und Eigentumsverhältnissen

Bei der repräsentativen fünfjährigen Erhebung wird die Zahl der Beschäftigten im Schienennahverkehr und gewerblichen Straßen-Personenverkehr zum 31.12.2014 mit 219.583 Personen angegeben. Zum 31.12.2009 lag die Zahl der Beschäftigten nur bei 200.027. Differenziert nach der Tätigkeit entfallen 139.286 auf den Fahrdienst, 47.400 auf den technischen Dienst und 32.897 auf die Verwaltung.¹⁸

In Bezug auf die Unternehmensgröße nach Beschäftigtengrößenklassen entfallen

- 1,7 % auf die Gruppe unter 5 Beschäftigten,
- 3,1 % auf die Gruppe mit 5 bis unter 10 Beschäftigten,

¹⁸ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährige Erhebung, Wiesbaden 2016, S. P5-04.

- 5,6 % auf die Gruppe mit 10 bis unter 20 Beschäftigten,
- 9,8 % auf die Gruppe mit 20 bis unter 50 Beschäftigten,
- 8,4 % auf die Gruppe mit 50 bis unter 100 Beschäftigten,
- 71,4 % auf die Gruppe mit 100 und mehr Beschäftigten.¹⁹

Dem Fahrdienst mit Omnibussen sind davon 102.473 Personen zuzuordnen; wovon 79.051 überwiegend bei eigenen Verkehrsleistungen und 23.422 bei Auftragsfahrten für andere Unternehmer eingesetzt werden. Dies sind insgesamt 73,6 % aller Beschäftigten im Fahrdienst. Als Omnibusse bezeichnet werden in dieser Statistik des Statistischen Bundesamtes „Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschl. Fahrer) dienen. Hierzu zählen Kraftomnibusse und Obusse.“²⁰

Auf öffentliche Unternehmen entfallen 61,1 % der Gesamtbeschäftigten, 34,8 % sind den privaten Unternehmen zuzurechnen und 4,1 % sind in gemischtwirtschaftlichen Unternehmen beschäftigt. Beim Fahrdienst mit Omnibussen gibt es dagegen in den privaten Unternehmen am meisten Beschäftigte (52.248), es folgen die öffentlichen Unternehmen (45.197) und gemischtwirtschaftliche Unternehmen (5.028).²¹

Beförderungseinnahmen im Schienen- und Liniennahverkehr insgesamt

Die Beförderungseinnahmen werden laut Auskunft des Statistischen Bundesamtes inzwischen nur noch für den Liniennahverkehr insgesamt ausgewiesen und umfassen neben den Omnibussen auch Straßenbahnen und Eisenbahnen.

Aus der Gegenüberstellung der Beförderungseinnahmen mit der Zahl der Fahrgäste ergibt sich ein durchschnittlicher Betrag in Höhe von nahezu 1,53 € pro Fahrgast oder fast 0,16 € pro Personenkilometer. Tendenziell ist festzustellen, dass sich die Beförderungseinnahmen je Fahrgast mit zunehmender Fahrgastgrößenklasse von 2,94 € (unter 0,25 Mio. Fahrgäste) reduzieren bis 1,14 € (50 bis 100 Mio. Fahrgästen). Eine Ausnahme bildet nur die Gruppe mit 100 Mio. und mehr Fahrgästen, die den genannte Durchschnittswert mit 1,68 € wieder leicht übertrifft.

Nach Fahrgastgrößenklassen ergibt sich folgende Aufgliederung:

¹⁹ Ebenda, S. P5-04.

²⁰ Vgl. Informationsblatt zum Fragebogen des Statistischen Bundesamtes S. 2.

²¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährliche Erhebung, Wiesbaden 2016, S. P5-04.

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistungen im Schienen- und Liniennahverkehr sowie Beförderungseinnahmen nach Fahrgastgrößenklassen im Jahr 2015

Fahrgastgrößen- klasse von ... bis unter ... Mio. Fahr- gäste	Schienen- und Liniennahverkehr insgesamt		
	Fahrgäste (Unter- nehmensfahrten) in Mio. insgesamt	Beförderungsleistung in Mio. Personenki- lometer insgesamt	Beförderungs- einnahmen in Mio. €
unter 0,25	96	1.928	282
0,25 bis unter 1,0	195	2.427	372
1,0 bis unter 10,0	1.152	13.162	1.673
10,0 bis unter 50,0	2.632	25.904	3.246
50,0 bis unter 100,0	872	5.956	992
100,0 und mehr	6.280	60.389	10.562
Insgesamt	11.226	109.766	17.126

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. PJ-02, gerundete Werte.

Zahl der Omnibusse nach Einsatzarten

In der fünfjährigen Erhebung wird die Zahl der Fahrzeuge mit insgesamt 74.251 Omnibussen (Stand: 31.12.2014) ausgewiesen; mit 3 263 680 Sitzplätzen und 2 735 401 Stehplätzen. Im Jahr 2009 wurden in der Statistik noch 76.099 Omnibusse ausgewiesen. Von allen Bussen werden 56.087 überwiegend bei eigenen Verkehrsleistungen und 18.164 überwiegend bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen eingesetzt.²² Aus der Differenzierung nach Eigentumsverhältnissen lässt sich erkennen, dass 55,9 % der Fahrzeugkapazitäten bei privaten Unternehmen zur Verfügung stehen, 38,9 % bei öffentlichen Unternehmen und 5,2 % bei gemischtwirtschaftlichen Unternehmen.

Die strukturellen Verflechtungen und die Entwicklungen seit 2009 lassen sich aus der Kombination der Eigentumsverhältnisse mit den Einsatzbereichen der Omnibusse in der nachfolgenden Tabelle erkennen:

²² Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährige Erhebung, Wiesbaden 2016, S. P5-03.

Tabelle 2: Zahl der Omnibusse nach Eigentumsverhältnissen und Einsatzbereichen in den Jahren 2009 und 2014

	Nur im Linien- nahverkehr		Nur im Gelegen- heitsfernverkehr		Sonstiges und gemischt einge- setzt	
	2009	2014	2009	2014	2009	2014
Private Unternehmen	21.622	22.260	9.850	8.957	10.170	10.312
Öffentliche Unternehmen	21.680	20.711	283	439	7.253	7.738
Gemischtwirtschaftliche Unter- nehmen	3.420	2.489	106	94	1.715	1.251
Insgesamt	46.722	45.460	10.239	9.490	19.138	19.301

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährliche Erhebung, Wiesbaden 2010 und 2016, S. P5-03.

Von allen Omnibussen entfallen demzufolge 41.529 auf private Unternehmen, 28.888 auf öffentliche Unternehmen und 3.834 auf gemischtwirtschaftliche Unternehmen.

Verkehrsleistungen im Omnibus-Nahverkehr nach Fahrgastgrößenklassen

Im Liniennah- und Gelegenheitsnahverkehr mit Omnibussen können Fahrgastzahlen und Beförderungsleistungen nach Fahrgastgrößenklassen getrennt dargestellt werden:

Tabelle 3: Fahrgäste und Beförderungsleistung im Liniennah- und Gelegenheitsnahverkehr 2015 nach Fahrgastgrößenklassen

Fahrgastgrößen- klasse von ... bis unter ... Mio. Fahr- gäste	Nahverkehr mit Omnibussen			
	Fahrgäste (Unternehmens- fahrten) in Mio.		Beförderungsleistung in Mio. Personenkilometer	
	Liniennah- verkehr	Gelegenheits- nahverkehr	Liniennah- verkehr	Gelegenheits- nahverkehr
unter 0,25	92	15	1.743	587
0,25 bis unter 1,0	186	5	2.314	171
1,0 bis unter 10,0	996	6	9.801	189
10,0 bis unter 50,0	2.061	3	15.503	94
50,0 bis unter 100,0	494	0	3.038	2
100,0 und mehr	1.641	1	5.823	19
Insgesamt	5.469	30	38.221	1.063

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. PJ-01 und PJ-02, gerundete Werte.

Beim Liniennahverkehr entfallen mehr als drei Viertel der Fahrgäste und mehr als drei Fünftel der Beförderungsleistung auf die Fahrgastgrößenklassen über 10 Mio. Fahrgäste. Im Gelegenheitsnahverkehr konzentrieren sich die Leistungen demgegenüber mit einem Anteil von zwei Drittel und mehr auf die Fahrgastgrößenklasse unter 1 Mio. Fahrgäste.

Von den insgesamt 5.469 Mio. Fahrgästen im Liniennahverkehr mit Omnibussen entfallen 79,4 % auf öffentliche Unternehmen, 12,9 % auf private Unternehmen und 7,7 % auf gemischtwirtschaftliche Unternehmen. In Bezug auf die Beförderungsleistung (in Personen-km) reduziert sich der entsprechende Anteil der öffentlichen Unternehmen auf 68,9 %. Bei privaten Unternehmen ist der Anteil auf 22,6 % angestiegen und gemischtwirtschaftliche Unternehmen erreichen 8,5 %.²³ Beim Gelegenheitsnahverkehr zeigt sich demgegenüber eine stärkere Präsenz bei den privaten Unternehmen, die 73,4 % (öffentliche Unternehmen 23,3 %) der Fahrgäste und 75,4 % (öffentliche Unternehmen 21,3 %) der Beförderungsleistung auf sich vereinen. Gemischtwirtschaftliche Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle (3,3 % der Fahrgäste und Beförderungsleistung).

Leistungen im In- und Auslandsfernverkehr mit Omnibussen

Beim Fernverkehr mit Omnibussen ist insbesondere die Differenzierung zwischen Inlandsverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr (inkl. Transit- und Auslandsverkehr) herauszustellen. Für die einzelnen Verkehrsleistungen ergibt sich folgende Aufgliederung:

Tabelle 4: Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen nach In- und Auslandsverkehr²⁴ im Jahr 2015

		Linien- fernverkehr	Gelegenheits- fernverkehr
Fahrgäste in Mio.	Inlandsverkehr	16,0	40,3
	Auslandsverkehr	7,3	11,1
Beförderungsleistung in Mio. Personen-km	Inlandsverkehr	4.484,8	12.122,4
	Auslandsverkehr	2.796,6	6.386,9
Fahrleistung in Mio. Bus-km	inländisches Gebiet	165,4	430,3
	ausländisches Gebiet	65,5	188,0
Beförderungsangebot in Mio. Platz-km	inländisches Gebiet	8.931,0	20.239,7
	ausländisches Gebiet	3.451,2	8.895,6

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. Pj-05, gerundete Werte.

²³ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. PJ-02.

²⁴ Auslandsverkehr umfasst grenzüberschreitenden Verkehr sowie Transit- und Auslandsverkehr.

Mit Ausnahme der Beförderungsleistung liegen bei den anderen genannten Kennziffern sowohl im Linienfern- als auch im Gelegenheitsfernverkehr die Werte für den Auslandsverkehr bei weniger als der Hälfte des Inlandsverkehrs. Bei der Beförderungsleistung entfallen knapp 62 % beim Linienfernverkehr und gut 65 % beim Gelegenheitsverkehr auf den Inlandsverkehr.

Eine tiefer gehende Unterteilung ist für den Gelegenheitsfernverkehr möglich; denn die Fahrgäste werden in dieser Statistik drei unterschiedlichen Typen zugeordnet:²⁵

- Mietomnibusverkehr: 40,9 Mio. Fahrgäste
- Ausflugsfahrten (inkl. Städte-, Rund-, und Studienreisen): 8,3 Mio. Fahrgäste
- Ferienzielreisen: 2,0 Mio. Fahrgäste

Die dargestellten Rahmendaten sollen einen Eindruck von den Größenordnungen in einzelnen busspezifischen Segmenten vermitteln. Sie dienen später zudem als Hilfe für die Strukturierung und Gewichtung der Ergebnisse.

1.4 Ergänzende Informationen aus der Umsatzsteuerstatistik

Abgrenzung und Busrelevanz

Im Rahmen der Umsatzsteuerstatistik werden alle Unternehmen erfasst, „die im Statistikjahr Umsatzsteuer-Voranmeldungen abgegeben haben, mit jährlichen Lieferungen und Leistungen über 17 500 Euro“²⁶. Nicht erfasst sind

- Jahreszahler (Unternehmer, die keine Voranmeldung, sondern nur eine jährliche Umsatzsteuer-Erklärung abgeben müssen),
- Kleinunternehmer (Unternehmer mit jährlichen Umsätzen bis 17 500 Euro) und
- Unternehmen, die nahezu ausschließlich steuerfreie Umsätze tätigen bzw. bei denen keine Steuerzahllast entsteht.“

„Der Umsatz bemisst sich bei Reiseleistungen im Sinne des § 25 Abs. 1 UStG nach dem Unterschied zwischen dem Betrag, den der Leistungsempfänger aufwendet und dem Betrag, den der Unternehmer für die Reisevorleistungen aufwendet (§ 25 Abs. 3 UStG – sogenannte Margenbesteuerung).“²⁷

²⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. Pj-05.

²⁶ Vgl. hierzu Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen), Steuerpflichtige Unternehmen und deren Lieferungen und Leistungen nach wirtschaftlicher Gliederung 2014, Fachserie 14, Reihe 8.1, Wiesbaden 2016. Hinweis in der Statistik zu Organschaften: Wenn mehrere Betriebe finanziell, wirtschaftlich und organisatorisch in ein Unternehmen eingegliedert sind, werden die einzelnen Meldungen am Sitz der Geschäftsleitung dieses Unternehmens (Organträger) zusammengefasst.

²⁷ Ebenda, Informationen zur Bemessungsgrundlage im Anhang, Qualitätsbericht S.10.

Die für das vorliegende Projekt relevante Gruppierung innerhalb der Wirtschaftsgliederung (GKZ 2008) ist der Bereich „49.3 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (ohne Eisenbahnfernverkehr).²⁸ Dieser Bereich untergliedert sich in folgende Segmente:

- 49.31 Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis): Hierin enthalten sind der Orts- und Nahverkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln (z. B. Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen, Nahverkehrszüge) auf festgelegten Strecken. Ebenso einbezogen sind Flughafen- und Bahnhofszubringerlinien sowie der Betrieb von Zahnrad- und Seilbahnen etc., soweit diese Teile von Orts- und Nahverkehrssystemen sind.
- 49.32 Betrieb von Taxis.
- 49.39 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr anderweitig nicht genannt.
- 49.39.1 Personenbeförderung im Omnibus-Linienfernverkehr: Diese Unterklasse umfasst den linienmäßigen Omnibusfernverkehr und Flughafen-Shuttles.
- 49.39.2 Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr: Diese Unterklasse umfasst den Charter- und Ausflugsverkehr mit Omnibussen.
- 49.39.9 Personenbeförderung im Landverkehr anderweitig nicht genannt: Diese Unterklasse umfasst neben dem Betrieb von Schulbussen und von Bussen im Werksverkehr auch den Betrieb von Standseilbahnen, Seilschwebbahnen und Skiliften, soweit diese nicht Teil von Orts- und Nahverkehrssystemen sind, sowie die Personenbeförderung mit von Menschen oder Tieren gezogenen Fahrzeugen.

Bei den nachfolgenden Darstellungen ist dementsprechend zu berücksichtigen, dass einzelne Positionen neben dem Busverkehr auch andere Möglichkeiten der Personenbeförderung enthalten.

Zudem ist auf die unterschiedlichen Abgrenzungen bei der Umsatzsteuer- und bei der Verkehrsstatistik hinzuweisen. Die Ergebnisse beider Erhebungen sind auf Grund der unterschiedlichen Zuordnung von Unternehmen²⁹ nicht direkt miteinander vergleichbar. Die Verkehrsstatistik liefert in Bezug auf die Untersuchungsinhalte die bessere Datengrundlage, so dass deren Ergebnisse im Weiteren für die notwendigen Gewichtungen und Berechnungen herangezogen werden. Aus der Umsatzsteuerstatistik können allerdings interessante Strukturmerkmale abgeleitet werden, die nachfolgend dokumentiert werden sollen.

Umsätze in Segmenten der sonstigen Personenbeförderung im Landverkehr

Bei der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (49.31) und der sonstigen Personenbeförderung im Landverkehr (49.39) werden in der Umsatzsteuerstatistik insgesamt (ohne Eisenbahnverkehr und ohne Taxis) 6.819 Steuerpflichtige (Unternehmen) ausgewiesen, die Umsätze aus Lieferungen und Leistungen (netto) in Höhe von rund 12.178,0 Mio. € erzielen. Der Umsatz pro Steuerpflichtigem in dieser Kategorie liegt demnach bei knapp 1.785.900 €. Hierin enthalten sind alle

²⁸ Vgl. hierzu Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Klassifikation der Wirtschaftszweige – Mit Erläuterungen, Wiesbaden 2008.

²⁹ In der Umsatzsteuerstatistik erfolgt die Zuordnung beispielsweise nach dem wirtschaftlichen Schwerpunkt des Unternehmens.

Kategorien mit Bussen. Auf Grund der aufgezeigten Überschneidungen mit anderen Verkehrsmitteln im Nahverkehr sowie bei Schulbussen und Bussen im Werksverkehr, kann das Bussegment in seiner Gesamtheit anhand der Umsatzsteuerstatistik nicht exakt bestimmt werden. Für den Omnibus-Linienfernverkehr und den Omnibus-Gelegenheitsverkehr werden die Ergebnisse allerdings separat ausgewiesen:

Die Ergebnisse für die in der Umsatzsteuerstatistik ausgewiesenen Segmente mit Bussen stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 5: Steuerpflichtige und Umsätze in den Teilsegmenten der sonstigen Personenbeförderung im Landverkehr im Jahr 2015

	Steuerpflichtige	Umsätze aus Lieferungen und Leistungen (netto) in 1000,- €	Umsatz pro Steuerpflichtigem in €
49.3 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr	28.611	16.348.147	571.394
49.31 Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)	2.308	7.825.040	3.390.399
49.32 Betrieb von Taxis	21.792	4.170.143	191.361
49.39 Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.	4.511	4.352.965	964.967
davon:			
49.39.1 Personenbeförderung im Omnibus-Linienfernverkehr	1.553	2.468.424	1.589.455
49.39.2 Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr	2.582	1.726.770	668.772
49.39.9 Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.	376	157.771	419.604

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen), Steuerpflichtige Unternehmen und deren Lieferungen und Leistungen nach wirtschaftlicher Gliederung 2015, Fachserie 14, Reihe 8.1, Wiesbaden 2017.

Differenzierung nach Umsatzgrößenklassen

Die Differenzierung der busrelevanten Positionen nach Umsatzgrößenklassen verdeutlicht, dass die Mehrheit der Unternehmen kleinbetrieblich strukturiert ist. Im Gelegenheitsverkehr ist dies noch stärker ausgeprägt als beim Linienverkehr:

- Bei der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis) haben 55,9 % der steuerpflichtigen Unternehmen jährliche Umsätze unter 0,5 Mio. €; diese generieren nur 2,5 % der Umsätze insgesamt. Demgegenüber haben 5 Unternehmen (0,2 % der Betriebe) jährliche Umsätze über 250 Mio. €; auf diese entfallen insgesamt 32,9 % der Umsätze.
- Bei der Personenbeförderung im Omnibus-Linienfernverkehr haben 55,2 % der steuerpflichtigen Unternehmen jährliche Umsätze unter 0,5 Mio. €; diese generieren 5,7 % der Umsätze insgesamt. Demgegenüber haben 9 Unternehmen (0,6 % der Betriebe) jährliche Umsätze über 25 Mio. €; auf diese entfallen insgesamt 28,5 % der Umsätze.
- Bei der Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr haben 72,3 % der steuerpflichtigen Unternehmen jährliche Umsätze unter 0,5 Mio. €; diese generieren 13,2 % der Umsätze insgesamt. Demgegenüber haben 61 Unternehmen (2,4 % der Betriebe) jährliche Umsätze über 5 Mio. €; auf diese entfallen insgesamt 31,8 % der Umsätze.

Die Verteilung nach Umsatzgrößenklassen bei den busrelevanten Unternehmenskategorien ist in den folgenden Tabellen zusammengefasst dargestellt:

Tabelle 6: Steuerpflichtige und Umsätze für die Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis) nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015

Umsatzgrößenklasse in €	Steuerpflichtige	Lieferungen und Leistungen (netto) in 1.000 €	Umsatz pro Steuerpflichtigem in €
über 17.500 - 50.000	324	10.546	32.549
50.000 -100.000	290	21.085	72.707
100.000 - 250.000	394	64.763	164.373
250.000 - 500.000	282	102.027	361.798
500.000 - 1.000.000	348	250.266	719.155
1.000.000 - 2.000.000	260	371.786	1.429.946
2.000.000 – 5.000.000	223	692.292	3.104.448
5.000.000 - 10.000.000	90	633.464	7.038.489
10.000.000 – 25.000.000	49	682.585	13.930.306
25.000.000 – 50.000.000	27	894.834	32.142.000
50.000.000 und mehr	21	4.101.391	195.304.333
	2.308	7.825.040	3.390.399

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Sonderauswertung aus der Umsatzsteuerstatistik 2015, Wiesbaden 2017.

Tabelle 7: Steuerpflichtige und Umsätze für die Personenbeförderung im Omnibus-Linienfernverkehr nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015

Umsatzgrößenklasse in €	Steuerpflichtige	Lieferungen und Leistungen (netto) in 1.000 €	Umsatz pro Steuer- pflichtigem in €
über 17.500 - 50.000	231	7.237	31.329
50.000 - 100.000	154	11.317	73.487
100.000 - 250.000	255	41.235	161.706
250.000 - 500.000	218	80.736	370.349
500.000 - 1.000.000	240	172.669	719.454
1.000.000 - 2.000.000	230	326.374	1.419.017
2.000.000 – 5.000.000	152	481.375	3.166.941
5.000.000 – 10.000.000	40	270.394	6.759.850
10.000.000 – 25.000.000	24	372.988	15.541.167
25.000.000 und mehr	9	704.099	78.233.222
	1.553	2.468.424	1.589.455

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Sonderauswertung aus der Umsatzsteuerstatistik 2015, Wiesbaden 2017.

Tabelle 8: Steuerpflichtige und Umsätze für die sonstige Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr nach Umsatzsteuergrößenklassen im Jahr 2015

Umsatzgrößenklasse in €	Steuerpflichtige	Lieferungen und Leistungen (netto) in 1.000 €	Umsatz pro Steuer- pflichtigem in €
über 17.500 - 50.000	735	22.382	30.452
50.000 - 100.000	402	28.549	71.017
100.000 - 250.000	433	70.748	163.390
250.000 - 500.000	298	105.518	354.087
500.000 - 1.000.000	298	211.141	708.527
1.000.000 - 2.000.000	217	305.719	1.408.843
2.000.000 – 5.000.000	138	433.215	3.139.239
5.000.000 und mehr	61	549.498	9.008.164
	2.582	1.726.770	668.772

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Sonderauswertung aus der Umsatzsteuerstatistik 2015, Wiesbaden 2017.

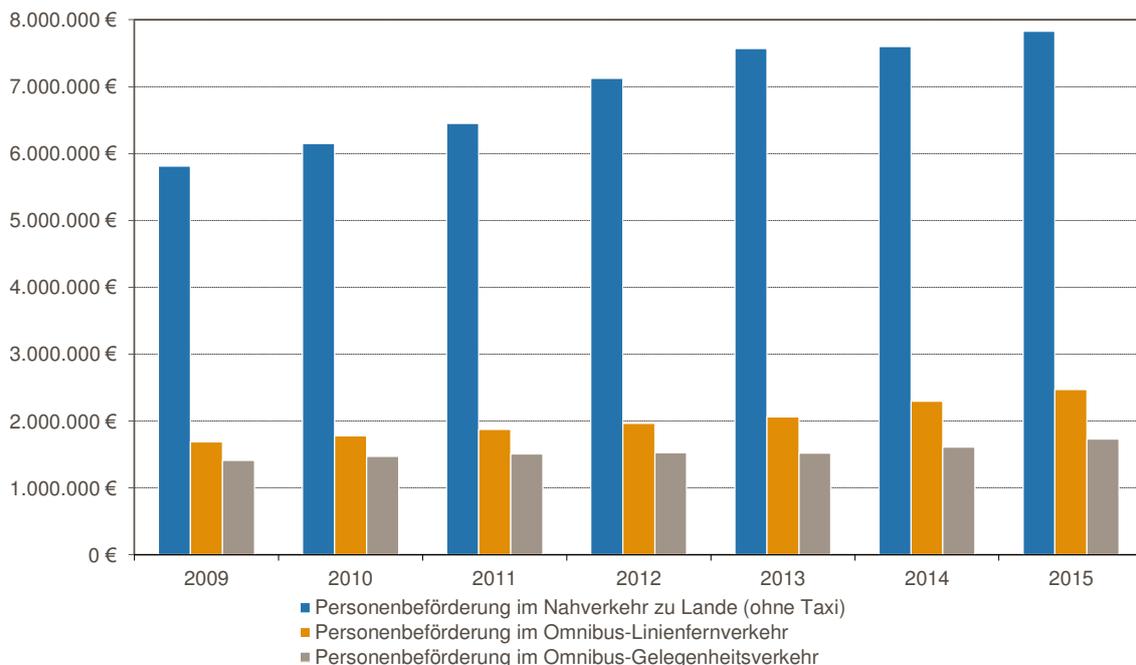
Entwicklung der Umsätze

Die Klassifikation der Wirtschaftszweige wurde nach dem Jahr 2008 umgestellt, so dass nachfolgend auf die Entwicklung zwischen 2009 und 2015 eingegangen wird. Bei den busrelevanten Segmenten sind folgende Entwicklungen festzustellen:

- Die Umsätze sind im Vergleichszeitraum in allen drei dargestellten Kategorien deutlich angestiegen. Bei der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande um 34,6 %, im Omnibus-Linienfernverkehr um 46,1 % und im Omnibus-Gelegenheitsverkehr um 22,2 %. Da der Verbraucherpreisindex zwischen 2009 und 2015 lediglich um 8,1 % angestiegen ist, ergibt sich für die genannten Bereiche auch eine reale Umsatzsteigerung.³⁰
- Die Zahl der steuerpflichtigen Unternehmen ist bei der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande um -8,1 % und im Omnibus-Linienfernverkehr um -7,7 % zurückgegangen. Im Omnibus-Gelegenheitsverkehr ist ein leichter Anstieg um +2,3 % zu verzeichnen.
- Der Umsatz pro steuerpflichtigem Unternehmen hat sich in allen Kategorien verbessert. Bei der Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande um 46,5 %, im Omnibus-Linienfernverkehr um 58,3 % und im Omnibus-Gelegenheitsverkehr um 19,5 %.

Die Absatzsituation der am Markt verbliebenen Unternehmen hat sich seit 2009 somit deutlich verbessert. Die Umsatzsteuerstatistik zeigt folgende Entwicklung für die busrelevanten Segmente:

Abbildung 2: Entwicklung der Lieferungen und Leistungen in busrelevanten Segmenten zwischen 2009 und 2015 in Mio. €



Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik, Fachserie 14, Reihe 8, Wiesbaden 2010-17.

³⁰ Vgl. hierzu auch die Entwicklung der Verbraucherpreisindizes, die vom Statistischen Bundesamt regelmäßig dokumentiert werden.

