



# Jahresbericht 2000

2001

*Leistungen und Anforderungen  
der Verkehrsunternehmen  
im zusammenwachsenden Europa*



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)





# Jahresbericht 2000

## Leistungen und Anforderungen der Verkehrsunternehmen im zusammenwachsenden Europa



6	Verbandsarbeit	Berlin und Brüssel stellen wichtige Weichen für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs
12	Grundsatzfragen des Eisenbahnverkehrs	Erfolgsbedingungen der Bahnpolitik
14	Ordnungspolitik im Güterverkehr	Was bringt das EU-Eisenbahnpaket?
16	Brüssel	Europa: Grundsätzlich Wettbewerb im Nahverkehr
18	ÖPNV-Finanzierung	Nahverkehrsfinanzierung – nicht nur ein Zukunftsthema
20	Vergaberecht	Das Vergaberecht gewinnt im ÖPNV an Bedeutung
22	Verkehrsbetriebswirtschaft	Aufwärtstrend beim Kostendeckungsgrad im Personenverkehr unterbrochen – Umstrukturierungsaufwand belastet im Westen, Verbesserungen in Ostdeutschland
26	Steuern	Die Besteuerung der Berufspendler im Spannungsfeld von Steuergerechtigkeit und Verkehrspolitik
30	Statistik des Personen- und Güterverkehrs	Amtliche Eisenbahn- und Personenverkehrsstatistiken werden neuen Verkehrsverhältnissen angepasst
32	Wirtschaft des Eisenbahnverkehrs	Erstattungsverfahren für Aufwendungen an Bahnübergängen der NE wird modernisiert
33	Statistik	Aufwärtstrend für den öffentlichen Personennahverkehr hält auch im neuen Jahrtausend an
36	Regionalisierung	Wachstumsmarkt Schienenpersonennahverkehr
40	Statistik im Güterverkehr	Eisenbahngüterverkehr wieder im Aufwind
42	Marktfragen des Güterverkehrs	Durch Kooperation zu größerer Wettbewerbsfähigkeit
44	Absatz im Güterverkehr	Der Kombinierte Verkehr – vom Sorgenkind zum Hoffnungsträger?
46	Öffentlichkeitsarbeit im Güterverkehr	Effektives Lobbying für den Güterverkehr auf der Schiene
48	Werbung	Öffentlicher Personennahverkehr erreichte im Themenpark »Mobilität« der Expo 2000 mehr als eine Million Besucher
50	Bildungswesen	Verbandsweite Aktivität gegen »rechte Gewalt«
52	Verkehrsplanung	Bemessung des Angebots im ÖPNV
54	Betrieb	Menschen mit Behinderungen im ÖPNV
56	Arbeits- und Verkehrsmedizin	Arbeitsmedizinische Vorsorge und Tauglichkeit des Betriebspersonals
58	Rechtsfragen im Betrieb	Videoüberwachung im ÖPNV
60	Verbundfragen	CityTicket – ein Fahrausweis für Fern- und Nahverkehr
61	Eisenbahnbetrieb	Zugleitbetrieb, Zugmeldebetrieb, signalisierter Zugleitbetrieb oder voll signalisierter Streckenblock?
62	Bahnbau	Schienennetze des ÖPNV wachsen weiter

<b>66</b>	Technik der Informationsanlagen	Digitaler Bündelfunk im ÖPNV am Beispiel des »regiofunk rhein ruhr«
<b>68</b>	Tarifwesen	Interoperabilität im elektronischen Fahrgeldmanagement
<b>70</b>	Informationsverarbeitung	Chipkarten, geographische Informationssysteme, betriebsübergreifende Anschlusssicherung: Techniken der New Economy in den Verkehrsunternehmen
<b>72</b>	Europäische Standardisierung	Standardisierungsaktivitäten in Europa für das elektronische Fahrgeldmanagement (EFM)
<b>74</b>	Kraftfahrwesen	Offensive bei der Erprobung von Brennstoffzellen-Linienbussen
<b>76</b>	Betriebshöfe und Werkstätten	Schienerfahrzeuginstandhaltung, effizient und zukunftsfähig
<b>78</b>	Nahverkehrs-Schienerfahrzeuge	Neugliederung von VDV-Schriften zur elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen
<b>80</b>	Elektrische Energieanlagen	Maßgebliche Beteiligung des VDV an der Weiterentwicklung von Überspannungsableitern
<b>82</b>	Rechtsfragen des Güterverkehrs	Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen aus rechtlicher Sicht – wieviel Auslegung verträgt die EBO?
<b>84</b>	Eisenbahn- und Maschinentechnik	Technische Zulassung von auf öffentlichen Infrastrukturen verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen
<b>86</b>	Landesgruppe Niedersachsen / Bremen	Kunden aus aller Welt auf der EXPO
<b>88</b>	Landesgruppe Hessen	Land klärt Position im Übergang zum Wettbewerb, Unternehmen qualifizieren sich als Mobilitätsdienstleister
<b>90</b>	Landesgruppe Südwest	Verkehrspolitik im Wettbewerb: Ausbau der Schienennetze, weitergehende Vernetzung, Restrukturierung
<b>92</b>	Landesgruppe Baden-Württemberg	Jahr 2000: Positive verkehrspolitische Impulse und gestiegene Fahrgastzahl, aber Güterverkehr in Not
<b>93</b>	Landesgruppe Nord	Diskussion um Zuständigkeiten in Organisation und Finanzierung
<b>94</b>	Landesgruppe Süd-Ost	Zehn Jahre VDV in den neuen Bundesländern
<b>96</b>	Neue Bundesländer	Zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in den neuen Bundesländern
<b>99</b>	Landesgruppe Ost	Zehn Jahre ÖPNV in den neuen Bundesländern: Strukturelle Rahmenbedingungen, Angebotstrategien und Fahrgastentwicklung
<b>102</b>	Landesgruppe Bayern	Die Institutionalisierung der Zusammenarbeit der VDV-Landesgruppe Bayern mit dem Landesverband der Bayerischen Omnibusunternehmen e.V. (LBO)
<b>103</b>	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Streitige Diskussion um Laufzeiten von Liniengenehmigungen, Kompromiss beim Schülerticket
<b>106</b>	Impressum	Autoren- und Bildquellenverzeichnis, Herausgeber

## Berlin und Brüssel stellen wichtige Weichen für die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs

Das Jahr 2000 wird in die Verkehrsgeschichte als wichtiger Markstein für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienengüterverkehrs eingehen. Am 6. April hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Berlin dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Rechtsfragen vorgelegt, deren Beantwortung für die ÖPNV-Branche in Deutschland von entscheidender Bedeutung sein wird. Im Kern geht es darum, ob bereits nach geltendem Recht aus öffentlichen Mitteln bezuschusste Verkehre öffentlich ausgeschrieben werden müssen. Wenige Monate später, am 26. Juli, hat die EU-Kommission einen Verordnungsvorschlag zur Markttöffnung im öffentlichen Verkehr verabschiedet, der bei Annahme durch das Europäische Parlament und den Rat binnen weniger Jahre praktisch nur noch wettbewerbliche Verfahren zur Vergabe von Genehmigungen im ÖPNV vorsieht. Schließlich ist es Anfang Dezember zu einem Kompromiss im Vermittlungsverfahren zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in Sachen des so genannten Eisenbahnpakets gekommen. Damit sind die Weichen für einen liberalisierten Eisenbahngüterverkehr innerhalb des gesamten Transeuropäischen Eisenbahngüterverkehrsnetzes ab 2003 gestellt worden.

Die Arbeit des Verbandes im Jahr 2000 war im Bereich des ÖPNV schwerpunktmäßig bestimmt von den Themen Wettbewerb, Finanzierung und Unternehmensrestrukturierung sowie im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Eisenbahngüterverkehrs von den Problemkreisen Vollendung der Bahnreform, Trassenpreise, Verbesserung des Zustandes des Bestandsnetzes der DB AG und Güterverlagerungskonzepte auf die Schiene. Die genannten Schwerpunktthemen waren weitgehend durch wichtige verkehrspolitische Ereignisse des Berichtsjahres vorgegeben worden.

Bundeskanzler Schröder besucht Jahrestagung

So beschloss das BVerwG in Berlin am 6. April in seiner mit Spannung erwarteten Revisionsentscheidung zum so genannten Magdeburger Urteil, den EuGH in Luxemburg an Hand bestimmter Fragestellungen um die Auslegung europäischen Rechts zu bitten. Erfreulicherweise interpretierte das BVerwG das deutsche Recht, insbesondere das seit 1996 novellierte Personenbeförderungsgesetz mit seiner Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren, eindeutig im Sinne der in Deutschland überwiegend geübten Praxis. Ob diese auch mit dem geltenden europäischen Recht vereinbar ist, muss das BVerwG noch entscheiden, nachdem der EuGH die ihm vorgelegten Auslegungsfragen beantwortet hat. Voraussichtlich erst im Jahr 2002 wird bekannt sein, wie die beiden Gerichte die schwierige und umstrittene Rechtslage beurteilen. Ihre Entscheidungen könnten für viele Fallkonstellationen vorgezogenen ÖPNV-Ausschreibungswettbewerb in Deutschland bedeu-

Revisionsentscheidung des BVerwG zum Magdeburger Urteil begrüßt

Chance zur Nachbesserung des EU-Verordnungsvorschlages zur Markttöffnung im ÖPNV besteht

ten. Er würde für zahlreiche VDV-Mitgliedsunternehmen, die ihre Restrukturierungen mit dem Ziel der Erlangung von Wettbewerbsfähigkeit notwendigerweise auf längere Zeiträume angelegt haben, deutlich zu früh kommen und damit in ihrer Existenz gefährden.

Aus diesen Gründen begrüßte es der Verband, dass die EU-Kommission nach monatelangem Hin und Her dann doch noch in ihrer letzten Sitzung vor der Sommerpause am 26. Juli einen Verordnungsvorschlag zur Öffnung des Marktes für Nahverkehrsleistungen in Europa verabschiedete. Der Verordnungsentwurf entspricht zwar in vielen Punkten nicht den Vorstellungen und Erwartungen des VDV. Er bietet jedoch die Chance, im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens durch das Europäische Parlament und den Rat so nachgebessert zu werden, dass der vorgesehene Wettbewerb für die Erbringung von Nahverkehrsleistungen in Europa sowohl verschiedene Varianten zulässt als auch mit angemessenen, mehrjährigen Übergangsfristen, die auf genehmigte Unternehmensumstrukturierungen Rücksicht nehmen, eingeführt wird.

Gelingt es, diese Möglichkeiten der behutsamen und sozialvertäglichen Einführung von Wettbewerb im ÖPNV zu nutzen, dürften auch etwaige aus Unternehmenssicht negative Entscheidungen des EuGH und des BVerwGs in ihren Auswirkungen begrenzt werden können. Ein großer Schwerpunkt der Verbandsarbeit in der zweiten Jahreshälfte 2000 lag daher in der Prüfung und Analyse des Verordnungsvorschlages der Kommission und vor al-

lem in der Erarbeitung einer ausführlichen Stellungnahme mit konkreten Änderungsvorschlägen zu wichtigen vorgesehenen Vorschriften. Die VDV-Stellungnahme wurde in zahlreichen Verbandsorganen beraten und Ende November fertiggestellt. Sie ist nicht nur Bund und Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und anderen Beteiligten in Deutschland zugegangen, sondern auch den Abgeordneten des Europäischen Parlaments übermittelt worden. Das umfangreiche VDV-Papier ist auch in die wichtigsten Sprachen der Europäischen Union übersetzt worden, damit die Anregungen und Forderungen des größten nationalen europäischen Nahverkehrsverbandes möglichst auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten Gehör finden.

Bereits zum zweiten Mal bot Berlin den angemessenen und repräsentativen Rahmen für die Jahrestagung des VDV, die vom 23. bis 25. Mai stattfand. Mit Bundeskanzler

Gerhard Schröder sprach erstmalig ein Regierungschef auf einer Jahrestagung, die mit über 1.000 Teilnehmern und ca. 350 Begleitpersonen einen Besucherrekord verzeichnete. Mit der Stellvertretenden EU-Kommissionspräsidentin Loyola de Palacio, Kommissarin für Energie und Verkehr, konnte ein weiterer hochrangiger Gast gewonnen werden. Etwas Besonderes war die Jahrestagung 2000 auch in anderer Hinsicht. In Berlin, wo sich West und Ost in den vergangenen Jahrzehnten am nächsten waren, wurde das zehnjährige Jubiläum des VDV gefeiert. Und nicht zuletzt fand die Berliner Jahrestagung im Jahr des hundertsten Geburtstages Friedrich Lehnert statt.

In seiner Begrüßungsansprache stellte Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung des Landes Berlin, als eine der großen Herausforderungen für das neue Berlin die intelligente Organisation einer stadt- und umweltgerechten Mobilität heraus. Diese solle sich am Leitbild einer lebenswerten Großstadt mit hoher Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität orientieren. Sowohl in Berlin als auch im Umland werde die Verkehrsentwicklung weiter zunehmen. Deshalb werde die Politik insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr stärken. Dabei sei der im Vergleich zu anderen Großstädten noch



geringe Motorisierungsgrad eine Chance für Berlin.

In seiner verkehrspolitischen Rede hob VDV-Präsident Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig hervor, man sei stolz darauf, dass Deutschland beim Ausbau und Angebot des ÖPNV zu den führenden Nationen der Welt gehöre. Bund, Länder und Kommunen hätten frühzeitig erkannt, dass die Verkehrsentwicklung in der dichtbesiedelten Bundesrepublik nicht allein dem Pkw überlassen werden dürfe. Die Zweckbindung eines Teils der Mineralölsteuer zum Ausbau des ÖPNV gehöre zu den für die deutschen Städte und Regionen segensreichsten Entscheidungen deutscher Verkehrspolitik. Diese Jahrestagung des Verbandes, bei der erstmals der Regierungschef spreche, sei für ihn Anlass, dem Bundeskanzler stellvertretend für alle Bundesregierungen der letzten 30 Jahre herzlich für die politische Weitsicht der weltweit hervorragenden Förderung des Nahverkehrs in Deutschland zu danken. Im weiteren Verlauf seiner Rede strich Ludwig heraus, dass die Fahrgastzahlen wieder deutlich stiegen, das Angebot ständig verbessert werde und die Wirtschaftlichkeit der VDV-Unternehmen zunehme. Man würde im Hinblick auf die Entwicklung des Nahverkehrs mit Zuversicht in die Zukunft blicken können, müsse man sich nicht auch Sorgen hinsichtlich seiner zukünftigen Finanzierung machen. Auch die Ungewissheit, in welchem Umfang und mit welcher Intensität die Unternehmen sich dem Wettbewerb mit konkurrierenden ÖPNV-Dienstleistern stellen müssten, mache unruhig. »Die Fesseln des öffentlichen Dienstrechtes und die restriktiven Vorschriften für die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden und ihrer öffentlichen Unternehmen erlauben es den städtischen und kreiseigenen Nahverkehrsgesellschaften nicht, von heute auf morgen das Kostenniveau privater Verkehrsanbieter zu erreichen«, betonte Ludwig. Mit zuversichtlichem Blick nach vorn meinte er jedoch: »Wir sollten den unvermeidlichen Wettbewerb nicht nur als Bedrohung, sondern auch als Chance begreifen«.

Zum Schienengüterverkehr gab Ludwig seiner Sorge über die immer stärkere Auszehrung des regionalen Schienennetzes Ausdruck.



Im Estrel-Hotel konnte VDV-Präsident Dr. E.h. Dieter Ludwig Stärken und Anforderungen der Mitgliedsunternehmen betonen



Der Bund müsse einen akzeptablen Standard der regionalen Schieneninfrastruktur durchsetzen. Die Fördermöglichkeiten des Bundes müssten schließlich auch umfassend die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit einbeziehen. Der Bundesregierung bot Ludwig die uneingeschränkte Unterstützung des VDV bei der Einführung der leistungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr an. Die vorgeschlagene Maut in Höhe von 25 Pfennig je

Lkw-km sei »der angemessene Einstieg in die längst überfällige Angleichung der Wegekosten«, so Ludwig.

An die spanische EU-Kommissarin Loyola de Palacio richteten sich große Erwartungen. Zum einen verfolgte das Plenum aufmerksam ihre Festansprache in der Vermutung, sie könne wichtige Details zu den Liberalisierungsbestrebungen der EU-Kommission für den ÖPNV

Sorge bereitet auch die Auszehrung des regionalen Schienennetzes



Erstmals besuchte ein Bundeskanzler die Jahrestagung des VDV

Loyola de Palacio: EU-Liberalisierung des Nahverkehrs solide erarbeiten

Schröder: »gewaltige Transportleistungen der VDV-Unternehmen zu verzeichnen«

bekannt geben. Zum anderen wurde mit Spannung erwartet, wann mit dem entsprechenden Kommissionsentwurf zu rechnen sei. Aber die Bühne des VDV konnte und wollte de Palacio nicht nutzen. Vielmehr hielt sie ihre Ausführungen eher allgemein und betonte, es ginge ihr darum, den Entwurf solide zu erarbeiten, auch wenn dies mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Man werde sicherlich noch im Laufe des Jahres ausreichend Gelegenheit haben, die Vorstellungen der EU-Kommission mit den Verkehrsunternehmen zu diskutieren.

Höhepunkt der Eröffnungsveranstaltung war zweifelsfrei die Festansprache von Bundeskanzler Gerhard Schröder. Der Kanzler strich hervor, dass die Gesellschaft eine immer effizienter werdende Mobilität benötige. Er drückte seinen Respekt vor den »gewaltigen Transportleistungen« der VDV-Unternehmen im Personen- und Schienengüterverkehr aus und würdigte die Leistungen der ÖPNV-Unternehmen, die sowohl im eigenen betriebswirtschaftlichen Interesse, als auch im Interesse der Allgemeinheit erbracht würden. Die Unternehmen seien »über viele Jahre gewachsene und auch bewährte Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge«. Der Bundeskanzler bekannte: »Wir haben nicht vor, die öffentliche Daseinsvorsorge in Deutschland

(...) preiszugeben.« Im Weiteren definierte der Bundeskanzler Planung, Organisation und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs als Angelegenheit der Städte und Regionen. Sie sollten und müssten dies auch bleiben. Die Unternehmen stünden jedoch vor der Notwendigkeit, ihre Kundenorientierung und Leistungsfähigkeit weiter zu steigern. Hierdurch könnten neue Kunden gewonnen werden.

Dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG gab Schröder mit auf den Weg, er sei froh, dass Mehdorn das »In-Ordnung-Bringen« des Unternehmens als seine zunächst ureigene betriebswirtschaftliche Aufgabe betrachte. Erst wenn diese Aufgabe geleistet sei, könne man gemeinsam über weitergehende Forderungen daraus reden.

Hartmut Mehdorn selbst, der als Schlussredner der Eröffnungsveranstaltung mit seinem Vortrag »Die Deutsche Bahn AG zwischen politischen Vorgaben und Marktanforderungen« auftrat, stellte seine derzeitige Arbeit in der DB AG dar. Es könne keine Rede davon sein, dass sich die Deutsche Bahn aus dem flächendeckenden Schienenverkehr weitgehend zurückziehe. Vielmehr werde die Leistung hinterfragt. Das Unternehmen setze weiterhin auf seine Stärken und werde sein Angebot in anderen Bereichen korrigieren.