2 Touristisch relevante Fahrgäste und Ausgabeverhalten bei Busreisen

2.1 Berücksichtigung unterschiedlicher Datenquellen und Ausgabearten

Zentrale Datenquellen

Neben dem Mengengerüst zum Busmarkt muss auch die monetäre Komponente Berücksichtigung finden. Ziel ist die Erfassung möglichst aller Ausgaben, die in Zusammenhang mit der Busreise entstehen. Im Rahmen der unterschiedlichen Erhebungen zum Ausgabeverhalten von Touristen wurden ergänzende Informationen abgefragt, die für die Ergebnsgewichtung und die Darstellung von Abhängigkeiten relevant sind. Von besonderer Bedeutung zur Gewinnung der Eckdaten zum Ausgabeverhalten von (Bus)Touristen sind folgende Erhebungen:

- Tagesreisen der Deutschen³¹ (bevölkerungsrepräsentative Einwohnerbefragung in Deutschland; n = 36.000 Interviews in 12 Monaten).
- Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland³² (Zielgebietsbefragung in 700 Gemeinden, in denen mehr als 50 % aller Übernachtungen in Deutschland stattfinden; n > 20.000 Interviews in allen Saisonabschnitten).
- Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus³³ (Zielgebietsbefragung in verschiedenen Destinationen Deutschlands; seit 2007 mehr als 100.000 Face-to-Face Interviews).
- Originäre Befragung von Bustouristen im Rahmen der Vorgängeruntersuchung „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“³⁴ (In die Auswertungen konnten insgesamt Informationen von mehr als 3.000 Busreisenden einbezogen werden).
- Entwicklung der Verbraucherpreise in Deutschland.³⁵
- Weitere regional- oder segmentspezifische Erhebungen zum vorliegenden Thema, die in den jeweiligen Kapiteln angesprochen und zitiert werden.

Die unterschiedlichen Quellen wurden zu den jeweiligen Sachverhalten detailliert ausgewertet und zum Teil auch miteinander kombiniert, so dass fundierte Aussagen zu den Ausgaben der Bustouristen getroffen werden können.

Differenzierungen beim Ausgabeverhalten

Beim **Linienverkehr** mit dem Bus werden die Ausgaben wie folgt berücksichtigt:

³¹ Vgl. dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe des dwif, Nr. 55, München 2013; Der Erhebungszeitraum der zuletzt durchgeführten Studie lag zwischen Mai 2012 und April 2013.

³² Vgl. dwif (Hrsg.); Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe des dwif, Nr. 53, München 2010.

³³ Ins Leben gerufen wurde dieses Projekt von der ERV (Europäische Reiseversicherung AG) und der DZT (Deutsche Zentrale für Tourismus e.V.). Im Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus werden Urlauber und Geschäftsreisende in den Zielgebieten „face-to-face“ zu ihrem Reiseverhalten befragt. Die zu befragenden Personen werden nach einem Quotenverfahren ausgewählt. Als Gewichtungsfaktoren werden vor allem Basisdaten aus der amtlichen Beherbergungsstatistik herangezogen (z. B. Unterkunftsart, Herkunft, Saisonverlauf).

³⁴ Vgl. dwif (Hrsg.); Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland, Schriftenreihe des dwif, Nr. 54, München 2011.

³⁵ Vgl. hierzu die Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes (Hrsg.); Verbraucherpreisindex für Deutschland, Wiesbaden 2016.

- Die Ausgaben für den Transfer ins Zielgebiet werden nur in die Berechnungen einbezogen, wenn es sich um touristisch relevante Fahrten handelt.
- Bei den touristisch relevanten Fahrten mit dem Bus als Verkehrsmittel für die An-/Rückreise werden neben den Kosten für das Ticket auch die Zusatzausgaben im Zielgebiet einbezogen (differenziert nach Ausgabearten).
- Wird der Bus nur im Zielgebiet als Verkehrsmittel genutzt, werden nur jene Ausgaben der Touristen einbezogen, die für Busfahrten getätigt werden.

Beim **Gelegenheitsverkehr** werden eingerechnet:

- Der Preis für die Reisepauschale insgesamt.
- Die Zusatzausgaben der Bustouristen (in Ergänzung zum Pauschalpreis) in den Zielgebieten, differenziert nach der Art der Ausgaben (z. B. Unterkunft, Verpflegung, Einkäufe, Freizeit/Unterhaltung, Veranstaltungsbesuch, sonstige Dienstleistungen).
- Ausgaben der Bustouristen, die in Zusammenhang mit der Vor- und Nachbereitung der Busreise anfallen (z. B. Reiseführer, Kartenmaterial, Medikamente, Filme, Fotoentwicklung, Fotoalbum).
- Kosten, die für den Transfer zum Abfahrtsort der Busreise entstanden sind (z. B. ÖPNV-Nutzung, Fahrt mit dem Pkw etc.).

Bei der nachfolgenden Detailanalyse des touristischen Ausgabeverhaltens werden die verschiedenen Sachverhalte möglichst separat dargestellt. Wegen ihrer unterschiedlichen Verhaltensweisen werden die Ausgaben von Tages- und Übernachtungsgästen differenziert betrachtet. Die Ausgaben werden pro Kopf und Aufenthaltstag bzw. Übernachtung berechnet. Grundsätzlich gilt, dass immer nur die im Inland getätigten Ausgaben Berücksichtigung finden.

2.2 Zielgruppen, Ausgabeverhalten und weitere Eckdaten

2.2.1 Touristische Fahrgäste im Liniennahverkehr mit Bussen und deren Ausgaben

2.2.1.1 Zahl der Übernachtungen in Beherbergungsstätten und Ausgaben

Ausgangssituation

Bei Übernachtungsgästen ist der Liniennahverkehr als Hauptverkehrsmittel für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet zu vernachlässigen. Die Nutzung des Liniennahverkehrs durch Übernachtungsgäste in den Zielgebieten ist unabhängig vom An- bzw. Abreiseverkehrsmittel zu sehen. Es stellt sich hier die Frage, welche Ausgaben für die Frequentierung von Bussen als Beförderungsmittel im Zielgebiet anfallen. Die Bandbreite der Nutzungsmöglichkeiten ist vielfältig und reicht vom ÖPNV bis zur Möglichkeit, dass Touristen, in ausgewählten Destinationen, Busse und andere Verkehrsmittel im Rahmen von Gästekarten in Anspruch nehmen können. Hierfür haben sich bereits verschiedene Modelle am touristischen Markt etabliert (z. B. Welcome Card in Städten, Gästekarten in ländlichen Regionen, bei denen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beispiels-

weise über die Kurtaxe oder über eine Umlage bei den beteiligten Beherbergungsbetrieben finanziert wird).³⁶

Zum Ausgabeverhalten der Übernachtungsgäste in den Zielgebieten liegen Ergebnisse der bereits genannten Studien vor. Da bei den unterschiedlichen Erhebungen nicht nur die Höhe, sondern auch die Struktur der Ausgaben hinterfragt wurde, können Aussagen zu den Ausgaben der Touristen für den lokalen Transport in den Zielgebieten (z. B. ÖPNV, Taxi, Bergbahn, Schifffahrt) getroffen werden. Neben den Kosten für das Busticket werden keine weiteren Ausgaben im Zielgebiet angesetzt, da Übernachtungsgäste den Bus im Liniennahverkehr nicht als Ab-/Anreiseverkehrsmittel nutzen, sondern nur für den lokalen Transport vor Ort.

Zahl der Übernachtungen

Für das Kalenderjahr 2015 werden in der amtlichen Beherbergungsstatistik insgesamt 436.232.801 Übernachtungen in gewerblichen Beherbergungsstätten mit 10 und mehr Schlafgelegenheiten³⁷ ausgewiesen. Hierin enthalten sind neben den Übernachtungen in Hotels, Hotels garnis, Pensionen und Gasthöfen, auch die Gäste in Erholungs-/Ferien-/Schulungsheime, gewerblichen Ferienhäuser/-wohnungen/-zentren, Jugendherbergen, Vorsorge- und Rehabilitationskliniken sowie auf Campingplätzen³⁸. Darüber hinaus geht das dwif aktuell von weiteren rund 86,0 Mio. Übernachtungen bei privaten Vermietern mit weniger als 10 Betten aus (z. B. Privatquartiere, Ferienwohnungen).³⁹

Ausgaben für lokalen Transport in Abhängigkeit von der Unterkunftsart

Die touristischen Ausgaben im Zielgebiet sind sehr stark von der gewählten Unterkunftsart der Gäste abhängig. Aber auch andere Aspekte, wie beispielsweise regionale Unterschiede (z. B. Küste, Mittelgebirge) oder auch die Verteilung nach Ortstypen (z. B. Städte, Kur- und Erholungsorte, ländliche Gemeinden) sind bei den Berechnungen zu berücksichtigen. Bei den nachfolgend dargestellten Ausgaben der Übernachtungsgäste in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben handelt es sich bereits um entsprechend gewichtete Durchschnittswerte. Pro Kopf und Tag werden demnach von den Gästen in gewerblichen Unterkünften (z. B. Hotels, Pensionen, Gasthöfe, Jugendherbergen, Ferienunterkünfte, Touristkamping auf Campingplätzen) Ausgaben in Höhe von rund 3,70 € pro Kopf und Tag für den lokalen Transport in den Zielgebieten getätigt; in Privatquartieren sind es pro Tag und Gast durchschnittlich 2,40 €. Die Anteile an den jeweiligen Gesamtaus-

³⁶ Ausführliche Erläuterungen hierzu sind der Studie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten“ des dwif zu entnehmen, a.a.O., München 2016.

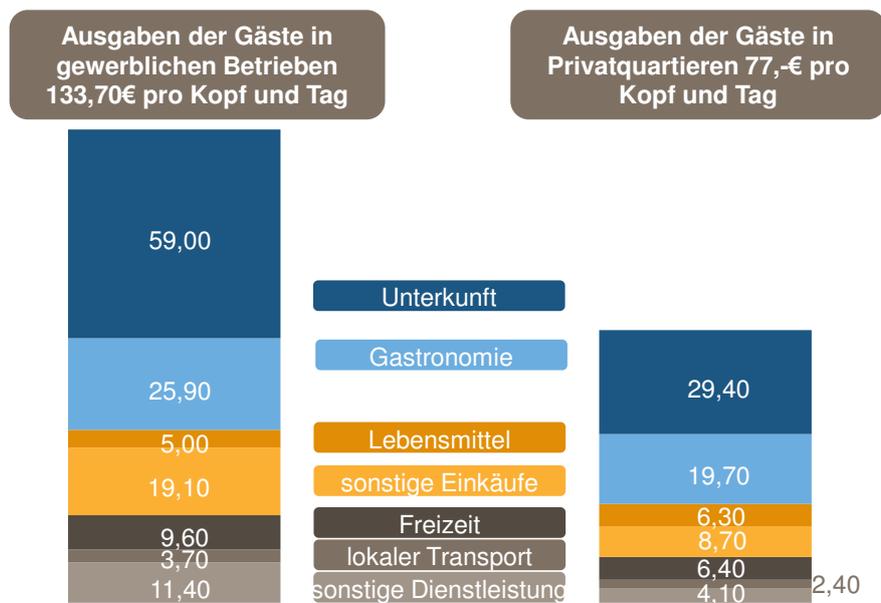
³⁷ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Binnenhandel – Gastgewerbe – Tourismus, Ergebnisse der Monaterhebung im Tourismus, Fachserie 6, Reihe 7.1, Wiesbaden 2016.

³⁸ Es ist darauf hinzuweisen, dass in der amtlichen Statistik nur die Touristkcamper erfasst werden. Dauercamper sind in den ausgewiesenen Zahlen nicht enthalten.

³⁹ Eigene aktuelle Erhebungen auf Ebene der einzelnen Bundesländer sowie Fortschreibung der Ergebnisse aus der Grundlagenstudie dwif (Hrsg.); Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe Nr. 53, München 2010.

gaben liegen bei beiden Zielgruppen bei etwa 3 %. Im Einzelnen stellen sich die Ausgaben der Übernachtungsgäste insgesamt wie folgt dar:

Abbildung 3: Höhe und Struktur der Ausgaben von Übernachtungsgästen in gewerblichen Betrieben (inkl. Touristikcamping) und in Privatquartieren



Quelle: dwif 2017; auf Basis verschiedener Analysen und Berechnungen.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass neben den Übernachtungen in gewerblichen und privaten Beherbergungsbetrieben weitere touristisch relevante Nächtigungen in Deutschland stattfinden (z. B. in Freizeitwohnsitzen, bei Bekannten und Verwandten), die aber mangels fundierter Datenquellen zum Volumen bzw. zur ÖPNV-Nutzung dieser Zielgruppen nicht einbezogen wurden.

2.2.1.2 Zahl der Tagesgäste und Ausgaben

Ausgangssituation

Bei Tagesreisen sind in Zusammenhang mit dem Liniennahverkehr zwei Segmente touristisch relevant und in die Betrachtung einzubeziehen:

- Tagesreisen, bei denen der Bus als Verkehrsmittel für die Hin-/Rückfahrt ins Zielgebiet genutzt wird.
- Tagesgäste, die während des Aufenthaltes im Zielgebiet Busse des ÖPNV nutzen.

Werden Busse in den Zielgebieten als Verkehrsmittel des ÖPNV für den lokalen Transport vor Ort benutzt, dann sind nur die Beförderungsentgelte zu berücksichtigen. Sind Busse für die An-/Rückreise von Bedeutung, so werden neben den Ticketkosten auch die Ausgaben während der Tagesreise erfasst.

Der Tagestourismus wurde bisher nur in wenigen Grundlagenstudien detailliert analysiert. Die Eckdaten zu den Tagesreisen der Deutschen wurden zuletzt 2012/2013 in einer Grundlagenstudie mit Hilfe einer bevölkerungsrepräsentativ angelegten Einwohnerbefragung (am Wohnort) ermittelt. Auch bei dieser Erhebung wurden die Ausgaben differenziert abgefragt, so dass eine Unterscheidung nach profitierenden Branchen (z. B. für lokalen Transport) möglich ist.

Volumen der Tagesgäste

Die Ergebnisse dieser Studien verdeutlichen den enormen Stellenwert der Tagesreisen für den Tourismus in Deutschland. Jährlich wurden laut der aktuellsten Grundlagenuntersuchung insgesamt rund 2.432 Mio. Tagesausflüge und 516 Mio. Tagesgeschäftsreisen mit Zielen im Inland unternommen.⁴⁰ Die Zahl der Tagesreisen ist mit insgesamt 2.948 Mio. demnach um den Faktor 6,8 höher als die in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Übernachtungen.

Der Pkw ist bei Tagesreisen das mit großem Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für die Hin- und Rückfahrt (78 %). Auf die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (z. B. U- und S-Bahn, Straßenbahn, Linienbus) entfällt bei Tagesausflügen ein Anteil von 5,3 %.⁴¹ Bei den Tagesgeschäftsreisen liegt der Vergleichswert für die ÖPNV-Nutzung bei 3,5 %.

Ausgaben für die ÖPNV-Nutzung zur An-/Rückreise

Die Beförderungseinnahmen (z. B. Fahrkartenverkauf, Bestellerentgelte, Abgeltungszahlungen für die Beförderung von begünstigten Personengruppen, freigestellter Schülerverkehr) im Schienen- und Liniennahverkehr liegen im Durchschnitt bei rund 1,50 € pro Fahrgast (ohne Umsatzsteuer).⁴² Der Betrag bezieht sich auf eine einfache Fahrt mit Fahrzeugen eines Unternehmens.⁴³ Diese Kennziffer wird allerdings sehr stark durch Pendler mit hoher Nutzungsintensität und entsprechenden Preisvorteilen, insbesondere durch Monats- und Jahreskarten, beeinflusst. Auch Tagestouristen können von den entsprechenden Vergünstigungen (z. B. Monats- und Jahreskarten) Gebrauch machen, aber sie profitieren davon weniger stark, da deren Nutzungsintensität – im Vergleich zu den Pendlern – deutlich geringer ist. Zu berücksichtigen sind auch Kombi-Tickets (z. B. Bahnfahrkarte mit ÖPNV-Nutzung, Messeeintritt mit ÖPNV-Ticket), die bei der Befragung eher in den Kategorien „Ausgaben für Pauschalen“ oder „Sonstige Leistungen“ erfasst werden und nicht den Fahrtkosten für den lokalen Transport zugeordnet werden. Zudem ist davon auszugehen, dass bei Tagesgeschäftsreisenden tendenziell eher teure Einzelfahrkarten und weniger Mehrfahrentickets (z. B. Streifenkarten) genutzt werden. Deswegen wäre es bei Tagesreisen eigentlich gerechtfertigt, einen

⁴⁰ dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Nr. 55. München 2013.

⁴¹ Ebenda sowie eigene Berechnungen.

⁴² Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, S. PJ-02, Wiesbaden 2017.

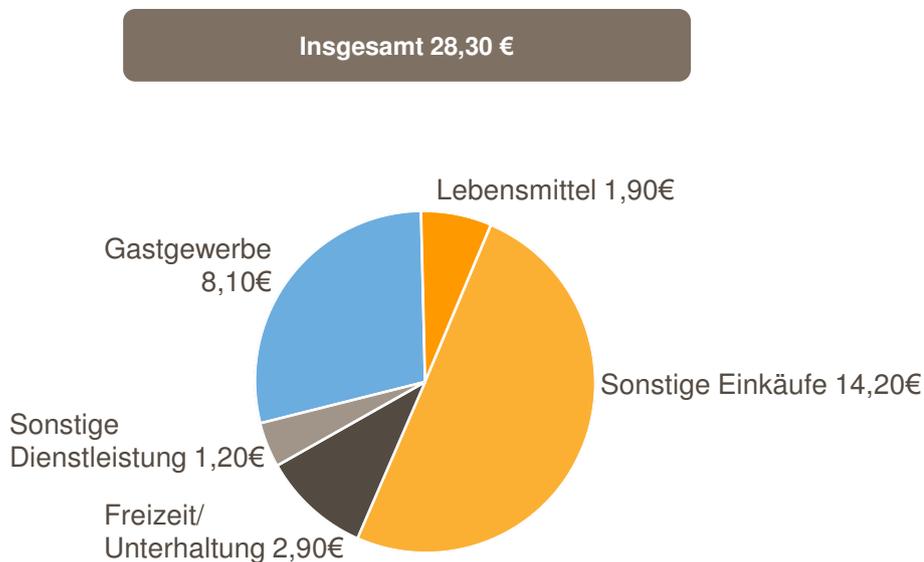
⁴³ Die Fahrgäste werden nach dem Unternehmensfahrtenkonzept ermittelt, so dass ein Fahrgast auf dem Weg zu seinem Fahrtziel beim Wechsel des Verkehrsmittels innerhalb eines Unternehmens (z. B. vom Bus in die Tram) einfach gezählt wird. Bei einem Umstieg in Verkehrsmittel eines anderen Unternehmens wird der Fahrgast erneut gezählt. Die tatsächlichen Beförderungseinnahmen zum Fahrtziel müssten also höher angesetzt werden, können aber mangels Detailinformationen hierzu nicht ermittelt werden. Für die weiteren Berechnungen wird dieser vorsichtige Ansatz gewählt.

überdurchschnittlichen Preis pro Fahrt in Ansatz zu bringen. Wenn dennoch mit dem Durchschnittswert in Höhe von 1,50 € für die einfache Fahrt gerechnet wird, ist dies als sehr vorsichtig anzusehen und das ausgewiesene Ergebnis stellt damit sicherlich einen absoluten Mindestwert dar.

Ausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise mit dem ÖPNV

Im Liniennahverkehr (bis 50 km) können bei Tagesgästen, die den ÖPNV zur An-/Rückreise nutzen, neben den Ausgaben für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet auch die Ausgaben während der Tagesreise in Ansatz gebracht werden. Die Ausgaben dieser Zielgruppe lassen sich aus der bereits genannten Grundlagenstudie ableiten und liegen mit 28,30 € pro Kopf in der Nähe des Durchschnittswertes über alle Tagesreisenden. Dieser Betrag wird vor Ort ausgegeben und fällt zusätzlich zu den Fahrtkosten für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet an. Mehr als die Hälfte des Betrages wird für Einkäufe ausgegeben, knapp 30 % entfallen auf die Gastronomie und die restlichen 15 % verbleiben für die Inanspruchnahme sonstiger Dienstleistungen. Nicht enthalten sind hierin die busrelevanten Ausgaben für den lokalen Transport der Tagesgäste im Zielgebiet, da diese an anderer Stelle berücksichtigt werden.

Abbildung 4: Höhe und Struktur der Ausgaben im Zielgebiet von Tagesgästen, die den ÖPNV für An-/Rückreise nutzen



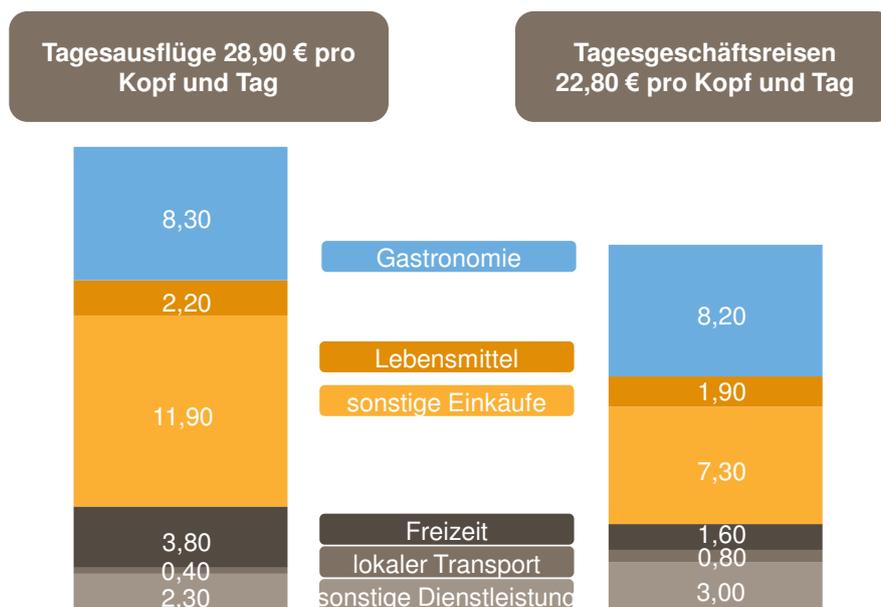
Quelle: dwif 2017.

Ausgaben für lokalen Transport vor Ort unabhängig vom Reiseverkehrsmittel

Bei den Ausgaben zeigen sich starke Abhängigkeiten vom Anlass der Tagesreise. Deshalb wird im Folgenden zwischen privat und geschäftlich motivierten Tagesreisen unterschieden. Bei Tagesausflügen vom Wohnort (z. B. Einkaufsfahrt, Veranstaltungsbesuch, Verwandtenbesuche) werden bei

Inlandsreisen im Durchschnitt pro Kopf und Tag 28,90 € ausgegeben, davon entfallen 1,4 % bzw. 0,40 € auf den lokalen Transport im Zielgebiet.⁴⁴ Bei den Tagesgeschäftsreisenden liegen die Gesamtausgaben mit 22,80 € niedriger als bei den Ausflüglern, die Ausgaben für den lokalen Transport sind aber mit 0,80 € pro Kopf und Tag deutlich höher und entsprechen einem Anteil von 3,5 %.

Abbildung 5: Höhe und Struktur der Ausgaben von Tagesausflüglern und Tagesgeschäftsreisenden am Zielort



Quelle: dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Nr. 55, München 2013 sowie eigene Berechnungen.

2.2.2 Touristische Fahrgäste im Linienfernverkehr mit Bussen und deren Ausgaben

Fahrgäste und Tourismusrelevanz

Das Statistische Bundesamt hat für das Jahr 2015 insgesamt 23,2 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr mit Bussen ausgewiesen. Davon sind knapp 70% dem Inlandsverkehr zuzurechnen, etwas mehr als 30 % entfallen auf den Auslandsverkehr (inkl. grenzüberschreitenden Verkehr).⁴⁵ Die Zahl der innerdeutschen Fernbusverbindungen stieg seit der Liberalisierung dieses Marktes dynamisch an und zwar von 86 (zum 31.12.12) auf 269 (zum 31.12.16).⁴⁶ „Insgesamt wurden im Frühjahr 2016 deutschlandweit 428 Zielorte von nationalen Fernbussen ... bedient.“⁴⁷

⁴⁴ dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Nr. 55, München 2013 sowie eigene Berechnungen.

⁴⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. Pj-05.

⁴⁶ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.); Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, Berlin 2017.

⁴⁷ Vgl. Bundesamt für Güterverkehr (Hrsg.); Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016, Köln 2016 (teilweise auch mit Nacht- und Expresslinien).

Da seitens der amtlichen Statistik keine Informationen zur Strukturierung der Fahrgäste vorliegen, wurden ausgewählte Anbieter in diesem Marktsegment kontaktiert. Mit Flixbus hat sich der mit Abstand wichtigste Marktteilnehmer an der Befragung beteiligt und Ergebnisse offengelegt. Ebenso wie bei anderen Untersuchungen⁴⁸ zeigt sich eine sehr große Bedeutung der Verwandten- und Bekanntenbesucher, die erfahrungsgemäß⁴⁹ zu einem großen Anteil als touristisch angesehen werden können. Der bei der Vorgängerstudie angesetzte Wert von 80 % touristische Relevanz findet in den Ergebnissen der durchgeführten Recherchen eine Bestätigung und wird deshalb bei den nachfolgenden Berechnungen wieder verwendet. Als nicht touristisch sind beispielsweise die Fahrten von Fernpendlern zum Arbeitsplatz oder „Heimfahrten“ zum Wohnort anzusehen.

Struktur der Fahrgäste in Linienfernverkehr

Die Quantifizierung der Ausgaben von Reisenden mit dem Fernbus in den Zielgebieten basiert insbesondere auf sekundärstatistischen Daten und Sonderauswertungen aus vorliegenden Quellen. Zur Einschätzung der Ausgabenhöhe und -struktur ist zuerst eine Aufgliederung nach Zielgruppen vorzunehmen. Wegen des unterschiedlichen Ausgabeverhaltens ist dabei grundsätzlich zwischen Verwandten- und Bekanntenbesuchern (in den Zielgebieten) sowie anderen privat bzw. geschäftlich motivierten Touristen zu unterscheiden. Innerhalb dieser Zielgruppen ist jeweils wiederum eine Differenzierung zwischen Tages- und Übernachtungsreisen vorzunehmen. Bei der Ermittlung der Werte für die einzelnen Kenngrößen fand das Vorsichtsprinzip Beachtung.

Auf Grundlage der bereits genannten Quellen⁵⁰ ist von folgenden Größenordnungen bei der Verteilung der touristisch relevanten Gruppierungen (also ohne Fernpendler etc.) auszugehen:

- Die Verwandten- und Bekanntenbesucher machen den größten Anteil der Reisenden mit dem Fernbus aus. Nach Abzug der Tagesgäste und ohne Berücksichtigung der nicht touristischen Reisen ist davon auszugehen, dass mehr als ein Drittel der Fahrgäste den in den Privatwohnungen der Einheimischen übernachtenden Verwandten- und Bekanntenbesuchern zuzuordnen sind.
- Rund zwei Fünftel der Fahrgäste entfallen auf Übernachtungsgäste, die in Betrieben übernachten (z. B. Hotels, Ferienwohnungen, Appartements, Gasthöfe, Pensionen, Hostels, Jugendherbergen) bzw. über Internetplattformen wie Airbnb, Wimdu, 9Flats gebucht haben.
- Rund ein Viertel der Fahrgäste ist der Kategorie der Tagesreisenden zuzuordnen, die nicht übernachten, sondern am gleichen Tag wieder zu ihrem Wohnort zurückkehren (inkl. der nicht übernachtenden Verwandten- und Bekanntenbesucher).