Nach dem gelungenen Festabend mit Büffet, Tanz und Unterhaltung stand der zweite Tag der Jahrestagung ganz im Zeichen Dr. Friedrich Lehnerts. Aus Anlass seines hundertsten Geburtstages im Jahr 2000 fand auf der Jahrestagung die Vortragsveranstaltung »Stadtentwicklung und ÖPNV – 100 Jahre Dr. Friedrich Lehner« statt. In ihrem Mittelpunkt standen die Auszeichnungen mit der Dr.-Friedrich-Lehner-Medaille und mit dem Dr.-Friedrich-Lehner-Preis. Erstere erhielt Professor Dr. Fritz Frederich, Direktor des Instituts für Förder-technik und Schienenfahrzeuge an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen, für seine besonderen Leistungen in der Entwicklung innovativer Techniken im Verkehrsbereich. Prof. Frederich hob hervor, dass er die Auszeichnung insbesondere auch als »Würdigung der Arbeiten des gesamten Instituts« sehe. Den Dr.-Friedrich-

Lehner-Preis teilten sich Dipl.-Ing. Peter G. Brandl (27), Dipl.-Geograf Axel Zietz (32) für ihre Diplomarbeiten mit Dr.-Ing. Wolfgang Kieslich (36) und Dr.-Ing. Uwe Kloppe (32), die für ihre Dissertationen ausgezeichnet wurden.

An der Ehrung nahmen mit einer krankheitsbedingten Ausnahme alle bisherigen Preisträger der Dr.-Friedrich-Lehner-Stiftung teil. Seit 1982 verleiht die Stiftung im zweijährigen Rhythmus den Preis zur Förderung wissenschaftlicher Aufgaben und Forschungsvorhaben auf den Gebieten Verkehrswissenschaft, Verkehrstechnik, Verkehrswirtschaft sowie des Verkehrs- und Städtebaus. Des Weiteren werden herausragende Leistungen für die Förderung des ÖPNV sowie den ÖPNV voranbringende Arbeiten jüngerer Wissenschaftler gewürdigt.

Die Vielfalt der Thematik »Stadtentwicklung und ÖPNV« wurde in den einzelnen Vorträgen deutlich. Der erste Preisträger der Dr.-Friedrich-Lehner-Medaille, geehrt im Jahr 1982, eröffnete die Vortragsreihe. Prof. Vukan R. Vuchic Ph. D., University of Pennsylvania, Philadelphia, referierte über »Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert: Analyse nach Dr. Friedrich Lehner«. Ihm folgte der Vortrag »Stadtentwicklung und Stadtbahnen« von Dr.-Ing. Wolfgang Meyer, Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG.

Dipl.-Ing. Robert Lee, Vorsitzender der Geschäftsführung der Neoplan Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG trug zur Thematik »Stadtentwicklung und Bussysteme« vor. Lee kam auch die Aufgabe zu, auf die Preisverleihung einzustimmen. Nach dieser Zäsur wandte sich Jan Kahmann, Mitglied des ÖTV-Hauptvorstandes, den »Möglichkeiten und Grenzen der Tarifpolitik zur Sicherung des ÖPNV« zu. Einen weiteren Personenkreis sprach Rolf Eckrodt, Präsident und CEO der ADTRANZ-DaimlerChrysler Rail System GmbH, an. »Der Kunde ist König! Auch bei der Bahnindustrie?« lautete der hinterfragende Titel seines Vortrages. Abschließend schlug Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer und Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des VDV, nochmals den Bogen über das gesamte Themenfeld. »Der öffentliche Verkehr für Personen und Güter hat Zu-



kunft« lautete sein wegweisender Vortrag. Es mag sein, dass sich alle Referenten im abschließend von Müller-Hellmann vorgetragene Leitspruch wiedergefunden haben: »Wer aufhört, besser werden zu wollen, hört automatisch auf, gut zu sein!«

Die VDV-Jahrestagung 2000 stieß auch auf große Resonanz bei Medienvertretern aus ganz Deutschland. In Presse, Funk und Fernsehen wurde deshalb auch ausführlich über dieses größte Ereignis des Verbandes im Jahre 2000 berichtet.

Am 15. und 16. Juni fand wiederum das traditionelle Treffen zwischen dem VDV und dem VÖV Schweiz statt, das alle zwei Jahre abwechselnd in Deutschland und in der Schweiz durchgeführt wird. Gastgeberin unter der Leitung ihres Direktors Hans-Rudolf Kamber waren die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern, die im Jahr 2000 ihr 100jähriges Jubiläum feierten. Mit insgesamt rund 35 Teilnehmern aus den Verwaltungsräten beider Verbände war die Veranstaltung in Bern sehr gut besucht. Sie bot einen sehr interessanten Erfahrungsaustausch zu dem Thema Standardisierung des elektronischen Fahrgeldmanagements, zum schweizerischen Projekt EasyRide, zur aktuellen ÖPNV-Wettbewerbsituation sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz, zur Frage der Beschaffung von Gasbussen und zu neuen Entwicklungen in der Fahrgastinformation sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz.

Mitte des Jahres vollzog der VDV den Wechsel in der Geschäftsführung Güterverkehr. Ass. jur. Manfred Montada (64), Geschäftsführer Güterverkehr des Verbandes seit seiner Gründung im Jahre 1991 und davor 10 Jahre lang Verbandsdirektor im Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE), ging am 30. Juni 2000 in den Ruhestand. Dr. jur. Manfred Henke (40), der mehrere Jahre lang wie auch sein Vorgänger Montada im Bundesverkehrsministerium tätig gewesen war, übernahm zum 1. Juli 2000 die Geschäftsführung Güterverkehr.

Auf der feierlichen Amtsübergabe am 7. Juli 2000 in Köln bekräftigte der VDV, dass die Ziele des Verbandes für den Schienengüterverkehr unverändert seien. In den nächsten Jahren komme es entscheidend

darauf an, den Güterverkehr auf der Schiene wettbewerbsfähig zu machen. Nur durch die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen könne die Eisenbahn als Gesamtsystem ihre Aufgaben im Verkehrswesen erfüllen. Montada wies darauf hin, dass die Eisenbahnen gegenüber dem Konkurrenten Lkw, Binnenschiff und Flugzeug enorm benachteiligt seien. Während die Eisenbahnen sowohl Trassenpreise als auch Mineralölsteuer bzw. Stromsteuer zahlten, seien die Lkw nur mit Mineralölsteuer belastet. Sowohl Binnenschiffe als auch Flugzeuge seien von der Treibstoffbesteuerung befreit.

Henke verdeutlichte, dass die Kapazitäten des vorhandenen Schienennetzes begrenzt seien. An einigen sogenannten »Flaschenhälsen« stauete sich vor allem der Güterverkehr. Er werde zu häufig dem vertakteten Personenverkehr nachgeordnet. Die öffentliche Hand bleibe in der Verantwortung, nicht nur das Straßennetz, sondern auch das Schienennetz auszubauen. Vor allem der Zustand des regionalen Schienennetzes bereite dem VDV Sorge, meinte der neue Geschäftsführer Güterverkehr. Hier sei die DB Netz AG in der Verantwortung, Streckensperrungen und Langsamfahrstellen zu vermeiden.

Am 24. August 2000 kam es in Saarbrücken zu einem Spitzengespräch zwischen Vertretern des Deutschen Städtetages (DST), des VDV und der Gewerkschaft ÖTV für einen modernen ÖPNV mit Zukunft. Aus Sorge um die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Deutschland unterzeichneten DST-Präsident Oberbürgermeister Hajo Hoffmann, VDV-Präsident Dr. Dieter Ludwig und der Vorsitzende der Gewerkschaft ÖTV, Herr Herbert Mai, eine Gemeinsame Erklärung vor dem Hintergrund der öffentlichen Debatte über den Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Verordnung zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr. Ziel dieser Gemeinsamen Erklärung sollte es sein, die darin zum Ausdruck gebrachten übereinstimmenden Positionen nicht nur öffentlich zu artikulieren, sondern vor allem auf die zu erarbeitende deutsche Position für die bevorstehenden Beratungen im EU-Ministerrat und im EU-Parlament Einfluss zu nehmen. In der Gemeinsamen Erklärung heißt es unter anderem, DST, VDV



Neuer Geschäftsführer Güterverkehr des VDV:  
Dr. jur. Martin Henke

und ÖTV würden sich dafür einsetzen, dass auch in Zukunft nicht nur die Planung und die Organisation des ÖPNV zur Kompetenz der kommunalen Aufgabenträger gehören, sondern dass auch der Betrieb ohne Zwang zur Ausschreibung von ihnen selbst bzw. von einer eigenen Gesellschaft erbracht werden kann, wenn dies dem politischen Willen vor Ort entspricht. Außerdem unterstützen DST, VDV und ÖTV die Bundesratsinitiativen Bayerns und des Landes Nordrhein-Westfalen für die Erweiterung des Bundesvergaberichts mit dem Ziel der Absicherung arbeits- und sozialrechtlicher Standards.

Am 5. und 6. Oktober 2000 fand das fünfte VDV-Industrieforum mit rund 30 Teilnehmern wiederum im Hotel Schloss Waldeck in der Nähe von Kassel statt. Etwa 15 hochrangige Vertreter aus der Verkehrsmittelindustrie diskutierten mit etwa der gleichen Anzahl von VDV-Vertretern aus den Verwaltungsräten Personenverkehr und Güterverkehr sowie der Hauptgeschäftsstelle gemeinsam interessierende Fragen zu vier Themenschwerpunkten. Das Eingangsstatement zum Themenschwerpunkt I »Zukünftige Fahrzeugantriebe mit Wasserstoff als Energieträger – Anforderungen aus der Sicht der Betreiber« hielt VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann. Beim Themenschwerpunkt II ging es um »Busbahnen – eine Alternative für Straßenbahnen?«. Hier trug das Eingangsstatement Dipl.-Ing. Bob Lee vor, der zu diesem Zeitpunkt nicht mehr der Geschäftsführung der Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG angehörte, sondern in deren Verwaltungsrat gewechselt war. Zum Themenschwerpunkt III

Erneut breiter Erfahrungsaustausch zwischen VDV und Schweizer VÖV

Stabwechsel im Güterverkehr:  
Dr. jur. Martin Henke folgt  
Ass. jur. Manfred Montada

**Nutzbringender und unmittelbarer Erfahrungsaustausch im Industrieforum dient den Unternehmen im VDV ...**

»Elektronisches Fahrgeldmanagement – Historische Chance zur Attraktivitätssteigerung und Revolution im Vertrieb?« referierte Dipl.-oec. Herbert König, Geschäftsführer Verkehr der Stadtwerke München GmbH. Schließlich ging es beim Themenschwerpunkt IV um »Erste Erfahrungen mit LCC-Verträgen – Qualitätssteigerung oder Flop?«. Hier hielt das Eingangsstatement Dr. Peter Höflinger, kaufmännisches Vorstandsmitglied der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Auch dieses fünfte VDV-Industrieforum, auf dem wiederum lebhaft und engagiert diskutiert wurde, hat deutlich gemacht, wie wichtig und nutzbringend der unmittelbare Erfahrungsaustausch zwischen den Herstellern und den Betreibern im Bereich des Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs ist.

Die im Herbst 1998 errichtete Stiftung »Führungsnachwuchs« mit Sitz in Köln führte Ende Oktober 2000 wiederum mit großem Erfolg ein zweites Management-Symposium für Führungsnachwuchs mit über 60 Teilnehmern aus Mitgliedsunternehmen des VDV und aus Mitgliedern des VDV-Förderkreises in Berlin durch. Die Stiftungsgründer, der ehemalige VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Günter Girnau und der frühere Präsident des ehemaligen Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann, waren auch diesmal wieder maßgeblich an der Auswahl der hochkarätigen Referenten und Moderatoren beteiligt. Das Management-Symposium gliederte sich in folgende vier Themenblöcke, innerhalb derer jeweils drei Vorträge gehalten wurden:

- Virtuelle versus reale Mobilität,
- Branchen im Umbruch,
- Norm und Wirklichkeit sowie
- Unternehmensstrategien.

Auch dieses zweite Symposium sollte den Teilnehmern »den Blick über den Zaun« ermöglichen, weshalb wiederum auch Themen zur Sprache kamen, die keinen unmittelbaren Bezug zum ÖPNV oder zum Schienengüterverkehr aufwiesen, wie etwa die Flughäfen in einer liberalisierten Luftverkehrswelt. Die lebhaften Diskussionen im Anschluss an jeden Vortrag machten auch diesmal deutlich, dass das Konzept, Managementaufgaben in einem breiten Rahmen darzustellen, von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen wurde. Die Stiftung »Führungsnachwuchs« wird deshalb den eingeschlagenen Weg auch in Zukunft fortsetzen.

Das insgesamt vierzehnte VDV-Hochschullehrerforum – dieses Mal dem Personenverkehr gewidmet – mit rund 30 Teilnehmern fand am 24. und 25. November 2000 in Wiesensteig statt. Fünfzehn Hochschullehrer aus verschiedenen Disziplinen diskutierten mit etwa der gleichen Anzahl von VDV-Vertretern aus dem Verwaltungsrat Personenverkehr und aus der VDV-Hauptgeschäftsstelle aktuelle Probleme des ÖPNV.

Insgesamt wurden im Anschluss an entsprechende Kurzvorträge vier Themenschwerpunkte behandelt und ausführlich diskutiert. Akademischer Oberrat Dr. Walter Vogt, Institut für Straßen- und Verkehrs-

wesen der Universität Stuttgart, referierte zu dem Thema »Auswirkungen der Telearbeit auf das Mobilitätsverhalten.« In das Thema »Elektronisches Fahrgeldmanagement – Königsweg oder Sackgasse?« führte Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer des VDV, ein. Die Themenschwerpunkte III und IV, die am zweiten Tag behandelt wurden, hatten mit der Bewertung des Verordnungsvorschlags der EU-Kommission zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr eigentlich nur ein Thema zum Gegenstand. Allerdings wurde diese Thematik zum einen aus der Sicht des VDV und zum anderen aus der Sicht der Wissenschaft behandelt. Hier trugen die Eingangsstatements Dr. jur. Thomas Mutheusius, Geschäftsführer Personenverkehr des VDV, und Prof. Dr. rer. pol. Gerd Aberle, Lehrstuhl für Volkswirtschaftslehre I der Universität Gießen, vor. Trotz der teilweise sehr unterschiedlichen Auffassungen, die insbesondere bei dem Themenschwerpunkt des zweiten Tages zum Ausdruck kamen, bestätigte auch dieses zum Bereich Personenverkehr insgesamt elfte VDV-Hochschullehrerforum, wie fruchtbar und nutzbringend der Austausch von Erfahrungen, Ideen und Impulsen zwischen der Lehre einerseits und der Praxis andererseits ist.

Der Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr, der für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in Europa von ausschlaggebender Bedeutung sein wird, führte im Berichtsjahr und Anfang 2001 zu mehreren Spitzentreffen von Mitgliedern des VDV-Präsidiums und der VDV-Geschäftsführung mit den Schwesterverbänden in Italien und in Frankreich. Das erste Treffen mit den Spitzenvertretern des italienischen Verbandes fand am 23./24. Oktober in Bozen, das zweite am 18. Dezember in München statt. Auch die regelmäßige Konsultation mit den Spitzen der Union des Transports Publics (UTP) – des französischen Schwesterverbandes –, die am 11./12. Januar 2001 auf Einladung der Franzosen in Paris durchgeführt wurde, stand ganz im Zeichen des Brüsseler Gesetzgebungsvorhabens. Sowohl die italienischen als auch die französischen Spitzenvertreter zeigten großes Interesse an der dezidierten Auffassung des

**... das Management-Symposium der Stiftung Führungsnachwuchs den Entscheidern von morgen**

**Ein umfangreiches Programm absolvierten die Teilnehmer des 14. Hochschullehrerforums**



**Wie hier auf der Jahrestagung in Berlin ist der VDV Treffpunkt der Branchen ÖPNV und Schienengüterverkehr**

VDV und seinen daraus resultierenden Änderungsvorschlägen. Erwartungsgemäß konnte allerdings nicht zu allen Positionen des VDV Übereinstimmung erzielt werden. Dies hängt mit den unterschiedlichen ÖPNV-Strukturen in den drei Ländern zusammen und mit den voneinander abweichenden Ausgangssituationen, was die jeweils geltenden nationalen ÖPNV-Wettbewerbsregelungen in Deutschland, Italien und Frankreich angeht. Dennoch waren die Treffen zum gegenseitigen Verständnis auch voneinander abweichender Auffassungen fruchtbar. Immerhin konnte in einer ganzen Reihe von wichtigen Fragen auch Konsens erzielt werden. Es wurde verabredet, den Meinungsaustausch mit beiden Schwesterverbänden kurzfristig, also noch während des Laufs des Gesetzgebungsverfahrens, fortzusetzen.

Der VDV-Verbandsbeirat, der in der Vergangenheit stets in Bonn zusammengetreten war, tagte am 17. Januar 2001 erstmalig in der Bundeshauptstadt Berlin. Mit über sechzig Teilnehmern war diese Veranstaltung im Dorint-Hotel am Gendarmenmarkt besonders gut besucht. In seiner Eröffnungsansprache begrüßte Präsident Dr.-Ing. E.h. Ludwig zahlreiche Abgeordnete des Deutschen Bundestages, Vertreter aus Ministerien von Bund und Ländern, Repräsentanten der Verbände, Hochschulen, Industrie und Gewerkschaften sowie die Kollegen aus dem VDV-Präsidium. In seinem Kurzbericht zur Lage im ÖPNV und Schienengüterverkehr erläuterte der Präsident zunächst die »facts and figures«. Für beide Bereiche konnte Ludwig eine positive Entwicklung vermelden. Im ÖPNV werde im Jahr 2000 die Zahl der Fahrgäste der VDV-Unternehmen um voraussichtlich 1,3 Prozent auf 8,93 Milliarden Fahrgäste ansteigen. Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf würden um rund 2,6 Prozent auf knapp 13 Milliarden DM insgesamt zunehmen. Dabei wirke sich vor allem das weiter verbesserte Angebot von Bussen und Bahnen sowohl in den großstädtischen Ballungsräumen mit wachsenden innerstädtischen Schienenstrecken als auch in der Region mit zahlreichen neuen und verbesserten Eisenbahnverkehren sowie mit attraktiven Stadtbussystemen in Klein- und Mittelstädten positiv aus. Auch die hohen Benzin-

preise der letzten Monate hätten manchen Autofahrer – insbesondere in Ballungsgebieten – zum Umsteigen auf Busse und Bahnen veranlasst. Der Anteil der Stammkunden in Bussen und Bahnen sei mittlerweile fast auf 74 Prozent angestiegen. Die Anstrengungen der ÖPNV-Unternehmen zur Verbesserung ihrer Wirtschaftlichkeit gingen mit Nachdruck weiter. Mit Blick in die Zukunft sei es besonders wichtig, dass bei der bevorstehenden Öffnung des Marktes durch Wettbewerb die Chancengleichheit der ÖPNV-Unternehmen in Europa gewahrt bleibe.

Auch im öffentlichen Eisenbahngüterverkehr, so Ludwig, erwarte der VDV nach den bisher vorliegenden Ergebnissen im Jahr 2000 einen Anstieg bei der Transportmenge um voraussichtlich knapp 3,5 Prozent und bei der Verkehrsleistung um mehr als 7,5 Prozent. Zu dieser erfreulichen Entwicklung habe der anhaltende Konjunkturaufschwung und das Wirtschaftswachstum beigetragen. Eine spürbare Nachfragesteigerung resultiere aus der Wiederbelebung der Eisen- und Stahlindustrie, aus der verarbeitenden Industrie mit dem Transport von Halb- und Fertigwaren, Maschinen und auch Fahrzeugen, vom boomenden Export sowie dem gestiegenen Import. Der VDV-Präsident beendete seinen aktuellen Lagebericht mit dem Appell, dass die Bahnreform als das zentrale verkehrspolitische Projekt der 90iger Jahre in den nächsten Jahren zum durchgreifenden Erfolg geführt werden müsse. Es komme entscheidend darauf an, dass Bund, Länder und Kommunen mit vollem Engagement den Verkehrsträger Schiene förderten.

Wie bei VDV-Beiratssitzungen üblich, folgten im Anschluss an die einführenden Worte des VDV-Präsidenten drei Vorträge der VDV-Geschäftsführung zu aktuellen Themen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs. Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann referierte ausführlich und sehr engagiert zu der Thematik »Elektronisches Fahrgeldmanagement – Wichtiger Bestandteil der Qualitätsoffensive im ÖPNV«. Nicht minder eindringlich appellierte in dem sich anschließenden Vortrag Dr. jur. Thomas Muthesius, Geschäftsführer Personenverkehr im VDV, an die anwesenden

Verkehrspolitiker, Ministeriums- und Verbandsvertreter, den VDV gegenüber dem Europäischen Parlament und dem Rat in seiner kritischen Bewertung des Verordnungsvorschlags der EU-Kommission zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr zu unterstützen. Im dritten und letzten Vortrag informierte Dr. jur. Martin Henke, Geschäftsführer Güterverkehr des VDV, über den Stand des legislativen Prozesses zur Novellierung der EU-Eisenbahnrichtlinien. Auch er referierte sehr anschaulich zu den schwierigen Details und schloss seinen engagierten Vortrag mit einem umfangreichen Forderungskatalog des VDV ab. In der lebhaften und zum Teil natürlich auch kontrovers geführten Diskussion der Vorträge wurde deutlich, dass der VDV die »richtigen« Themen gewählt hatte, die allgemein auf großes Interesse stießen. Der Verband konnte mit seinen Beiträgen wichtige Denkanstöße geben, die ihre Auswirkungen im Sinne des VDV nicht verfehlen werden.

Die Mitgliederzahlen im Verband haben sich im Jahr 2000 im Vergleich zu 1999 weiterhin positiv verändert. Waren Ende 1999 im VDV 504 ordentliche und 50 außerordentliche Mitgliedsunternehmen organisiert, gehörten dem Verband Ende des Jahres 2000 bereits 516 ordentliche Mitglieder und 54 außerordentliche Mitglieder an, die öffentlichen Personennahverkehr und beziehungsweise oder Schienengüterverkehr betreiben.

Insgesamt gesehen kann der Verband für das Jahr 2000 eine positive Bilanz sowohl im Hinblick auf die Entwicklung des ÖPNV als auch des Schienengüterverkehrs ziehen. In beiden Bereichen birgt die Zukunft mit den sich abzeichnenden wesentlich schärferen Wettbewerbsbedingungen als bisher Risiken, aber auch Chancen. In bewährter Weise wird der VDV sein geballtes Fachwissen und seine ganze Kraft darauf verwenden, seinen Mitgliedsunternehmen einen weiterhin erfolgreichen Weg in den zukünftigen Wettbewerbsmarkt zu ebnen.

Dr. jur. Thomas Muthesius  
Geschäftsführer Personenverkehr

VDV tauscht europaweit Positionen zur Zukunft des ÖPNV aus

Verbandsbeirat erstmalig in Berlin



## Erfolgsbedingungen der Bahnpolitik

Mehr als sieben Jahre nach In-Kraft-Treten der Bahnreformgesetze gilt in der öffentlichen Meinung dieses gesetzgeberische Großprojekt als weitgehend gescheitert. Tatsächlich sind viele Ziele, insbesondere das eines erheblichen Verkehrszuwachses auf der Schiene in allen Verkehrsarten, bislang nicht erfüllt worden. Politik, Eisenbahnunternehmen und Endkunden werden allerdings bei realistischer Betrachtung mit den Grundentscheidungen des Reformwerkes weiter zurecht kommen müssen. Da die Bahnreform neben vielen Unvollkommenheiten aber auch zahlreiche gute Ansätze enthält, ist dies kein Anlass zur Resignation, sondern eine Aufforderung zur beharrlichen Optimierung der Rahmenbedingungen für ein erfolgreiches Wirtschaften der Eisenbahnen auf der Grundlage der Bahnreform.

Bahnreform differenziert betrachten	<p>Bei einer genaueren Betrachtung der Bilanz der Bahnreform ergibt sich ein differenzierteres Bild. Insbesondere der Schienenpersonenfernverkehr (SPNV) kann Erfolge verbuchen. Fast flächendeckend ist das Angebot wesentlich besser geworden. Dies wird durch mehr Fahrgäste honoriert. Der zunehmende Wettbewerb infolge der Ausschreibungen durch die Aufgabenträger setzt die Unternehmen unter starken Druck, den gestiegenen Anforderungen zu entsprechen. Gelohnt hat sich dies für fast alle Mitbewerber dieses Marktsegmentes: Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) konnten ihre Leistung um 108 Prozent steigern, während die Leistungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) – von einem hohen Niveau aus – um zwölf Prozent anstiegen. Zahlreiche neue Unternehmen sind in den Markt eingestiegen. Es hat sich gezeigt, dass es sich bei den Regionalisierungsmitteln um gut angelegtes Geld handelt, da der Gesamtaufwand kontrollierbar geworden ist und das Preis-Leistungsverhältnis sich wesentlich verbessert hat. Insgesamt ist der SPNV von einem Sprengsatz für den gesamten Bundeshaushalt zu einer Erfolgsbranche geworden.</p>	<p>Nachfrage und eine absehbare Qualitätskrise des Hauptkonkurrenten Straßenverkehr gegenüber. Es lässt sich daher zu Recht behaupten, dass die Schiene derzeit im Güterverkehr unter ihren Möglichkeiten bleibt.</p>	<p>Handlungsbedarf für die Politik besteht dabei auf vielen Ebenen. Beispielhaft sei auf einige Brennpunkte hingewiesen:</p>
Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	<p>Nach einigen Anlaufschwierigkeiten, die nicht zuletzt in der mangelnden Verfügbarkeit von Lokomotiven, Wagen und Personal sowie Problemen beim Netzzugang lagen, hat der intramodale Wettbewerb im Güterverkehr zuletzt stark zugenommen. Dies bezieht sich auch und gerade auf den Güterfernverkehr. Die gleiche Entwicklung deutet sich, nachdem sie auf nationaler Ebene bereits begonnen hat, auch auf europäischer Ebene an. Im letzten Jahr sind die Gremien der Europäischen Union überein gekommen, das transeuropäische Güterverkehrsnetz und damit fast alle Quellen und Ziele des großräumigen Güterverkehrs in Europa bis Anfang 2003 für den Wettbewerb zu öffnen.</p>	<p>Nicht nur die traditionellen großen und kleinen Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen vor der Aufgabe, sich möglichst rasch der neuen Situation anzupassen. Auch Speditionsunternehmen und industrielle Verloader steigen in den Markt ein, um ihn möglichst rasch mitgestalten zu können.</p>	<p>Die Initiative des Bundes zur Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe muss möglichst schnell gesetzgeberisch und technisch umgesetzt werden. Hierdurch kann der marktwirtschaftliche Aspekt des Verkehrsraumes als knappes Wirtschaftsgut dem Nutzer der Straßeninfrastruktur auch wirtschaftlich erfahrbar gemacht werden und der Wettbewerbsnachteil der Eigenfinanzierung des Fahrweges durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgeglichen werden. Derzeit ist, bezogen auf die Verkehrsleistung, die spezifische Wegelastbelastung (DM/Tonnenkilometer) für Güterbahnen – trotz Einbeziehung der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer – etwa doppelt so hoch wie beim Lastkraftwagen. Die Schwerverkehrsabgabe darf nicht durch Zugeständnisse bei anderen Abgaben kompensiert werden, wenn sie effektiv wirken soll. Vielmehr sind Kfz- und Mineralölsteuer für den Straßenverkehr zu Umweltkomponenten umzugestalten. Langfristig müssen die Möglichkeiten der Verkehrstelematik dazu genutzt werden, um eine variable Nachfragekomponente in die Straßenbenutzungsgebühr einzuführen und damit gezielte Verkehrlenkung zu betreiben. Solange der Straßenverkehr sich nicht unmittelbar an den von ihm verursachten Infrastrukturkosten beteiligt, muss durch gezielte Förderung der Preisnachteil der Schiene bei den Transportpreisen ausgeglichen werden.</p>
Verantwortung für das Netz	<p>Im Schienenpersonenfernverkehr dagegen ist der Wettbewerb über Randbereiche bisher nicht hinaus gekommen. Die Reaktionen auf Angebotsumstellungen im Fernverkehr – insbesondere Ersatzangebote Dritter für wegfallende Interregionalleistungen – haben gezeigt, dass das Fehlen von Wettbewerb in diesem Sektor kein ehernes Gesetz ist.</p> <p>Im Schienengüterverkehr ist die Bilanz ernüchternd: Absolut und relativ zur Gesamtnachfrage ist die Entwicklung im Güterverkehr auf der Schiene unbefriedigend. Auch die Steigerung in diesem Marktsegment im letzten Jahr kann hieran nichts ändern. Einer Stagnation bei den Bahnen steht indes eine hohe</p>	<p>Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Bahnreform die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft der Bahn verbessert hat. Mit ihr ist jedoch bei weitem nicht alles getan worden, was zur Sicherung dieser Zukunft erforderlich ist. Es reicht nicht aus, nach Vollzug dieser Reform die Hände in den Schoß zu legen und die Entwicklung abzuwarten. Gerade derzeit ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen den sich ändernden Bedingungen und den sich konkretisierenden Erfahrungen mit der Bahnreform entsprechend weiter zu entwickeln.</p>	<p>Was das Netz angeht, so muss immer wieder in Erinnerung gerufen werden, dass der Bund für 90 Prozent des Schienennetzes nach dem Grundgesetz ausdrücklich verantwortlich ist. Die Infrastrukturverantwortung des Bundes wird derzeit weitgehend durch die Bereitstellung von Investitionsmitteln übernommen. Von diesen Investitionsmitteln hat in der Vergangenheit in erster Linie die Infrastruktur des Personenfernverkehrs durch Neu- und Ausbaumaßnahmen profitiert. Ohne die Berechtigung der Ausgaben für den Personenfernverkehr in Frage zu stellen, ist heute mehr denn je der Nachholbedarf in der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr zu betonen. Um seiner Infrastrukturverantwortung</p>

nachzukommen, muss der Bund unmittelbaren Einfluss auf die Unterhaltung der Schienenwege nehmen, wie dies auch im Straßenwesen über die Auftragsverwaltung der Länder der Fall ist. Investitionsdarlehen, die derzeit durch Rückzahlungsverpflichtungen die Eisenbahninfrastruktur belasten, müssen auf verlorene Zuschüsse umgestellt werden. Der Investitionsschwerpunkt muss auf die Engpassbeseitigung in Knotenbereichen, auf betrieblich sinnvolle Investitionen, auf das Umsteuern auf ein Netz 21 mit Prioritätstrassen für den Güterverkehr und den Knotenausbau gerichtet sein. Investitionen dürfen dabei nicht nur in das überregionale Netz fließen. Vielmehr sind auch die Zweigstrecken im regionalen Netz nicht weniger als regionale Straßen Grundvoraussetzungen der Daseinsvorsorge. Die pauschale Abqualifizierung regionaler Strecken als chronische Verlustbringer ist nicht mehr als ein nicht sachlich begründetes Vorurteil.

Paradoxer Weise steht der Bund sich bei der Realisierung des Interesses, die Belastung durch das Bundesschienenwegenetz durch Abgabe von Strecken an Dritte zu reduzieren, selbst im Wege. Unternehmen, die derzeit Strecken durch Kauf übernehmen oder gar lediglich pachten, werden durch Rückzahlungsverpflichtungen für Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bestraft. Da der Bund im Falle der Übernahme einer Strecke durch Dritte sein eigenes Risiko aus seiner Gewährleistungsfunktion für die Bundesschienenwege reduzieren kann, ist es nicht zu viel verlangt, dass er nicht nur auf die Rückzahlung derartiger Mittel verzichtet, sondern darüber hinaus diese Schienenwege in saniertem Zustand übergibt und eine Anschubfinanzierung leistet. Auf Dauer müssen auch auf Länderseite neue Wege der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, insbesondere für Maßnahmen zugunsten des Güterverkehrs, gefunden werden, da die Mittel den Anforderungen schon derzeit bei weitem nicht mehr entsprechen.

Zu den wesentlichen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs gehören die Trassenpreise. Um den Unternehmen eine belastbare Planung zu ermöglichen, muss die Preisbildung so transparent wie



Mehr und mehr Verlagerungen setzen auf die Schiene, wie zum Beispiel die Spedition Bertschi

möglich erfolgen. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass gegebenenfalls mit den Mitteln der modernen Informationstechnologie der jeweils gültige Preis für die Nutzung der Trasse jederzeit abrufbar ist.

Ein Thema, mit dem zahlreiche Bahnen im Jahr 2000 unangenehme Erfahrungen machen mussten und das auch die Ressourcen des VDV stark in Anspruch nahm, war die Zulassung und Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen. Die erfolgreiche Arbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen beruht in hohem Maße auf einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen aufsichtsführender Behörde und Unternehmen. Dabei muss von Bundeseite ohne Beeinträchtigung der Sicherheitsstandards in Zukunft ein neues Niveau vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen gesucht werden. Perfektionistisches Sicherheitsdenken darf nicht zur Ausschaltung von Risiken auf eine Weise führen, die einen wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb unmöglich machen. Das Beispiel des Luftfahrt-Bundesamtes zeigt, dass ein anerkannt hoher Sicherheitsmaßstab und ein wirtschaftlich gestaltbarer Betrieb bei einem verständnisvollen

Zusammenarbeiten zwischen aufsichtsführender Behörde und beaufsichtigtem Unternehmen kein Gegensatz sein müssen. An die Länder muss in diesem Zusammenhang appelliert werden, ihre Eisenbahnkompetenz bei allem Rationalisierungsdruck auf die Landesverwaltung nicht weiter zurückzuführen. Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind auf verständliche Ansprechpartner bei den Ländern angewiesen, um die derzeitige Umstrukturierungsphase erfolgreich überstehen zu können.

Es zeigt sich, dass eine Vielzahl von kleineren und größeren Problemen zu lösen sind, bevor die Bahnreform tatsächlich zu einem Erfolg auf der ganzen Linie wird. Dies gilt insbesondere für den von der Politik gern vernachlässigten Bereich des Schienengüterverkehrs. Erforderlich ist weniger die Arbeit an neuen »großen Würfeln« als das gewissenhafte und akribische Feststellen und Ausmerzen der Schwachstellen und Reibungswiderstände, um das immer noch recht schwergängige Gesamtsystem der Eisenbahnen erfolgreich in Schwung bringen zu können.

Geschäftsführer Güterverkehr  
Dr. jur. Martin Henke

Zusammenarbeit zwischen Aufsicht und Betrieben erforderlich



## Was bringt das EU-Eisenbahnpaket?

Im Sommer 1998 hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit dem sogenannten »Eisenbahnpaket« einen Entwurf zur Novellierung der Eisenbahnrichtlinien in der EU vorgelegt. Nach schwierigen und kontroversen Diskussionen zwischen allen Beteiligten wurde Ende letzten Jahres auf dem Vermittlungsweg ein Kompromiss gefunden. Die geänderten Richtlinien 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft und 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen sowie die vollkommen neue Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Entgelt- und Vergaberichtlinie) sind Anfang des Jahres 2001 in Kraft getreten. Sie müssen binnen zwei Jahren von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden.

	<p>Mit der Verabschiedung der Änderungen an den zentralen Eisenbahnrichtlinien der EU haben Rat und Parlament der Union den Ordnungsrahmen des europäischen</p>	<p>für die bislang fehlende Anlastung der externen Kosten insbesondere im Straßenverkehr.</p>	<p>unternehmen setzt den neutralen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur voraus. Die novellierten Richtlinien sind von dem Leitgedanken geprägt, dass vor allem eine deutlichere organisatorische und rechnerische Trennung von Infrastruktur und Transportsparten diese Voraussetzung einer funktionierenden Wettbewerbsordnung sicherstellen kann. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung, die sehr allgemein die getrennte Rechnungsführung beider Bereiche forderte, müssen nunmehr ausdrücklich »getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden.« (Richtlinie 91/440/EWG Artikel 6(1))</p>
<p><b>Durchbruch bei der Netzöffnung</b></p>	<p>Eisenbahnverkehrs spürbar erweitert. Die Novellierung der Richtlinien muss vor dem Hintergrund der eisenbahnpolitischen Strategie in der Europäischen Union interpretiert werden. Schon 1996 hat die Europäische Kommission im Weißbuch »Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft« den zentralen strategischen Ansatz der EU-Eisenbahnpolitik deutlich gemacht. In einer der Kernthesen heißt es, »dass der wirkungsvollste Weg zur</p>	<p>Wesentliche Fortschritte bringt das Eisenbahnpaket hinsichtlich der Öffnung der Netze. Ein gemeinsamer Eisenbahnbinnenmarkt war in der bisherigen Fassung der Richtlinie 91/440/EWG lediglich für den internationalen Kombinierten Verkehr und für den Transit internationaler Vereinigungen verankert. Nur für diese Segmente bestanden bislang EU-weit Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur. Die novellierte Richtlinie erweitert diese Zugangsrechte substantziell. Nach einer Übergangszeit von zwei</p>	<p>Unternehmen, die sowohl Infrastruktur betreiben als auch Verkehrsdienste anbieten, müssen sich darauf einstellen, nach der nationalen Umsetzung des Eisenbahnpakets ihr Rechnungswesen entsprechend umzustellen.</p>
<p><b>Verstärkte Trennung von Infrastruktur und Transport</b></p>	<p>Schaffung einer gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähigen Eisenbahn darin besteht, den Marktkräften einen größeren Spielraum einzuräumen.«</p> <p>Die Analyse der novellierten Richtlinien zeigt, dass dieser Leitgedanke nach wie vor Bestand hat. Dies in zweierlei Hinsicht: Einerseits sollen die Eisenbahnen über einen verstärkten Wettbewerb untereinander zu höherer Effizienz und im Ergebnis zu deutlich verbesserter Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern geführt werden. Sie setzen dabei auf ein Instrumentarium, das mit den Schlagworten Öffnung der Netze, vertiefte institutionelle und rechnerische Trennung von Infrastruktur und Transport, stärkere Regulierung der Trassenvergabe sowie scharfe Abgrenzung der gemeinwirtschaftlichen von den eigenwirtschaftlichen Aktivitäten der Bahnen skizziert werden kann. Andererseits wird aber auch deutlich, dass die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen durch direkte Maßnahmen zur Beseitigung bzw. Kompensation bestehender Wettbewerbsnachteile verbessert werden soll. Die Stichworte hierzu sind wettbewerbsfähige Trassenpreise und Kompensation</p>	<p>Jahren ist allen Bahnen mit Sitz in der Union im internationalen Güterverkehr das Recht auf freien Zugang zum transeuropäischen Schienengüterverkehrsnetz (TERFN) zu gewähren. Das TERFN ist in den Richtlinien exakt definiert und enthält alle relevanten Wirtschaftsräume, Häfen und Terminals. Darüber hinaus sind Umleitungsstrecken bei Überlastung und Zubringerstrecken ausdrücklich als Bestandteile des TERFN definiert. Nach weiteren fünf Jahren wird das TERFN auf das gesamte Eisenbahnnetz der EU ausgedehnt.</p> <p>Der VDV hat zwar während des legislativen Prozesses für eine weitergehende Netzöffnung plädiert. Er hat aber vor allem in der entscheidenden Phase des Vermittlungsverfahrens deutlich gemacht, dass der jetzt erreichte Einstieg in die Erweiterung ausdrücklich positiv zu bewerten ist. Es ist ein erster Schritt in die zwingend erforderliche Internationalisierung des Eisenbahnwesens. Der Druck des Marktes wird jetzt auch den Prozess zur Herstellung der technischen und betrieblichen Interoperabilität zusätzlich beschleunigen.</p> <p>Funktionierender Wettbewerb zwischen den Eisenbahnverkehrs-</p>	<p>Schwerer noch könnten die Vorgaben zur verstärkten organisatorischen Trennung von Transport und Infrastruktur wiegen. Gleich mehrfach ist verankert, dass integrierte Unternehmen unabhängig von Größe und Tätigkeitsbereich vor allem die Funktionen, die mit Entscheidungen über Wegeentgelte und Trassenzuweisungen verbunden sind, künftig an unabhängige Stellen oder Unternehmen zu übertragen haben. In der Entgelt- und Vergaberichtlinie wird diese Vorgabe besonders restriktiv formuliert. Danach sind die unternehmerischen Kernfunktionen des Infrastrukturbetreibers im Falle integrierter Unternehmen, nämlich die der Trassenpreiskalkulation und der Trassenvergabe, von Stellen wahrzunehmen, die »rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig« (Artikel 4 II und 14 II) sind.</p> <p>Es ist derzeit noch nicht mit hinreichender Zuverlässigkeit abzusehen, welche konkreten Konsequenzen aus dieser Formulierung sowohl für die Holdingstruktur der DB AG als auch für die zahlreichen integrierten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen gezogen werden. Es bestehen nach wie vor Zweifel, dass mit den beschriebenen Maßnahmen der</p>