⁴⁸ Vgl. hierzu unter anderem auch Erhebungen von IGES Institut GmbH aus dem Jahr 2014, Informationen der Deutschen Touring GmbH aus früheren Untersuchungen oder eine aktuelle Face-to-Face-Befragung des dwif von Fernbusreisenden für die CTZ Nürnberg im Jahr 2016.

⁴⁹ Das dwif hat bereits zahlreiche Einwohnerbefragungen zur Bedeutung der übernachtenden Verwandten- und Bekanntenbesucher durchgeführt und konnte auf allen regionalen Ebenen die hohe touristische Relevanz dieses Marktsegmentes nachweisen.

⁵⁰ Vgl. hierzu insbesondere die Ergebnisse einer Befragung von Flixbus im Jahr 2015 zum Reisegrund, die Erhebungen von IGES Institut GmbH aus dem Jahr 2014, Informationen der Deutschen Touring GmbH aus früheren Untersuchungen sowie eine aktuelle Face-to-Face-Befragung des dwif von Fernbusreisenden für die CTZ Nürnberg im Jahr 2016.

Für die folgenden Berechnungen wird darüber hinaus von weiteren Prämissen ausgegangen, die für die Ausgaben und die Abgrenzung der Inlandsumsätze durch Reisende mit dem Fernbus von Bedeutung sind:

- Berechnungsbasis ist die für das Jahr 2015 ausgewiesene Zahl von 23,2 Mio. Fahrgästen im Linienfernverkehr.
- Bei einem touristisch relevanten Anteil im Linienfernverkehr in Höhe von rund 80 % reduziert sich die relevante Größenordnung auf 18,6 Mio. Fahrgäste.
- Fahrgäste, die den Linienfernverkehr für Hin- und Rückfahrt nutzen, werden nach Informationen des Statistischen Bundesamtes als zwei Beförderungsfälle gezählt (Hin- und Rückreise zählt jeweils als eine Fahrt). Einschätzungen der Busbranche folgend ist davon auszugehen, dass der Großteil der Fahrgäste den Fernbus für den Transfer ins Zielgebiet und wieder nach Hause nutzt.⁵¹ Da dieses Vorgehen auch dem Prinzip der kaufmännischen Vorsicht entspricht, werden die Fahrgastzahlen für die weiteren Berechnungen dementsprechend auf 9,3 Mio. Reisen halbiert.
- Laut amtlicher Statistik sind dem Inlandsverkehr 68,7 % der Fahrgäste im Linienfernverkehr zuzurechnen⁵², so dass sich hieraus rund 6,4 Mio. Reisen ableiten lassen. Es ist davon auszugehen, dass der Inlandsanteil bei den Tagesreisen am höchsten ist, gefolgt von den Verwandten- und Bekanntenbesuchern und den Übernachtungsgästen in gewerblichen Beherbergungsbetrieben.
- Bei den Übernachtungsgästen ist darüber hinaus die Dauer des Aufenthaltes zu berücksichtigen. Bei den Gästen in Beherbergungsbetrieben wurde die in der amtlichen Statistik ausgewiesene Zahl von 2,6 Übernachtungen herangezogen.⁵³ Zu den Verhaltensweisen der Verwandten- und Bekanntenbesucher in den Privatwohnungen der Einheimischen hat das dwif bereits zahlreiche Haushaltsbefragungen durchgeführt, aus denen eine Aufenthaltsdauer von 2,8 Übernachtungen abgeleitet werden kann.

Aus diesen Eckdaten ergeben sich insgesamt rund 14 Mio. Aufenthaltstage bzw. Übernachtungen durch Reisende mit dem Fernbus. Sie gliedern sich wie folgt auf:

- 2 Mio. Tagesbesucher,
- 5,5 Mio. Übernachtungen in gewerblichen/privaten Beherbergungsstätten und
- 6,5 Mio. Übernachtungen bei Verwandten/Bekanntem auszugehen.

Ausgaben während des Aufenthaltes vor Ort bei An-/Rückreise mit Fernbus

Das Ausgabeverhalten der Fernbusreisenden insgesamt ergibt sich aus der zueinander gewichteten Gästestruktur und deren individuellen Ausgaben. Zur Ausgabenhöhe und -struktur von Tages- und Übernachtungsgästen hat das dwif bereits zahlreiche Untersuchungen auf allen regionalen

⁵¹ Basis hierfür sind u. a. Gespräche mit Flixbus sowie dem Statistischen Bundesamt.

⁵² Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. Pj-05, gerundete Werte.

⁵³ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Binnenhandel, Gastgewerbe, Tourismus – Ergebnisse der Monaterhebung im Tourismus, Fachserie 6, Reihe 7.1, Wiesbaden 2017.

Ebenen durchgeführt, so dass in diesem Zusammenhang auf einen sehr großen Erfahrungsschatz zurückgegriffen werden kann.

Die Bandbreite der Ausgaben verdeutlicht die Notwendigkeit der differenzierten Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen.

- So liegen die Ausgaben im Rahmen von Tagesreisen bei unter 30,- € pro Kopf.⁵⁴ Etwas weniger als die Hälfte davon entfallen auf den Einzelhandel (Einkauf von Lebensmittel und sonstigen Waren), rund 30 % kommen der Gastronomie zugute und mehr als ein Fünftel wird für die Inanspruchnahme weiterer Dienstleistungen ausgegeben. Übernachtende Verwandten- und Bekanntenbesucher zeigen ein vergleichbares Ausgabeverhalten, allerdings muss hier die Aufenthaltsdauer entsprechend berücksichtigt werden.
- Bei den Übernachtungsgästen (über alle Quartierformen aber ohne Verwandten- und Bekanntenbesucher in den Privatwohnungen) wurden im Durchschnitt mehr als 90,- € pro Kopf und Tag angesetzt⁵⁵, wobei angenommen wurde, dass die Fernbusreisenden weniger die Tophotels aufsuchen, sondern überdurchschnittlich oft in günstigeren Betrieben verweilen. Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erlangen auch Ferienwohnungen/Appartements, Hostels/Jugendherbergen, Pensionen/Gasthöfe und auch Quartiere, die über Internetplattformen vermittelt werden.⁵⁶ Diese Arten der Beherbergung sind entsprechend ihres Anteiles im genannten Wert von gut 90,- € Ausgaben pro Kopf und Tag enthalten. Davon profitiert das Gastgewerbe (Unterkunft und Verpflegung) mit einem Anteil von mehr als drei Fünftel am stärksten, gefolgt vom Einzelhandel (gut ein Fünftel) und den sonstigen Dienstleistungen (etwa ein Sechstel).

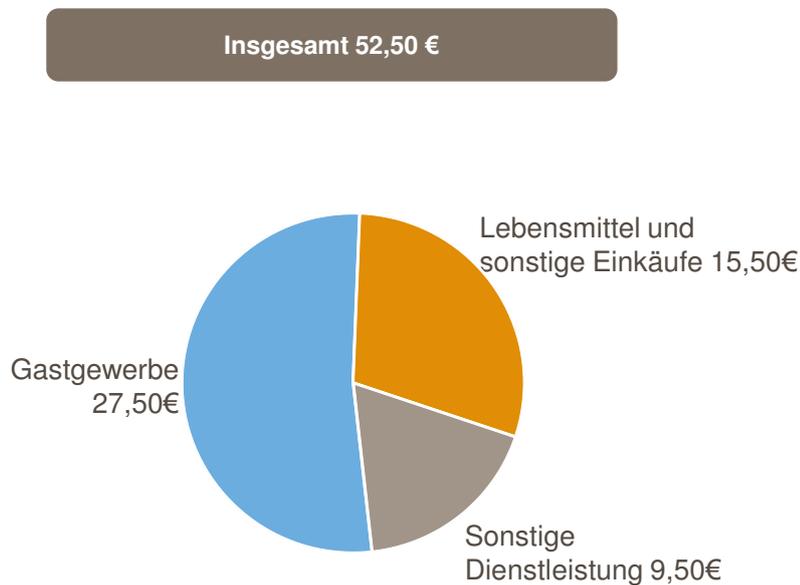
Über alle Zielgruppen gewichtet ergibt sich bei den touristisch relevanten Fernbusreisenden im Einzelnen pro Kopf und Übernachtung/Aufenthaltstag folgendes Ausgabeverhalten:

⁵⁴ Vgl. dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Nr. 55, München 2013.

⁵⁵ Vgl. hierzu u. a. auch dwif (Hrsg.); Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe Nr. 53, München 2010.

⁵⁶ Diese Erkenntnisse lassen sich unter anderem aus der Befragung von Fernbusreisenden für die CTZ Nürnberg im Jahr 2016 und aus Gesprächen mit Busunternehmen ableiten.

Abbildung 6: Höhe und Struktur der Ausgaben von Reisenden im Linienfernverkehr pro Kopf und Aufenthaltstag/Übernachtung im Zielgebiet



Quelle: dwif 2017.

Da die busrelevanten Ausgaben der Übernachtungsgäste für den lokalen Transport im Zielgebiet an anderer Stelle berücksichtigt werden, sind diese bei den genannten Ausgaben nicht enthalten.

Ausgaben für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet

Die Beförderungseinnahmen werden für den Linienfernverkehr seitens der amtlichen Statistik nicht erfasst. Vor diesem Hintergrund wird auf die Ergebnisse des Vergleichsportals Fernbusse.de zurückgegriffen. Dort wird für das Jahr 2015 ein durchschnittlicher Ticketpreis in Höhe von 17,33 € ausgewiesen.⁵⁷ Dieser Wert wird auch bei der Ermittlung der Bruttoumsätze verwendet.

2.2.3 Tagesreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr

Sowohl die Quantifizierung der Tagesreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr als auch das Ausgabeverhalten lässt sich aus der Zusammenschau der bereits genannten Quellen ableiten.

2.2.3.1 Zahl der Tagesreisenden mit dem Bus

Durch die Begrenzung der Reichweite auf höchstens 50 km kann der gesamte Gelegenheitsnahverkehr dem Tagestourismus zugeordnet werden. In der amtlichen Statistik werden 30 Mio. Fahrgäste in dieser Kategorie ausgewiesen.⁵⁸ In- und Auslandsreisen bzw. grenzüberschreitende Reisen werden amtlicherseits nicht differenziert ausgewiesen. Die aktuellste Studie des dwif zu den Tages-

⁵⁷ Vergleichsportale Fernbusse.de (Hrsg.); Pressemitteilung; Preisvergleich 2014/15: Ticketpreise am Fernbus-Markt wider Erwarten leicht gesunken, Nürnberg 2015.

⁵⁸ Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, S. PJ-01, Wiesbaden 2017.

reisen der Deutschen verdeutlicht, dass der Großteil der Tagesreisen der Deutschen in inländische Zielgebiete führt; nur 3,5 % aller Tagesausflüge führen ins Ausland. Übertragen auf die Zahl der Fahrgäste im Gelegenheitsnahverkehr insgesamt bedeutet dies, dass etwa 29 Mio. Fahrgäste den Inlandsreisen zugeordnet werden können.

Bei einer durchschnittlichen Entfernung von rund 66 km einfache Wegstrecke bei Tagesausflügen und einer Abgrenzung bis 50 km beim Gelegenheitsnahverkehr ist davon auszugehen, dass auch ein Teil des Gelegenheitsfernverkehrs den Tagesausflügen zuzurechnen ist. Aus der Befragung von Busunternehmer im Rahmen der Vorgängerstudie wurde abgeleitet, dass rund vier Fünftel der Reiseteilnehmer den Eintagesfahrten zugeordnet werden können. Die aktuellen Statistiken und die Ergebnisse aus der Befragung ausgewählter Busunternehmen geben keinen Anlass, diesen Erfahrungswert zu verändern. Von insgesamt 81,3 Mio. Fahrgästen im Gelegenheitsnah- und -fernverkehr werden demnach rund 65 Mio. dem Tagestourismus zugerechnet. Nach Abzug der 30 Mio. Fahrgäste aus dem Gelegenheitsnahverkehr verbleiben somit weitere 35 Mio. Fahrgäste aus dem Gelegenheitsfernverkehr, die den Tagesausflügen ohne Übernachtung zugerechnet werden können.

Die Differenzierung zwischen Inlands- und Auslandsreisen kann aus den Ergebnissen der amtlichen Statistik entnommen werden. Im Gelegenheitsfernverkehr werden 40,3 Mio. Fahrgäste bei Inlands- und 11,1 Mio. Fahrgäste bei Auslandsreisen registriert. Dies bedeutet eine Relation von etwa 78 % Fahrgäste bei Inlands- zu 22 % bei Auslandsreisen. Es ist des Weiteren davon auszugehen, dass bei den Tagesreisen der Inlandsanteil höher ist als bei den Übernachtungsreisen. Geht man im Gelegenheitsfernverkehr bei Tagesreisen von einem Inlandsanteil um 85 % bis 90 % aus, ergeben sich daraus 30,6 Mio. Fahrgäste bei Inlandsreisen und 4,4 Mio. Fahrgäste bei Auslandsreisen.

2.2.3.2 Pauschalpreis für die Tagesreise mit dem Bus

Ausgangssituation

Die Bandbreite der Pauschale ist bei Busausflügen ohne Übernachtung enorm groß. Der Preis der Pauschale schwankt zwischen weniger als 10,- € und mehr als 100,- € pro Kopf und Reise.⁵⁹

Die Höhe des Preises ist im Wesentlichen davon abhängig, welche und wie viele Kostenbestandteile in die Pauschale integriert sind. So liegen beispielsweise bei Veranstaltungsbesuchen, Studien-/ Rundreisen oder auch Städtereisen die Pauschalen oft über dem Durchschnitt, da bei diesen Reisetypen vielfach auch mehrere Aktivitäten pauschal im Reisepreis enthalten sind (z. B. Tickets, Eintrittsgebühren, Verpflegung).

⁵⁹ Da der Reiseanlass (z. B. Städtereise, Veranstaltungsbesuch, Vereinsfahrt) einen signifikanten Einfluss auf den Pauschalpreis und auch auf die Zusatzausgaben hat, wurde dieses Kriterium als Gewichtungsfaktor eingesetzt.

Preisansätze bei In- und Auslandsreisen

Als Ergebnis der Detailanalysen kann bei inländischen Tagesreisen mit dem Bus ein Pauschalpreis pro Kopf von insgesamt rund 30,50 € angesetzt werden. Für Auslandsreisen wurde mit rund 36,- € pro Kopf und Tag ein etwas höherer Wert ermittelt.

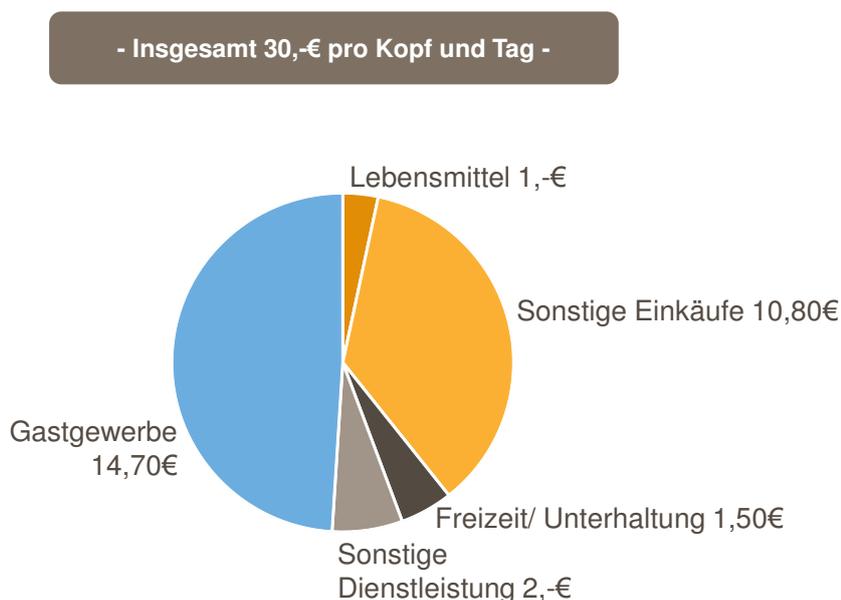
2.2.3.3 Zusatzausgaben während der Fahrt und in den Zielgebieten

Zusatzausgaben bei Inlandsreisen

Neben der Reisepauschale müssen auch die Zusatzausgaben der Bustouristen während der Tagesreise einer detaillierteren Betrachtung unterzogen werden. Diese zusätzlichen Ausgaben in den Zielgebieten stehen in engem Zusammenhang mit den bereits im Pauschalpreis enthaltenen Leistungen. Je mehr Angebotsbausteine in der Pauschale enthalten sind, umso geringer werden in der Regel im Durchschnitt die Zusatzausgaben sein. In Ergänzung zu diesem Aspekt ist wiederum die Abhängigkeit der Zusatzausgaben vom Hauptanlass von Relevanz. So liegen bei Städtereisen unter anderem wegen der vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten und Events die Zusatzausgaben meist deutlich über jenen bei Vereins- oder Schulfahrten, da dort meist weniger ausgabenintensive Aktivitäten ausgeübt werden und andere Zielgruppen im Fokus stehen.

Aus der nachfolgenden Abbildung geht hervor, dass sich bei Busausflügen im Inland Zusatzausgaben in Höhe von 30,- € pro Kopf und Tag ergeben. Dieser Wert resultiert aus der Gewichtung über alle Hauptmotivgruppen und ist additiv zum Pauschalpreis zu sehen. Von diesen Ausgaben entfällt fast die Hälfte auf die Gastronomie. Es folgt der Einzelhandel mit einem Anteil von knapp 40 %. Aber auch die Gruppe der sonstigen Dienstleister profitiert in den Zielgebieten (knapp 12 %).

Abbildung 7: Zusatzausgaben der Tagesgäste bei Busausflügen im Inland



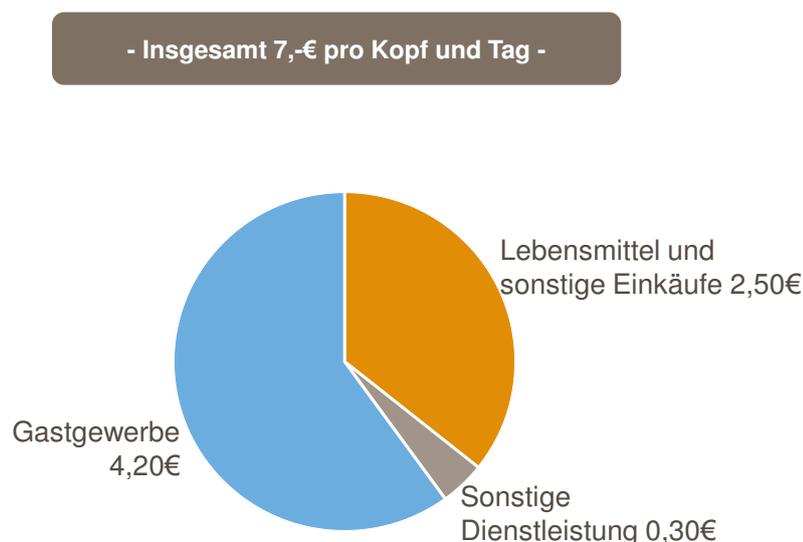
Quelle: dwif 2017.

Zusatzausgaben bei grenzüberschreitenden Reisen

Bei grenzüberschreitenden Reisen werden nur die im Inland getätigten Ausgaben für die weiteren Berechnungen herangezogen. Diese liegen mit 7,- € pro Kopf und Tagesreise verständlicherweise deutlich niedriger als bei reinen Inlandsreisen. Die im Ausland getätigten Zusatzausgaben werden nicht berücksichtigt, weil im Rahmen dieser Untersuchung nur der deutsche Markt betrachtet wird.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass auf Gastronomiebetriebe drei Fünftel der Ausgaben entfallen, dem Einzelhandel kommt mehr als ein Drittel des Gesamtbetrages zugute und die weiteren Dienstleitungen profitieren mit knapp 5 % am geringsten. Diese Ausgaben fallen beispielsweise beim Einkehren und für den Besuch kultureller Einrichtungen auf der Hin- und/oder Rückfahrt in Deutschland an, aber auch für Getränke im Bus.

Abbildung 8: Zusatzausgaben der Tagesgäste im Inland bei grenzüberschreitenden Busreisen ohne Übernachtung



Quelle: dwif 2017.

2.2.4 Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr

Die Zahl der Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr sowie die Ausgaben der Übernachtungsgäste ergeben sich aus den bisherigen Analysen und den bereits genannten Quellen.

2.2.4.1 Zahl der Übernachtungsreisen mit dem Bus

Die Zahl der Übernachtungsreisenden mit dem Bus errechnet sich durch Abzug der Tagesreisenden (35 Mio.) von allen Fahrgästen im Gelegenheitsfernverkehr. Von den insgesamt 51,3 Mio. Fahrgästen im Gelegenheitsfernverkehr, verbleiben so 16,3 Mio. Fahrgäste für das Segment der Über-

nachtungsreisen mit dem Bus. Entsprechend dem für Tagesausflüge im Gelegenheitsfernverkehr zugrunde gelegten Inlandsanteil und dem Durchschnittswert für den Gelegenheitsfernverkehr insgesamt, ergibt sich bei den Übernachtungsreisen folgende Aufteilung:

- 9,6 Mio. Fahrgäste bei Übernachtungsreisen mit dem Bus im Inland
- 6,7 Mio. Fahrgäste bei grenzüberschreitenden Übernachtungsreisen mit dem Bus

Unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer sowie weiterer Einflussfaktoren lässt sich für die inländischen Übernachtungsreisen mit dem Bus eine Größenordnung von rund 34 Mio. Übernachtungen im Jahr ableiten.⁶⁰ Bei Übernachtungsreisen ins Ausland ist zwar von einer längeren Aufenthaltsdauer auszugehen, da die Grundlage für die weiteren Berechnungen aber die Zahl der Fahrgäste und der Pauschalpreis für die Reise insgesamt ist, erübrigt sich hier eine Umrechnung auf Übernachtungen.

2.2.4.2 Pauschalpreis für die Übernachtungsreise mit dem Bus

Ausgangssituation

Wiederum zeigen sich gravierende Unterschiede bei der Höhe der Pauschalpreise für Übernachtungsreisen mit dem Bus. Die Werte schwanken innerhalb eines Korridors von unter 100,- € bis über 2.000,- € pro Kopf und Reise. Reisemotiv, Zielgebiete und Bestandteile der Pauschale sind hauptverantwortlich für die Abweichungen. Bei Urlaubsreisen können beispielsweise wesentliche Leistungsbestandteile bereits im Pauschalpreis enthalten sein. Bei Kombinationsreisen (z. B. mit Städte-, Musical-, Kulturreisen) werden vielfältige Aktivitäten ausgeübt, die mit höheren Zusatzausgaben verbunden sein können.

Preisansätze bei In- und Auslandsreisen

Bei Übernachtungsreisen mit dem Bus im Inland sind die Pauschalpreise pro Kopf und Reise im Durchschnitt mit 349,- € deutlich niedriger als bei Auslandsreisen mit 447,- €. Umgerechnet auf den Pauschalpreis pro Übernachtung nivellieren sich diese Unterschiede, weil Auslandsreisen im Durchschnitt länger dauern.

Umgerechnet pro Kopf und Tag ergibt sich bei Inlandsreisen ein Pauschalpreis von 109,10 €. Grundlage für die Berechnung ist die durchschnittliche Reise-/Aufenthaltsdauer der Gäste. Bei Auslandsreisen ist die Ermittlung der durchschnittlichen Tagesausgaben nicht notwendig, da bei der Berechnung der Umsätze die Zahl der Reisetilnehmer/Fahrgäste (aus der amtlichen Statistik) und nicht die Zahl der Übernachtungen herangezogen wird.

⁶⁰ Angesetzt wurde dabei eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von weniger als 4 Übernachtungen. Bei der Zahl der Fahrgäste wurde berücksichtigt, dass bei den Ferienzeleisen die Hin- und Rückfahrt als je eine Fahrt zählt. Dies trifft allerdings nur für weniger als 4 % der Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr zu. Da eine genauere Zuordnung der Ferienzeleisen nicht möglich ist und um dem Prinzip der kaufmännischen Vorsicht Rechnung zu tragen wurde ein entsprechender Abschlag beim Segment mit den höchsten Ausgaben vorgenommen. Im Gelegenheitsnahverkehr sowie beim Mietomnibusverkehr und bei Ausflugsfahrten gelten Hin- und Rückfahrt zusammen als eine Fahrt.

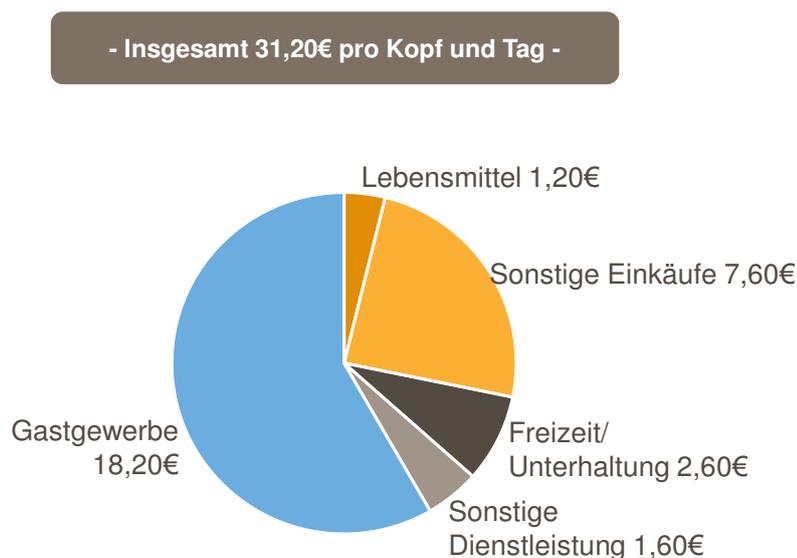
2.2.4.3 Zusatzausgaben während der Fahrt und in den Zielgebieten

Zusatzausgaben bei Inlandsreisen

Grundsätzlich ist festzustellen, dass zwar sowohl die Pauschalpreise (je nach den in der Pauschale inkludierten Leistungen) als auch die Zusatzausgaben in den Zielgebieten im Einzelfall sehr großen Abweichungen unterliegen, bei additiver Betrachtung beider Positionen sich die Unterschiede bei den Gesamtausgaben aber sehr stark nivellieren. Die Höhe der Zusatzausgaben ist also immer in direktem Zusammenhang mit den im Pauschalpreis enthaltenen Leistungsbausteinen zu sehen.