zwingend erforderliche diskriminierungsfreie Zugang zur Schiene sichergestellt werden kann. Der VDV hat außerdem eindringlich davor gewarnt, mit organisatorischen Vorgaben den Aufwand vor allem der Regionalbahnen so zu erhöhen, dass deren Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit auch gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern spürbar leidet, obwohl ihre Netze in der Regel keine Relevanz für den Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben. Angesichts der wettbewerbsstrategischen Motivation des Trennungsansatzes wäre in der nationalen Umsetzung eine Ausnahmeregelung zumindest für die Bahnen zu berücksichtigen, deren Netze nicht wettbewerbsrelevant sind, das heißt von Dritten nicht genutzt werden.

Verfahren, Rahmenbedingungen und Implikationen, die im Zusammenhang mit der Vergabe von Fahrwegkapazität stehen, sind in der Entgelt- und Vergaberichtlinie sehr detailliert beschrieben. Auch dies ist im Kontext von Wettbewerbsförderung durch Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schiene zu interpretieren. Die Richtlinie macht beispielsweise exakte Vorgaben für das Verfahren der Trassenvergabe auch im grenzüberschreitenden Verkehr, für maximale Antrags- und Bearbeitungsfristen unter Einschluss von Ad-hoc-Anträgen, die besonders im Güterverkehr von Bedeutung sein können, für die Regelung von Nutzungskonflikten sowie für ein Verfahren zur Beseitigung auftretender Kapazitätsengpässe. Die Richtlinie bietet insgesamt eine durchaus positive Grundlage, wengleich sie wegen der hohen Regeldichte in diesem Bereich eher Züge einer Verordnung trägt. Konflikte mit der gebotenen unternehmerischen Entscheidungsfreiheit sind dabei im Einzelfall nicht auszuschließen.

Neben den oben skizzierten Vorgaben zur rechnerischen Trennung von Infrastruktur und Transport untersagt die Richtlinie 91/440/EWG ausdrücklich, Einnahmen aus gemeinwirtschaftlichen Aufträgen des Personenverkehrs auf andere Bereiche zu übertragen. Diese Vorgabe ergänzt das auch bislang geltende Verbot, Subventionen zwischen den Bereichen zu transferieren. Der VDV hat in der

Vergangenheit immer betont, dass jenseits des Subventionstransfers die Überleitung von Mitteln aus der üblichen Geschäftstätigkeit der Eisenbahnen, zu der auch die Erfüllung öffentlicher Aufträge im SPNV gehört, auf andere Bereiche ausschließlich der unternehmerischen Entscheidungskompetenz unterliegt. Dies kann zukünftig für Erträge aus gemeinwirtschaftlichen Aufträgen nicht mehr aufrechterhalten werden. Die unternehmensstrategische Verwendung solcher Mittel wird nach der nationalen Umsetzung der Vorgaben des Eisenbahnpakets erheblich eingeschränkt sein. Gemeinsam mit der nunmehr vorgeschriebenen Gewinn- und Verlustrechnung sowie Bilanzierung oder Vermögensaufstellung für den Schienengüterverkehr und den oben skizzierten Vorgaben zur Trennungsrechnung sind erhebliche Auswirkungen auf die Rechnungsführung der Eisenbahnunternehmen zu konstatieren.

Ein weiteres zentrales Thema der Richtlinien sind die Trassenpreise. Faktisch sind hieraus jedoch kaum Änderungen der in Deutschland geltenden politischen Vorgaben für die Höhe der Nutzungsentgelte abzuleiten. Obwohl die Trassenpreiskalkulation nach der Entgelt- und Vergaberichtlinie grundsätzlich an den Grenzkosten auszurichten sind, gibt es eine Reihe von Ausnahmeregelungen, die Abweichungen vom Grenzkostenprinzip in alle Richtungen zulassen. Dabei dürften systematische Nachlässe beim Regelpreis nur schwer zu begründen sein, so dass das in Artikel 7 III formulierte Grenzkostenprinzip durchaus europäische Harmonisierungswirkung im Sinne einer

Mindestbepreisungsregel entfalten kann. Einer dauerhaften und systematischen Preisbildung auf Basis der Vollkosten steht aber nichts entgegen. Mit anderen Worten: Die durchschnittlichen Trassenpreise in der Europäischen Union werden sich künftig zwischen Grenzkosten und Vollkosten plus Rendite bewegen. Eine Änderung der politischen Vorgaben zur Trassenpreisbildung in Deutschland ist daraus nicht abzuleiten.

Der VDV wird die Umsetzung der Richtlinien in den nächsten Jahren aktiv begleiten. Dabei wird es – um nur die wichtigsten Punkte zu nennen – insbesondere darauf ankommen, dass Geist und Anspruch des Eisenbahnpakets bei der jeweils nationalen Öffnung der Netze konsequent durchgesetzt werden. Dies ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die überlebensnotwendige Internationalisierung des Eisenbahngüterverkehrs. Auch das Ziel weiterer substanzieller Netzöffnungsschritte wird auf der Tagesordnung bleiben. Außerdem wird der VDV darauf zu achten haben, dass aus den organisatorischen Vorgaben des Richtlinienpakets für den Unternehmensbereich praktikable und marktverträgliche Schlussfolgerungen gezogen werden. Schließlich wird eine der Hauptaufgaben darin bestehen, den gewünschten Wettbewerb der Bahnen in Europa auch intramodal auf eine faire Grundlage zu stellen. Mit anderen Worten: Die Harmonisierung der Steuer- und Abgabensysteme in Europa rückt mit der Internationalisierung der Bahnen in die höchste Prioritätsstufe.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Trennung von gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Aktivitäten

Starke Regulierung der Trassenvergabe

Viel Spielraum bei den Trassenpreisen

Was tun?



Durch die Formulierung und Verbreitung von verkehrspolitischen Positionen nimmt der VDV Einfluss auf die EU-Politik

## Europa: Grundsätzlich Wettbewerb im Nahverkehr

Europa und seine Rechtsordnung beeinflussen zunehmend das wirtschaftliche Geschehen in den Mitgliedstaaten, auch in Bereichen, in denen bisher örtliche oder höchstens staatliche und nicht europäische Regeln galten. Dem öffentlichen Personenverkehr hat sich die Europäische Kommission zwar erst in der Mitte der neunziger Jahre mit dem Grünbuch zum Bürgernetz zugewandt. Aus der damaligen Ankündigung ist jedoch inzwischen der Vorschlag für eine Verordnung geworden. Dieser wird – wenn er europäisches Gesetz werden sollte – die Struktur des Gewerbes in einigen Mitgliedstaaten der EU entscheidend verändern, in anderen dagegen nur die bereits national vorgezeichnete Marktordnung sanktionieren. Dem jetzt beginnenden Gesetzgebungsverfahren gilt daher die ganze Aufmerksamkeit des VDV, der inzwischen eine viel beachtete, ausführliche Stellungnahme mit Änderungsvorschlägen hierzu erarbeitet hat.

### Logik der europäischen Verträge

Allerdings muss Klarheit darüber herrschen, dass sich die Grundlagen des Kommissionsvorschlags aus der inneren Logik der europäischen Verträge ergeben und nicht etwa von der Kommission »erfunden« wurden. Sie beruhen letztlich auf der europäischen Grundkonzeption, die Auswahl dem Wettbewerb aller Lieferanten und Dienstleister zu überlassen. Davon ausgehend lassen sich zwei Grundüberlegungen erkennen, die zu dem Kommissionsvorschlag geführt haben.

### Verhältnis zwischen Wettbewerb und Daseinsvorsorge

Der erste Aspekt ist der des Verhältnisses zwischen Wettbewerb und Daseinsvorsorge, zu der auch der Personenverkehr gehört. Die Kommission war gehalten, ihre Auffassung zu diesem Thema darzulegen, weil einige politische Kräfte in Europa den Bereich der Daseinsvorsorge aus dem Wettbewerbssystem und dem grundsätzlichen Verbot von Beihilfen und Monopolen herauslösen wollten. Dies würde jedoch dem in Artikel 86 Abs. 2 des europäischen Vertrages verankerten Grundsatz widersprechen, wonach der Wettbewerb auch im Bereich der Daseinsvor-

sorge nur in soweit eingeschränkt werden darf, wie es im Interesse der Leistungserbringung zur Daseinsvorsorge erforderlich ist. Dies hat die Kommission schon in einer Mitteilung von 1996 und nun erneut im September 2000 dargelegt. Danach ist es Sache der Mitgliedstaaten und ihrer Gebietskörperschaften zu definieren, was zur Daseinsvorsorge gehört. Die Tätigkeit der Unternehmen, die die entsprechenden Leistungen erbringen, unterliegt aber den Wettbewerbsregeln, es sei denn die Leistung insgesamt wird hierdurch unmöglich. Das führt notwendigerweise zu einer Trennung zwischen der Funktion des politischen Aufgabenträgers, der die Daseinsvorsorgeleistung definiert und diese bestellt und der Funktion des Betreibers, der die Leistung erstellt.

Auf den ÖPNV übertragen bedeutet dies: Wenn der Wettbewerb zwischen den Betreibern sich selbst überlassen bliebe, fände insgesamt sicher nicht ausreichender Personennahverkehr statt. Deshalb müssen der Wettbewerb und das Beihilfeverbot eingeschränkt wer-

den. So darf auf einer Linie oder in einem Netz in der Regel nur ein Betreiber fahren und nicht mehrere. Damit wird der Wettbewerb eingeschränkt. Der Nahverkehr bedarf außerdem häufig der öffentlichen Kofinanzierung, weshalb die öffentliche Hand den Nahverkehrsbetreibern als Ausnahme vom Grundsatz des Beihilfeverbots Beihilfen gewähren darf.

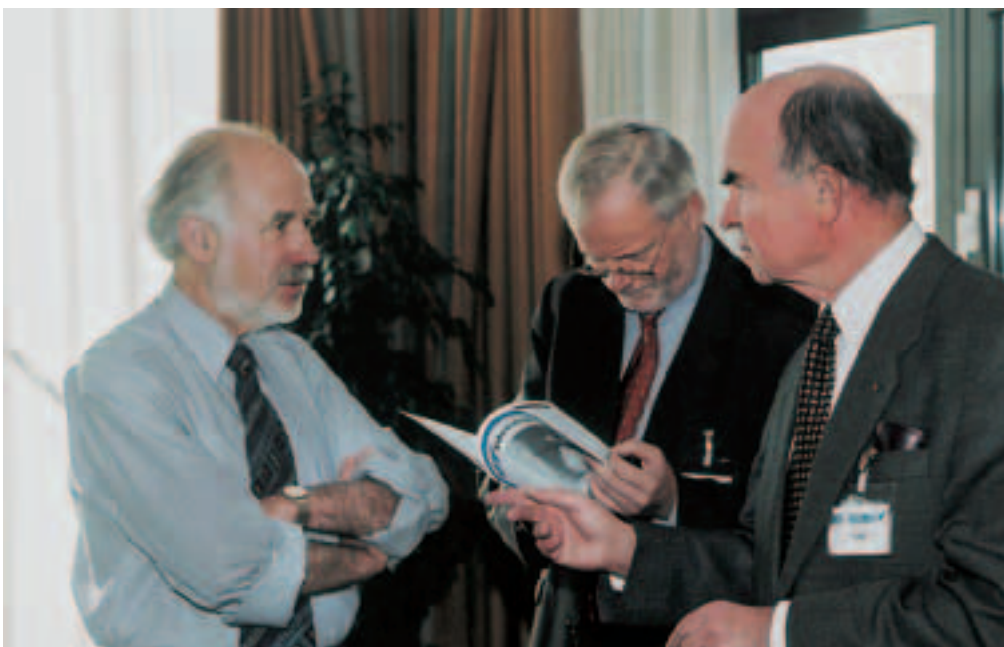
Hier setzt die entscheidende Frage an: Muss auch der Wettbewerb zwischen potenziellen Betreibern um die Konzession und um die Beihilfe eingeschränkt oder ausgeschlossen werden, um ausreichenden Nahverkehr sicherzustellen? Die Kommission kommt zum Ergebnis, dass dies nicht erforderlich sei. Sie schlägt vor, dass der Wettbewerb um die Konzession, die Kofinanzierung und das Ausschlichkeitsrecht künftig im Wesentlichen über Ausschreibungen erfolgen soll.

Der zweite Aspekt des Kommissionsvorschlags vom 26. Juli 2000 betrifft die Veränderungen im Bereich des ÖPNV. Bisher war diese Materie durch die Verordnung (EWG) 1191/69 geregelt. Diese gab den politischen Instanzen die Möglichkeit, Betreibern von öffentlichem Personenverkehr sogenannte Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, (modern: Verpflichtungen im Bereich der Daseinsvorsorge) aufzuerlegen. Geregelt wird die Folge einer solchen Auferlegung, nämlich die Verpflichtung der öffentlichen Hand, den Betreibern die entsprechenden Nachteile zu vergüten. Die Auferlegung sollte allerdings eher die ungewünschte Ausnahme sein. Eigentlich war es Sinn der damaligen Verordnung, solche Auferlegungen möglichst abzuschaffen.

Demgegenüber hat sich dreierlei geändert:

- I. Es ist klar geworden, dass öffentlicher Personenverkehr aus ökologischen, sozialen oder stadt- und regionalplanerischen Gründen (also aus gemeinwohlorientiertem Anlass) notwendig ist, auch wenn der Markt dessen Kosten nicht decken kann. Damit wird anerkannt, dass in diesem Bereich eine Kofinanzierung der öffentlichen Hand auf Dauer notwendig sein wird, um qualitativ hochwertigen ÖPNV anbieten zu können.

### Was macht Europa? Gesprächsstoff allerorten wie hier anlässlich der VDV-Jahrestagung





2. Es sind wegen der Marktöffnung in einigen Mitgliedstaaten Unternehmen entstanden, die willens und in der Lage sind, ihre Dienstleistung im ÖPNV auch international, zum Beispiel auf dem gemeinsamen europäischen Markt anzubieten.
3. Es gibt seit 1993 den einheitlichen europäischen Markt auch für Dienstleistungen, auf dem sich alle Unternehmen der EU betätigen können. Natürlich herrscht auf diesem einheitlichen Markt auch die Niederlassungsfreiheit.

Werden alle drei Gesichtspunkte zusammen gesehen, so ergibt sich folgende Schlussfolgerung: Für die potenziell europaweit tätigen Unternehmen ist die Niederlassungs- und Betätigungsfreiheit nur dann praktisch verwirklicht, wenn sie auch diskriminierungsfreien Zugang zur öffentlichen Kofinanzierung erhalten. Das kann nur über wettbewerbliche Verfahren geschehen.

Warum ist die Kommission aber erst jetzt auf diese beiden Grundlagen, auf das Verhältnis von Wettbewerb und Daseinsvorsorge und auf das Problem der Niederlassungsfreiheit für European Players, gestoßen? Dies liegt einfach daran, dass es früher keine international auftretenden Betreiber der Leistungen der Daseinsvorsorge gab, und insofern der Handels- und Dienstleistungsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten noch nicht betroffen war. Heute ist das anders und Europa reagiert entsprechend.

Was enthält dieser Vorschlag in groben Zügen?

- Die Verpflichtung der zuständigen Behörden, qualitätsvollen öffentlichen Personenverkehr sicherzustellen.
  - Diese haben dafür drei Instrumente, um im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse tätig zu werden:
    1. Sie leisten einen finanziellen Beitrag für gemeinwirtschaftliche Anforderungen.
    2. Sie geben einem Betreiber ein Ausschließlichkeitsrecht.
- Beide Instrumente setzen grundsätzlich voraus, dass der Betreiber



Loyola de Palacio (hier auf der VDV-Jahrestagung) entwickelt als zuständige EU-Kommissarin das ÖPNV-Wettbewerbsrecht aus der Logik der europäischen Verträge

durch ein wettbewerbliches Verfahren ermittelt wird. Es gibt einige Ausnahmen besonders im Schienenverkehr, die aber, wenn der Verordnungstext nicht noch geändert wird, wenig praktische Bedeutung haben werden.

3. Das dritte Instrument setzt keinen Wettbewerb und keine individualisierte Beziehung zwischen der Behörde und dem Betreiber voraus. Die öffentliche Hand definiert in diesem Fall nur allgemeine, von jedem in vergleichbarer Situation befindlichen Betreiber zu erfüllende Anforderungen und die entsprechende Vergütung. Ein Beispiel ist die Schülerbeförderung zu ermäßigten Tarifen. Die Grenze, bis zu der dieses Instrument eingesetzt werden darf, liegt jedoch nach den Vorstellungen der Kommission bei 20 Prozent der Gesamteinnahmen des Betreibers.