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, ergeben sich für Inlandsreisen über alle Hauptmotivgruppen hinweg in den Zielgebieten Zusatzausgaben von insgesamt rund 31,20 € pro Kopf und Tag. Diese Zusatzausgaben sind wiederum in Ergänzung zum Pauschalpreis zu sehen. Aufgegliedert nach Branchen rangiert das Gastgewerbe mit einem Anteil von fast drei Fünftel deutlich vor dem Einzelhandel mit knapp 30 % und den sonstigen Dienstleistungen mit mehr als 10 %.

Abbildung 9: Zusatzausgaben der Übernachtungsgäste bei Busreisen im Inland



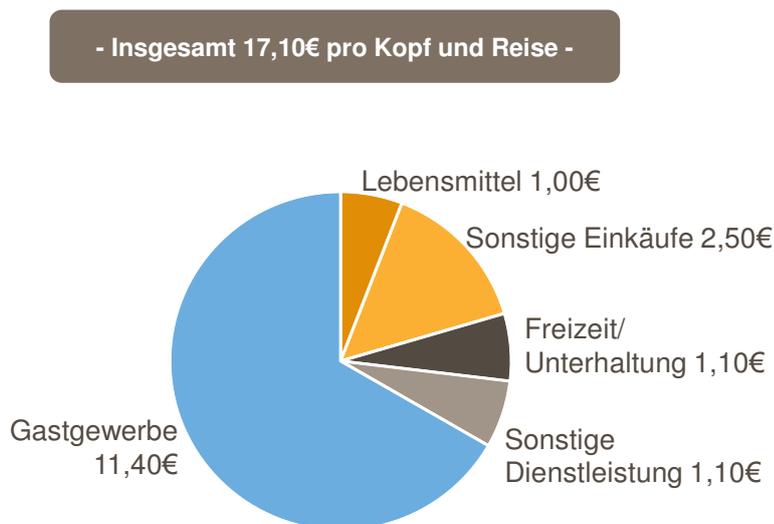
Quelle: dwif 2017.

Zusatzausgaben bei grenzüberschreitenden Reisen

Bei grenzüberschreitenden Reisen (Zielgebiete im In- und Ausland oder nur im Ausland) liegen die im Inland getätigten Zusatzausgaben (z. B. Getränke im Bus, Verpflegung in der Raststätte, Besichtigungsaufenthalte auf der Durchreise) mit rund 17,10 € pro Kopf und Reise (nicht pro Tag!) erwartungsgemäß deutlich niedriger als bei Inlandsreisen. Ebenso wie beim Pauschalpreis werden auch bei den im Inland anfallenden Zusatzausgaben bei Auslandsreisen nur die Kosten pro Kopf und Reise ausgewiesen, da bei den weiteren Hochrechnung erneut die Zahl der Fahrgäste/Reiseteilnehmer und nicht die der Übernachtungen herangezogen wird. Die im Ausland getätigten Ausgaben werden bei dieser bundesweiten Betrachtung nicht berücksichtigt.

Das Gastgewerbe profitiert – wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht – wiederum mit großem Abstand am stärksten von diesen Zusatzausgaben; zwei Drittel davon werden in gastronomischen Betrieben ausgegeben. Es folgt mit einem Anteil von einem Fünftel der Einkauf von Lebensmitteln und sonstigen Waren. Auf die sonstigen Dienstleistungen entfallen weitere gut 10 % der zusätzlich zum Pauschalpreis in inländischen Zielgebieten getätigten Ausgaben.

Abbildung 10: Zusatzausgaben der Übernachtungsgäste im Inland bei grenzüberschreitenden Busreisen



Quelle: dwif 2017.

2.2.5 Ausgaben der Busreisenden für die Reisevor- und -nachbereitung

Inhaltliche Abgrenzung

Im Rahmen der Vorgängerstudie wurden die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung erstmals im Detail ermittelt. Da hierzu keine aktuelleren Recherchen erfolgt sind, werden die Ergebnisse fortgeschrieben.

Neben der Höhe wurde auch die Art der Ausgaben abgefragt:

- Bei der Reisevorbereitung geht es z. B. um den Kauf von Reiseliteratur, Kameras und Zubehör, Kartenmaterial, Medikamenten, Reiserücktrittsversicherungen, Koffern, Lebensmitteln, Bade- und Wanderkleidung.
- Bei der Reisenachbereitung stehen eher Dinge wie der Kauf eines Fotoalbums oder die Vervielfältigung bzw. Entwicklung von Bildern im Vordergrund.

Die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung sind weniger anlass- als bedarfsorientiert zu sehen.

Ausgaben im Detail

Grundsätzlich ist festzustellen, dass bei den Übernachtungsreisenden im Vergleich zu den Tagesausflüglern mit dem Bus ein deutlich höherer Anteil der Befragten Ausgaben für Reisevor- oder -nachbereitung tätigt. Auch der absolute Betrag lag bei den Übernachtungsreisenden im Durchschnitt pro Kopf deutlich höher. Die durchschnittlichen Ausgaben der Busgäste, die Ausgaben für Reisevor- und -nachbereitung getätigt haben, lagen bei den Übernachtungsreisenden pro Kopf etwa doppelt so hoch wie bei den Tagesreisenden. Bei beiden Zielgruppen wird im Übrigen für die Reisevorbereitung etwa doppelt so viel Geld ausgegeben wie für die Reisenachbereitung.

Die Eckdaten zu den Kosten für die Reisevor- und -nachbereitung stellen sich im Vergleich zwischen Tages- und Übernachtungsgästen wie folgt dar:

Abbildung 11: Kosten für die Reisevor- und -nachbereitung differenziert nach Tages- und Übernachtungsreisenden



Quelle: dwif 2017.

Gesamtergebnisse

Aus der Multiplikation des Anteils aller Busgäste, die Ausgaben für die Reisevor- und/oder -nachbereitung getätigt haben, mit deren durchschnittlichen Ausgaben, lassen sich die Ausgaben pro Kopf und Busreisenden ermitteln. Bei den Tagesgästen ergibt sich ein Wert von durchschnittlich 2,20 € pro Reisenden. Bei den Übernachtungsgästen liegt der entsprechende Wert bei 14,80 €.

2.2.6 Ausgaben für den Transfer zum / vom Abfahrtsort der Busreise

Inhaltliche Abgrenzung

Bei Bustouristen ist die Anreise zum Zielgebiet in der Regel zweigeteilt. In einem ersten Schritt muss der Abfahrtsort der Busreise erreicht werden. Grundsätzlich ist es möglich, dass für diesen Teil der Anreise keine direkten Ausgaben anfallen. Dies ist der Fall, wenn beispielsweise

- seitens des Busunternehmers ein kostenloser Shuttle/Zubringer zur Verfügung gestellt wird,
- der Abfahrtsort zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden kann,
- eine Mitfahrgelegenheit besteht oder
- vorhandene Monats-/Jahreskarten für den ÖPNV genutzt werden können.

Sind Kosten für den Transfer entstanden wurden diese unterschiedlichen Zubringerarten zugeordnet (z. B. Ticketkosten für Bahn-/ÖPNV-Anreise, Kosten bei Anreise mit dem PKW oder sonstige Gebühren wie Taxifahrten).

Ein direkter Zusammenhang zwischen der Höhe der Ausgaben für die Transferkosten und den Reisemotiven konnte nicht festgestellt werden. Die Transferkosten sind vielmehr entscheidend vom Wohnort der Reisenden abhängig.

Auch die Ausgaben für den Transfer zum Abfahrtsort wurden bei der Vorgängerstudie erstmals untersucht. Aktuellere Erkenntnisse sind nicht vorhanden, so dass auch hier die Ergebnisse fortgeschrieben werden.

Transferkosten zum/vom Abfahrtsort bei Tagesreisen mit dem Bus

Bei den Tagesreisen mit dem Bus nutzte rund ein Drittel aller Befragten einen kostenlosen Zubringerservice oder andere Möglichkeiten, ohne separate Gebühren an den Abfahrtsort der Busreise zu gelangen (z. B. zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV-Monatskarte). Gleiches gilt jeweils für die Rückfahrt zum Wohnsitz.

Bei etwa zwei Drittel der Befragten sind konkrete Transferkosten angefallen, die wie folgt quantifiziert werden können:

- Bei Anreise mit dem (eigenen) Pkw werden 0,30 € pro gefahrenen Kilometer⁶¹ in Ansatz gebracht. Zieht man diesen Wert und die durchschnittlich gefahrenen 26 Kilometer Wegstrecke für Hin- und Rückfahrt für die Berechnungen heran, ergeben sich insgesamt 7,80 € Kosten pro Fahrzeug. Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrad von rund 1,6 Personen ergeben sich pro Fahrgast und Reise 4,90 € Fahrtkosten.
- Für alle anderen Verkehrsmittel (z. B. Taxi, ÖPNV, Bahn) ergibt sich ein Durchschnittswert von rund 9,80 € pro Kopf für Hin- und Rückfahrt.

⁶¹ Es handelt sich dabei um den steuerlich ansetzbaren Betrag und damit um einen sehr vorsichtigen Ansatz, denn die tatsächlichen Kosten liegen laut Fachverbänden deutlich höher.

Von den befragten Busausflüglern, die Transferkosten benannt haben, sind etwa zwei Drittel mit dem Pkw (eigener Transfer oder durch Freunde) zum Abfahrtsort des Busses angereist; ein Drittel kam mit einem anderen Verkehrsmittel. Unter Berücksichtigung dieser Relation ergeben sich, für alle Busausflügler, die Transferkosten für die An-/Rückreise zum Abfahrtsort des Busses gehabt haben, durchschnittliche Fahrtkosten in Höhe von rund 6,50 € pro Person. Über alle Tagesreisen mit dem Bus liegen die Ausgaben für die Hin- und Rückreise zum Abfahrtsort des Busses bei 4,30 € pro Fahrgast.

Transferkosten zum / vom Abfahrtsort bei Übernachtungsreisen mit dem Bus

Bei den Übernachtungsreisen mit dem Bus hatten rund drei Zehntel aller Befragten einen kostenlosen Zubringerservice oder andere Möglichkeiten, ohne separate Gebühren an den Abfahrtsort der Busreise zu kommen (z. B. zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV-Monatskarte).

Für die verbleibenden 70 % können die Transferkosten wie folgt beziffert werden:

- Bei Anreise mit dem Pkw werden wiederum 0,30 € pro gefahrenen Kilometer in Ansatz gebracht. Bei durchschnittlich 50 Kilometer Wegstrecke für Hin- und Rückfahrt, ergeben sich insgesamt 15,- € Kosten pro Fahrzeug. Der durchschnittliche Fahrzeugbesetzungsgrad liegt bei den Übernachtungsreisen mit rund 1,6 Personen in der gleichen Größenordnung wie bei den Tagesreisen. Pro Fahrgast und Reise ergeben sich demnach 9,40 € Fahrtkosten für die An-/Rückreise zum Abfahrtsort des Busses.
- Für alle anderen Verkehrsmittel (z. B. Taxi, ÖPNV, Bahn) ergibt sich ein Durchschnittswert von rund 24,- € pro Kopf für Hin- und Rückfahrt.

Von den bei Busreisen befragten Übernachtungsgästen, die Transferkosten für die An-/Rückreise zum Abfahrtsort des Busses gehabt haben, sind etwa drei Fünftel mit dem Pkw (eigener Transfer oder durch Freunde) zum Abfahrtsort des Busses angereist, 40 % mit anderen Verkehrsmitteln. Unter Berücksichtigung dieser Relation ergeben sich für diese Zielgruppe Fahrtkosten von rund 15,20 € pro Fahrgast. Über alle Übernachtungsreisen mit dem Bus liegen die Ausgaben für die Hin- und Rückreise zum Abfahrtsort des Busses bei 10,60 € pro Fahrgast.

III Wirtschaftliche Effekte durch Bustourismus in Deutschland

1 Bruttoumsätze durch Bustouristen nach Teilssegmenten

1.1 Allgemeine Erläuterungen

Differenzierung der Ausgaben nach Art und Profiteuren

Durch eine detaillierte Erfassung der von den Ausgaben profitierenden Branchen, kann eine Differenzierung nach Wirtschaftszweigen (z. B. Gastgewerbe, Einzelhandel, Dienstleistungen) vorgenommen werden. Diese ist insofern von Bedeutung, als sich für einzelne Ausgabearten sehr unterschiedliche Mehrwertsteuersätze und Wertschöpfungsquoten ergeben. Je detaillierter die Ausgabenstruktur der Bustouristen dargestellt werden kann, umso spezifischere Werte können für die weiteren Berechnungen herangezogen werden. Zudem wird nach der Art der bei einer Busreise anfallenden Ausgaben unterschieden (z. B. Pauschalpreis, Zusatzausgaben in den Zielgebieten, Reisevor- und -nachbereitung, Fahrtkosten).

Bei der Gesamtdarstellung werden sowohl die bei den Busunternehmen selbst anfallenden Umsätze berücksichtigt als auch jene, die in anderen Branchen durch Zusatzausgaben der Bustouristen generiert werden.

Berechnung der Bruttoumsätze

Die Bruttoumsätze durch Bustouristen werden durch die Multiplikation des Nachfrageumfanges mit den durchschnittlichen Ausgaben pro Kopf und Tag bzw. Reise ermittelt. Dieser Wert bildet die Basis für alle weiteren Berechnungen:

$$\text{Nachfrageumfang} \times \text{Tagesausgaben pro Kopf} = \text{Bruttoumsatz}$$

1.2 Berechnung der touristischen Bruttoumsätze im Liniennahverkehr

1.2.1 Nutzung des Liniennahverkehrs durch Übernachtungsgäste

Höhe des Bruttoumsatzes insgesamt

Bei der Personenbeförderung mit Bussen ist der Liniennahverkehr mit 5.469 Mio. Fahrgästen im Jahr mit sehr großem Abstand die wichtigste Verkehrsart. Sowohl Tages- als auch Übernachtungsgäste sind als touristisch relevante Nutzergruppen des Liniennahverkehrs anzusehen. Die generierten Umsätze können für die beiden genannten Gästegruppen separat ermittelt werden. Die ökonomischen Effekte durch Übernachtungsgäste ergeben sich aus der Multiplikation der Tagesausgaben pro Kopf mit der Zahl der Übernachtungen für das jeweilige Segment:

- Durch die Ausgaben der Übernachtungsgäste in gewerblichen Beherbergungsbetrieben ergibt sich ein Bruttoumsatz für den lokalen Transport in den Zielgebieten in Höhe von 1.614,1 Mio. € (436.232.801 Übernachtungen, 3,70 € Ausgaben pro Übernachtung).

- Die durch Gäste in Privatquartieren generierten Bruttoumsätze für den lokalen Transport in den Zielgebieten liegen bei 206,4 Mio. € (86,0 Mio. Übernachtungen, 2,40 €).

Von den Übernachtungsgästen insgesamt wurden im Jahr 2015 somit 1.820,5 Mio. € für den lokalen Transport in den Zielgebieten ausgegeben.

Bedeutung des Busses beim lokalen Transport im Zielgebiet

In einem weiteren Arbeitsschritt ist zu hinterfragen, welche Bedeutung der Bus im Rahmen des lokalen Transportes in den Zielgebieten hat. Zur Beantwortung müssen mehrere Datenquellen analysiert und problembezogen interpretiert werden:

- Die Statistiken des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) geben u.a. Auskunft zum Personenverkehr nach Sparten. In Bezug auf den Öffentlichen Verkehr entfallen demnach rund 22 % der geleisteten Personenkilometer auf das Verkehrsmittel Bus.⁶² In dieser Kategorie enthalten sind auch die Sparten Tram und der Personenverkehr mit Eisenbahnen, bei dem allerdings seit 2011 auch der Schienenpersonenfernverkehr der DB-Gruppe einbezogen wird. Der tatsächliche Anteil der Personenkilometer beim Verkehrsmittel Bus liegt in Bezug auf den Liniennahverkehr (ohne regionale und überregionale Verbindungen) demnach deutlich höher. Deshalb kann – wie bei der Vorgängerstudie, bei der noch eine entsprechende Differenzierung für den ÖPNV vorlag – von einem Bus-Anteil von über 30 % ausgegangen werden.⁶³
- Ausgaben für „lokalen Transport“ fallen nicht nur beim ÖPNV an, sondern auch bei weiteren Transportmitteln, die in Abzug gebracht werden müssen. Hierzu zählen beispielsweise Ausgaben für die Nutzung von Taxis und Mietwagen vor Ort sowie für Fahrten mit Seilbahnen und Ausflugsschiffen. Die letztgenannten Verkehrsmittel spielen bei einer Gesamtbeurteilung sicherlich nur eine untergeordnete Rolle, da sie nur in wenigen Zielgebieten anzutreffen sind.⁶⁴
- Zur Einschätzung der Taxi- und Mietwagenfahrten im Zielgebiet⁶⁵ müssen weitere Quellen herangezogen werden. Vom Deutschen Taxi- und Mietwagenverband e.V. (BZP) werden für das Jahr 2015 rund 423 Mio. beförderte Personen, 2.860 Mio. Personenkilometer und 4.893 Mio. € Einnahmen im Taxi-/Mietwagenverkehr geschätzt.⁶⁶ Gemessen an den fast 110 Mrd.

⁶² Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.); VDV Statistik 2015, Köln 2016.

⁶³ Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass sich im Vergleichszeitraum die grundsätzlichen Strukturen nicht gravierend verändert haben (z. B. Relation zwischen Straßenpersonenverkehr mit Bus und Tram).

⁶⁴ Diese Einschätzung lässt sich unter anderem auch aus der Umsatzsteuerstatistik ableiten. So machen beispielsweise die Umsätze in der Kategorie Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g., der auch Seilbahnen und Schleplifte angehören, nur weniger als 1 % aller Umsätze der sonstigen Personenbeförderung im Landverkehr aus. Bei der Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt liegt der Vergleichswert bei unter 3 %, allerdings werden hier auch nicht touristische Zielgruppen befördert. Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik 2014, Wiesbaden 2016.

⁶⁵ An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass Mietwagen sehr häufig für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet genutzt werden und dann nicht zu den Ausgaben für lokalen Transport zählen.

⁶⁶ Vgl. BZP – Geschäftsbericht 2015/2016, Detaillierte Zahlen und Strukturdaten über den Taxi- und Mietwagenverkehr, Frankfurt 2016.

Personenkilometer im Liniennahverkehr insgesamt⁶⁷, ist die Bedeutung des Taxi- und Mietwagenverkehrs mit rund 2,6 % vergleichsweise gering; in Bezug auf die Fahrgäste liegt der entsprechende Anteil bei 3,8%⁶⁸. Die Höhe der Umsätze durch den Betrieb von Taxis und Mietwagen verdeutlicht, dass dieses Segment nach dem ÖPNV die größte Bedeutung bei den weiteren lokalen Transportmitteln in den Zielgebieten einnimmt.⁶⁹

- Zu berücksichtigen sind zudem die vorhandenen Preisunterschiede zwischen ÖPNV- und insbesondere Taxi-Nutzung. Die Einnahmen/Erträge pro Fahrgast bzw. pro beförderter Person liegen bei Taxi- und Mietwagenfahrten bei knapp 11,60 €⁷⁰ und im ÖPNV nur bei gut 1,50 €⁷¹. Bei dieser Gegenüberstellung ist allerdings zu berücksichtigen, dass bei den Taxifahrten nicht nur der Nahverkehr einbezogen ist und die Übernachtungsgäste bei Fahrten mit dem ÖPNV in der Regel nicht von ermäßigten Karten (z. B. Wochen-, Monats-, Jahreskarten) profitieren. Es ist deshalb realistisch, von einem nicht mehr als vier Mal so hohen Entgelt pro Fahrgast bei Taxifahrten im Vergleich mit der ÖPNV-Nutzung auszugehen. Auch bei den anderen lokalen Transportmitteln (z. B. Bergbahnen, Schifffahrt) ist im Vergleich zur ÖPNV-Nutzung von höheren Ausgaben pro Fahrgast auszugehen.

Die dargestellten Gegebenheiten führen in der Zusammenschau zur Annahme, dass der busrelevante Anteil der Ausgaben für den lokalen Transport durch Übernachtungsgäste in den Zielgebieten am Gesamtumsatz bei mehr als einem Viertel liegt.

Bruttoumsätze durch Übernachtungsgäste im Liniennahverkehr mit dem Bus

Da nicht zu allen Verkehrsmitteln im Bereich lokaler Transport detaillierte Informationen vorliegen, und um dem Vorsichtsprinzip Rechnung zu tragen, wird für die weiteren Berechnungen abgerundet und davon ausgegangen, dass der busrelevante Anteil der Ausgaben von Übernachtungsgästen für den lokalen Transport bei einem Viertel liegt.

Im Rahmen der Ausgaben für lokalen Transport fallen für die Busnutzung im Liniennahverkehr bei Übernachtungsgästen jährliche Bruttoumsätze in Höhe von 455,1 Mio. € an,

- bei Übernachtungsgästen in gewerblichen Beherbergungsstätten rund 403,5 Mio. € (1.614,1 Mio. € Umsatz für lokalen Transport x 25 % Busanteil) und
- bei Übernachtungsgästen in Privatquartieren rund 51,6 Mio. € (206,4 Mio. € Umsatz für lokalen Transport x 25 % Busanteil).

⁶⁷ Vgl. hierzu Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, S. PJ-01, Wiesbaden 2017.

⁶⁸ Vom Statistisches Bundesamt werden im Liniennahverkehr für das Jahr 2015 insgesamt rund 11,25 Mrd. Fahrgäste ausgewiesen.

⁶⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik sowie BZP – Geschäftsbericht 2015/2016.

⁷⁰ Vgl. eigene Berechnungen auf Basis BZP – Geschäftsbericht 2015/2016, Frankfurt 2016.

⁷¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, S. PJ-02, Wiesbaden 2017.

1.2.2 Nutzung des Liniennahverkehrs durch Tagesgäste

Bruttoumsätze durch Bus-Nutzung zur An-/Rückreise

Die Multiplikation der Zahl der Tagesausflüge (2.432 Mio.; 5,3 % ÖPNV-Anteil) und der Tagesgeschäftsreisen (516 Mio.; 3,5 % ÖPNV-Anteil) mit dem jeweiligen Anteilswert für die ÖPNV-Nutzung ergibt insgesamt rund 147 Mio. tages Touristisch relevante ÖPNV-Nutzer bei An- und Rückreise. Davon entfallen etwas weniger als 90 % auf den Tagesausflugsverkehr. Geht man wiederum von einem busrelevanten Anteil innerhalb des Liniennahverkehrs in Höhe von rund 30 % (geleistete Personen-km) und einem Durchschnittswert von rund 3,30 €⁷² für die Hin- und Rückreise zum Ziel der Tagesreise aus, dann ergibt sich ein Bruttoumsatz aus dem Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet der Tagesreise in Höhe von insgesamt rund 146 Mio. €.

Bruttoumsätze im Zielgebiet bei An-/Rückreise mit dem Bus

Bei Tagesgästen, die den Bus zur An-/Rückreise nutzen, werden nachfolgend auch die über die Transferkosten für die Hin- und Rückfahrt hinaus gehenden Ausgaben im Zielgebiet berücksichtigt. Von den insgesamt 147 Mio. Tagesreisen, bei denen der ÖPNV als Reiseverkehrsmittel genutzt wird, werden wiederum 30 % als busrelevant angesetzt. Bei durchschnittlichen Ausgaben in Höhe von 28,30 € im Zielgebiet ergeben sich dementsprechend gesamte Bruttoumsätze in Höhe von rund 1.248 Mio. €.

Bruttoumsätze aus Bus-Nutzung vor Ort unabhängig vom Reiseverkehrsmittel

Wiederum ergeben sich die Umsätze durch Multiplikation des Nachfrageumfanges mit den durchschnittlichen Ausgaben der Tagesgäste für den lokalen Transport. Bei Tagesausflügen (2.432 Mio. x 0,40 €) werden pro Jahr 972,8 Mio. € für lokalen Transport im Zielgebiet ausgegeben, bei den Tagesgeschäftsreisen (516 Mio. x 0,80 €) sind es 412,8 Mio. €. Wie bei den Übernachtungsreisen wird davon ausgegangen, dass 25 % des „lokalen Transportes“ in den Zielgebieten busrelevant sind.

Im Rahmen der Ausgaben für lokalen Transport fallen für die Busnutzung im Liniennahverkehr bei Tagesgästen demnach jährliche Bruttoumsätze in Höhe von rund 346 Mio. € an,

- bei Tagesausflügen 243 Mio. € und
- bei Tagesgeschäftsreisen 103 Mio. €.

Bruttoumsätze durch Tagesgäste im Liniennahverkehr mit dem Bus insgesamt

Zusammenfassend für die Gruppe der Tagesgäste lassen sich folgende touristisch relevanten Umsätze im Liniennahverkehr ansetzen, die dem Verkehrsmittel Bus zuzurechnen sind:

- Aus der An- und Rückreise resultieren insgesamt rund 146 Mio. € Bruttoumsatz.
- Tagesgäste, die den Bus als Reiseverkehrsmittel für An-/Rückreise nutzen, geben im Zielgebiet insgesamt rund 1.248 Mio. € für Gastronomiebesuche, Einkäufe oder die Inanspruchnahme von Dienstleistungen aus.

⁷² Bei diesem Wert wurde die Umsatzsteuer in Höhe von 7 % für Fahrten mit dem ÖPNV berücksichtigt.

- Die Ausgaben bei der Nutzung des Busses als lokales Transportmittel vor Ort bewirken Umsätze von insgesamt rund 346 Mio. €.

Durch Tagesgäste ist im Liniennahverkehr insgesamt von 1.740 Mio. € Bruttoumsatz auszugehen, der dem Verkehrsmittel Bus zuzurechnen ist.

1.2.3 Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Liniennahverkehr insgesamt

Durch die touristische Nutzung von Bussen im Liniennahverkehr werden jährlich Bruttoumsätze von rund 2.195 Mio. € generiert. Davon entfällt mit rund vier Fünftel der größte Anteil auf Tagesgäste; auf Übernachtungsgäste entfallen etwa 20 %.

Insgesamt lassen sich die Bruttoumsätze aus der busspezifischen Nutzung des Liniennahverkehrs, differenziert nach Tages- und Übernachtungsgästen, wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 9: Ermittlung der Bruttoumsätze aus der touristischen Nutzung des busspezifischen Liniennahverkehrs

An- und Rückreise	Tagesgäste		Übernachtungsgäste
	Ausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise mit dem Bus	Ausgaben im Zielgebiet unabhängig vom Reiseverkehrsmittel	Ausgaben im Zielgebiet unabhängig vom Reiseverkehrsmittel
147 Mio. ÖPNV-Nutzer	147 Mio. ÖPNV-Nutzer	2.948 Mio. Tagesreisen	522,2 Mio. Übernachtungen
3,30 € Ausgaben pro Kopf	28,30 € Ausgaben pro Kopf	knapp 0,50 € Ausgaben pro Kopf	knapp 3,50 € Ausgaben pro Kopf
30 % Busanteil	30 % Busanteil	25 % Busanteil	25 % Busanteil
146 Mio. €	1.248 Mio. €	346 Mio. €	455 Mio. €

Quelle: Statistisches Bundesamt sowie dwif 2017.