Welchen Weg wird dieser Entwurf weiter gehen? Europäisches Parlament und Ministerrat werden den Entwurf getrennt beraten. Kommen beide Organe nicht zu übereinstimmenden Beschlüssen, muss ein Vermittlungsverfahren durchgeführt werden. Welche Aussichten bestehen, dass dieser Vorschlag von Parlament und Rat in geltendes Europarecht verwandelt wird? Es ist zu erwarten, dass das Parlament dem Entwurf mit großer Mehrheit zustimmen wird, denn es hat sich bisher immer als Verfechter von Wettbewerb und Liberalisierung gezeigt.

Im Rat dürften die Dinge komplizierter sein. Mehrheitlich werden Belgien, Luxemburg, Österreich und Griechenland den Entwurf zunächst ablehnen. Auf der anderen Seite werden vermutlich das Vereinigte Königreich, Dänemark, Finnland, Schweden, die Niederlande, Italien und Portugal dem Vorschlag zustimmen. Die Haltung Frankreichs, Spaniens und Deutschlands wird davon abhängen, welche Änderungen diese Länder durchsetzen können.

Die Diskussion innerhalb der UITP (dem weltweiten und somit auch europäischen Dachverband des ÖPNV) verläuft entsprechend. Die Mitgliedstaaten der EU, die ihre Marktordnungen zum ÖPNV aus eigenem Willen oder im Vorgriff auf zu erwartende europäische Regelungen auf wettbewerbliche Strukturen umgestellt haben, akzeptieren den Vorschlag. Die Unternehmen aus diesen Ländern folgen ihnen weitgehend. Umso mehr kommt es darauf an, im Interesse der Unternehmen, ihrer Mitarbeiter aber auch im Interesse der Erhaltung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV in den übrigen Mitgliedstaaten ausreichende Übergangszeiten durchzusetzen. Dem gelten die besondere Aufmerksamkeit und Bemühungen des VDV auf der europäischen Ebene.

Ass. jur. Klaus Meyer

Niederlassungs- und Betätigungsfreiheit

Vorschlag der EU-Kommission und weiterer Weg des Verordnungsentwurfes

## Nahverkehrsfinanzierung – nicht nur ein Zukunftsthema

Das Thema »Nahverkehrsfinanzierung« war im Jahr 2000 vor allem von einer Zukunftsdiskussion geprägt. Die EU-Kommission beschloss am 26. Juli 2000 einen Vorschlag für eine Marktöffnungsverordnung des Personenverkehrs auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen. Am selben Tag legte sie darüber hinaus einen Vorschlag zur Änderung der Verordnung 1107/70 vor, der sich mit dem künftigen Rechtsrahmen für Infrastrukturbeihilfen befasst. Die mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. April 2000 dem Europäischen Gerichtshof vorgelegten Rechtsfragen sind ebenfalls von großer Bedeutung für die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland (vergleiche hierzu den Beitrag Verbandsarbeit, Seiten ...). So wichtig diese Zukunftsdiskussion auch sein mag: Die Verkehrsunternehmen in Deutschland benötigen in der jetzigen Übergangsphase zum Wettbewerb im ÖPNV bis zum Inkrafttreten neuer europaweiter Regulierungen Kontinuität in Bezug auf die herkömmlichen ÖPNV-Finanzierungsinstrumente.

Bundesfinanzhilfen zu Gunsten des ÖPNV auf hohem Niveau erhalten

Auch wenn die Diskussion um die Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes im Jahr 2000 keinen entscheidenden Schritt vorgekommen ist, so ist doch zumindest insoweit eine erfreuliche Entwicklung zu konstatieren, als sich die von den Ländern eingesetzten Bundesfinanzhilfen nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf hohem Niveau stabilisiert haben. Diese Finanzmittel stellen eine unverzichtbare Säule der ÖPNV-Finanzierung dar, um die allgemein anerkannte gute ÖPNV-Qualität in Deutschland auch künftig halten und ausbauen zu können. Die seit Jahren geführte Diskussion um das weitere Schicksal der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ebte auch im Jahr 2000 nicht ab.

Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr bleiben weiter umstritten

Mit einem Urteil vom 7. September 2000 hat der 3. Senat des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) eine für das gesamte ÖPNV-Gewerbe bedeutende Entscheidung getroffen. Mit ihr wurde der in einigen Bundesländern seit Jahren bestehende Streit, ob von den Ausgleichsbehörden bei der Ermittlung der Personenkilometer auch von niedrigeren als den in den Verordnungen des Bundes über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenverkehr (PBefAusglV) und dem Eisenbahnverkehr (AEAusglV) genannten Pauschalwerten ausgegangen werden darf, im Sinne der ausgleichsberechtigten Verkehrsunternehmen beigelegt. Mit dieser Entscheidung erteilte das Gericht der im Land Brandenburg seit der Festsetzung für das Kalenderjahr 1992 geübten Verwaltungspraxis eine Absage, nach der bei der Berechnung der maßgeblichen Personenkilometer lediglich Ausnutzungsfaktoren in Höhe von 5,2 Tagen bei

Wochenkarten, 21,8 Tagen bei Monatskarten und 208,3 Tagen bei Jahreskarten zu Grunde gelegt wurden. Die entsprechenden Werte der Verordnungen des Bundes sind 6, 26 und 240. Das Urteil hatte aber auch Auswirkungen auf andere Bundesländer, die bislang ebenfalls solche »landestypischen« Verkürzungen vorgenommen hatten (zum Beispiel Rheinland-Pfalz). Folge für die betroffenen Mitgliedsunternehmen waren Gesamtnachzahlungen in dreistelliger Millionenhöhe für alle Kalenderjahre, über die noch nicht bestandskräftig entschieden war.

Am Ende des Jahres 2000 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der PBefAusglV und der AEAusglV vor (zur Vorgeschichte vergleiche VDV-Jahresbericht 1999, Seite 24 f.).

Dieser Entwurf enthält als einzige wesentliche materielle Änderung eine Neuregelung der Berechnungsvorschriften hinsichtlich der anzuerkennenden Gültigkeitstage von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs: Die Landesregierungen sollen ermächtigt werden, unter bestimmten Voraussetzungen die in den genannten Verordnungen festgelegten Pauschalwerte unterschreiten zu dürfen. Nach dem Entwurf des BMVBW würde die vom BVerwG gestoppte Praxis einiger Länder, mit verkürzten »landestypischen Durchschnittswerten« zu rechnen, damit zwar der Sache nach legalisiert, allerdings nur bezogen auf die Zukunft. Denn die Unterschreitung müsste »jeweils jährlich bis zum 30. August mit Wirkung für das folgende Jahr« bekannt gemacht werden. Nach der amtlichen Begründung soll mit diesem Erfordernis sichergestellt werden, dass die Verkehrsunternehmen rechtzeitig über die festge-

legten Gültigkeitstage informiert werden und damit die Möglichkeit erhalten, ihr Verkehrsangebot und die Fahrpreise den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Positiv an dem BMVBW-Vorschlag ist zwar, dass mit ihm weiteren von Bundesländern geforderten, anspruchsvolleren Vorschlägen – wie etwa zum Verbundzuschlag und zu den Schwellenwerten für betriebsindividuelle Nachweise – entgegengetreten wird. Mit der Inkraftsetzung des Vorschlags würden den Landesregierungen aber gleichwohl erhebliche Handlungsspielräume für fiskalisch motivierte Eingriffe in die Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen eröffnet. Selbst wenn man für eine erste Hochrechnung nur von denjenigen Ländern ausgeht, die bereits in der Vergangenheit mit verkürzten landesspezifischen Durchschnittswerten gerechnet haben, so ergäbe sich gleichwohl ein dreistelliger Millionenbetrag jährlich, der dem ÖPNV in Deutschland künftig gegenüber der jetzt bestehenden Rechtslage entzogen würde.

Nach der Energierechtsreform, die heute schon bei Strom produzierenden und mittelfristig auch bei Strom verteilenden Stadt- und Kreiswerken für wegbrechende Querverbunderträge sorgt, und nach der Kostenmehrbelastung der ÖPNV-Unternehmen durch die so genannte »Ökosteuern« würde also die finanzielle Basis des ÖPNV weiter erheblich geschwächt.

Die im VDV organisierten Verkehrsunternehmen stehen vor dem Hintergrund der geplanten EU-weiten Marktöffnung im ÖPNV vor großen Herausforderungen, denen sie sich schon seit geraumer Zeit mit Maßnahmen zur Kostensenkung und Ertragssteigerung offensiv stellen. So stieg der Kostendeckungsgrad in den letzten Jahren kontinuierlich an und lag 1998 bundesweit bei durchschnittlich 68,2 Prozent. Durch die mit dem Verordnungsentwurf ermöglichten Ertragskürzungen würden diese Bemühungen erheblich geschwächt. Damit würde zum einen das im Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen auf Bundesebene formulierte und in dem im Mai 2000 vorgelegten Papier »Eckpunkte für einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV« der Bundesregierung bekräftigte Ziel einer Stärkung des ÖPNV verfehlt, weil



## Einsatz der Bundesfinanzhilfen nach dem Regionalisierungsgesetz und dem GVFG (Angaben in Mio. DM)

Land	Jahr	insgesamt vorhanden		Betriebskosten SPNV	für Investitionen im SPNV und für andere Zwecke gebunden		verfügbar für allgemeinen ÖPNV		
		Reg.-Mittel <sup>1)</sup>	GVFG <sup>2)</sup>		Reg.-Mittel	Reg.-Mittel <sup>3)</sup>	GVFG <sup>3)</sup>	insgesamt	
Baden-Württemberg	1999	1.308,0	378,4	950,0	300,0	10,0	58,0	192,0	250,0
	2000	1.411,7	380,8	965,7	285,0	12,5	161,0	89,0	250,0
Bayern	1999	1.985,0	506,8	1.500,0	93,0	199,1	392,0	130,9	522,9
	2000	2.060,5	505,5	1.500,0	124,2	62,5	436,3	143,0	579,3
Berlin	1999	637,4	163,2	454,0	–	67,9	183,4	70,0	253,4
	2000	673,5	<sup>4)</sup> 192,7	454,0	6,0	<sup>4)</sup> 50,6	213,5	117,4	330,9
Brandenburg	1999	749,9	118,0	609,6	67,3	–	<sup>5)</sup> 73,0	62,4	135,4
	2000	800,0	<sup>6)</sup> 102,3	650,0	41,0	–	<sup>7)</sup> 109,0	<sup>6)</sup> 40,9	149,9
Bremen	1999	58,4	27,7	22,5	7,8	7,0	28,1	10,4	38,5
	2000	63,7	29,3	22,5	14,6	4,2	26,6	3,2	29,8
Hamburg	1999	221,9	56,2	154,3	16,0	10,9	51,7	31,6	83,3
	2000	221,9	55,4	181,7	15,1	20,9	25,1	21,1	46,2
Hessen	1999	<sup>8)</sup> 917,5	215,8	610,3	101,2	–	180,2	120,9	301,1
	2000	963,3	209,8	610,3	169,6	–	183,4	114,9	298,3
Mecklenburg-Vorpommern	1999	403,0	70,1	291,8	68,1	–	43,1	14,4	57,5
	2000	445,0	88,4	284,6	90,6	–	69,8	44,8	114,6
Niedersachsen	1999	913,7	268,5	546,0	210,8	44,5	156,9	99,7	256,6
	2000	1.006,0	270,5	588,9	239,2	24,8	177,9	93,6	271,5
Nordrhein-Westfalen	1999	2.097,6	684,1	1.189,7	312,0	61,0	595,9	365,3	961,2
	2000	2.100,0	677,9	1.165,1	321,9	78,1	613,0	343,4	956,4
Rheinland-Pfalz	1999	610,1	137,1	513,5	26,2	10,0	70,4	27,2	97,6
	2000	615,0	134,1	523,0	<sup>9)</sup> 25,8	17,2	66,2	29,0	95,2
Saarland	1999	182,9	34,0	131,0	20,2	13,5	31,7	5,3	37,0
	2000	189,5	51,8	137,0	32,0	–	20,5	40,6	61,1
Sachsen	1999	865,1	205,5	604,3	169,5	19,9	91,3	33,3	124,6
	2000	951,4	219,3	604,3	225,6	30,4	121,5	36,0	157,5
Sachsen-Anhalt	1999	649,2	109,3	441,5	70,9	–	136,8	33,8	170,6
	2000	<sup>10)</sup> 707,5	115,1	499,7	81,8	–	126,0	39,5	165,5
Schleswig-Holstein	1999	317,4	85,0	215,0	52,0	–	50,4	26,3	76,7
	2000	357,1	85,0	234,9	67,0	–	55,2	27,1	82,3
Thüringen	1999	482,1	110,5	356,2	<sup>11)</sup> 61,8	1,4	64,1	42,8	106,9
	2000	539,4	106,0	384,3	<sup>11)</sup> 87,7	–	67,4	39,0	114,7

1) für 2000 Planungsangaben der Länder übernommen (Einzelheiten der Revision des Regionalisierungsgesetzes noch nicht bekannt) · 2) Länderprogramm (ÖPNV und kommunaler Straßenbau) sowie Anteil des Landes am Bundesprogramm ÖPNV; Quelle: GVFG-Bundesprogramm 2000 bis 2004 · 3) Länderprogramm ÖPNV sowie Anteil des Landes am Bundesprogramm ÖPNV · 4) inkl. DB AG · 5) darunter 11,0 Mio. DM Aufgabensicherung Verkehrsverbund · 6) Bundesprogramm nicht berücksichtigt, da keine Vorhaben im kommunalen Bereich · 7) inkl. 60 Mio. DM für die Aufgabensicherung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg · 8) hierin ist eine Rückzahlung in Höhe von 25,8 Mio. DM für das Kalenderjahr 1998 enthalten · 9) inkl. 1,4 Mio. DM Personal- und Sachkosten SPNV-Zweckverbände · 10) inkl. endgültiger Abrechnung für das Kalenderjahr 1999 · 11) inkl. Personal- und Sachkosten Nahverkehrsservicegesellschaft

noch nicht einmal eine Stabilisierung dieser vor allem im ländlichen Raum bedeutenden ÖPNV-Finanzierungsquelle erreicht wird. Schlimmer noch ist zum anderen die verheerende Signalwirkung, die von dem Vorschlag ausgeht. Die Bundesregierung würde nämlich mit der Inkraftsetzung einer solchen Verordnung nicht nur den Startschuss für die Erosion dieses bisher weitgehend bundeseinheitlich geregelten Rechtsanspruchs

der Verkehrsunternehmen geben. Vielmehr würde sie sogar die Verkehrsminister und -senatoren derjenigen Länder, die heute noch aus verkehrspolitischen Gründen von Verkürzungen der Ausgleichsansprüche absehen möchten, einem zumindest langfristig kaum aushaltbaren Druck ihrer Kollegen aus den Finanzressorts aussetzen.

Der VDV hat sich in seiner offiziellen Stellungnahme in diesem Sinne

kritisch zu dem Vorschlag des BMVBW geäußert, gleichzeitig aber Kompromissbereitschaft signalisiert und einen Alternativvorschlag zum Berechnungsmodus unterbreitet. Es bleibt zu hoffen, dass die Bundesregierung im Verordnungsgebungsverfahren diesen Anregungen Rechnung trägt und insgesamt noch eine ausgewogene Kompromisslösung gefunden werden kann.

Rechtsanwalt Reiner Metz

## Das Vergaberecht gewinnt im ÖPNV an Bedeutung

Seitdem das Vergaberecht zum 1. Januar 1999 Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) geworden ist, gewinnt es auch im ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Dies zeigen nicht nur die Entscheidungen von Vergabekammern im Rahmen der Nachprüfung von Ausschreibungsverfahren bei ÖPNV-Leistungen. Auch der mittlerweile lebhaft diskutierte Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Marktöffnung im ÖPNV vom 26. Juli 2000 enthält weitreichende vergaberechtliche Besonderheiten, die selbst dem rechtskundigen Leser nicht auf den ersten Blick auffallen. Als Anbieter von ÖPNV-Leistungen sind daher die VDV-Mitgliedsunternehmen bereits heute bei der Ausschreibung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und erst recht bei einem Ordnungsrahmen auf Grundlage des Verordnungsvorschlags gefordert, ihre vergaberechtlich geschützten Positionen zu kennen, um sie rechtzeitig geltend machen zu können. Exemplarisch werden nachfolgend einige vergaberechtliche Aspekte näher erläutert.

Seit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 1996, die auch die Verpflichtung begründete, gewünschte gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Sinne des § 13a PBefG im Wettbewerb zu vergeben, sind erst vergleichsweise wenige Ausschreibungsverfahren durchgeführt worden. Trotzdem liegt bereits vergaberechtliche Rechtsprechung vor, die sehr detailliert mögliche Fehler bei der Ausschreibung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen aufzeigt. So hatte die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Düsseldorf durch Beschluss vom 3. März 2000 Aktenzeichen VK-1/2000-L eine Ausschreibung wegen der Verletzung des Rechts auf fairen Wettbewerb durch nicht eindeutige und erschöpfende Leistungsbeschreibung aufgehoben (vergleiche § 8 Nummer 1 Absatz 1 Verdingungsordnung für Leistungen Teil A [VOL/A]). Unter anderem wurden folgende Punkte angesprochen:

- Mitgliedschaft in einer Verkehrsgemeinschaft

Die Verdingungsunterlagen sahen vor, dass derjenige Bieter, der den Zuschlag erhält, Gesellschafter in der Verkehrsgemeinschaft werden muss, in deren Bereich die ausgeschriebenen Verkehre liegen, ohne jedoch die genauen finanziellen Auswirkungen einer Mitgliedschaft detailliert darzulegen. Die Vergabekammer erkannte in den fehlenden hinreichenden Angaben zu den sich aus der Zwangsmemberschaft ergebenden finanziellen Folgen einen Verstoß gegen § 8 Nummer 1 Absatz 1 VOL/A. Bei einer ordnungsgemäßen Kalkulation könnten die möglichen finanziellen Auswirkungen, unabhängig davon, ob sie negativ, positiv, geringfügig oder bedeutsam seien, nicht außer Acht gelassen werden. »Entscheidend ist, dass ein Bieter, der noch nicht

Mitglied ist, diese Folgen nur abschätzen kann und damit je nach seiner internen Betriebsrechnung Sicherheitszuschläge einkalkuliert, während ein Mitglied nicht auf Abschätzungen angewiesen ist. Die Vergleichbarkeit der Gebote ist damit nicht mehr gegeben.«

- Erhöhung des Verbundtarifs während der Ausschreibung

Auch die während des Ausschreibungsverfahrens erfolgte, aber von der Vergabestelle in den Verdingungsunterlagen nicht berücksichtigte Erhöhung des Verbundtarifs, der auf die ausgeschriebenen Verkehre Anwendung finden sollte, führte nach Ansicht der Vergabekammer zur Unvergleichbarkeit der Angebote. Denn es sei nicht ausgeschlossen, dass manche Bieter bereits die Einnahmen aus der neuen Tarifstruktur berücksichtigt hätten, andere nicht.

- Unzutreffende Einnahmeprognosen

Ebenfalls hielt es die Vergabekammer nicht für ausgeschlossen, dass die den Bietern mitgeteilte Einnahmeprognose auf unzutreffenden Parametern basierte, da mögliches Sonderwissen des Altunternehmers nicht in die Erstellung der Einnahmeprognose eingeflossen sei.