1.3 Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Linienfernverkehr

Ermittlung der Bruttoumsätze für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet

Für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet sind bei Reisen mit dem Fernlinienbus folgende Eckdaten relevant. Bei 23,2 Mio. Fahrgästen im Linienverkehr mit Fernbussen, von denen 80 % als touristisch anzusehen sind, und einem durchschnittlichen Ticketpreis in Höhe von 17,33 € ergibt sich für das Jahr 2015 ein Bruttoumsatz in Höhe von 322 Mio. €.

Die relevanten Unternehmen haben ihren Firmensitz in Deutschland; Auslandsniederlassungen waren im Jahr 2015 weitgehend unbedeutend. Deshalb fließen die gesamten touristisch relevanten

ten Umsätze aus dem Ticketverkauf (egal ob Inlands- oder grenzüberschreitende Reisen) in die Berechnungen ein.

Tabelle 10: Tourismusbedingte Bruttoumsätze durch den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet im Linienfernverkehr

Rahmendaten für die Berechnung	
Fahrgäste	23,2 Mio.
Touristischer Anteil	80 %
Tagesausgaben pro Kopf	17,33 €
Bruttoumsatz	322 Mio. €

Quelle: Statistisches Bundesamt, Vergleichsportal Fernbusse.de sowie dwif 2017.

Bruttoumsätze im Zielgebiet bei An-/Rückreise mit dem Fernbus

Neben dem Ticketpreis werden bei den touristisch relevanten Fahrten, bei denen der Bus Verkehrsmittel für die An-/Rückreise ist, auch die Zusatzausgaben im Zielgebiet (z. B. Unterkunft, Gastronomie, Einkäufe, Dienstleistungen) in Ansatz gebracht. Wegen des abweichenden Ausgabeverhaltens ist insbesondere zwischen Tages- und Übernachtungsreisen zu unterscheiden. Bei den Übernachtungsgästen ist die Aufenthaltsdauer zu berücksichtigen und es wird weiter nach der Art der Unterkunft differenziert (z. B. Verwandten- und Bekanntenbesucher, gewerbliche und private Beherbergungsbetriebe, Vermittlung über Internetportale). Zudem dürfen nur der touristisch relevante Teil der Reisen und die im Inland anfallenden Ausgaben angesetzt werden. Da Hin- und Rückfahrt als zwei Beförderungsfälle gezählt werden, ist die relevante Zahl der Reisen entsprechend zu kürzen.

Aus den ermittelten Eckdaten ergeben sich insgesamt rund 14 Mio. Aufenthaltstage/Übernachtungen durch Reisende mit dem Fernbus (2 Mio. Tagesgäste, 5,5 Mio. Übernachtungen in gewerblichen/privaten Beherbergungsstätten, 6,5 Mio. Übernachtungen bei Verwandten/Bekanntem). Bei durchschnittlichen Ausgaben von rund 52,50 € pro Kopf und Aufenthaltstag/Übernachtung lässt sich für dieses Segment ein Bruttoumsatz in Höhe von 735 Mio. € ableiten.

Tabelle 11: Tourismusbedingte Bruttoumsätze durch die Ausgaben der Reisenden im Linienfernverkehr im Zielgebiet

Rahmendaten für die Berechnung	
Aufenthaltstage/Übernachtungen	14,0 Mio.
Tagesausgaben pro Kopf	52,50 €
Bruttoumsatz	735,0 Mio. €

Quelle: dwif 2017.

1.4 Tourismusbedingte Bruttoumsätze im Gelegenheitsverkehr

1.4.1 Allgemeine Erläuterungen

Differenzierung zwischen Gelegenheitsnah- und -fernverkehr

In der amtlichen Statistik wird grundsätzlich zwischen Gelegenheitsnah- und -fernverkehr unterschieden. Vor dem Hintergrund des voneinander abweichenden Ausgabeverhaltens der Bustouristen mit und ohne Übernachtung ist es jedoch eher sinnvoll, eine Differenzierung zwischen Tagesausflügen und Übernachtungsreisen mit dem Bus vorzunehmen.

Zuordnung der Pauschalpreise

Die Ausgaben für den Pauschalpreis kommen den Busunternehmen bzw. den Reiseveranstaltern zugute, so dass sie zur Gänze dem Inland zugerechnet werden können. Die im Rahmen des Mietomnibusverkehrs und durch den Bezug von Vorleistungen ins Ausland abfließenden Umsätze bzw. Einkommen müssen bei den entsprechenden Berechnungen allerdings berücksichtigt und abgezogen werden (z. B. Beherbergung, Gastronomie, Kultureinrichtung im Ausland).

1.4.2 Besonderheiten im Rahmen des Mietomnibusverkehrs

In Zusammenhang mit dem Mietomnibusverkehr ist vor der Zusammenführung der ermittelten Rahmendaten auf folgende Sachverhalte einzugehen, die bei den Berechnungen zu berücksichtigen sind:

- Es ist darauf hinzuweisen, dass der Pauschalpreis sowohl bei den Tages- als auch bei den Übernachtungsreisen nicht immer in voller Höhe den Busunternehmen zu Gute kommt. Dies ist beispielsweise im Mietomnibusverkehr der Fall, wenn nur der Bus angemietet wird und der Pauschalpreis vom „Mieter“ kalkuliert, abgerechnet und an die Leistungserbringer weitergeleitet wird.
- Von den insgesamt 51,3 Mio. Fahrgästen im Gelegenheitsfernverkehr sind knapp vier Fünftel (40,9 Mio. Fahrgäste)⁷³ dem Mietomnibusverkehr zuzurechnen. Diese Relation, die den enorm hohen Stellenwert dieses Segmentes verdeutlicht, wird auch für den Gelegenheitsnahverkehr entsprechend unterstellt, da keine spezifischen Daten dafür vorliegen.
- Im Rahmen des Mietomnibusverkehrs ist davon auszugehen, dass es sich bei den jeweiligen Veranstaltern überwiegend um Organisationen handelt, die nicht auf Gewinnorientierung ausgerichtet und bei denen keine Personalkosten anzusetzen sind (z. B. Vereine, Bildungseinrichtungen, kirchliche Organisationen)⁷⁴. Der bezahlte Preis für die Reisepauschale stellt also in der Regel eine reine Durchlaufposition für diese Organisationen dar. Vor diesem Hintergrund werden die einzelnen Reiseposten beim Mietomnibusverkehr direkt den originären Leistungserbringern zugeordnet (1. Umsatzstufe).

⁷³ vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017, S. Pj-05.

⁷⁴ Diese Einschätzung wurde auch vom bdo bestätigt.

- Die vorhandenen Marktdaten wurden für den Mietomnibusverkehr⁷⁵ also dahingehend analysiert, welche Kosten für den Einkauf der Reiseleistungen (z. B. Unterkunft, Verpflegung, Besichtigungen, Eintritte) auf das In- und Ausland entfallen. Dabei wurde berücksichtigt, dass die beim Mietomnibusverkehr anfallenden Umsätze für die Anmietung des Omnibusses den Busunternehmen direkt und damit dem Inland (1. Umsatzstufe) zukommen.

Auf diese Einflussfaktoren wird bei den nachfolgenden Ausführungen an den entsprechenden Stellen nochmals separat hingewiesen.

1.4.3 Bruttoumsätze durch Tagesreisen mit Bus im Gelegenheitsverkehr

Die notwendigen Informationen zu den Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr mit dem Bus sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt. Die verwendeten Rahmendaten zum Nachfrageumfang und zu den Ausgaben sind den Ausführungen in den vorangehenden Kapiteln zu entnehmen. Bei der Differenzierung nach Inlands- und Auslandsreisen werden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Bei den Umsätzen durch die Reisepauschale werden die im Rahmen des Mietomnibusverkehrs direkt ins Ausland abfließenden Leistungen abgezogen.
- Für den Mietomnibusverkehr bei Auslandsreisen ergibt sich umgerechnet ein Anteil von rund 40 % der Gesamtleistungen, die im Inland verbleiben.⁷⁶ Die zur Ermittlung dieses Teilaspekts relevanten Eckdaten haben sich im Vergleich zur Vorgängerstudie nur unwesentlich verändert, so dass die Ergebnisse der damaligen Detailanalysen für die weiteren Berechnungen herangezogen werden können.
- Bei Auslandsreisen werden nur die in Deutschland anfallenden Zusatzausgaben der Bus-touristen berücksichtigt.
- Es wird zudem unterstellt, dass die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung sowie die Transferkosten zum Abfahrtsort des Busses vollständig im Inland anfallen.

Die Zusammenfassung der Rahmendaten zur Berechnung der Umsätze bei Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr mit Bussen ergibt folgendes Bild:

⁷⁵ Hier konnte unter anderem auch auf die Ergebnisse der originären Befragung der Busunternehmen im Rahmen der Vorgängerstudie zurückgegriffen werden.

⁷⁶ Dieser Wert ist insofern plausibel, da auch bei grenzüberschreitenden Reisen Leistungen im Inland in Anspruch genommen werden (z. B. Übernachtung auf der Hin- oder Rückreise ins Zielgebiet, Eintrittsgebühren, Tankkosten) und zusätzliche Kosten (z. B. Reiseleiter aus Deutschland) anfallen können. Plausibilität ergibt sich auch in Zusammenhang mit den Eckdaten aus der amtlichen Verkehrsstatistik: Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2017.

Tabelle 12: Berechnung der im Inland anfallenden Umsätze durch Bus-Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr

	Inlandsreisen	Auslandsreisen
Rahmendaten:		
- Zahl der Fahrgäste/Reisenden	59,6 Mio.	5,4 Mio.
Bruttoumsatz aus Pauschale:	1.817,6 Mio. €	101,1 Mio. €
- Pauschale pro Kopf und Tag/Reise	30,50 €	36,00 €
- Anteil Mietomnibusverkehr	80 %	80 %
- Anteil Inlandsleistungen Mietomnibusverkehr	100 %	40 %
- Anteil Ausflugsfahrten/Ferienzielreisen	20 %	20 %
- Inlandsanteil Ausflugsfahrten/Ferienzielreisen	100 %	100 %
Bruttoumsatz durch Zusatzausgaben:	1.788,0 Mio. €	37,8 Mio. €
- Ausgaben im Inland pro Kopf und Tag/Reise	30,00 €	7,00 €
Bruttoumsatz durch Reisevor-/nachbereitung:	131,1 Mio. €	11,9 Mio. €
- Ausgaben pro Kopf und Reise	2,20 €	2,20 €
Bruttoumsatz für den Transfer zum Abfahrtsort:	256,3 Mio. €	23,2 Mio. €
- Ausgaben pro Kopf und Reise	4,30 €	4,30 €
Bruttoumsätze insgesamt	3.993,0 Mio. €	174,0 Mio. €

Quelle: Statistisches Bundesamt sowie dwif 2017.

1.4.4 Bruttoumsätze durch Busreisen mit Übernachtung im Gelegenheitsverkehr

In der nachfolgenden Tabelle sind wiederum die zentralen Kenngrößen zur Berechnung der Umsätze durch mit Übernachtungen verbundene Reisen im Gelegenheitsverkehr zusammengetragen. In den vorangehenden Kapiteln wurden die dafür notwendigen Rahmendaten abgeleitet. Bei den Auslandsreisen sind – entsprechend der Vorgehensweise bei den Bus-Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr – nur die in Deutschland anfallenden Ausgaben dargestellt.

Tabelle 13: Berechnung der im Inland anfallenden Umsätze durch Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr

	Inlandsreisen	Auslandsreisen
Rahmendaten:		
- Zahl der Fahrgäste	9,6 Mio.	6,7 Mio.
- Zahl der Übernachtungen	34 Mio.	-
Bruttoumsatz aus Pauschale:	3.709,4 Mio. €	1.557,4 Mio. €
- Pauschale pro Kopf und Übernachtung	109,10 €	-
- Pauschale pro Kopf und Reise	-	447,- €
- Anteil Mietomnibusverkehr	80 %	80 %
- Anteil Inlandsleistungen Mietomnibusverkehr	100 %	40 %
- Anteil Ausflugsfahrten/Ferienzielreisen	20 %	20 %
- Inlandsanteil Ausflugsfahrten/Ferienzielreisen	100 %	100 %
Bruttoumsatz durch Zusatzausgaben:	1.060,8 Mio. €	114,6 Mio. €
- Ausgaben pro Kopf und Übernachtung	31,20 €	-
- Ausgaben im Inland pro Kopf und Reise	-	17,10 €
Bruttoumsatz durch Reisevor-/nachbereitung:	142,1 Mio. €	99,2 Mio. €
- Ausgaben pro Kopf und Reise	14,80 €	14,80,- €
Bruttoumsatz für den Transfer zum Abfahrtsort:	101,8 Mio. €	71,0 Mio. €
- Ausgaben pro Kopf und Reise	10,60 €	10,60 €
Bruttoumsätze insgesamt	5.014,1 Mio. €	1.842,2 Mio. €

Quelle: Statistisches Bundesamt sowie dwif 2017.

2 Nettoumsätze durch Bustouristen

Der Nettoumsatz ergibt sich durch Abzug der Mehrwert- bzw. Umsatzsteuer⁷⁷ vom Bruttoumsatz.

$$\text{Bruttoumsatz} - \text{Mehrwertsteuer} = \text{Nettoumsatz}$$

2.1 Allgemeine Erläuterungen zum Mehrwertsteuersatz

In Deutschland sind insbesondere drei unterschiedliche Mehrwertsteuersätze⁷⁸ von Bedeutung:

- Seit 1.1.2007 gilt ein „normaler“ Mehrwertsteuersatz von 19 %. Hierunter fallen die meisten Produkte und Dienstleistungen.
- Der „ermäßigte“ Steuersatz wurde seit 1983 nicht verändert und beträgt 7 %. Die begünstigten Leistungsarten sind klar bezeichnet, wie z. B. der „Außerhausverzehr“ bei Gastronomiebetrieben (allerdings nur für bestimmte Produkte), der Verkauf bestimmter Waren, wie Lebensmittel, Bücher, Zeitungen, Briefmarken, Kunst- und Sammlungsgegenstände, der öffentliche Personennahverkehr (bis 50 km), Taxen, Seilbahnen und Lifte, Fähren, Eintritt in Schwimmbäder, Theater, Konzerte oder Museen (mit Ausnahme der öffentlichen Einrichtungen dieser Art⁷⁹). Seit Anfang 2010 unterliegen auch die Beherbergungsleistungen (ohne Verpflegungsleistungen) der ermäßigten Mehrwertsteuer in Höhe von 7 %. In diesem Katalog gibt es auch Ausnahmen wie z. B. Tafel- und Heilwasser, Werbebroschüren oder Anzeigenblätter, die der vollen Mehrwertsteuer unterliegen.
- Darüber hinaus gibt es Leistungen bzw. Institutionen, die komplett von der Mehrwertsteuer befreit sind (0 %), wie beispielsweise bei Heilbehandlungen, Reha-Einrichtungen, Mieten (auch Dauercampingstandplätze und Privatquartiere), Jugendherbergen, Einrichtungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden (z. B. Theater, Orchester, Museen, botanische Gärten, Zoos, Büchereien, Denkmäler), kulturellen und sportlichen Veranstaltungen, Kursen, Vorträgen etc. von Institutionen des öffentlichen Rechts (gemeinnützige Zwecke).

Der jeweilige durchschnittliche Mehrwertsteuersatz ergibt sich aus der spezifischen Zusammensetzung der touristischen Bruttoumsätze bzw. aus dem jeweiligen Ausgabeverhalten der Bustouristen. Die hier in Abzug gebrachte Mehrwertsteuer ist nicht identisch mit dem tatsächlichen Aufkommen, denn die Zahllast für Einzelunternehmen ergibt sich erst nach Abzug der Vorsteuer.

⁷⁷ Die Begriffe Umsatzsteuer und Mehrwertsteuer werden synonym verwendet.

⁷⁸ Auf Sonderfälle wird nicht näher eingegangen, da sie für die vorliegende Untersuchung nicht von Bedeutung sind.

⁷⁹ Diese sind von der Mehrwertsteuer befreit.

2.2 Nettoumsätze differenziert nach Aufkommensarten und Profiteuren

2.2.1 Nettoumsätze aus originären Leistungen der Busunternehmen

Grundsätzliche Unterscheidung

Bei den Umsätzen der Busunternehmen ist eine grundsätzliche Differenzierung vorzunehmen. Fahrten des öffentlichen Personennahverkehrs bis 50 Kilometer unterliegen der ermäßigten Mehrwertsteuer in Höhe von 7 %; die Umsätze aus allen anderen Fahrten (Linienfernverkehr, Reisebusse im Gelegenheitsverkehr) sind mit 19 % auf die Beförderungsleistung zu versteuern.⁸⁰ Die jeweilige Mehrwertsteuer ist im bezahlten Ticket- bzw. Reisepreis enthalten und muss dementsprechend in Abzug gebracht werden. Da der Großteil der Fahrgäste im Inland befördert wird und wegen der vielfältigen Verflechtungen und unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze keine exakte Aufteilung zwischen In- und Ausland möglich ist, werden für die weiteren Berechnungen grundsätzlich 19 % angesetzt.⁸¹

Touristische Nettoumsätze durch die Bus-Nutzung im Liniennahverkehr

Bei der Bus-Nutzung durch Tages- und Übernachtungsgäste in den Zielgebieten (unabhängig vom Reiseverkehrsmittel für die An-/Rückreise) und für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet werden die busrelevanten Ticketgebühren herangezogen. Hierfür kann der ermäßigte Mehrwertsteuersatz in Höhe von 7 % veranschlagt werden. Aus den Bruttoumsätzen in Höhe von insgesamt 947 Mio. € durch die touristische Nutzung des Liniennahverkehrs resultieren damit (nach Abzug von 7 % MwSt.) Nettoumsätze in Höhe von 885,0 Mio. €.

Touristische Nettoumsätze durch die Bus-Nutzung im Linienfernverkehr

Bei den im Rahmen des Linienfernverkehrs angesetzten Ticketgebühren pro Kopf sind wegen der in der Regel geltenden Mindestentfernung zwischen den Haltestellen von 50 km 19 % Mehrwertsteuer anzusetzen. Von den insgesamt 322 Mio. € Bruttoumsatz verbleiben nach Abzug der Mehrwertsteuer in Höhe von 19 % im Rahmen des Linienfernverkehrs 270,6 Mio. € Nettoumsatz.

Touristische Nettoumsätze durch Gelegenheitsverkehr mit dem Bus

Beim Gelegenheitsverkehr, bei dem die reine Beförderungsleistung ebenso mit 19 % Mehrwertsteuersatz anzusetzen ist, muss die Reisepauschale einer näheren Betrachtung unterzogen werden⁸², weil hierin mehrere verschiedene Leistungsarten enthalten sind, die auch unterschiedlichen Mehrwertsteuersätzen unterliegen. Zwingend ist eine Trennung zwischen Tages- und Übernachtungsreisen im Gelegenheitsverkehr, weil hier die Ausgabenstrukturen stark voneinander abweichen:

⁸⁰ Die sogenannte Margenbesteuerung ist in diesem Zusammenhang nicht von Bedeutung, da der bezahlte Reisepreis die entsprechende Mehrwertsteuer enthält und nur die Zahllast des Unternehmens niedriger ist.

⁸¹ Dem gewählten Ansatz liegt das Vorsichtsprinzip zugrunde, da in mehreren EU-Staaten der reduzierte MwSt-Satz für Reisebusse gilt und deshalb mit einem tendenziell zu niedrigen Nettoumsatz weitergerechnet wird. Besteuerungsbasis bei grenzüberschreitenden Fahrten ist die in den Ländern zurückgelegte Beförderungsstrecke.

⁸² Beim Mietomnibusverkehr fließen die Ausgaben für den Reisepreis direkt an die einzelnen Leistungsträger.

- Beim Großteil der bei Eintagesfahrten vom Pauschalpreis abgedeckten Leistungen (z. B. Miete für den Reisebus, Tankkosten, Verzehr in Gastronomiebetrieben) ist der volle Mehrwertsteuersatz anzusetzen. Bei Freizeitangeboten unterliegen die Eintrittsgebühren bei bestimmten Einrichtungen (z. B. Theater, Konzerte, Museen, Bergbahnen) zum Teil aber dem ermäßigten Steuersatz oder sind sogar von der Mehrwertsteuer befreit (z. B. Einrichtungen bzw. Veranstaltungen der öffentlichen Hand). Diese spielen aber eine vergleichsweise geringe Rolle, so dass nur ein leichter Abschlag notwendig erscheint. Deshalb werden für den Pauschalpreis insgesamt bei Eintagesreisen im Durchschnitt 18 % Mehrwertsteuer in Ansatz gebracht. Die Bruttoumsätze, welche sich durch die Ausgaben für die Reisepauschale ergeben, liegen für die Gesamtheit der Bus-Tagesreisen im Gelegenheitsverkehr bei 1.918,7 Mio. €. Nach Abzug der Mehrwertsteuer (18 %) verbleibt ein Nettoumsatz von 1.626,0 Mio. €.
- Bei Übernachtungsreisen wirkt sich der ermäßigte Mehrwertsteuersatz auf Beherbergungsleistungen (ohne Verpflegung) sehr stark aus. Insbesondere deshalb wird im Vergleich zu den Tagesreisen von einem deutlich niedrigeren durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz von etwa 12 % ausgegangen. Durch die Pauschalkosten für Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr wird insgesamt ein Bruttoumsatz in Höhe von 5.266,8 Mio. € bewirkt. Der Nettoumsatz liegt nach Abzug der Mehrwertsteuer (12 %) bei 4.702,5 Mio. €.

Durch den Gelegenheitsverkehr insgesamt (Tages- und Übernachtungsreisen) werden – bei einem Bruttoumsatz von 7.185,5 Mio. € – nach Abzug der Mehrwertsteuer Nettoumsätze in Höhe von 6.328,5 Mio. € durch die Reisepauschale bewirkt.

Alle Verkehrsarten zusammen

Aus den Bruttoumsätzen durch die Bus-Nutzung im Linienverkehr von Tages- und Übernachtungstouristen für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet sowie vor Ort und durch die Pauschalpreise bei ein- und mehrtägigen Reisen im Bus-Gelegenheitsverkehr in Höhe von insgesamt 8.454,5 Mio. € ergeben sich Nettoumsätze von 7.484,1 Mio. €. Dies entspricht einem durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz von fast 13 %.

2.2.2 Nettoumsätze in den Zielgebieten (am Aufenthaltsort)

Grundsätzliche Herangehensweise

Grundlage für die Bestimmung der jeweils anzusetzenden Mehrwertsteuersätze (0 %, 7 %, 19 %) bei den Umsätzen durch Bustouristen an den Aufenthaltsorten der Reise ist die Struktur der Ausgaben. Seit vielen Jahren führt das dwif Untersuchungen zu den Ausgaben von Touristen durch. Aus diesen Erfahrungswerten können durchschnittliche Mehrwertsteuersätze für die einzelnen Ausgabearten abgeleitet werden.

Touristische Nettoumsätze vor Ort bei An-/Rückreise mit Liniennahverkehr

Bei den im Zielgebiet relevanten Ausgaben der Tagesgäste, die den Bus zur An-/Rückreise nutzen, ergibt sich die Mehrwertsteuer aus der Zusammensetzung der vor Ort getätigten Ausgaben. Dabei wird für jede Ausgabenart der jeweils spezifische Mehrwertsteuersatz in Ansatz gebracht. Aus der entsprechenden Gewichtung zueinander ergibt sich ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz von rund 15 %.

Die über die Ausgaben für die Busnutzung hinausgehenden Bruttoumsätze im Zielgebiet in Höhe von 1.248 Mio. € reduzieren sich nach Abzug von 15 % Mehrwertsteuer auf einen Nettoumsatz von 1.085,2 Mio. €

Touristische Nettoumsätze vor Ort bei An-/Rückreise mit Linienfernverkehr

Wird der Fernbus als Reiseverkehrsmittel für die An-/Rückreise genutzt, werden wiederum die Zusatzausgaben im Zielgebiet erfasst. Aus der Inanspruchnahme der einzelnen Leistungen ergibt sich ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz in Höhe von rund 12,5 %. Der im Vergleich zu den Tagesgästen niedrigere Steuersatz resultiert unter anderem aus der ermäßigten Besteuerung von Beherbergungsleistungen seit 2010 bzw. der Steuerbefreiung der Beherbergungsleistung bei bestimmten Quartierformen (z. B. Privatvermietung, Jugendherbergen). Bei einem Bruttoumsatz von 735 Mio. € verbleiben netto rund 653,3 Mio. €.

Touristische Nettoumsätze vor Ort durch Bus-Nutzer im Gelegenheitsverkehr

Für die Bustouristen im Gelegenheitsverkehr lassen sich – entsprechend der segmentspezifischen Ausgabenstrukturen – zielgruppenrelevante Mehrwertsteuersätze ermitteln und Nettoumsätze berechnen:

- Aus der Struktur der Zusatzausgaben der Busausflügler bei Inlandsreisen leitet sich ein gewichteter Mehrwertsteuersatz von rund 16 % ab. Aus dem Bruttoumsatz in Höhe von 1.788,0 Mio. € resultiert dementsprechend ein Nettoumsatz von 1.541,4 Mio. €.
- Da Gastronomieausgaben (mit vergleichsweise höheren Mehrwertsteuersätzen) bei grenzüberschreitenden Reisen eine größere Bedeutung haben, liegt der durchschnittliche Mehrwertsteuersatz mit 16,7 % dort etwas höher als bei Inlandsausflügen. Im Bruttoumsatz von rund 37,8 Mio. € sind nur die im Inland ausgegebenen Beträge enthalten. Als Nettoumsatz verbleiben somit 32,4 Mio. €.
- Die Unterkunft ist bei Übernachtungsreisen zumeist im Pauschalpreis enthalten. Deshalb weicht die Struktur der Ausgaben zwischen Tages- und Übernachtungsgästen nicht gravierend voneinander ab. Der durchschnittliche Mehrwertsteuersatz bei Übernachtungsreisen im Inland wurde mit rund 15,5 % ermittelt, so dass sich nach Abzug der Mehrwertsteuer vom Bruttoumsatz (1.060,8 Mio. €) ein Nettobetrag von 918,4 Mio. € ergibt.
- Der durchschnittliche Mehrwertsteuersatz für die im Inland getätigten Ausgaben wurde bei grenzüberschreitenden Übernachtungsreisen mit dem Bus auf Grund der durchgeführten Näherungsrechnungen auf rund 15,7 % beziffert. Im Vergleich zu den inländischen

Übernachtungsreisen ist hier der Gastronomieanteil etwas größer, was zu einem geringfügig höheren durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz geführt hat. Die Bruttoumsätze in Höhe von 114,6 Mio. € führen so zu einem Nettoumsatz von rund 99,0 Mio. €.

Touristische Nettoumsätze im Zielgebiet insgesamt

Die touristischen Bruttoumsätze im Zielgebiet durch Tages- und Übernachtungsgäste, deren An-/Rückreise mit dem Liniennah- oder -fernverkehr vollzogen wird, belaufen sich auf 1.983 Mio. €. Nach Abzug der Mehrwertsteuer (im Durchschnitt gut 14 %) ergibt sich ein Nettoumsatz in Höhe von 1.738,5 Mio. €. Bei den Bustouristen (Tages- und Übernachtungsgäste) im Gelegenheitsverkehr beträgt der Bruttoumsatz durch deren Ausgaben am Aufenthaltsort 3.001,2 Mio. €, netto ergeben sich bei einem durchschnittlichen Mehrwertsteuersatz von rund 15,8 % insgesamt 2.591,2 Mio. €. Zusammen ist in den Zielgebieten von Bruttoumsätzen in Höhe von 4.984,2 Mio. € und Nettoumsätzen in Höhe von 4.329,7 Mio. € auszugehen.