- Zuschnitt der ausgeschriebenen Leistung

Unbeanstandet blieb dagegen der Zuschnitt der ausgeschriebenen Verkehrsleistung, die aus einer Mischung von defizitären und attraktiven Linien bestand. Von dem Antragsteller des Überprüfungsverfahrens war vorgetragen worden, dass bei der Bedienung einer der ausgeschriebenen Linien eine Standzeit von eineinhalb Stunden für jedes dritte Unternehmen

anfiel, während die Altunternehmerin, wenn sie diese Linien bedienen würde, unmittelbar das Fahrzeug zur Bedienung einer Anschlusslinie weiterfahren lassen könnte. Die Vergabekammer führte hierzu aus, es liege in der Natur der Leistung »Personenbeförderung im Linienverkehr«, »dass ein Liniennetz vorgegeben ist und ein großer Anteil der Linien eines Verkehrsnetzes miteinander oder mit anderen Verkehrsmitteln / Verkehrsbedingungen im Zusammenhang stehen. Diese Zusammenhänge können weder kurzfristig aufgelöst noch kann gefordert werden, dass nur große, in sich geschlossene Verkehrsnetze ausgeschrieben werden dürfen, um Standzeiten, Leerfahrten etc. zu minimieren. Gerade hierdurch würden kleine und mittlere Unternehmen benachteiligt und die Bindung an wenige große Verkehrsunternehmen verfestigt.«

Die dargestellten Probleme zeigen, dass es nicht nur für den Aufgabenträger als Vergabestelle von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen eminent wichtig ist, vergaberechtliche Anforderungen in Ausschreibungsverfahren fehlerfrei zu berücksichtigen. Auch den an einer Ausschreibung beteiligten Verkehrsunternehmen ist ein genaues Studium der ihnen zustehenden Rechte zu empfehlen, wollen sie nicht Gefahr laufen, in Ausschreibungsverfahren diskriminiert zu werden.

Aber nicht nur das geltende Recht verlangt dem Rechtsanwender eine hohe Sachkenntnis ab, auch der Verordnungsvorschlag zur Marktöffnung im ÖPNV vom 26. Juli 2000 birgt nach bisherigem Kenntnisstand eine vergaberechtliche Besonderheit mit erheblichen Auswirkungen. Auf den ersten Blick schafft dieser Verordnungsvorschlag für den Bereich des Personenverkehrs ein spezielles Vergaberecht, das im Wesentlichen in den Artikeln 6, 7, 8 und 12 geregelt ist. Die Besonderheit dieser Regelungen besteht neben der Möglichkeit, bei einer Ausschreibung das Verhandlungsverfahren wählen zu können, in der unter bestimmten Voraussetzungen ohne Ausschreibung zulässigen Direktvergabe unter anderem für Stadt-, Straßenbahn- und Busverkehrsdienste und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Qualitätsvergleich. Bedeutsam ist jedoch,

Vergabekammer hebt ÖPNV-Ausschreibung auf

Verordnungsvorschlag zur Marktöffnung im ÖPNV

dass das spezielle Vergaberecht des Verordnungsvorschlages und damit die Ausnahmen der Direktvergabe und des Qualitätsvergleichs nur dann zur Anwendung kommen sollen, wenn nicht ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag bereits nach den Richtlinien 92/50/EWG (Dienstleistungsrichtlinie) beziehungsweise 93/38/EWG (Sektorenrichtlinie) ausgeschrieben werden muss. Denn Artikel 2 des Verordnungsvorschlages sieht den Vorrang der genannten Richtlinien – allerdings nur für den Fall, dass sie eine Ausschreibung zwingend verlangen – vor dem speziellen Vergaberecht des Verordnungsvorschlages vor.

Zum Regelungsgehalt der Dienstleistungsrichtlinie, die dann in erster Linie einschlägig wäre, ist Folgendes anzumerken: Die Dienstleistungsrichtlinie wurde im November 1997 endgültig in nationales Recht umgesetzt. Sie begründet nur eine Ausschreibungsverpflichtung, wenn ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vergeben werden soll. Für die gegenwärtige Rechtslage im allgemeinen ÖPNV in Deutschland, der im Wesentlichen nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes geregelt ist, hat die Dienstleistungsrichtlinie für die Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne des § 13 PBefG keine Bedeutung.

Denn diese Verkehre werden auf der Grundlage einer Linienverkehrsgenehmigung, die einen Verwaltungsakt darstellt, erbracht und basieren nicht auf einem Vertragsverhältnis. Die Erteilung von Verwaltungsakten wird jedoch vom Anwendungsbereich der Dienstleistungsrichtlinie nicht erfasst. Folglich führt diese nach dem bestehenden nationalen Ordnungsrahmen nicht zur Ausschreibungsverpflichtung bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre.

Nach dem Verordnungsvorschlag soll jedoch zukünftig in der Regel ein Dienstleistungsauftrag zwischen der zuständigen Behörde und einem Verkehrsunternehmen die Rechtsgrundlage für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen bilden, so dass grundsätzlich die Dienstleistungsrichtlinie einschlägig wäre. Indem der Verordnungsvorschlag den Vorrang der Dienstleistungsrichtlinie statuiert, ergeben sich folgende Konsequenzen:

Nicht nur Eisenbahnverkehrsleistungen, zu denen auch solche von U-Bahnen zu rechnen sind, müssten zukünftig stets ausgeschrieben werden. Vielmehr müssten auch sämtliche Verkehrsleistungen des sogenannten allgemeinen ÖPNV (Stadt-, Straßenbahn- und Busverkehrsleistungen) über Ausschreibungen vergeben werden. Zu diesem Ergebnis führen folgende Überlegungen: Eisenbahnverkehrsleistungen unterliegen nach Artikel 9 in Verbindung mit Anhang I B Kategorie 18 der Dienstleistungsrichtlinie nicht der förmlichen Ausschreibungspflicht, sondern hinsichtlich der Vergabe nur bestimmten technischen Anforderungen bei der Leistungsbeschreibung sowie Publizitätsanforderungen (Artikel 14 und 16). Dies bedeutet, die Dienstleistungsrichtlinie verpflichtet nicht zu einer Ausschreibung von Eisen- und U-Bahn-Verkehrsleistungen.

Aus diesem Grunde würde nach Artikel 2 Abs. 2 des Verordnungsvorschlags für Eisen- und U-Bahn-Verkehrsleistungen die Marktöffnungsverordnung gelten, die gemäß Artikel 6 Buchstabe a) grundsätzlich für öffentliche Dienstleistungsaufträge die Ausschreibung vorsieht. Lediglich Artikel 7 Absatz 1 des Verordnungsentwurfs ermöglicht für Eisenbahnverkehrsdienste (und andere Schienenbahnen) eine Direktvergabe, »wenn nationale oder internationale Sicherheitsstandards für den Schienenverkehr nicht anders gewährleistet werden können«. Da diese Voraussetzungen jedoch in der Praxis in der Regel nicht gegeben sein werden, wie zahlreiche Beispiele von Eisenbahnen, die ohne Beeinträchtigung von Sicherheitsstandards auf dem Netz anderer Eisenbahnen fahren, belegen, würden Eisen- und U-Bahn-Verkehrsdienste zukünftig ausnahmslos ausgeschrieben werden müssen.

Hingegen unterwirft die Dienstleistungsrichtlinie nach Artikel 8 in Verbindung mit Anhang I A Kategorie 2 die Vergabe von Beförderungsleistungen im Landverkehr, wozu Stadt- und Straßenbahnen sowie Busverkehrsdienste zu rechnen sind, der Ausschreibungsverpflichtung. Wegen des in Artikel 2 des Verordnungsvorschlags für diesen Fall vorgesehenen Vorrangs der Dienstleistungsrichtlinie würde deshalb hinsichtlich der Vergabe

dieser Verkehrsdienste die Marktöffnungsverordnung nicht gelten. Die im Verordnungsentwurf vorgesehenen Möglichkeiten der Direktvergabe nach Artikel 7 und des Qualitätsvergleichs nach Artikel 8 würden ins Leere laufen, weil nicht die Marktöffnungsverordnung anwendbar wäre, sondern die Dienstleistungsrichtlinie.

Ein anderes Ergebnis würde sich nur dann ergeben, wenn die Beauftragung von Stadt-, Straßenbahn- und Busverkehrsdiensten als die Einräumung einer sogenannten Dienstleistungskonzession in gemeinschaftsrechtlichem Sinne bezeichnet werden könnte. Die Einräumung einer Dienstleistungskonzession wird nämlich nach herrschender Meinung nicht von der Dienstleistungsrichtlinie erfasst.

Die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen würde somit dem Verordnungsvorschlag unterfallen. Eine Dienstleistungskonzession setzt voraus, dass die Tätigkeit in den Verantwortungsbereich des Staates fällt, auf den Konzessionär ein Nutzungsrecht übertragen wird und der Konzessionär die mit der Dienstleistung verbundenen wirtschaftlichen Risiken trägt. Ob diese Tatbestandsmerkmale nach dem deutschen Ordnungsrahmen für den ÖPNV erfüllt wären, erscheint sehr zweifelhaft. Für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Sinne des § 13a PBefG hat jedenfalls die Vergabekammer bei der Bezirksregierung Düsseldorf in ihrem Beschluss vom 3. März 2000 selbst bei einem Sachverhalt, der den Abschluss eines so genannten Nettovertrages vorsah, das Vorliegen einer Dienstleistungskonzession verneint und die Vergabe eines Dienstleistungsauftrages angenommen. Das dargestellte, aus der Sicht der Verkehrsunternehmen völlig inakzeptable Ergebnis macht deutlich, weshalb der VDV die Streichung des im Verordnungsvorschlag der Kommission vorgesehenen Vorrangs der Dienstleistungsrichtlinie verlangt.

Darüber hinaus zeigen die angesprochenen Probleme insgesamt, dass das Vergaberecht im ÖPNV entscheidende Bedeutung erlangen wird. Exzellente Kenntnisse in diesem Bereich können die Wettbewerbsposition der Unternehmen stärken helfen.

Ass. jur. Martin Schäfer

Dienstleistungskonzessionen

Inhalte der Dienstleistungsrichtlinie

Konsequenzen des Vorrangs der Dienstleistungsrichtlinie

Exzellente Kenntnisse im Vergaberecht erforderlich

## Aufwärtstrend beim Kostendeckungsgrad im Personenverkehr unterbrochen – Umstrukturierungsaufwand belastet im Westen, Verbesserungen in Ostdeutschland

Der Trend der letzten Jahre wird 1999 unterbrochen – erstmals seit 1993 ergab die jährliche Verbands-erhebung bundesweit keine Verbesserung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen im Personenverkehr. Gleichwohl belegen die mit Aufwand verbundenen Umstrukturierungen in den Mitgliedsunternehmen deren Anstrengungen, ihre Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu verbessern. Diese – scheinbar widersprüchliche – Entwicklung ist bei detaillierter Betrachtung erklärbar.

Steigender Wettbewerbsdruck auf VDV-Unternehmen führt zu Umstrukturierungen, aber diese erfordern Zeit

Die Notwendigkeit zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der ÖPNV-Unternehmen ist evident: Auf europäischer Ebene schreitet die Öffnung der Märkte – auch im ÖPNV – fort. Gleichzeitig nehmen die Finanzierungsspielräume der öffentlichen Haushalte ab. Damit reduzieren sich die Möglichkeiten zur Deckung des Defizits im ÖPNV sowohl durch rechtliche als auch durch ökonomische Restriktionen. Auch 1999 finanzierten sich zahlreiche VDV-Unternehmen aus dem Querverbund mit kommunalen Versorgungsunternehmen. Diese »verbundenen Märkte« sind in den letzten Jahren weitgehend liberalisiert worden, zum Teil steht die Öffnung unmittelbar bevor. Von den sinkenden Bezugspreisen auf

diesen Märkten profitieren zwar auch die Verkehrsunternehmen, jedoch verringern die Gewinneinbrüche der Versorgungsunternehmen die Finanzkraft der Querverbünde.

Die VDV-Unternehmen haben aus den genannten Gründen vielfältige Maßnahmen ergriffen, ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Mitbewerbern zu verbessern:

– Umgründungen in handelsrechtliche (Kapital)Gesellschaften sind Voraussetzung für eine unabhängige Geschäftsführung. Sie werden im Allgemeinen begleitet von Umstrukturierungen, die eine effizientere und kundennähere Leistungserstellung begünstigen.

– Die Ausgliederung von Leistungseinheiten entspricht einer in anderen Dienstleistungsunternehmen üblichen Beschaffungs- und / oder Vertriebsstruktur. Insbesondere kann durch die Gründung von Fahrergesellschaften das Personalkostenniveau dem der privaten Konkurrenz angenähert werden.

– Spurgebundene ÖPNV-Angebote erfordern hohe Infrastrukturinvestitions- und -instandhaltungsaufwendungen. Investitionshilfen, wie zum Beispiel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Regionalisierungsgesetz des Bundes in Verbindung mit den ÖPNV-Gesetzen der Länder, können diese finanziellen »Sonderbelastungen« nur teilweise kompensieren. Von daher sehen einige Mitgliedsunternehmen in der Gründung von Fahrweggesellschaften eine Lösung. Zum Teil werden auch hier Kooperationen mit anderen ÖPNV-Unternehmen gesucht.

– Im Mittelpunkt der Leistungserstellung steht der Fahrgast. Dieser erwartet keinen bloßen Transport, sondern ein umfassendes Mobilitätsangebot. Das heißt, Verkehrsunternehmen müssen sich zum Teil neuen Aufgabefeldern widmen, etwa der Mobilitätsberatung. Auch dort bieten sich neben der Zusammenarbeit von Unternehmen Beteiligungen sowie Neugründungen an.

Das Potenzial der VDV-Unternehmen zur Umstrukturierung und Neuorientierung ist noch nicht erschöpft. Die Umsetzung derartiger Maßnahmen – insbesondere im kostenträchtigen Personalbereich – erfordert jedoch Zeit. Demzufolge kann sich diese Entwicklung nicht in jedem Jahr in einer nominellen Verbesserung des Jahresergebnisses niederschlagen. Zur Darstellung der wirtschaftlichen Lage der Verbandsmitglieder, aber auch zur Ableitung verkehrspolitischer Forderungen erhebt die VDV-Hauptgeschäftsstelle jährlich die Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr (ohne Schienenpersonennahverkehr der DB-Gruppe, jedoch einschließlich S-Bahn Hamburg). Die Zuordnung der Positionen erfolgt in Anlehnung an die handelsrechtliche Gewinn- und Verlustrechnung. Bei Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen werden

### Änderungen der Kenngrößen 1999 gegenüber 1998

	absolut		je Fahrgast	
	Mio. DM	Änderung	Pfennig	Änderung
<b>alte Bundesländer inkl. Berlin</b>				
Aufwand	18.206	+ 4,3 %	285,7	+ 3,8 %
Ertrag	16.299	+ 0,2 %	255,8	– 0,3 %
Nettoertrag	12.183	+ 0,2 %	191,2	– 0,3 %
Fehlbetrag: in lfd. Preisen	6.023	+ 13,9 %	94,5	+ 13,2 %
in Preisen von 1995	5.747	+ 13,1 %	90,2	+ 12,5 %
<b>neue Bundesländer</b>				
Aufwand	2.930	+ 7,9 %	278,8	+ 1,1 %
Ertrag	2.878	+ 8,5 %	273,9	+ 1,6 %
Nettoertrag	1.745	+ 9,5 %	166,0	+ 2,7 %
Fehlbetrag: in lfd. Preisen	1.185	+ 5,6 %	112,8	– 1,1 %
in Preisen von 1995	1.121	+ 5,2 %	106,7	– 1,5 %
<b>Gesamtdeutschland</b>				
Aufwand	21.136	+ 4,8 %	284,7	+ 3,4 %
Ertrag	19.177	+ 1,4 %	258,3	0,0 %
Nettoertrag	13.928	+ 1,3 %	187,6	– 0,1 %
Fehlbetrag: in lfd. Preisen	7.208	+ 12,4 %	97,1	+ 11,0 %
in Preisen von 1995	6.871	+ 11,8 %	92,6	+ 10,4 %

nur die der Sparte ÖPNV zugeordneten Erträge und Aufwendungen erfasst.

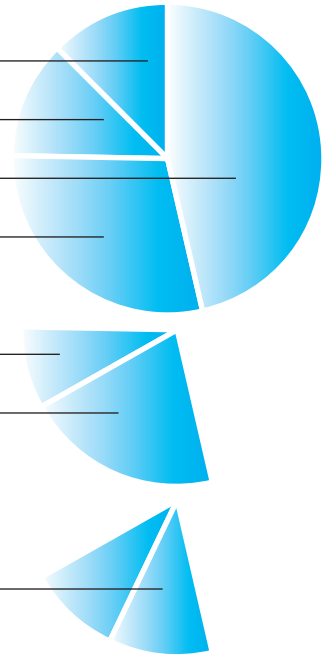
Um das finanzielle Engagement der öffentlichen Hand zu verdeutlichen, werden so genannte Erträge mit Verlustausgleichscharakter ermittelt und ausgewiesen. Dies sind mittelbare und unmittelbare Transfers der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung des Defizites beitragen. Die Erträge werden um diese Positionen vermindert und führen so zum Nettoertrag. Der Fehlbetrag ist die Differenz von Aufwand und Nettoertrag, der Kostendeckungsgrad der Nettoertrag im Verhältnis zum Aufwand. Zu den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zählt der VDV folgende Positionen:

- Ausgleichszahlungen für unterlassene Tarifierhöhungen und Durchtarifierung,
- Zuschüsse für besondere Linien und sonstige unter Umsatzerlöse ausgewiesene Zuschüsse,
- Betriebskostenzuschüsse (auf Grund besonderer Regelungen beschränkt auf östliche Bundesländer),
- Erträge aus Beteiligungen, soweit Gewinnabführungs-, Teilgewinnabführungsverträge oder Gewinngemeinschaften bestehen,
- Erträge aus Verlustübernahme auf Grund handelsrechtlicher Verträge oder freiwilliger Vereinbarungen (§ 302 Aktiengesetz [AktG] und analoge Anwendung bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung, § 8 Absatz 4 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz [PBefG]),
- Investitions- und Aufwandszuschüsse mit Ausnahme von Investitionszuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Aufgrund der erhobenen Daten hat sich der Fehlbetrag der VDV-Unternehmen 1999 insgesamt um 12,4 Prozent gegenüber 1998 erhöht. Preisbereinigt ergibt sich ein Plus von 11,8 Prozent. Der nominelle Fehlbetrag von 7.208 Millionen DM folgt aus der Steigerung der Aufwendungen um 4,8 Prozent, gestiegenen Erträgen um 1,4 Prozent und um 1,3 Prozent höheren Nettoerträgen. Somit wurde das Ertrags-

### Struktur der Aufwendungen 1999 für Gesamtdeutschland (Angaben in Prozent)

Steuern und weitere Aufwendungen	12,5
Zinsen und Abschreibungen	12,2
Personalaufwendungen	46,4
Materialaufwand	28,9
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8,5
davon bezogene Leistungen	20,4
davon Busanmietungen	10,7



### Struktur der Erträge 1999 für Gesamtdeutschland (Angaben in Prozent)

Umsatzerlöse	66,4	6,2
Erträge aus Verlustübernahme	18,2	
sonstige betriebliche Erträge, Bestandsveränderungen, aktivierte Eigenleistungen, Auflösung Sonderposten	9,5	
übrige Erträge	5,9	2,9

darunter Erträge mit Verlustausgleichscharakter

wachstum vom erhöhten Aufwand deutlich überkompensiert. Berücksichtigt man die im gleichen Zeitraum gestiegenen Fahrgastzahlen, verringert sich die Zunahme des Fehlbetrages auf 11,0 Prozent.