2.2.3 Nettoumsätze der Bustouristen für Reisevor- und -nachbereitung

Die Umsätze für Reisevor- und -nachbereitung enthalten Ausgaben für unterschiedlichste Produkte oder Leistungen, deren Mehrwertsteuersätze variieren. Der durchschnittliche Mehrwertsteuersatz ergibt sich aus der unterschiedlichen Zusammensetzung der für Tages- und Übernachtungsgästen typischen Produkt- bzw. Leistungspalette:

- Bei der Vor- und Nachbereitung von Tagesreisen spielen insbesondere der Kauf von Akkus bzw. Fotoalben oder andere Fotoarbeiten mit 19 % Mehrwertsteuer eine nicht zu unterschätzende Rolle. Darüber hinaus werden aber auch Reiseliteratur oder Lebensmittel mit 7 % Mehrwertsteuer im Vorfeld der Tagesreise eingekauft. Diese haben aber – gemessen an den Gesamtausgaben – eine vergleichsweise unterdurchschnittliche Bedeutung, weshalb bei den Tagesreisen mit dem Bus von einem Mehrwertsteuersatz in Höhe von 17 % ausgegangen wurde. Nach Abzug der Mehrwertsteuer vom Bruttoumsatz (143,0 Mio. €) verbleibt demnach ein Nettoumsatz in Höhe von 122,2 Mio. €.
- Bei den Übernachtungsreisen spielen, neben der Reiseliteratur (7 %), insbesondere Fotoarbeiten (inkl. Kauf von Akkus oder Fotoalben mit 19 %), aber auch der Kauf von Kameras oder von Medikamenten (19 %) eine wichtige Rolle. Für die Reisevor- und -nachbereitung werden durch die Übernachtungsgäste bei Busreisen 241,3 Mio. € Bruttoumsatz generiert. Nach Abzug des spezifischen Mehrwertsteuersatzes, der mit rund 17 % in der gleichen Größenordnung wie bei den Tagesreisen verortet wurde, verbleibt ein Nettoumsatz in Höhe von 206,2 Mio. €.

Aus der Vor- und Nachbereitung von Tages- und Übernachtungsreisen mit dem Bus im Gelegenheitsverkehr resultieren Nettoumsätze in Höhe von insgesamt 328,4 Mio. €.

2.2.4 Nettoumsätze aus dem Transfer der Bustouristen zum Abfahrtsort

Grundsätzliche Unterscheidung

Bei der Umsatzermittlung für den Transfer zum Abfahrtsort des Busses wurden unterschiedliche Ansätze gewählt.

- Bei Pkw-Anreise wurde der bei der Steuer anzusetzende Betrag in Höhe von 0,30 € pro gefahrenen Kilometer herangezogen. Es handelt sich hierbei um einen hypothetischen Wert, der sicherlich niedriger ist als die tatsächlichen Kosten. Diese Herangehensweise entspricht dem Vorsichtsprinzip. Die Notwendigkeit, von diesem Betrag die Mehrwertsteuer abzuziehen, ist damit nicht gegeben. Es wird demnach von einem Nettobetrag ausgegangen.
- Bei den übrigen Verkehrsmitteln können die individuellen Steuersätze verwendet werden. Dies sind bei Bahnfahrten mit größeren Entfernungen 19 %, bei Fahrten mit dem ÖPNV (unter 50 Kilometer) 7 %. Bei Taxifahrten ist der Mehrwertsteuersatz ebenso von der Beförderungstrecke abhängig (19 % bei über 50 km und 7 % bei unter 50 km).

Transfer zum Abfahrtsort bei Tagesreisen

Aus der Gewichtung des Pkw-Anteils mit etwa zwei Drittel aller Zubringerfahrten bei Tagesreisen (mit 0 % Mehrwertsteuer) und der spezifischen Zusammensetzung innerhalb der übrigen Verkehrsmittel, aus der sich ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz von rund 10 % ableiten lässt, ergibt sich – bei zusätzlicher Berücksichtigung der jeweiligen Ausgabenhöhe für den Transfer – insgesamt ein Mehrwertsteuersatz in Höhe von rund 5 %. Ausgehend vom gesamten Bruttoumsatz aus dem Transfer zum Abfahrtsort der Tagesreise mit dem Bus (279,5 Mio. €) lässt sich damit ein Nettoumsatz in Höhe von 266,2 Mio. € ermitteln.

Transfer zum Abfahrtsort bei Übernachtungsreisen

Bei Übernachtungsreisen mit dem Bus fahren rund drei Fünftel mit dem Pkw zum Abfahrtsort des Busses. Zusammen mit der individuellen Konstellation der weiteren Anreiseverkehrsmittel, für die sich ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz von etwa 9 % ergibt, und der jeweiligen Ausgabenhöhe lässt sich für Übernachtungsreisen – analog zu den Tagesreisen – ein durchschnittlicher Mehrwertsteuersatz in Höhe von rund 5 % ermitteln. Bei einem Bruttoumsatz von insgesamt 172,8 Mio. € aus dem Transfer zum Abfahrtsort der Übernachtungsreise mit dem Bus ergibt sich demnach ein Nettoumsatz in Höhe von 164,6 Mio. €.

Nettoumsätze durch den Transfer zum Abfahrtsort insgesamt

Bei Tages- und Übernachtungsreisen resultiert aus dem Transfer zum Abfahrtsort der Busreise im Gelegenheitsverkehr insgesamt ein Nettoumsatz in Höhe von 430,8 Mio. €.

2.2.5 Nettoumsätze durch Bustouristen insgesamt

In der Zusammenschau der einzelnen oben dargestellten Segmente lassen sich die Brutto- und Nettoumsätze durch Bustouristen wie folgt zusammenfassen:

Tabelle 14: Brutto- und Nettoumsätze durch Bustouristen nach Ausgabearten

Ausgabenart	Bruttoumsatz in Mio. €	Ø Mehrwert- steuersatz in %	Nettoumsatz in Mio. €
Touristische Nutzung des Liniennahverkehrs (Ticketpreis)	947,0	7,0 %	885,0
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Liniennahverkehr	1.248,0	15,0 %	1.085,2
Touristische Nutzung des Linienfernverkehrs (Ticketpreis)	322,0	19,0 %	270,6
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Linienfernverkehr	735,0	12,5 %	653,3
Pauschalpreis bei Bustouristen im Gelegenheitsverkehr	7.185,5	13,5 %	6.328,5
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	3.001,2	15,8 %	2.591,2
Ausgaben für Reisevor-/nachbereitung bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	384,3	17,0 %	328,4
Transferkosten zum/vom Abfahrtsort des Busses im Gelegenheitsverkehr	452,3	5,0 %	430,8
Insgesamt	14.275,3	13,5 %	12.573,0

Quelle: dwif 2017.

Aus den durch Bustourismus (Tages- und Übernachtungsgäste) in Deutschland entstehenden Bruttoumsätzen in Höhe von insgesamt nahezu 14,3 Mrd. € resultieren – bei einem durchschnittliche Mehrwertsteuersatz von etwa 13,5 % – Nettoumsätze in Höhe von fast 12,6 Mrd. € pro Jahr.

3 Durch Bustourismus geschaffene Einkommen (1. und 2. Umsatzstufe)

3.1 Allgemeine Erläuterungen

Begrifflichkeiten aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung

Bevor die aus dem Bustourismus in Deutschland resultierenden Einkommenswirkungen abgeleitet werden, erfolgt eine kurze Erläuterung der wichtigsten Begrifflichkeiten aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung.

Ausgangsbasis ist der Produktionswert, der den Wert „der von inländischen Wirtschaftseinheiten getätigten Verkäufe von Gütern (Waren und Dienstleistungen) aus eigener Produktion an andere (in- und ausländische) Wirtschaftseinheiten, ohne Gütersteuern, aber zuzüglich der produzierten und noch nicht verkauften Waren sowie bei Unternehmen auch zuzüglich der selbst erstellten Anlagen“⁸³ angibt (ohne Mehrwertsteuer). Der Rechenweg vom Produktionswert zum Volkseinkommen lässt sich wie folgt beschreiben:

Tabelle 15: Begrifflichkeiten aus der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“

Produktionswert	
- Vorleistung	
= Bruttowertschöpfung	Bruttowertschöpfung
- Abschreibung	+ Nettogütersteuern
= Nettowertschöpfung	= Bruttoinlandsprodukt
	+ Primäreinkommen aus der übrigen Welt
	- Primäreinkommen an die übrige Welt
	= Bruttonationaleinkommen
	- Abschreibung
	= Nettonationaleinkommen (Primäreinkommen)
	- Produktions- und Importabgaben
	+ Subventionen
	= Volkseinkommen

Quelle: Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Statistisches Jahrbuch Deutschland 2016, Wiesbaden 2016.

„Das Bruttonationaleinkommen (früher Bruttosozialprodukt) gilt als die umfassendste Größe für die Einkommen der Inländer. Das Bruttonationaleinkommen umfasst im Gegensatz zum Nettonationaleinkommen zu Marktpreisen (= Primäreinkommen der Volkswirtschaft) auch die gesamtwirtschaftlichen Abschreibungen. Das Primäreinkommen beinhaltet nicht nur die Erwerbs- und Vermögenseinkommen, sondern auch die vom Staat empfangenen Produktions- und Importabgaben abzüglich der vom Staat geleisteten Subventionen (Nettoproduktionsabgaben), die zu den staatlichen und damit den gesamtwirtschaftlichen Primäreinkommen zählen. Werden nur die Erwerbs- und Vermögenseinkommen ohne ‚Produktions- und Importabgaben abzüglich Subventionen‘ nachgewiesen, so entspricht dies dem Nettonationaleinkommen zu Faktorkosten (Volkseinkommen).“⁸⁴

⁸³ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Statistisches Jahrbuch Deutschland 2016, Wiesbaden 2016.

⁸⁴ Vgl. hierzu die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder, Statistische Ämter der Länder; Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1995 bis 2014, Reihe2, Kreisergebnisse Band 3, Stuttgart 2016.

Bei der Berechnung des relativen Einkommensbeitrages durch den Bustourismus in Deutschland wird das Volkseinkommen als Bezugswert genommen.

Differenzierung zwischen Einkommen der 1. und der 2. Umsatzstufe

Bei der Analyse der Einkommenswirkungen wird zwischen direkten (1. Umsatzstufe) und indirekten (2. Umsatzstufe) Effekten unterschieden.

Zu den Profiteuren der 1. Umsatzstufe zählen sowohl die Busunternehmen als auch jene Betriebe, bei denen die Busreisenden Zusatzausgaben tätigen (z. B. Hotel, Restaurant, Museum, Musical, Theater, Freizeiteinrichtung, Ladengeschäft, Therapiezentrum etc.).

Im Rahmen der 2. Umsatzstufe werden die so genannten Vorleistungslieferungen analysiert, die sich im Detail aus den Kostenstrukturen der Unternehmen ableiten lassen. Die direkten Profiteure kaufen Güter, Waren und Dienstleistungen ein, die zur Erbringung der betrieblichen Leistungen notwendig sind. Es handelt sich dabei um den Bezug von (Vor)Leistungen verschiedenster Art, die nachfolgend beispielhaft aufgeführt werden:

- „Zulieferung“ von Waren (z. B. Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe vom Handel inkl. Treibstoff, Stromlieferung des Energieerzeugers, Wasserlieferung des Wasserversorgers, Fleischlieferung des Metzgers an das Restaurant, Brötchenlieferung des Bäckers an das Hotel).
- Bereitstellung von Dienstleistungen (z. B. Einkauf von Bestandteilen der Reisepauschale wie Unterbringung, Verpflegung, Eintritte, Reiseleiter etc., Paketerleistungen, Fahrzeugreparatur und Ersatzinvestitionen in den Fuhrpark, Prospektgestaltung durch die Werbeagentur, Steuerberatung durch den Steuerberater, Kreditbereitstellung durch Sparkassen und Banken, Versicherungen).
- Reparaturen, Instandhaltung und Ersatzinvestitionen zur Substanzerhaltung bei Betriebsgebäuden und -einrichtungen (z. B. Bauunternehmen, Handwerker). Zur Quantifizierung der Ersatzinvestitionen können die Abschreibungen als Äquivalent herangezogen werden.

Diese indirekten Profiteure leisten einen unverzichtbaren Beitrag dazu, dass das touristische Produkt der „Busreise“ überhaupt am Markt platziert werden kann.

Analyse der Wertschöpfungsquoten

Grundlage für die Ermittlung der Einkommen sind die so genannten Wertschöpfungsquoten, die aus branchenspezifischen Betriebsvergleichen und Kostenstrukturanalysen abgeleitet werden können. Sie beschreiben den Anteil des Nettoumsatzes, der unmittelbar zu Einkommen wird. Unter Einkommen oder Wertschöpfung sind in diesem Zusammenhang die Personalkosten der Beschäftigten (Löhne und Gehälter) und die Gewinne der Unternehmer (vor Steuer)⁸⁵ zu verstehen. Den verbleibenden Rest des Nettoumsatzes, der nicht zu Einkommen wird, geben die Unternehmer für den Bezug von Vorleistungen aus.

⁸⁵ Die Analysen haben gezeigt, dass die Umsatzrentabilität (Gewinn vor Steuer in % des Nettoumsatzes) im Veranstaltergeschäft tendenziell höher liegt als im Bereich des Mietomnibusverkehrs.

Zur Ermittlung der individuell anzusetzenden Wertschöpfungsquoten wurden unterschiedliche Quellen herangezogen. Zu nennen sind beispielsweise die vorhandenen Betriebsvergleiche für das Gastgewerbe⁸⁶ oder den Einzelhandel⁸⁷, die in der amtlichen Statistik⁸⁸ ausgewiesenen Kostenstrukturen für verschiedene Wirtschaftszweige sowie Detailerhebungen für ausgewählte Verkehrsleistungen⁸⁹ bzw. Infrastruktureinrichtungen.⁹⁰

Die durchgeführten Detailanalysen zur Ermittlung der Wertschöpfungsquoten haben gezeigt, dass die Ergebnisse sehr stark branchenabhängig sind und selbst innerhalb der einzelnen Wirtschaftszweige große Differenzen vorkommen. Es zeigen sich folgende Bandbreiten:

- Im Gastgewerbe von rund 20 % bei Imbissbetrieben bis über 60 % in manchen Kurkliniken oder bei Privatvermietern.
- Im Einzelhandel von unter 10 % im Lebensmitteleinzelhandel bis über 30 % in hochwertigen Einzelhandelssegmenten sowie bei Bäckereien und Metzgereien.
- Im Dienstleistungsbereich von rund 30 % in einzelnen Sparten im Bereich Verkehr/Transport bis zum Teil über 70 % bei Therapieeinrichtungen oder einzelnen Tourist-Informationen.
- Und speziell bei Busunternehmen von unter 30 % beim Schwerpunkt im Reisebüro/-veranstaltergeschäft bis zum Teil sogar über 50 % beim Schwerpunkt im Linienverkehr.⁹¹

Bei den nachfolgenden Berechnungen werden für alle unterschiedlichen Ausgabenarten die individuellen Wertschöpfungsquoten für die davon profitierenden Unternehmen angesetzt. Entsprechend der Ausgabenstruktur der Bustouristen ergibt sich letztendlich eine individuell für den Bustourismus in Deutschland gewichtete Wertschöpfungsquote.

⁸⁶ Vgl. hierzu beispielsweise dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Bayern, Sonderreihe Nr. 80, München 2016, dwif (Hrsg.); Hotelbetriebsvergleich Deutschland, Sonderreihe Nr. 79, München 2013 oder dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Thüringen, Sonderreihe Nr. 77, München 2012.

⁸⁷ Vgl. beispielsweise die Erhebungen des Instituts für Handelsforschung an der Universität in Köln.

⁸⁸ Vgl. hierzu die Ausführungen und Erläuterungen des Statistischen Bundesamtes (Hrsg.); verschiedene Publikationen, Wiesbaden 2017.

⁸⁹ Zu erwähnen ist u. a. die Darstellung der Kostenstrukturen im Personenverkehr durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.); Statistik 2015, Köln 2016. Hinzu kommen Stichprobenerhebung der PKF-Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH für private Busunternehmen im ÖPNV sowie die Branchenreports des Deutschen Sparkassen Verlages - Sparkassen-Finanzgruppe (Hrsg.) zur Personenbeförderung (u. a. zum Omnibus-Gelegenheitsverkehr) aus verschiedenen Jahren. Anonymisierte Auswertungen der EBIL-Daten (elektronische Bilanzanalysen) der Kreditnehmer bei den Sparkassen wurden auch im Rahmen des Sparkassen-Tourismusbarometer Deutschland des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes (Hrsg.) durchgeführt. Nicht zuletzt ist auf die Ergebnisse der originären Befragung der Busunternehmen hinzuweisen, bei der die Kostenstrukturen im Detail erfasst wurden.

⁹⁰ So hat das das dwif beispielsweise (nicht nur im Rahmen von Bedarfsanalysen für bestimmte Freizeiteinrichtungen) bereits zahlreiche Kostenstrukturanalysen für unterschiedliche Einrichtungen und touristische Leistungsträger durchgeführt (z. B. Erlebnisbäder, Freizeitparks, Museen).

⁹¹ Unternehmen mit Schwerpunkt Veranstaltergeschäft haben – wegen des hohen Wertes eingekaufter Leistungen – die geringsten Personalkostenanteile. Bei den stärker auf den Mietomnibusverkehr ausgerichteten Unternehmen liegen die Vergleichswerte demgegenüber höher. Die höchsten Personalkostenanteile weisen die vorrangig im Linienverkehr tätigen Betriebe auf.

3.2 Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe (direkte Effekte)

3.2.1 Berechnungsweg

Im Rahmen der 1. Umsatzstufe werden alle Ausgaben berücksichtigt, die direkt von den Bustouristen getätigt werden. Auf Grund der branchenspezifischen Unterschiede bei den Wertschöpfungsquoten der direkt profitierenden Unternehmen werden die aus den unterschiedlichen Ausgabearten resultierenden Einkommen separat ermittelt. Eine Übertragung allgemeiner Wertschöpfungsquoten auf die Gesamtheit der Ausgaben von Bustouristen ist deshalb nicht zielführend.

Die busspezifische Wertschöpfungsquote ergibt sich aus der Division der ermittelten Einkommen (Löhne, Gehälter, Gewinne) durch die jeweiligen Nettoumsätze. Die Berechnung der in der 1. Umsatzstufe bewirkten Einkommen erfolgt nach folgender Formel:

$$\text{Nettoumsatz} \times \text{Wertschöpfungsquote} = \text{Einkommen der 1. Umsatzstufe}$$

3.2.2 Quantifizierung der Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe

Touristische Nutzung des busspezifischen Linienverkehrs

Aus der busspezifischen Nutzung des Linienverkehrs durch Tages- und Übernachtungsgäste (Ticketpreis) resultiert ein Nettoumsatz von insgesamt 1.155,6 Mio. €. Die im Rahmen der VDV-Statistik dargestellten Kostenstrukturen weisen einen Personalkostenanteil in Relation zu den Gesamtaufwendungen von durchschnittlich rund 36,6 % aus.⁹² Ein Gewinn wird an dieser Stelle nicht berücksichtigt, da die Leistungen derartiger Unternehmen, gerade im ÖPNV, vielfach nicht kostendeckend⁹³ sind und deshalb mit öffentlichen Mitteln bezuschusst werden müssen. Bei einer Wertschöpfungsquote von 36,6 % ergeben sich für den Linienverkehr insgesamt demnach direkte Einkommen in Höhe von rund 423 Mio. €.

Zusatzausgaben vor Ort bei An-/Rückreise im Liniennah- und -fernverkehr

Durch jene Tages- und Übernachtungsgäste, die Busse des Liniennah- und -fernverkehrs für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet nutzen, werden in den Zielgebieten Nettoumsätze in Höhe von 1.738,5 Mio. € generiert. Unter spezifischer Berücksichtigung der jeweiligen Wertschöpfungsquoten für die Kategorien Unterkunft (vom Privatzimmer bis zum Hotel), Gastronomie, Lebensmitteleinkäufe, Einkauf sonstiger Waren, Freizeit/Unterhaltung, lokaler Transport sowie sonstige Dienstleistungen ist folgende Differenzierung zwischen Tages- und Übernachtungsgästen vorzunehmen:

- Bei den Tagesgästen liegt die durchschnittliche Wertschöpfungsquote bei rund 27,1 %. Aus dem Nettoumsatz in Höhe von 1.085,2 Mio. € ergeben sich direkte Einkommen (1. Umsatzstufe) von rund 294,1 Mio. €.

⁹² Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.); (VDV) Statistik 2015, Köln 2016.

⁹³ So weist der VDV in der Jahresstatistik für den ÖPNV einen Kostendeckungsgrad (Relation von Nettoertrag zu Aufwand) von rund 77 % aus.

- Bei den Übernachtungsgästen liegt die durchschnittliche Wertschöpfungsquote wegen des im Vergleich zu den Ausgaben der Tagesgäste hohen Gastgewerbeanteils mit 33,5 % etwas höher. Aus dem Nettoumsatz in Höhe von 653,3 Mio. € resultieren Einkommen der 1. Umsatzstufe von rund 218,9 Mio. €.

Aus den gesamten Nettoumsätzen (1.738,5 Mio. €) im Zielgebiet durch Touristen, die den Bus im Linienverkehr zur An-/Rückreise nutzen, verbleibt ein direktes Einkommen (1. Umsatzstufe) von rund 513,0 Mio. €.

Pauschalen bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr

Die Umsätze aus Reisepauschalen stellen mit 6.328,5 Mio. € netto die mit Abstand größte Teilposition im Bustourismus dar. Für die Analyse der Einkommenseffekte sind vor allem folgende Sachverhalte zu berücksichtigen:

- Die für die Pauschalen der Busunternehmen relevante Wertschöpfungsquote wurde in der Hauptsache aus den Kostenstrukturen solcher Unternehmen abgeleitet, die vorrangig im Gelegenheitsverkehr tätig sind. Für die Leistungen dieser Busunternehmen kann aus den verfügbaren Informationen (z. B. zu den Einnahmen im Gelegenheitsverkehr nach dem Schwerpunkt der Tätigkeit, zur Untergliederung des Gelegenheitsfernverkehrs nach Ausflugsfahrten, Ferienzielreisen und Mietomnibusverkehr) eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von rund 36 % abgeleitet werden.⁹⁴
- Zu berücksichtigen ist, dass knapp vier Fünftel der Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr dem Mietomnibusverkehr zuzurechnen sind. Für den Gelegenheitsnahverkehr liegt eine vergleichbare Aufgliederung nicht vor, so dass dort eine ähnliche Relation unterstellt wird. Bei dieser Konstellation ergibt sich eine Größenordnung von rund 65 Mio. Fahrgästen im Gelegenheitsverkehr insgesamt, die dem Mietomnibusverkehr zuzurechnen sind (von insgesamt 81,3 Mio. Fahrgästen).
- Beim Mietomnibusverkehr leiten die Veranstalter der Reisen den Preis für die Pauschale an die Leistungserbringer der einzelnen Reisebausteine weiter.⁹⁵ Umsätze, die bei Firmen im Ausland anfallen, wurden bereits abgezogen. Nur die Kosten für die „Anmietung“ des Omnibusses fließen an die Busunternehmen. Nach der zuletzt verfügbaren Statistik zum Gelegenheitsverkehr und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen spezifischen Preiserhöhung im Verkehrssegment kann von 16,60 € Nettoeinnahmen⁹⁶ je Beförderungsfall beim Verkehr mit Mietomnibussen ausgegangen werden. Aus der Multiplikation dieses Betrages mit den Fahrgästen im Mietomnibusverkehr (rund 65 Mio.) ergibt sich ein

⁹⁴ Die aktuellen Kostenstrukturdaten in der VDV Statistik zeigen, dass sich der Personalkostenanteil im ÖPNV in den vergangenen Jahren kaum verändert hat. Neben diesen Daten wurden ebenso die Strukturdaten aus dem Branchendienst der Sparkassen-Finanzgruppe und die Ergebnisse aus der originären Befragung der Busunternehmen im Rahmen der Vorgängerstudie herangezogen.

⁹⁵ Bei den Veranstaltern im Mietomnibusverkehr dürfte es sich überwiegend um Organisationen handeln, die bei dieser Reisetätigkeit nicht auf Gewinnorientierung ausgerichtet sind (z. B. Vereine, Bildungseinrichtungen, kirchliche Organisationen).

⁹⁶ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Straßenpersonenverkehr 2003, Fachserie 8, Reihe 3, Wiesbaden 2004, S. 171 ff sowie die Verbraucherpreisindizes des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden 2016.

Nettoumsatz in Höhe von rund 1.079,0 Mio. €, der von den „Reiseveranstaltern“ an die Busunternehmen fließt. Dieser Wert wird an späterer Stelle insbesondere auch für die Darstellung der durch Busreisen bewirkten Multiplikatoreffekte verwendet.

- Im Mietomnibusverkehr ergibt sich aus der Zusammensetzung und den Kostenstrukturen bei den profitierenden Leistungsträgern über alle Bereiche eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote in Höhe von rund 35 %.⁹⁷

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ergibt sich bei der Ermittlung der Einkommenswirkungen aus den Nettoausgaben für den pauschalen Reisepreis folgende Berechnung:

- Von den insgesamt 6.328,5 Mio. € Nettoumsatz entfallen etwa 1.265,7 Mio. € auf Ausflugsfahrten und Ferienzielreisen. Dies entspricht einem Fahrgastanteil von rund 20 %, der im Gelegenheitsverkehr nicht dem Mietomnibusverkehr zuzuordnen ist. Dieser Betrag ist genauso direkt den Busunternehmen zuzurechnen, wie jene 1.079,0 Mio. €, die im Rahmen des Mietomnibusverkehrs für die Vermietung der Omnibusse eingenommen werden. Unter Berücksichtigung der spezifischen Wertschöpfungsquote von 36 % bei den Busunternehmen lassen sich aus dem Nettoumsatz (2.344,7 Mio. €) direkte Einkommen in Höhe von 844,1 Mio. € ableiten.
- Bei den restlichen Nettoumsätzen in Höhe von 3.983,8 Mio. €, die bei den übrigen Leistungserbringern anfallen, wird eine Wertschöpfungsquote von 35 % angesetzt, so dass weitere Einkommen im Rahmen der 1. Umsatzstufe in Höhe von 1.394,3 Mio. € entstehen.

Die gesamten Einkommen, welche aus den Ausgaben für den Pauschalpreis im Gelegenheitsverkehr resultieren, belaufen sich auf insgesamt 2.238,4 Mio. €.