Entsprechend den dargelegten Zusammenhängen setzt sich der Fehlbetrag aus zwei Hauptkomponenten zusammen: aus dem unter den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefassten Positionen und aus den in den Jahres(sparten)abschlüssen ausgewiesenen Defiziten (hier verrechnet mit den ausgewiesenen Jahresüberschüssen). Ein Fehlbetrag in Höhe von 70,7 Pfennigen je Fahrgast wird mit den sechs Ertragsarten mit Verlustausgleichscharakter finanziert. 26,4 Pfennige je Fahrgast werden entsprechend anderweitig gedeckt, zum Beispiel durch Gewinne aus anderen Betriebszweigen einheitlicher Unternehmen, durch Ent-

nahme aus Rücklagen, durch Ausgleichszahlungen der Gesellschafter beziehungsweise aus dem Gemeindehaushalt.

Der Kostendeckungsgrad der VDV-Unternehmen insgesamt sank von 68,2 Prozent in 1998 um 2,3 Prozentpunkte auf 65,9 Prozent in 1999. Bei näherer Betrachtung ist dieses Ergebnis jedoch zu relativieren:

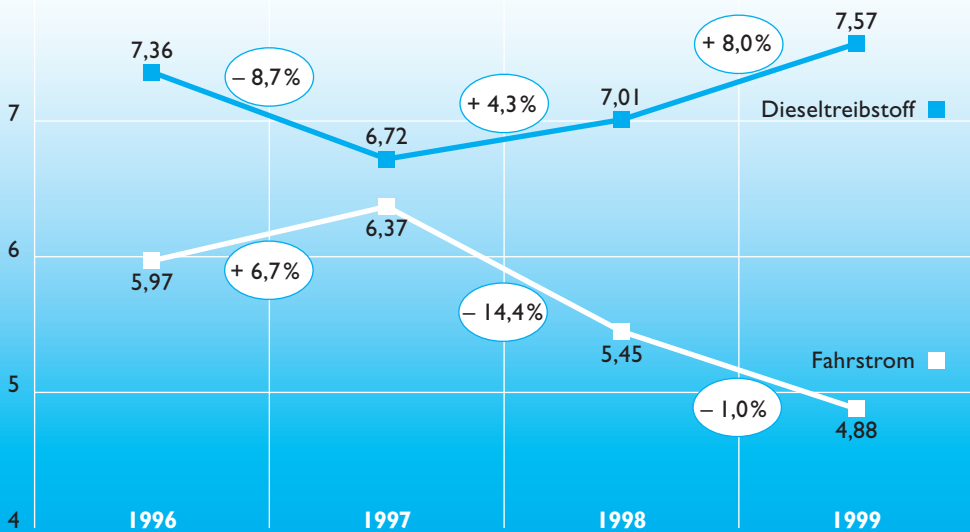
- In den östlichen Bundesländern ist die positive Entwicklung ungebrochen. Der Fehlbetrag stieg zwar nominal um 5,6 Prozent beziehungsweise real um 5,2 Prozent. Bezogen auf das Verkehrsaufkommen sank er aber um 1,1 Prozent auf 112,8 Pfennige je Fahrgast. Der Nettoertrag stieg mit plus 9,5 Prozent stärker als der Aufwand mit plus 7,9 Prozent. Somit verbesserte sich der Kostendeckungsgrad um 1,5 Prozent auf 59,6 Prozent.

**Änderung von Fehlbetrag und Kostendeckungsgrad waren in 1999 bestimmt von Sonderbelastungen**

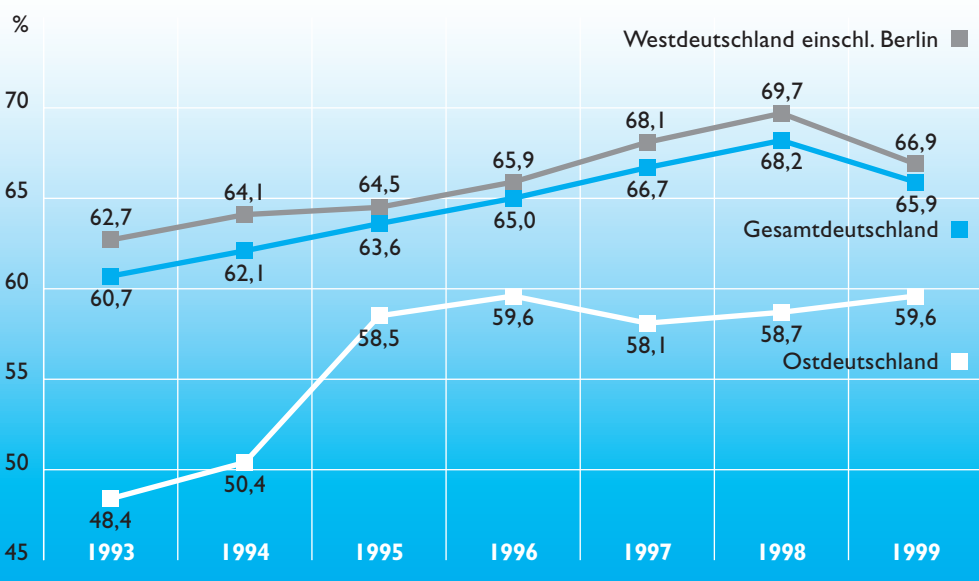


## Aufwand für Dieseltreibstoff und Fahrstrom der VDV-Unternehmen je Fahrgast 1996 bis 1999

8 Pfennig / Fahrgast



## Entwicklung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen 1993 bis 1999 (Angaben in Prozent)



– Damit wird das negative Gesamtergebnis von der Situation in Westdeutschland dominiert. Der Fehlbetrag je Fahrgast stieg um 13,2 Prozent; der Kostendeckungsgrad sank um 2,8 Prozentpunkte auf 66,9 Prozent gegenüber 69,7 Prozent in 1998 (Grafik 2). Die positive Ergebnisentwicklung vieler westdeutscher Unternehmen spiegelt sich im Gesamtergebnis nicht wider. Vielmehr war dieses – wie nachstehend erläutert – im Betrachtungszeitraum von Einzeleinflüssen im Westen geprägt.

Die Aufwandsstruktur öffentlicher Verkehrsunternehmen wird nach

wie vor maßgebend bestimmt von den Personalaufwendungen. Mit über 46 Prozent Anteil an den Gesamtaufwendungen aller VDV-Unternehmen schlagen Änderungen in Personalbestand, Tarifabschlüssen und Sozialversicherungsbeiträgen unmittelbar auf das Unternehmensergebnis durch.

Die oben genannte Optimierung der Unternehmensstrukturen führt zum Teil zu erheblichen Sonderaufwendungen zum Beispiel in Form von Abfindungen und personalbezogenem Rückstellungsaufwand. Bei einzelnen Mitgliedsunternehmen entstand hieraus ein Mehraufwand von über 60 Millionen DM.

Außerordentliche Rückstellungen für Personalabbau und Strukturmaßnahmen in Höhe von 390 Millionen DM schlugen sich allein bei einem Großunternehmen im Jahresergebnis nieder.

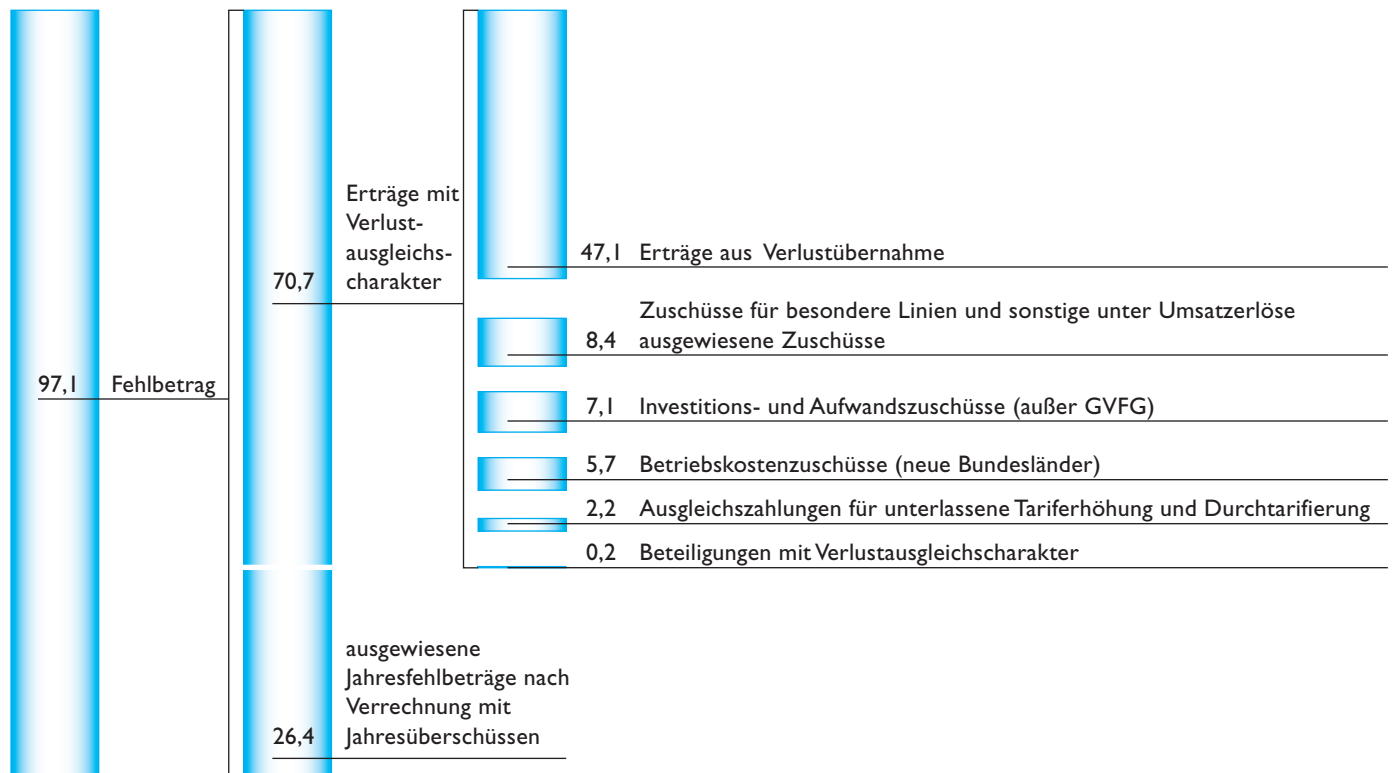
Weitere Sonderbelastungen ergeben sich aus Vorkehrungen bei der Datenverarbeitung zum Jahreswechsel 1999 / 2000. Auch Einführungsmehraufwand zur Umstellung auf den Euro zum 1. Januar 2002 entstand bereits im Geschäftsjahr 1999. Korrigiert man das Gesamtergebnis um wesentliche Sonderinflüsse, erhält man im Vergleich zum Vorjahr einen nahezu konstanten Kostendeckungsgrad.

Bei der Beurteilung des rein zahlenmäßigen Gesamtergebnisses ist also zu berücksichtigen, dass die genannten überdurchschnittlich hohen Sonderbelastungen in der Betrachtungsperiode das Jahresergebnis deutlich verschlechtert haben. Sie sind aber als wichtige Voraussetzung für Personal- und Strukturoptimierungen in der Zukunft und insofern als Grundlage zukünftiger Wettbewerbsfähigkeit anzusehen.

Den zweitgrößten Anteil am Gesamtaufwand aller VDV-Unternehmen erreicht der Materialaufwand mit 28,9 Prozent. Er wird getrennt nach Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie bezogenen Leistungen ausgewiesen. Insgesamt stieg der Materialaufwand um 6,3 Prozent gegenüber 1998 auf 6.104 Millionen DM. Allein 37,2 Prozent des Materialaufwandes entfielen auf die Anmietung von Bussen. Die bezogenen Leistungen zusammengenommen, machten 70,4 Prozent des Materialaufwandes beziehungsweise 20,4 Prozent des Gesamtaufwands aus. Die Veränderung des Anteils der bezogenen Leistungen in den letzten vier Jahren von 18,8 Prozent 1996 auf 20,4 Prozent 1999 resultiert nicht zuletzt aus dem Trend zur Ausgliederung von Unternehmensteilen. 1.806 Millionen DM wurden für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgewendet. Insgesamt über 50 Prozent hiervon entfallen auf Dieseltreibstoff (562 Millionen DM) und Fahrstrom (362 Millionen DM):

– Erwartungsgemäß ist beim Dieseltreibstoff mit 9,5 Prozent ein überdurchschnittlicher Anstieg zu verzeichnen. Die Verteuerung

## Zusammensetzung des Fehlbetrags der VDV Unternehmen 1999 (Angaben in Pfennig je Fahrgast)



des Rohöls sowie die Belastung durch die Ökosteuer konnten trotz Einsatz verbrauchsärmerer Fahrzeuge nicht aufgefangen werden. Auch je Fahrgast ergibt sich ein höherer Dieselaufwand. Dieser könnte sich in Zukunft stärker in den Anmietsätzen niederschlagen.

– Der umgekehrte Effekt ist beim Fahrstrom zu beobachten. Gegenüber 1998 liegt der Aufwand um 9,2 Prozent niedriger. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die Liberalisierung der Strommärkte zurückzuführen.

Die Änderungen der verbleibenden Aufwandspositionen sind für das Gesamtergebnis weniger ausschlaggebend. Die einzige Ausnahme bildet der Sammelposten »Sonstige Aufwendungen«. Er erreichte 1999 mit 3,5 Prozent einen etwa doppelt so hohen Anteil an den Gesamtaufwendungen wie 1998. Dies ist auf die unter dem Stichwort »Personalaufwendungen« erwähnte Rückstellung eines großen Mitgliedsunternehmens zurückzuführen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung als außerordentlicher Aufwand ausgewiesen und in die »Sonstigen Aufwendungen« einbezogen wurde.

Auf der Ertragsseite sind der Entwicklung der Aufwendungen

vergleichbare besondere Einflüsse nicht zu verzeichnen. Prozentual große Änderungen einzelner Positionen werden relativiert durch ihren kleinen Anteil am Gesamtertrag. Geringfügig erhöht hat sich der Anteil der Umsatzerlöse am Gesamtertrag. Er stieg von 65,8 Prozent um 0,6 Prozentpunkte auf 66,4 Prozent. Ursächlich hierfür ist jedoch nicht die Steigerung der Fahrgeldeinnahmen, sondern die Zunahme der unter Umsatzerlöse erfassten Erträge mit Verlustausgleichscharakter (Ausgleichszahlungen für unterlassene Tarifierhöhungen und Durchtarifierungen, Zuschüsse für besondere Linien und sonstige unter Umsatzerlöse ausgewiesene Zuschüsse, Betriebskostenzuschüsse).

Die Verringerung der zusammengefassten Position aus »sonstige betriebliche Erträge«, »Bestandsveränderungen«, »aktivierte Eigenleistungen« und »Auflösungen von Sonderposten« um 5,3 Prozent gegenüber 1998 ist im Wesentlichen zurückzuführen auf eine Verminderung des Bestandes an fertigen und unfertigen Arbeiten (im Vorjahr: Erhöhung) sowie auf geringere Erträge aus aktivierten Eigenleistungen (minus 10,7 Prozent).

Die Erträge aus Verlustübernahme liegen mit 3.492 Millionen DM

etwa auf Vorjahresniveau (plus 1,0 Prozent). Ihr Anteil blieb mit 18,2 Prozent an den Gesamterträgen weitgehend konstant. Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG, § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und § 62 Schwerbehindertengesetz sind Fahrgeldsurrogate und zählen nicht zu den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter. Zusammen machten sie 1999 12,0 Prozent der Gesamterträge beziehungsweise 18,0 Prozent der Umsatzerlöse aus. Insgesamt stiegen diese Ausgleichszahlungen um 0,8 Prozent.

Die VDV-Unternehmen wissen sehr wohl, dass die zum Teil schon realisierten, zum Teil aber noch geplanten Unternehmensumstrukturierungen über ihre Zukunftsfähigkeit entscheiden. Insofern ist eine weitere erhebliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit in den folgenden Jahren unabdingbar. Positiv zu vermerken ist die Angleichung der Leistungsfähigkeit der Ostunternehmen an diejenigen in Westdeutschland. Durch die schrittweise Anpassung unterschiedlicher Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass auch Strukturunterschiede in den Erträgen und Aufwendungen mittelfristig wegfallen werden.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

Struktur der Erträge blieb weitgehend konstant

Angleichung der Leistungsfähigkeit in Ostdeutschland positiv

## Die Besteuerung der Berufspendler im Spannungsfeld von Steuergerechtigkeit und Verkehrspolitik

Die Besteuerung der Berufspendler steht seit Jahrzehnten im Fokus des öffentlichen Interesses, weil sie viele Bürger unmittelbar betrifft. Alle im Bundestag vertretenen Parteien hatten eine Entfernungspauschale vorgeschlagen, weil sie vor allem die Unzulänglichkeiten des bisher verkehrsmittelabhängigen Kilometergeldes für Kraftfahrer erkannten. Die 1998 im Koalitionsvertrag der rot-grünen Bundesregierung vereinbarte Umwandlung in eine von der Art des Verkehrsmittels unabhängige Entfernungspauschale wurde mit Wirkung ab 2001 vollzogen. Wie ist die Neuregelung aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs zu beurteilen? Werden die Benutzer umweltfreundlicher Verkehrsmittel jetzt gleichgestellt und wird eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl künftig sogar honoriert? Die neue Pendlerbesteuerung steht auf dem Prüfstand.

Aufwendungen eines Arbeitnehmers zur »Erwerbung, Sicherung und Erhaltung der Einnahmen« gelten im Einkommensteuerrecht als Werbungskosten. Nach dem Prinzip der Nettobesteuerung soll nur das disponible Einkommen, d. h. der Einnahmeüberschuss besteuert werden. Einnahmen, die der Deckung von Erwerbsaufwendungen dienen, werden grundsätzlich nicht versteuert. Dies folgt aus dem verfassungsrechtlich abgeleiteten Prinzip der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit. Ausnahmen zur Durchsetzung ökologischer Lenkungsziele sind rechtlich dennoch zulässig und allgemein anerkannt. Die ursprünglich vor allem

aus verkehrs- und umweltpolitischen Erwägungen vorgenommene pauschale Begrenzung des Werbungskostenabzuges für motorisierte Berufspendler ist ein konkretes Beispiel für eine politisch motivierte Lenkungsmaßnahme, deren Zulässigkeit vom Bundesverfassungsgericht ausdrücklich bestätigt wurde.