Zusatz Ausgaben im Zielgebiet bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr

Ausgangsbasis für die Berechnungen ist der Nettoumsatz in diesem Segment in Höhe von 2.591,2 Mio. €. Auf Grund der Unterschiede bei den Ausgabenstrukturen, sowohl zwischen Tages- und Übernachtungsgästen als auch zwischen Inlandsreisen und grenzüberschreitenden Reisen, ergeben sich je nach Art der Busreise ganz spezifische Wertschöpfungsquoten:

- Bei Busausflügen im Inland: 30,7 %
- Bei grenzüberschreitenden Busausflügen: 30,9 %
- Bei Busreisen mit Übernachtung im Inland: 32,9 %
- Bei grenzüberschreitenden Busreisen mit Übernachtung: 34,3 %

⁹⁷ Hierbei wurde davon ausgegangen, dass beim größeren Anteil des Mietomnibusverkehrs die Busse mit Fahrer angemietet werden und auch der Treibstoff vom Busunternehmer bezahlt wird, so dass für diese Leistungen auch die busspezifischen Wertschöpfungsquoten angesetzt werden können. Für den kleineren Anteil des Mietomnibusverkehrs wurden die vergleichsweise geringeren Wertschöpfungsquoten für den Bereich Tankstellen bzw. Kfz-Handel/Instandhaltung/Reparatur in Ansatz gebracht. Neben diesen Reisebestandteilen sind auch Leistungen der Gastgewerbebetriebe, Eintrittsgebühren und sonstige Dienstleistungen – mit zum Teil deutlich höheren Wertschöpfungsquoten – im Preis enthalten.

Für alle Marktsegmente zusammen ergibt sich – entsprechend der Verteilung der Nettoumsätze auf die einzelnen Bereiche – eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von rund 31,6 %. Aus der Multiplikation der Nettoumsätze mit dieser Quote ergeben sich Einkommen von etwa 819,4 Mio. € in der 1. Umsatzstufe.

Ausgaben für Reisevor- und -nachbereitung

Die Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung summieren sich auf einen Nettoumsatz von insgesamt 328,4 Mio. €. Diese Umsätze fallen schwerpunktmäßig im Einzelhandel an, wengleich auch andere Unternehmen davon profitieren (z. B. Telekommunikation, Pharmaindustrie).

Bei den Ausgaben im Vorfeld und im Nachgang von Busausflügen ist im Vergleich zu Übernachtungsreisen mit dem Bus eine etwas höhere Wertschöpfungsquote anzusetzen. Insgesamt wurde aus den jeweiligen Kostenstrukturen eine Wertschöpfungsquote von rund 23 % abgeleitet, so dass sich daraus ein Einkommen im Rahmen der 1. Umsatzstufe in Höhe von 75,5 Mio. € errechnet.

Transfer zum und vom Abfahrtsort des Busses

Für den Transfer zum und vom Abfahrtsort der Busreise werden für die Hin- und Rückfahrt Nettoumsätze von insgesamt 430,8 Mio. € bewirkt. Bei der Berechnung der daraus resultierenden Einkommen ist zwischen Pkw-Anreise und anderen Verkehrsmitteln zu differenzieren:

- Die Nettoumsätze durch Fahrten mit dem Pkw zum Abfahrtsort des Busses belaufen sich auf etwa 206,2 Mio. €. Bei der Ermittlung dieser Umsätze fand der steuerlich anzusetzende Betrag in Höhe von 0,30 € pro gefahrenen Kilometer Verwendung. In diesem Betrag sind neben den Betriebskosten (Treibstoff) auch Steuern, Versicherungsgebühren oder die Abschreibung enthalten. Da es sich in der Regel beim Transfer zum Startpunkt der Busreise um eine private Nutzung handelt, wird im Rahmen der 1. Umsatzstufe keine Wertschöpfung in Ansatz gebracht; es werden deshalb keine Einkommenseffekte ausgewiesen. Der gesamte daraus resultierende Betrag wird den Vorleistungen im Rahmen der 2. Umsatzstufe zugerechnet.
- Für sonstige Verkehrsmittel wurden 224,6 Mio. € an Fahrtkosten aufgewendet. Bei diesen sonstigen profitierenden Verkehrsbetrieben wird eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote in Höhe von rund 45 % in Ansatz gebracht, so dass sich Einkommen in der 1. Umsatzstufe von 101,1 Mio. € ergeben.

Die Einkommen, die durch den Transfer zum Abfahrtsort der Busreise generiert werden, belaufen sich demzufolge auf insgesamt 101,1 Mio. €. Gemessen am Nettoumsatz (430,8 Mio. €) ergibt sich eine gewichtete Wertschöpfungsquote von durchschnittlich rund 23,5 %.

Einkommen der 1. Umsatzstufe insgesamt

Aus den gesamten Nettoumsätzen (12.573,0 Mio. €) in allen für Busreisen relevanten Segmenten lassen sich Einkommen in Höhe von 4.170,4 Mio. € ableiten. Dies entspricht einer durchschnittli-

chen Wertschöpfungsquote von etwa 33,2 %. Der Differenzbetrag (8.402,6 Mio. €) wird für die Beschaffung von Vorleistungen ausgegeben.

Tabelle 16: Einkommen der 1. Umsatzstufe durch Bustouristen nach Ausgabearten

Ausgabenart	Nettoumsatz in Mio. €	Ø Wertschöpfungs- quote in %	Einkommen 1. Umsatzstufe in Mio. €
Touristische Nutzung des Liniennahverkehrs (Ticketpreis)	885,0	36,6 %	323,9
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Liniennahverkehr	1.085,2	27,1 %	294,1
Touristische Nutzung des Linienfernverkehrs (Ticketpreis)	270,6	36,6 %	99,1
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Linienfernverkehr	653,3	33,5 %	218,9
Pauschalpreis bei Bustouristen im Gelegenheitsverkehr			
- Busunternehmen	2.344,7	36,0 %	844,1
- sonstige Leistungserbringer	3.983,8	35,0 %	1.394,3
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	2.591,2	31,6 %	819,4
Ausgaben für Reisevor- und -nachbereitung bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	328,4	23,0 %	75,5
Transferkosten zum/vom Abfahrtsort des Busses im Gelegenheitsverkehr			
- Pkw-Anreise	206,2	0,0 %	0,0
- Sonstige Verkehrsmittel	224,6	45,0 %	101,1
Insgesamt	12.573,0	33,2	4.170,4

Quelle: dwif 2017.

3.3 Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe (indirekte Effekte)

3.3.1 Berechnungsweg

An die Vorleistungslieferanten werden Umsätze in Höhe von 8.402,6 Mio. € weitergeleitet. Dies entspricht dem nach Abzug der Einkommen in der 1. Umsatzstufe vom Nettoumsatz verbleibenden Restbetrag. Die dafür erhaltenen Waren und Leistungen sind notwendig, um die touristische Dienstbereitschaft aufrechterhalten zu können. Bei den davon profitierenden Zulieferbetrieben

wird wiederum ein Teil dieses Umsatzes zu Einkommen (Löhne + Gehälter + Gewinne). Beim entsprechenden Betrag spricht man von den Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe. Die Berechnung der Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe erfolgt nach folgender Formel:

$$\text{(Nettoumsatz - Einkommen der 1. Umsatzstufe) x Wertschöpfungsquote} \\ = \text{Einkommen der 2. Umsatzstufe}$$

Zu den Zulieferungen zählen unterschiedlichste Waren und Dienstleistungen, die von den direkten Profiteuren für die Angebotsgestaltung und Betriebsführung benötigt werden, ganz egal, ob es sich um Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Neu- und Ersatzinvestitionen oder die Inanspruchnahme unterschiedlichster Dienstleistungen handelt.⁹⁸

3.3.2 Quantifizierung der Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe

Wertschöpfungsquote für die 2. Umsatzstufe

Die ökonomischen Effekte durch Bustouristen im Rahmen der 1. Umsatzstufe haben bereits den Querschnittscharakter der Tourismuswirtschaft verdeutlicht. Das im Rahmen der 2. Umsatzstufe relevante Leistungsspektrum wurde bereits dargestellt. Hier ist die Liste der indirekt profitierenden Branchen sogar noch länger und verdeutlicht eindrucksvoll die große Vielfalt der in den Bustourismus involvierten Wirtschaftszweige. Bei der Bestimmung der Wertschöpfungsquoten mussten deshalb die Kostenstrukturen einer großen Zahl unterschiedlicher Branchen aufbereitet werden. Als Ergebnis dieser Analysen werden für die Bestimmung der Einkommenseffekte folgende Wertschöpfungsquoten verwendet:

- Für Zulieferer von Waren und Dienstleistungen an die Busunternehmen selbst rund 25 %.
- Für die Zulieferer an Betriebe, die über die Zusatzausgaben der Bustouristen in den Zielgebieten und durch die übrigen Leistungserbringer im Rahmen von Pauschalreisen vom Bustourismus profitieren, rund 32 %.
- Über alle anderen Lieferanten in den übrigen Bereichen rund 28 %.⁹⁹

Üblicherweise wird im Tourismus bei der 2. Umsatzstufe mit einer Wertschöpfungsquote von durchschnittlich 30 % gerechnet. Dies steht somit grundsätzlich in Einklang mit den oben genannten Ansätzen für den Bustourismus, obwohl bei einer detaillierteren Betrachtung durchaus auch Unterschiede zu konstatieren sind. So umfassen die Vorleistungen speziell im Bustourismus zwar auch Bereiche, in denen die Wertschöpfungsquoten höher liegen. Als Beispiele sind unter anderem die Vielzahl der Gastgewerbebetriebe (z. B. Hotels, Gastronomie) oder Freizeiteinrichtungen (z. B. Bergbahnen, Kultureinrichtungen, Erlebnisbäder) zu nennen, deren Leistungen im Rahmen der Pauschalreisen mit angeboten werden.¹⁰⁰ Andererseits ist bei den Zulieferungen im Fuhrpark, die

⁹⁸ Grundsätzlich ist festzustellen, dass der Vorleistungsanteil mit zunehmender Intensität des Veranstaltergeschäftes ansteigt.

⁹⁹ Dieser Wert ergibt sich aus Einschätzungen der im Rahmen der Vorgängeruntersuchung gewonnenen Erkenntnisse zur Situation der Busunternehmen, die noch immer zutreffen.

¹⁰⁰ dwif (Hrsg.); Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe Nr. 53, München 2010 oder dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe Nr. 55, München 2013.

bei Busunternehmer besonders zu Buche schlagen (z. B. für Kfz-Instandhaltung oder Tankkosten), von einer vergleichsweise niedrigen Wertschöpfungsquote auszugehen. Die durchgeführte Gewichtung der jeweiligen Vorleistungen zueinander hat gezeigt, dass sich beide Effekte gegenseitig weitgehend aufheben und sich eine durchschnittliche Wertschöpfungsquote von 30 % ergibt.

Ins Ausland abfließende Vorleistungen

Zur Ermittlung der für das Inland relevanten Effekte im Rahmen der 2. Umsatzstufe müssen die aus dem Ausland bezogenen Vorleistungen abgezogen werden. Bei den Busunternehmen konnte der entsprechende Anteil im Rahmen der durchgeführten Detailanalysen mit rund 15 % quantifiziert werden. Beim Mietomnibusverkehr wurden die ins Ausland abfließenden Umsätze an die Leistungsträger bereits im Rahmen der 1. Umsatzstufe abgezogen. Erfahrungsgemäß gering ist der Anteil an Vorleistungslieferungen aus dem Ausland bei den touristischen Leistungsträgern im Inland. Gleiches gilt auch für die von den Zusatzausgaben der Busreisenden im Zielgebiet profitierenden Unternehmen. Gerade die beiden letztgenannten Segmente machen zwei Drittel der gesamten Vorleistungsumsätze aus. Aus der Gewichtung anhand der relativen Bedeutung der einzelnen Segmente ergibt sich, dass im Durchschnitt etwas mehr als 6 % der gesamten Vorleistungsumsätze ins Ausland abfließen.

Berechnung der Einkommen im Rahmen der 2. Umsatzstufe

Für die Berechnung der im Rahmen der 2. Umsatzstufe entstehenden Einkommen dürfen also nur fast 94 % der Vorleistungsumsätze zugrunde gelegt werden; der Rest fließt ins Ausland ab. Die Detailberechnungen ergeben, dass von den gesamten Vorleistungsumsätzen (8.402,6 Mio. €) insgesamt rund 7.868,6 Mio. € im Inland verbleiben und daraus Einkommen in Höhe von rund 2.384,0 Mio. € im Rahmen der 2. Umsatzstufe generiert werden. Woher die Vorleistungen im Rahmen dieser 2. Umsatzstufe im Einzelnen bezogen werden und wo dementsprechend Einkommen generiert werden, kann ohne aufwendige Detailerhebungen nicht ermittelt werden.

3.3.3 Einkommenswirkungen insgesamt

Der Einkommensbeitrag aus dem Bustourismus insgesamt ergibt sich aus der Addition der 1. und 2. Umsatzstufe:

$$\begin{aligned} &\text{Einkommen der 1. Umsatzstufe} + \text{Einkommen der 2. Umsatzstufe} \\ &= \text{Gesamteinkommen} \end{aligned}$$

Die gesamten durch den Bustourismus bewirkten Einkommen belaufen sich auf 6.554,4 Mio. €. Auf Grund der spezifischen Strukturen dieses Marktes entfallen davon etwa 63,6 % auf die 1. Umsatzstufe (4.170,4 Mio. €) und etwa 36,4 % auf die 2. Umsatzstufe (2.384,0 Mio. €).

3.3.4 Beitrag des Bustourismus zum Volkseinkommen

Die relative Bedeutung des Bustourismus für die Einkommensentstehung in Deutschland lässt sich aus der Gegenüberstellung der Einkommen aus der 1. und der 2. Umsatzstufe mit dem gesamten Volkseinkommen in Deutschland ermitteln:

$$\text{(Einkommen 1. Umsatzstufe + Einkommen 2. Umsatzstufe) : Volkseinkommen gesamt} \times 100 \\ = \text{Beitrag des Bustourismus zum Volkseinkommen in \%}$$

Im Rahmen der „Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung“ der Länder wird für das Jahr 2015 das Volkseinkommen (Erwerbs- und Vermögenseinkommen) für Deutschland¹⁰¹ mit 2.263,2 Mrd. € angegeben. Die Einkommen durch Bustouristen belaufen sich auf 6.554,4 Mio. €. Dies entspricht einem Beitrag des Bustourismus zum gesamten Volkseinkommen von beachtlichen rund 0,29 %.

4 Ermittlung von Beschäftigungsäquivalenten durch Bustourismus

Hintergrundinformationen zur Beschäftigungssituation

Die Tourismuswirtschaft ist eine klassische Querschnittsbranche, von der zahlreiche Wirtschaftszweige profitieren. Deshalb ist der Tourismus nicht als eigene Branche in der Wirtschaftszweigsystematik enthalten. Viele Arbeitsplätze in den unterschiedlichsten Segmenten profitieren zumindest anteilig auch vom Tourismus. Eine verlässliche Zahl zu den Beschäftigten im Bustourismus ist deshalb kaum ermittelbar. Verschiedene Aspekte belegen diesen Sachverhalt:

- Selbst tourismusnahe Branchen können nicht komplett der Tourismuswirtschaft zugerechnet werden (z. B. Gastgewerbe), da der Konsum durch Einheimische nicht als tourismusrelevant angesehen werden darf.
- Viele tourismusfernere Wirtschaftszweige bieten direkt Leistungen für Tages- und Übernachtungsgäste an (z. B. Einzelhändler, die von Einkäufen der Bustouristen profitieren; Freizeit- und Kultureinrichtungen, die besucht werden; Erzieher/-innen, die Kinder von Busurlaubern während des Aufenthaltes betreuen).
- Auch die indirekt über Vorleistungslieferungen profitierenden Bereiche sind zu nennen (z. B. Sparkassen/Banken, Werbeagenturen, Handwerker, Kfz-Instandhaltung, Tankstellen, Reinigungsfirmen), bei denen zwar auch der Bustourismus Einkommen generiert, aber insgesamt als weniger bedeutend anzusehen ist.

Quantifizierung von Beschäftigungsäquivalenten insgesamt

Auch wenn die Zahl der Beschäftigten nicht in Personen gezählt werden kann, sollen zumindest Beschäftigungsäquivalente berechnet werden, die auf den Bustourismus in Deutschland zurückzuführen sind. Hierfür wird folgende Hilfsrechnung angestellt:

¹⁰¹ Vgl. Statistische Ämter der Länder (Hrsg.); Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder - Entstehung, Verteilung und Verwendung des Bruttoinlandsprodukts in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2015, Reihe 1, Länderergebnisse Band 5, Stuttgart 2016 sowie Daten des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de).

- Berechnungsgrundlage sind die vom Bustourismus in Deutschland ausgehenden absoluten Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe von insgesamt 6.554,4 Mio. €.
- Das durchschnittliche Volkseinkommen (Erwerbs- und Vermögenseinkommen) je Einwohner liegt in der Bundesrepublik Deutschland derzeit bei rund 27.540,- €.¹⁰²
- Aus der Gegenüberstellung dieser beiden Indikatoren lässt sich rein theoretisch ein Äquivalent von rund 238.000 Beziehern eines durchschnittlichen Volkseinkommens pro Kopf durch den Bustourismus in Deutschland ableiten und die Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt zum Ausdruck bringen.

Hierbei handelt es sich – wie beschrieben – nicht um eine klar abgrenzbare Zahl von Beschäftigten. Diese Kenngröße wird aber sicherlich dem Umstand gerecht, dass die von Bustouristen profitierenden Beschäftigten zum Teil

- nur anteilig vom Tourismus leben (z. B. Reiseleiter als Nebenerwerbsmöglichkeit, Beschäftigte beim ÖPNV, im Einzelhandel, in der Kfz-Branche) und
- keiner Vollbeschäftigung nachgehen (z. B. Teilzeitarbeitskräfte, Saisonbeschäftigte, Aushilfen, Geringverdiener, Mini-Jobs).

Die tatsächliche Zahl von Personen, deren Einkommen, direkt oder indirekt, ganz oder teilweise, vom Bustourismus in Deutschland abhängt, ist sicherlich deutlich höher als die Zahl der ausgewiesenen Äquivalente, lässt sich aber nicht genau quantifizieren.

Differenzierung der Beschäftigungsäquivalente nach Teilbereichen

In Ergänzung zum Beschäftigungsäquivalent insgesamt soll eine Differenzierung nach den einzelnen Ausgabensegmenten erfolgen. Grundlage hierfür sind die im Inland wirksam werdenden Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe. Für die Berechnungen wird in allen Bereichen wiederum das durchschnittliche Volkseinkommen je Einwohner unterstellt. Bei den Wertschöpfungsquoten und den im Inland verbleibenden Vorleistungsanteilen wurde – entsprechend der vorangestellten Erläuterungen – wieder zwischen den einzelnen Marktsegmenten bzw. Ausgabearten unterschieden.

Die positiven Auswirkungen des Bustourismus auf den Arbeitsmarkt sind durchaus beachtlich. Im Einzelnen ergibt sich folgende Untergliederung:

¹⁰² Dieser Wert ergibt sich aus der Division des Volkseinkommens in Deutschland insgesamt durch die Einwohnerzahl. Beide Werte werden vom Statistischen Bundesamt für das Jahr 2015 ausgewiesen.

Tabelle 17: Beschäftigungsäquivalente durch Bustourismus in Deutschland differenziert nach unterschiedlichen Ausgabearten

Beschäftigungsäquivalente nach Segmenten	1. Umsatzstufe (direkt)	2. Umsatzstufe (indirekt)
Touristische Nutzung des Liniennahverkehrs (Ticketpreis)	11.800	4.800
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Liniennahverkehr	10.700	9.000
Touristische Nutzung des Linienfernverkehrs (Ticketpreis)	3.600	1.500
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Linienfernverkehr	7.900	5.000
Pauschalpreise im Gelegenheitsverkehr		
- Busunternehmen	30.600	11.600
- Sonstige Leistungserbringer	50.600	29.500
Zusatzausgaben im Zielgebiet bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	29.800	20.200
Ausgaben für Reisevor- und -nachbereitung bei Busreisen im Gelegenheitsverkehr	2.700	2.200
Transferkosten zum / vom Abfahrtsort des Busses im Gelegenheitsverkehr	3.700	2.900
Insgesamt	151.400	86.700

Quelle: dwif 2017, gerundete Werte.

IV Darstellung von Umwegrentabilität und Multiplikatoreffekten

1 Beispielhafte Darstellung der wirtschaftlichen Effekte durch Umsätze bei Busunternehmen im Rahmen einer Pauschalreise

Ausgangssituation

Die von einer Pauschalreise ausgehenden wirtschaftlichen Effekte sollen nachfolgend anhand einer Beispielrechnung anschaulich dargestellt werden. Es werden folgende Prämissen zugrunde gelegt:

- Ein Busreisender gibt nach Abzug der Mehrwertsteuer 100,- € pro Person und Tag für eine Pauschalreise mit dem Bus aus.
- Die Zusatzausgaben in den Zielgebieten sind hierin nicht enthalten.
- Beim Busunternehmen handelt es sich um einen schwerpunktmäßig im Mietomnibusverkehr tätigen Betrieb.

Grundlagen für die Berechnungen sind die bereits dargestellten Analysen zu den Wertschöpfungsquoten der vom Bustourismus profitierenden Unternehmen.

Einkommenswirkungen der 1. Umsatzstufe

Aus den Kostenstrukturanalysen bei den schwerpunktmäßig im Mietomnibusverkehr tätigen Busunternehmen lassen sich folgende Erkenntnisse ableiten:

Die Einkommen der 1. Umsatzstufe ergeben sich aus der Addition

- der Personalkosten ($37\% = 37,-\text{€}$) und
- des Gewinnes ($2\% = 2,-\text{€}$).

Die Wertschöpfungsquote liegt dementsprechend bei 39% , sodass sich Einkommenswirkungen in Höhe von $39,-\text{€}$ ergeben. Der restliche Betrag ($61,-\text{€}$) wird für Vorleistungen ausgegeben. Sie können mit Hilfe der spezifischen Kostenstruktur des Busunternehmens verschiedenen Bereichen/Branchen zugeordnet werden.

Einkommenswirkungen der 2. Umsatzstufe

Die Erbringung dieser Vorleistungen wird bei einer Vielzahl von Firmen umsatzwirksam und bei all diesen Lieferanten wird erneut ein Teil des generierten Umsatzes zu Einkommen:

- Von den $23,-\text{€}$ für den Einkauf von Reiseleistungen, die wesentlicher Bestandteil der Pauschale sind und die beim Beherbergungsbetrieb, in der Gastronomie, in Freizeiteinrichtungen, bei Reiseleitern etc. Umsätze schaffen, werden rund 20% einkommenswirksam (20% von $23,-\text{€} = 4,60\text{€}$).
- Bei den Dienstleistern, die zur Unterstützung im Bereich von Betrieb und Verwaltung allgemein beauftragt werden kann eine Wertschöpfungsquote von 45% angesetzt werden (45% von $7,50\text{€} = 3,40\text{€}$). Nutznießer in diesem Bereich sind beispielsweise Werbeagentu-

ren, Versicherungen, Steuerberater, Energie-/Wasserversorger, Reinigungsfirmen etc.; der Fuhrpark ist hierin nicht enthalten.

- Für die Sicherung der Leistungsbereitschaft des Fuhrparks (z. B. Ersatzbeschaffungen, Reparaturen, Steuern, Versicherungen) werden inkl. Abschreibungen 25,50 € von den Busunternehmen ausgegeben. Bei einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote in diesen Branchen in Höhe von 10 % resultieren daraus Einkommen in Höhe von 2,60 €.
- Die Instandhaltungen und Ersatzinvestitionen bei Firmengebäuden und -einrichtungen (ohne Fuhrpark) werden insbesondere von Unternehmen und Handwerkern des Bauhaupt- und -nebgewerbes erbracht, aber auch durch Einkäufe bei einschlägigen Groß- und Einzelhändlern bewerkstelligt. Bei einer durchschnittlichen Wertschöpfungsquote von rund 30 % ergeben sich bei diesen Branchen Einkommen von etwa 0,50 € (30 % von 1,50 €).
- Von den Fremdkapitalzinsen, Mieten, Leasinggebühren etc. (3,50 €) profitieren die Sparkassen und Banken sowie Vermieter und Leasingfirmen, bei denen rund 60 % des Umsatzes zu Einkommen werden, was rund 2,10 € entspricht.

Im Rahmen der 2. Umsatzstufe werden bei den Zulieferern von Waren und Dienstleistungen demzufolge insgesamt Einkommen in Höhe von 13,20 € geschaffen. Dies entspricht in diesem Fallbeispiel einer Wertschöpfungsquote von rund 22 %.

Bei einer Busreise, für die pro Kopf und Tag ein Pauschalpreis von 100,- € (netto) bezahlt wurde, werden innerhalb der 1. und 2. Umsatzstufe insgesamt 52,20 € an Löhnen, Gehältern und Gewinnen generiert. Davon entfallen etwa drei Viertel auf die 1. und etwa ein Viertel auf die 2. Umsatzstufe.

2 Multiplikatoreffekte im Gelegenheitsverkehr

2.1 Vorgehensweise bei der Ermittlung von Multiplikatoreffekten

Inhaltliche Abgrenzung

Ziel der nachfolgend beschriebenen Multiplikatoreffekte ist die Darstellung des ökonomischen Stellenwertes des Bustourismus

- für die im Gelegenheitsverkehr tätigen Busunternehmen selbst und
- für weitere Profiteure

sowie deren Relation zueinander.

Neben den direkt bei den Busunternehmen anfallenden touristisch relevanten Umsätzen, werden darüber hinaus auch die Zusatzausgaben der Tages- und Übernachtungsgäste bei Reisen mit dem Bus erfasst (z. B. im Zielgebiet, für Reisevor- und -nachbereitung, für den Transfer zum Abfahrtsort). Die touristisch relevante Nutzung des Liniennah- und -fernverkehrs ist in der nachfolgenden Darstellung ausgeklammert (sowohl der Ticketpreis als auch die Zusatzausgaben im Zielgebiet). Bei

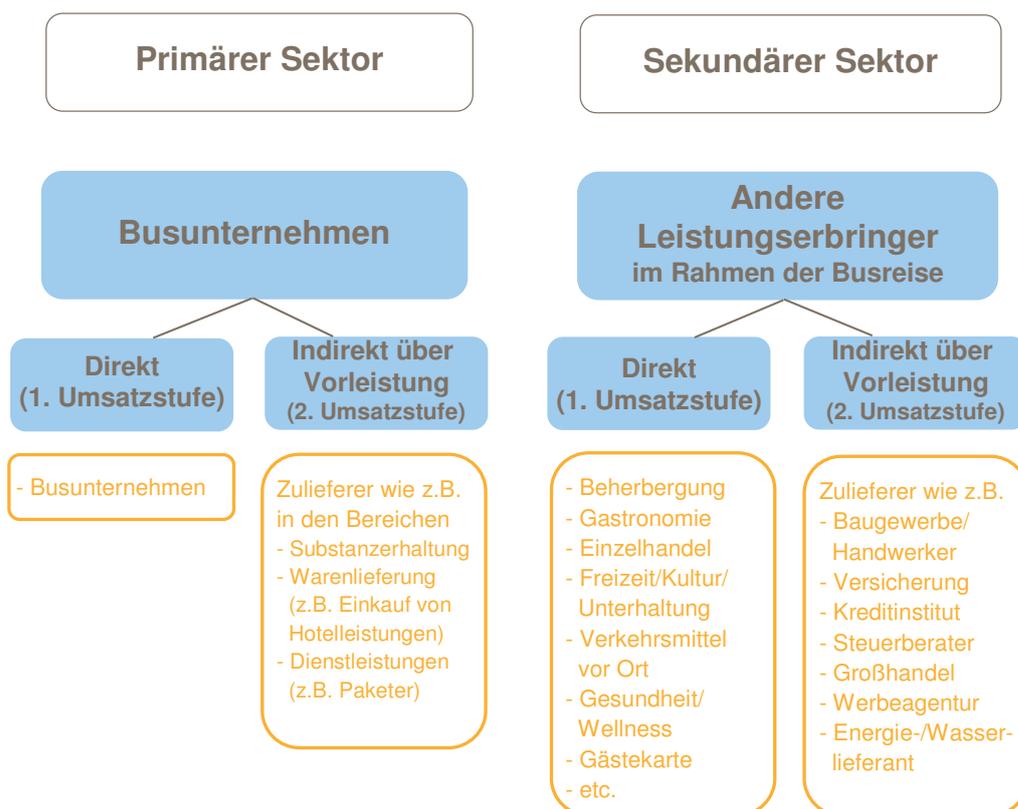
der nachfolgenden Darstellung der Multiplikatoreffekte wird also nur der Gelegenheitsverkehr berücksichtigt. Enthalten sind sowohl die von Busunternehmen organisierten als auch die im Rahmen des Mietomnibusverkehrs durchgeführten Busreisen. Neben den direkten Ausgaben durch die Busreisenden werden auch die indirekten Wirkungen berücksichtigt, die aus dem Bezug von Waren und Dienstleistungen seitens aller direkten Profiteure resultieren.

Modellhafte Darstellung

Nachfolgend werden die Busunternehmen selbst als „primärer Sektor“ bezeichnet. Zum „sekundären Sektor“ zählen alle weiteren Unternehmen und Einrichtungen, bei denen die Busreisenden direkt Geld ausgeben. Einbezogen werden auch alle Zulieferer von Waren und Dienstleistungen an den primären und sekundären Sektor.

Der Untersuchungsgegenstand lässt sich in folgendem Schaubild übersichtlich darstellen:

Abbildung 12: Systematische Darstellung der durch Busreisen profitierenden Branchen



Quelle: dwif 2017.

2.2 Analyse der Verflechtungen und Berechnung der Multiplikatoreffekte

Durch Busreisen entstehen vielfältige Verflechtungen, die sich in zahlreichen anderen Branchen in Form von Umsatz und Einkommen niederschlagen und so Arbeitsplätze sichern. Die ökonomischen Wirkungszusammenhänge und Verflechtungen zwischen 1. und 2. Umsatzstufe werden für den Gelegenheitsverkehr (ohne die Wirkungen durch Fahrten mit dem Bus im Liniennah- und -fernverkehr) nachfolgend beispielhaft dargestellt.

2.2.1 Primärer Sektor

Direkte Effekte

Insgesamt erzielen Busunternehmen selbst Nettoumsätze von 2.344,7 Mio. €. Davon entfallen auf Pauschalreisen (Ausflugsfahrten und Ferienzweckreisen) 1.265,7 Mio. € und auf die Einnahmen im Mietomnibusverkehr 1.079,0 Mio. €. Daraus werden unter anderem die Löhne und Gehälter der Beschäftigten bei den Busunternehmen bezahlt (z. B. Geschäftsführung, Busfahrer, Techniker, Sekretariat, Putzkräfte) sowie Gewinne erzielt. Es entstehen so Einkommen in Höhe von 844,1 Mio. €.

In Bezug auf den Mietomnibusverkehr sind hierin nur die Einnahmen aus der Vermietung der Busse einbezogen. Alle weiteren Ausgaben der Bustouristen im Rahmen des Mietomnibusverkehrs werden den Leistungsträgern direkt zugeordnet (sekundärer Sektor).

Indirekte Effekte

Für die Aufrechterhaltung der Leistungsbereitschaft der Busunternehmen werden Waren und Dienstleistungen benötigt, die von Zulieferbetrieben bezogen werden (z. B. Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Automobilindustrie, Freizeiteinrichtungen, Tankstellen, Werbeagentur, Sparkassen, Versicherungen etc.). Auf Basis der ermittelten Wertschöpfungsquoten und den Vorleistungsumsätzen, die auf das Inland entfallen, resultieren daraus Einkommen in der 2. Umsatzstufe in einer Größenordnung von 318,9 Mio. €.

2.2.2 Sekundärer Sektor

Direkte Effekte

Die Busreisenden tätigen zusätzliche Ausgaben für die Reisevor- und -nachbereitung, für den Transfer zum Abfahrtsort des Busses sowie in den Zielgebieten. Neben diesen Zusatzausgaben sind auch die Ausgaben für die Reiseleistungen im Rahmen der Pauschalen beim Mietomnibusverkehr enthalten (z. B. Hotel, Gastronomie, Freizeiteinrichtung). Die Kosten für die Anmietung des Busses wurden bereits dem primären Sektor, also den Busunternehmen selbst zugerechnet. Die gesamten direkten Nettoumsätze im sekundären Sektor belaufen sich auf insgesamt rund 7.334,2 Mio. €. Bei den direkten Profiteuren des sekundären Sektors ergeben sich daraus Einkommen in Höhe von 2.390,3 Mio. €.

Indirekte Effekte

Die von den Zusatzausgaben der Bustouristen profitierenden Unternehmen benötigen wiederum Zulieferungen von Fremdfirmen, damit sie ihre eigentlichen Betriebsleistungen erbringen können (z. B. Wareneinkäufe, Kredite, Versicherungen, Steuerberaterleistungen, Energie-/Wasserlieferungen, Handwerkerleistungen). Wiederum auf Basis der ermittelten Wertschöpfungsquoten und den Vorleistungsumsätzen, die an Zulieferer im Inland fließen, resultieren daraus Einkommen in der 2. Umsatzstufe in einer Größenordnung von etwa 1.506,4 Mio. €.

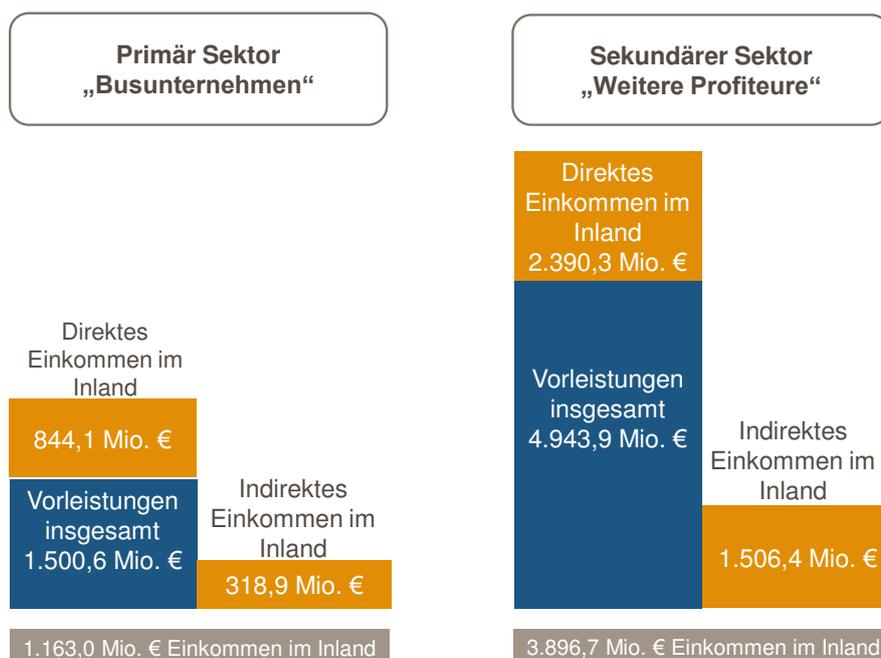
2.2.3 Einkommenswirkungen primärer und sekundärer Sektor insgesamt

Aus Nettoumsätzen in Höhe von 9.678,9 Mio. € entstehen im Rahmen der 1. und der 2. Umsatzstufe Einkommen in Höhe von insgesamt 5.059,7 Mio. €. Nach Marktsegmenten ergibt sich folgende Aufgliederung:

- Auf den primären Sektor entfallen 1.163,0 Mio. €. Dies sind 23,0 % der insgesamt generierten Einkommen, die sich wie folgt aufteilen: 72,6 % auf die Busunternehmen selbst und 27,4 % auf deren Zulieferer.
- Auf den sekundären Sektor entfallen 3.896,7 Mio. € (77 % der gesamten Einkommen), die sich wie folgt verteilen: 61,3 % entfallen auf die weiteren direkten Profiteure und 38,7 % auf deren Zulieferer.

Die Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Abbildung 13: Einkommen der 1. und 2. Umsatzstufe im Gelegenheitsverkehr nach Sektoren



Quelle: dwif 2017.

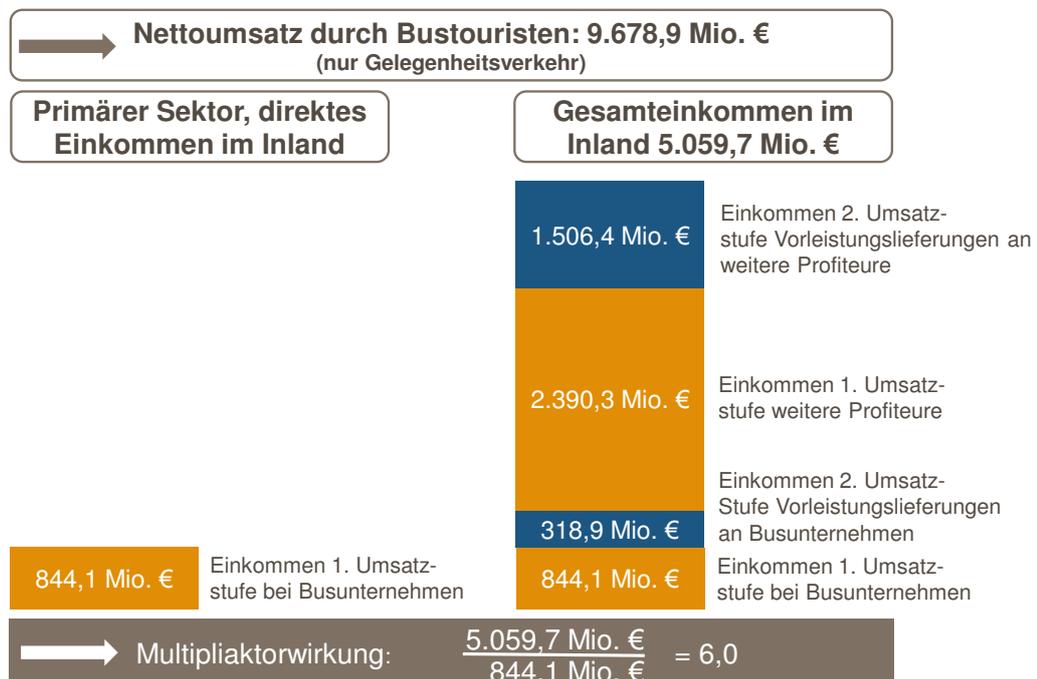
2.2.4 Darstellung des Multiplikatoreffektes

Die Division der durch den Busgelegenheitsverkehr bewirkten Einkommen (5.059,7 Mio. €) durch die direkten Einkommen bei den Busunternehmen selbst (844,1 Mio. €) ergibt einen Faktor von 6,0. Dies bedeutet, dass 1.000 € Löhne, Gehälter und Gewinne bei den Busunternehmen über Zusatzausgaben (für Reisevor- und -nachbereitung, durch Transferkosten zum und vom Abfahrtsort, in den Zielgebieten und im Rahmen des Mietomnibusverkehrs ohne die Anmietung des Omnibusses) der Bustouristen (1. Umsatzstufe) und entsprechende Vorleistungsverflechtungen (2. Umsatzstufe) zu Gesamteinkommen in Höhe von rund 6.000 € führen.

Gleiche Beschäftigungsstrukturen und Einkommensverhältnisse unterstellt, würde dies beispielsweise auch bedeuten, dass von einem Arbeitsplatz beim Busunternehmen im Gelegenheitsverkehr rund fünf zusätzliche Arbeitsplätze bei den Anbietern von ergänzenden Leistungen und bei den Zulieferbetrieben abhängen.

Der Multiplikatoreffekt lässt sich wie folgt darstellen:

Abbildung 14: Ableitung der Multiplikatorwirkung durch Busreisen im Gelegenheitsverkehr



Quelle: dwif 2017.

V Zusammenfassung der Ergebnisse

Umsätze durch den Bustourismus in Deutschland nach Ausgabenarten

Der Bustourismus ist als wichtiger Wirtschaftsfaktor in Deutschland anzusehen. Durch die gesamte bustouristische Nachfrage werden in Deutschland Bruttoumsätze in einer Größenordnung von rund 14,3 Mrd. € generiert. Folgende Segmente sind hierin enthalten:

- Alle Ausgaben der Tages- und Übernachtungsgäste, die in Zusammenhang mit Busreisen im Rahmen des Gelegenheitsnah- und -fernverkehrs stehen. Hierzu zählen der Preis für die Reisepauschale, die Zusatzausgaben in den Zielgebieten, die Kosten für etwaige Reisevor-/ -nachbereitung sowie Ausgaben für den Transfer vom/zum Abfahrtsort der Busreise.
- Bei der tourismusspezifischen Nutzung von Bussen im Rahmen des Liniennah- und -fernverkehrs wurden die direkten Ausgaben für den Ticketpreis einbezogen. Die Zusatzausgaben dieser Gäste im Zielgebiet wurden nur berücksichtigt, wenn der Bus als Verkehrsmittel für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet genutzt wurde.

Interessant ist die Verteilung dieser Bruttoumsätze nach unterschiedlichen Ausgabearten. Rund die Hälfte der Bruttoumsätze resultiert aus den Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr. Gut ein Fünftel wird durch die Ausgaben der Bustouristen im Gelegenheitsverkehr während der Reise und in den inländischen Zielgebieten bewirkt. Mehr als ein Achtel geht auf die Zusatzausgaben der Tages- und Übernachtungsgäste zurück, die den Bus für An-/Rückreise nutzen. Knapp ein Zehntel resultiert aus dem Ticketpreis bei der touristischen Nutzung des Linienverkehrs. Bei den weiteren untersuchten Segmenten liegen die jeweiligen Anteilswerte bei knapp 3 % (Transferkosten) und bei gut 3 % (Ausgaben für Reisevor- und -nachbereitung). Insgesamt ergibt sich folgende Verteilung:

Abbildung 15: Bruttoumsätze durch Bustourismus in Deutschland nach Ausgabearten



Quelle: dwif 2017.

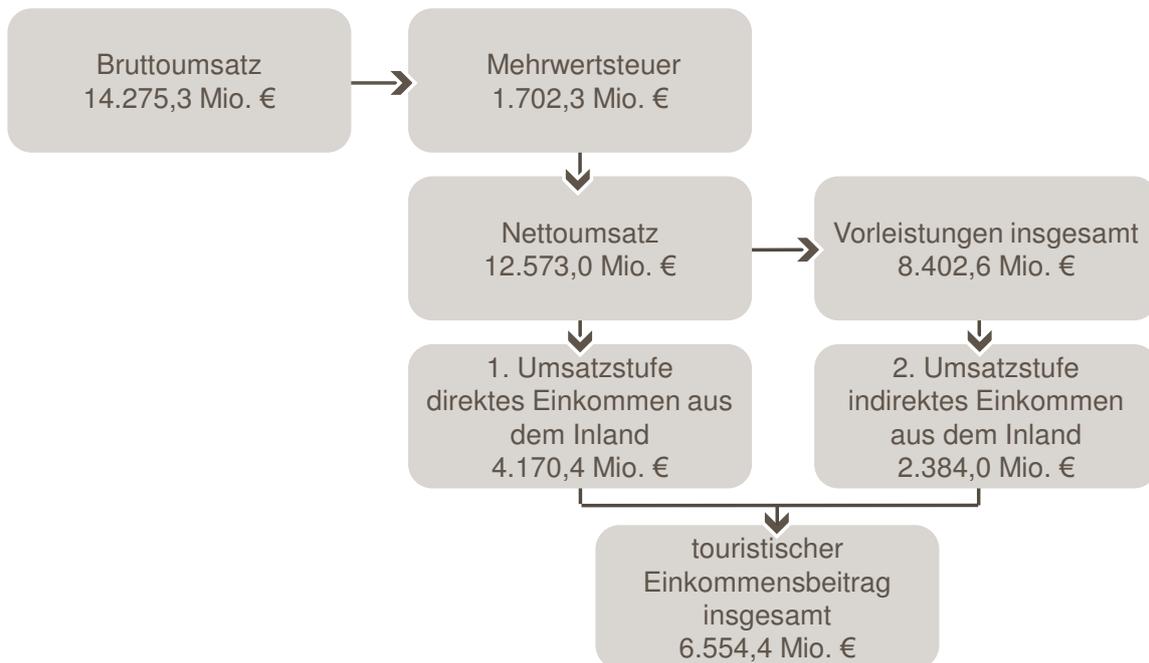
Einkommenseffekte durch den Bustourismus in Deutschland

Der Nettoumsatz aus dem Bustourismus ergibt sich nach Abzug der Mehrwertsteuer vom Bruttoumsatz und liegt bei knapp 12,6 Mrd. €. Auf den Pauschalpreis im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs entfallen davon etwas mehr als 6,3 Mrd. €. Von diesem Betrag profitieren die Busunternehmer mit einem Anteil von etwa 37 % und die sonstigen Leistungserbringer mit einem Anteil von etwa 63 %.

Die Einkommenswirkungen lassen sich aus dem Nettoumsatz ableiten. Zum Einkommen zählen Löhne, Gehälter und Gewinne. Dabei wird zwischen den direkten (1. Umsatzstufe) und indirekten (2. Umsatzstufe) Effekten unterschieden. Die gesamten durch den Bustourismus in Deutschland bewirkten Einkommen belaufen sich auf nicht ganz 6,6 Mrd. €. Davon entfallen etwa 64 % auf die 1. Umsatzstufe und 36 % auf die 2. Umsatzstufe. Der Bustourismus leistet damit einen Beitrag zum gesamten Volkseinkommen in Deutschland in Höhe von beachtlichen 0,29 %.

Die Einkommenswirkungen lassen sich wie folgt aus den Umsätzen ableiten:

Abbildung 16: Ableitung der Einkommen durch Bustourismus in Deutschland



Quelle: dwif 2017

Beschäftigungsäquivalente

Aus der Division des durch Bustourismus generierten Einkommens (6.554,4 Mio. €) durch das durchschnittliche Volkseinkommen je Einwohner in Deutschland (27.540 €) lässt sich ein Beschäftigungsäquivalent von insgesamt rund 238.000 Beziehern eines durchschnittlichen Volkseinkommens pro Kopf durch den Bustourismus in Deutschland ableiten.

Die Beschäftigungsäquivalente lassen sich differenziert nach einzelnen Segmenten wie folgt darstellen:

Abbildung 17: Beschäftigungsäquivalente durch Bustourismus in Deutschland



Quelle: dwif 2017.

Entwicklungstendenzen im Zeitvergleich

Bei der Gegenüberstellung mit der Vorgängerstudie für das Jahr 2009 dürfen nur die vergleichbar ermittelten Segmente in die Betrachtung einbezogen werden. Deshalb werden bei der nachfolgenden Darstellung die Zusatzausgaben der Tages- und Übernachtungsgäste, die den Bus im Linien- und -fernverkehr für den Transfer zwischen Quell- und Zielgebiet nutzen, im Zielgebiet nicht berücksichtigt. Bei den zentralen Eckdaten zeigt sich eine insgesamt positive Entwicklung. Die Bruttoumsätze liegen im Jahr 2015 um 17,1 % höher. Damit geht auch ein realer Anstieg einher, da sich die Verbraucherpreise in Deutschland zwischen 2009 und 2015 nur um 8,1 % erhöht haben.¹⁰³ Die durch den Bustourismus generierten Einkommen (1. und 2. Umsatzstufe) sind sogar um etwas über 20 % angestiegen.

Die Zahl der Beschäftigungsäquivalente von mehr als 200.000 Beziehern eines durchschnittlichen Volkseinkommens pro Kopf durch den Bustourismus hat sich im Vergleichszeitraum auf hohem Niveau stabilisiert. Da das gesamtwirtschaftliche Volkseinkommen pro Einwohner ebenfalls um fast 20 % angestiegen ist, haben sich in dieser Hinsicht keine zahlenmäßigen Veränderungen ergeben.

Tabelle 18: Gegenüberstellung der zentralen Eckdaten zur wirtschaftlichen Bedeutung des Bustourismus in Deutschland zwischen 2009 und 2015 (ohne Ausgaben im Zielgebiet bei An-/Rückreise im Linienverkehr)

Kenngroßen	2009	2015	Entwicklung
Bruttoumsatz	10.496,3 Mio. €	12.292,3 Mio. €	+ 17,1 %
Nettoumsatz	9.043,0 Mio. €	10.834,5 Mio. €	+ 19,8 %
Einkommen 1. Umsatzstufe	3.029,7 Mio. €	3.657,4 Mio. €	+ 20,7 %
Einkommen 2. Umsatzstufe	1.677,7 Mio. €	1.999,7 Mio. €	+ 19,2 %
Einkommen insgesamt	4.707,4 Mio. €	5.657,1 Mio. €	+ 20,2 %
Beschäftigungsäquivalent	205.000	205.500	+ 0,2 %

Quelle: dwif 2017.

¹⁰³ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Veröffentlichungen zur Entwicklung des Verbraucherpreisindex in Deutschland, Wiesbaden 2016.

QUELLENVERZEICHNIS

- bdo (Hrsg.); Bestandsaufnahme und Perspektiven im Bustourismus, Berlin 2007.
- bdo (Hrsg.); Busfreundlicher Städtetourismus, Chancen für eine erfolgreiche Verkehrspolitik, Berlin 2012.
- bdo (Hrsg.); Der Fernbus im Wettbewerb, Konkurrenz belebt den Verkehrsmarkt – Fakten zu Bahn und Fernbus im Vergleich, Berlin 2015.
- bdo (Hrsg.); Konjunkturumfrage 2015/16, Berlin 2016.
- bdo (Hrsg.); Vorfahrt für den Bus – Positionspapier, Berlin.
- Bundesamt für Güterverkehr (Hrsg.); Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2016, Köln 2016.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.); Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs, Berlin 2017.
- BZP – Geschäftsbericht 2009/2010 sowie 2015/2016, Detaillierte Zahlen und Strukturdaten über den Taxi- und Mietwagenverkehr, Frankfurt 2010 und 2016.
- CTZ Nürnberg (Hrsg.); Nürnberg Fernbusbefragung 2016, Ergebnisse der Face-to-Face-Befragung von Fernbusreisenden in Nürnberg, Nürnberg 2016.
- Deutscher Sparkassen Verlag - Sparkassen-Finanzgruppe (Hrsg.); Personenbeförderung, Branchenreport 2015 sowie weitere Branchendienste aus verschiedenen Jahren.
- Deutsche Touring GmbH (Hrsg.); Rubrik „Daten, Zahlen, Fakten“, www.touring.de.
- dwif (Hrsg.); Ausgaben der Übernachtungsgäste in Deutschland, Schriftenreihe des dwif, Nr. 53, München 2010. Zuwendungsgeber waren die für Tourismus zuständigen Ministerien und Senate des Bundes und der Länder.
- dwif (Hrsg.); Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland, Schriftenreihe des dwif, Nr. 54, München 2011.
- dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Thüringen, Sonderreihe Nr. 77, München 2012.
- dwif (Hrsg.); Hotelbetriebsvergleich Deutschland, Sonderreihe Nr. 79, München 2013.
- dwif (Hrsg.); Tagesreisen der Deutschen, Schriftenreihe des dwif, Nr. 50 bis 52 und 55, München 2005 bis 2007 und 2013. Das aktuellste Projekt wurde mit Zuwendungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, der für Tourismus zuständigen Ministerien und Senate aller Bundesländer, der dwif-Consulting GmbH sowie des ADAC e. V. finanziert.
- dwif (Hrsg.); Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten, Schriftenreihe Nr. 56, München 2016.
- dwif (Hrsg.); Betriebsvergleich für die Hotellerie und Gastronomie in Bayern, Sonderreihe Nr. 80, München 2016.
- Europäische Reiseversicherung AG (ERV) und Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT) e.V. (Hrsg.); Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus, 2007 bis 2016.
- IGES Institut GmbH (Hrsg.); Bahnkunden und Autofahrer lassen Fernbusmarkt wachsen, Pressemitteilung vom 17.11.14, Berlin 2014.
- PKF-Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH; unveröffentlichte Stichprobenerhebung zu den Kostenstrukturen der privaten Busunternehmen im ÖPNV.

- RDA Internationaler Bustouristik Verband (Hrsg.); Marktforschungsbericht 2014, Aktuelle Trends im Bus- und Gruppentourismus, Köln 2015.
- Statistische Ämter der Länder (Hrsg.); Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder - Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1995 bis 2014, reihe2, Kreisergebnisse Band 3, Stuttgart 2016.
- Statistische Ämter der Länder (Hrsg.); Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder - Entstehung, Verteilung und Verwendung des Bruttoinlandsprodukts in den Ländern der Bundesrepublik Deutschland 1991 bis 2015, Reihe 1, Länderergebnisse Band 5, Stuttgart 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Straßenpersonenverkehr 2003, Fachserie 8, Reihe 3, Wiesbaden 2004.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Klassifikation der Wirtschaftszweige, Wiesbaden 2008.
- Statistisches Bundesamt (Verkehr auf einen Blick, Wiesbaden 2013.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, fünfjährliche Statistik 2009 und 2014, Wiesbaden 2010 und 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, 4. Vierteljahr 2015, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Veröffentlichungen zur Entwicklung des Verbraucherpreisindex in Deutschland, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen), Steuerpflichtige Unternehmen und deren Lieferungen und Leistungen nach wirtschaftlicher Gliederung 2014, Fachserie 14, Reihe 8.1, Wiesbaden 2016
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung 2010 bis 2015, Wiesbaden 2011 bis 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Binnenhandel – Gastgewerbe – Tourismus, Ergebnisse der Monatserhebung im Tourismus, Fachserie 6, Reihe 7.1, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verbraucherpreisindex für Deutschland, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Umsatzsteuerstatistik 2014, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Statistisches Jahrbuch Deutschland 2016, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Verkehr aktuell, Fachserie 8, Reihe 1.1, Wiesbaden 2016.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.); Verkehr – Personenverkehr mit Bussen und Bahnen, Fachserie 8, Reihe 3.1, jährliche Erhebung, Wiesbaden 2010 bis 2017.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.); VDV Statistik 2009 und 2015, Köln 2010/2016.
- Vergleichsportal Fernbusse.de (Hrsg.); Pressemitteilung; Preisvergleich 2014/15: Ticketpreise am Fernbus-Markt wider Erwarthen leicht gesunken, Nürnberg 2015.
- World Tourism Organization (WTO); Technical Manual N° 2, Collection of Tourism Expenditure Statistics, Madrid 1995.