Selten wurde eine steuerliche Abzugsregelung so oft geändert, verkehrs- und steuerpolitisch so kontrovers diskutiert wie die bis Ende 2000 geltende, vom Verkehrsmittel abhängige Kilometerpauschale. Seit 1920 ordnet das Einkommensteuergesetz (damals

§ 13 Nr. 1 d) Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte den Werbungskosten zu. Die Wertung des deutschen Gesetzgebers ist aber nicht zwingend, wie Beispiele aus dem Ausland (Großbritannien, USA) belegen. Aufwendungen eines Berufspendlers für ein Kraftfahrzeug sind in aller Regel gemischte Aufwendungen. Sie betreffen sowohl die private Lebensführung als auch die berufliche Sphäre. Nach der Entstehungsgeschichte des Gesetzes war die Pendlerregelung denn auch als Ausnahme von dem Grundsatz erfolgt, nur berufsspezifische Ausgaben zuzulassen. 1969 stellte das Bundesverfassungsgericht (1 BvL 12/68 v. 2.10.69, BStBl. 1970 S.140) fest: »Es entspricht der Lebenserfahrung, dass bei der Benutzung eines eigenen (...) Personenkraftwagens Gründe der privaten Lebensführung (...) die Wahl des Verkehrsmittels entscheidend beeinflussen.« Während für gemischte Aufwendungen eigentlich das Abzugsverbot des § 12 Nr. 1 Satz 2 EStG gilt, wird die Werbungskostenqualifikation der Fahrtkosten zur Arbeitsstätte erst durch die eindeutige Wertung des Gesetzgebers hergestellt. Dieser ist damit aber verfassungsrechtlich nicht gehindert, den Abzug der Pendlerkosten bei gleichen Sachverhalten zu beschränken.

Ökologische Lenkungsziele sind im Steuerrecht erlaubt

### Entwicklung der Kilometerpauschalen<sup>1)</sup> für Kraftfahrzeugpendler (Angaben in DM je Entfernungskilometer)

Zeitraum	Kraftwagen	Motorrad/ Motorroller	Anmerkungen
1935 – 1954	Ansatz notwendiger Kosten		Abzugsfähigkeit war begrenzt auf notwendige Kosten (= in der Regel der Aufwand für öffentliche Verkehrsmittel)
1955 – 1957	0,50	0,22	Entfernungsbegrenzung auf 40 km mit zahlreichen Ausnahmen
1958 – 1966	0,50/0,36	0,22	Einführung einer abgesenkten Pauschale für Kleinstkraftwagen
1967 – 1970	0,36	0,16	Streichung der Ausnahmen zur 40-km-Grenze
1971 – 1988	0,36	0,16	Aufhebung der 40-km-Grenze
1989	0,43	0,19	
1990	0,50	0,22	Gesetzliche Regelung verschiedener Abzugsbeschränkungen unter anderem für Zwischenheimfahrten, Zweitwohnung
1991	0,58	0,26	
1992 – 1993	0,65	0,30	
1994 – 2000	0,70	0,33	
2001	0,70/0,80 <sup>2)</sup>	0,70/0,80 <sup>2)</sup>	Einführung einer Nachweisgrenze für Fahrtaufwendungen über 10.000 DM pro Jahr
2002	0,70/0,78 <sup>2)3)</sup> 0,36€/0,40€	0,70/0,78 <sup>2)3)</sup> 0,36€/0,40€	Umstellung der Pauschalen auf den Euro

<sup>1)</sup> ab 2001 verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale · <sup>2)</sup> ab dem II. Entfernungskilometer

<sup>3)</sup> exakt 0,7041 DM beziehungsweise 0,7823 DM

Die Abzugsregeln und -beträge wurden immer wieder geändert (siehe Tabelle 1). Bis 1954 war nur der notwendige Aufwand zum Abzug zugelassen, der auch bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel entstanden wäre. Durch das »Gesetz zur Neuordnung von Steuern« wurde 1955 das Merkmal der Notwendigkeit gestrichen und erstmals im Verordnungswege eine pauschale Abgeltung für die Fahrt mit dem PKW eingeführt, die Kilometerpauschale war geboren. Sie galt bis zu einer Distanz von 40 Kilometern und orientierte sich an den Kosten eines Mittelklassewagens. Im Jahre 1967 zwangen dann vor allem die »Verkehrsschwierigkeiten in den Ballungsräumen zu den Hauptverkehrszeiten« – so die Gesetzesbegründung – die Steuerpolitik zum Umdenken. Der negative Einfluss der Besteuerung auf die Verkehrsmittelwahl der Pendler wurde auch vom Gesetzgeber erkannt. Man senkte die Kraftwagenpauschale deutlich mit dem Ziel, durch diese Maßnahme zur Verlagerung des Berufsverkehrs auf die umwelt-

freundlicheren Verkehrsmittel Busse und Bahnen beizutragen.

Die Lösung über eine Abzugsbeschränkung war nur ein Kompromiss. Vorausgegangen war eine erste große Diskussion zur Einführung einer Entfernungspauschale für alle Pendler, ausgelöst von einer Sachverständigenkommission. In ihrem Bericht »über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« stellte sie 1964 zur Kilometerpauschale fest: »Gleichwohl übt die Möglichkeit einer Steuerersparnis (...) einen nicht zu unterschätzenden Anreiz auf den Steuerpflichtigen aus, der mit Vernunftgründen allein nicht erklärt werden kann (...). Auf diese Weise begünstigt die Möglichkeit der steuerlichen Absetzung des Fahrkostenaufwandes die zunehmende Benutzung der privaten Personenkraftwagen im Berufsverkehr und trägt zur Vergrößerung der Verkehrsschwierigkeiten bei.« Sie brachten die Entfernungspauschale in die Diskussion, was 1966 in einen Gesetzesvorschlag (Bundestags-Drucksache V/1068) für eine auf 40 Kilometer begrenzte verkehrsmittelunabhängige Pauschale von DM 0,10 für alle Berufspendler mündete. Die Idee konnte sich jedoch damals noch nicht durchsetzen.

In der Folgezeit blieb es trotz der erkannten psychologischen Fehlwirkungen auf die Verkehrsmittelwahl bei diesem System. Die gewünschte abzugsbegrenzende Wirkung wurde durch mehrere Anpassungen an gestiegene Treibstoffkosten verwässert. Bei Kostensätzen von zuletzt DM 0,70 je Entfernungskilometer können bei einem verbrauchsgünstigen Mittelklassewagen die Spritkosten vielfach allein aus der Steuerersparnis finanziert werden. Ein Ergebnis, das fiskalisch so gar nicht beabsichtigt wurde. Die Anschaffung und das Halten eines PKW gehört heute weitgehend zu den normalen Kosten der Lebenshaltung. Sie sind in den meisten Haushaltsbudgets fest einkalkuliert. Auf die Verkehrsmittelwahl haben sie damit nur noch geringen Einfluss. Allein die variablen Kosten, die bei einem Mittelklassewagen deutlich unter dem typisierten Pauschbetrag liegen, kommen systematisch überhaupt als berufsbedingte Kosten in Betracht. Aber selbst diese Kosten sind für die Verkehrsmittelwahl

### Vergleich der Rahmenbedingungen für Pendler

Verkehrsart	Entfernungspauschale		Kilometerpauschale	Veränderung Steuervorteil 2001 gegenüber 2000 (gerundet)
	2001	2002	bis 2000	
	DM	Euro	DM	Prozent
Fußgänger	0,70/0,80	0,36/0,40 <sup>1)</sup>	–	erstmalig Steuervorteil
Radfahrer	0,70/0,80	0,36/0,40	0,14 <sup>2)</sup>	mindestens + 400 %
Motorrad/-roller	0,70/0,80	0,36/0,40	0,33	mindestens + 112 %
Kraftwagen	0,70/0,80 <sup>4)</sup>	0,36/0,40 <sup>4)</sup>	0,70	Steuervorteil entfernungsabhängig (maximal + 14 %) <sup>3)</sup>
Busse und Bahnen	0,70/0,80 <sup>5)</sup>	0,36/0,40 <sup>5)</sup>	–	Vorteilhaftigkeit der Entfernungspauschale ist (im Vergleich zum Einzelkostennachweis) entfernungsabhängig

<sup>1)</sup> 0,36 Euro beziehungsweise 0,40 Euro; exaktere Umrechnung ergibt 0,7041 DM beziehungsweise 0,7823 DM · <sup>2)</sup> Einzelnachweis der tatsächlichen Kosten war möglich; erhöhter Pauschbetrag für Mopeds/Mofas: 0,28 DM · <sup>3)</sup> +14 % (beziehungsweise +12 %) ab 11. Kilometer in 2001 (beziehungsweise 2002) · <sup>4)</sup> erhöhte Nachweisanforderungen bei Aufwendungen über 10.000 DM <sup>5)</sup> pauschal können maximal 10.000 DM geltend gemacht werden

oft dann nicht ausschlaggebend, wenn Fahrzeuge auf dem Weg zum Arbeitsplatz noch für andere Zwecke genutzt werden und der effektive Steuervorteil ohnehin die Kosten voll deckt.

Die von der Besteuerung begünstigten Fehlentwicklungen sind evident. Zersiedelung und Abwanderung aus den Städten werden gefördert. Pendler profitieren von niedrigen Mieten und geringeren Lebenshaltungskosten des Umlandes, steigern das Verkehrsaufkommen und den Flächenverbrauch. Die Kilometerpauschale wird zudem als ungerecht und unsozial betrachtet, weil deren Entlastungswirkung einkommensabhängig ist. In kaum einem anderen steuerlichen Bereich wurde so oft »geschummelt«. Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel verleitet allein der Besitz eines Fahrzeuges, die attraktivere Kilometerpauschale geltend zu machen. Fahrgemeinschaften und Fehltagewurden »vergessen« oder Entfernungen überschätzt. Eine überforderte Finanzverwaltung kapitulierte vor dem kaum zu leistenden Prüfaufwand und konnte die Angaben der Steuerpflichtigen allenfalls in Stichproben überprüfen.

Ab 2001 können alle Berufspendler, einschließlich der Fußgänger, unabhängig von der gewählten Verkehrsart DM 0,70 beziehungsweise DM 0,80 ab dem elften Entfernungskilometer pauschal bis maximal DM 10.000 jährlich ansetzen.

Bei einem höheren Jahresaufwand, der je nach Arbeitstagen bei einer Entfernung von 55 bis 60 Kilometern erreicht wird, können Autofahrer Fahrnachweise erbringen und entsprechend mehr als DM 10.000 geltend machen.

Wollen Bus- und Bahnkunden mehr absetzen, müssen sie höhere Kosten einzeln belegen. Mit der Reform wird die negative psychologische Signalwirkung der Pauschale zugunsten der Autonutzung zwar aufgehoben, ein zusätzlicher finanzieller Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen, entsteht aber nur bedingt.

Positiv ist vor allem die Beibehaltung der Nachweismöglichkeit höherer Kosten für öffentliche Verkehrsmittel auch im neuen Besteuerungssystem. Leider wird der Einzelnachweis zu oft der Regelfall bleiben, da die Pauschale für ÖPNV-Nutzer, besonders im »Kerngeschäft« der kurzen und mittleren Strecken in den Ballungsräumen, gar nicht greift. 1999 lag die mittlere Fahrtweite im Linienverkehr (VDV ohne DB Regio AG) bei 6 Kilometer (zur Veranschaulichung der Größenordnung siehe Stadtbeispiel Köln). Ein Fahrgast kann im statistischen Mittel DM 4,20 (6 x DM 0,70) pro tatsächlichen Arbeitstag steuerfrei stellen, bei 20 Tagen also maximal DM 84,00. Bereits bei den günstigen Tarifen einer (im Berufsverkehr gültigen) Zeitkarte im Abonnement reicht die Pauschale dann oft schon nicht aus. Für Kunden mit Wochen- oder Einzelfahrausweisen sieht die Rech-

Aus Steuerersparnis kann man Spritkosten voll finanzieren



### Vergleich der Rahmenbedingungen für Kraftfahrzeugpendler

Kriterium	Entfernungspauschale	Kilometerpauschale
Pauschbetrag <sup>1)</sup>	0,70 DM (beziehungsweise 0,80 DM ab 11. Kilometer) je Entfernungskilometer	0,70 DM je Entfernungskilometer
Strecke	kürzeste (benutzbare) Straßenverbindung <sup>2)</sup>	kürzeste (benutzbare) Straßenverbindung oder benutzte verkehrsgünstigere Straßenverbindung
Entfernungskilometer	(nur) volle Kilometer (das heißt Abrundung)	Kilometer (in der Regel Aufrundung)
Fahrgemeinschaften	Pauschale gilt für jeden Mitfahrer	keine Pauschale für Mitfahrer <sup>3)</sup>
Tagesprinzip	Pauschale wird nur einmal je Arbeitstag gewährt	mehrfache Geltendmachung je Arbeitstag möglich (unter anderem bei zusätzlichem Arbeitseinsatz, Arbeitszeitunterbrechungen von mindestens vier Stunden)
Abgeltungswirkung	sämtliche Aufwendungen sind abgegolten; nur noch Ausnahmen für Behinderte	außergewöhnliche Kosten neben der Pauschale ansetzbar; Ausnahmen für Behinderte; weitere Ausnahmen in Einzelfällen
Sachbezüge	Arbeitnehmer-Sammelbeförderung (§ 3 Nr. 32 EStG) oder Freifahrten (§ 8 Abs. 3 EStG) <sup>4)</sup> werden nicht angerechnet; steuerfreie Sachbezüge werden angerechnet (zum Beispiel Jobticket)	Kilometerpauschale bei tatsächlicher Kraftfahrzeugnutzung für den Wegstreckenanteil insoweit neben steuerfreiem Sachbezug möglich (zum Beispiel park and ride)

<sup>1)</sup> Pauschbetrag für Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten (ab 2001: die Wege) zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei Benutzung eines eigenen oder zur Nutzung überlassenen Kraftwagens gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 4 EStG · <sup>2)</sup> höhere Tarifkilometer für Bahnpendler unbeachtlich; Mehrkilometer bei der Kombination von Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln (park and ride) nicht ansetzbar · <sup>3)</sup> in der Veranlagungspraxis großzügige Übernahme der Angaben bei geringen Kontrollen feststellbar · <sup>4)</sup> bei Redaktionsschluss strittig

Entfernungspauschale bietet der Mehrheit keinen Anreiz für die ÖPNV-Nutzung

nung noch schlechter aus. Ein beachtlicher Anteil wird also den Einzelnachweis wählen müssen, wie die Berechnungen in der unten dargestellten Tabelle 4 zeigen. Berücksichtigt man, dass über zwei Drittel aller Arbeitnehmer nur geringe andere Werbungskosten haben, bietet die Entfernungspauschale der Mehrheit der Berufspendler

keinen Anreiz für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl. Denn nur oberhalb des Arbeitnehmer-Pauschbetrages von DM 2.000 kann es überhaupt zu einer Steuerersparnis kommen.

Die neue Entfernungspauschale, die nach der Gesetzesbegründung Wettbewerbsgleichheit zwischen

den Verkehrsträgern schaffen und insbesondere die Ausgangslage für den öffentlichen Personennahverkehr verbessern soll, bleibt bei den verkehrspolitisch so wichtigen Mittelstreckenverkehren der Ballungsräume ein stumpfes Schwert.

Nur auf längeren Strecken werden ÖPNV-Pendler im Vergleich zur alten Regelung besser gestellt. Aber Strecken mit dem Auto zurückzulegen, bleibt ebenso attraktiv, so dass im Wettbewerb um Steuervorteile nur bestenfalls eine Gleichstellung erreicht wird. Denn für motorisierte Fernpendler wird sich die Attraktivität der Pauschale trotz gewisser Einschränkungen bei den Rahmenbedingungen per Saldo verbessern, für Motorradfahrer wird diese sogar mehr als verdoppelt.

Da über die Hälfte aller Erwerbstätigen auf Strecken unter 10 Kilometer pendelt (vergleiche Microzensus 1996, Statistisches Bundesamt), erfüllt das neue Konzept seinen Anspruch auf Förderung umweltbewussten

### Steuerrechnung eines ÖPNV-Stadtpendlers – praktisches Beispiel <sup>1)</sup>

Entfernungsbereich zur Arbeitsstätte in Kilometern	5,0 – 5,9	6,0 – 6,9 <sup>2)</sup>	7,0 – 7,9	8,0 – 8,9
Steuerliche Abrundung	5,0	6,0	7,0	8,0
Werbungskosten bei Pauschalierung in DM <sup>3)</sup>	770	924	1.078	1.232
Werbungskosten bei Einzelnachweis in DM <sup>4)</sup> (gerundet)	1.035	1.035	1.035	1.035 (1.378) <sup>5)</sup>
Steuerpflichtiger wählt:	Einzelnachweis <b>kein Vorteil</b>	Einzelnachweis <b>kein Vorteil</b>	Pauschale <b>geringer Vorteil</b>	i.d.R. Pauschale <sup>5)</sup> <b>Vorteil</b>

<sup>1)</sup> Preisbeispiel Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Stand 1.1.2001 · <sup>2)</sup> Bereich der durchschnittlichen Fahrtweite im VDV; die mittlere Fahrtweite der Kölner Verkehrs-Betriebe beträgt sogar nur 5,3 Kilometer (Quelle: VDV-Statistik 1999) · <sup>3)</sup> Annahmen: 5-Tage-Woche mit 235 Arbeitstagen abzüglich 15 Fehl-/Ausfalltage = 220 Berechnungstage; der Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 2.000 DM wird überschritten; Rechenweg: Kilometer × Berechnungstage × 0,70 DM · <sup>4)</sup> Monatskarte im Abonnement: Preisstufe A (1–2 Zonen) 86,20 DM × 12 Monate · <sup>5)</sup> Preisstufe B (3 Zonen) möglich; der Jahresaufwand erhöht sich auf 1.377,60 DM; der Steuerpflichtige wählt den Einzelnachweis

## Beispiel für die mittlere Reiseweite



Der Radius orientiert sich an der durchschnittlichen Fahrtweite und beträgt 6,0 km ab Hauptbahnhof. Die tatsächliche Straßenstrecke ist in der Regel länger, wird jedoch bis 6,9 km steuerlich wieder abgerundet.

Verhaltens damit leider auch nur in Teilen des Verkehrsmarktes.

Der Beitrag der Entfernungspauschale zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Innenstädten wird also, gemessen am fiskalischen Aufwand, gering bleiben. Daher müssen wirksamere Lösungen gefunden werden. Eine breitere Lenkungswirkung könnte erreicht werden, wenn unter bestimmten Voraussetzungen ein Steuervorteil allein für alle Bus- und Bahnpendler entsteht. Der VDV sieht in dem Modell einer auf den Arbeitnehmer-Pauschbetrag nicht anrechenbaren Aufwandspauschale für ÖPNV-Pendler eine Lösung, die das im Grundsatz beizubehaltende Konzept der Entfernungspauschale sinnvoll ergänzen könnte. Sie böte den Vorteil eines steuerlichen Anreizes unabhängig von der Höhe der übrigen Werbungskosten. Bis zu einer Entfernung von 10 Kilometern würden ausschließlich ÖPNV-Pendler mit (zum Beispiel) monat-

lich DM 140,00 begünstigt (bemessen nach dem Eingangssatz der Entfernungspauschale bis 10 km; Rechenweg: DM 0,70 x 20 Tage x 10 Kilometer). Die Abonnementskunden können schon heute meist mit nur einem Jahresnachweis ihre Verkehrsmittelwahl gegenüber dem Finanzamt belegen. Der Verwaltungsmehraufwand bliebe begrenzt. Ab dem elften Kilometer könnte die Entfernungspauschale beibehalten werden. Den Steuerausfällen stünden zur Finanzierung des Modells die Einsparungen aus der Mindestentfernung gegenüber.

Anlass und Auslöser für die kurzfristige Einführung und Erhöhung des Kilometergeldes war die von der Politik für notwendig gehaltene Entlastung der autofahrenden Berufspendler von gestiegenen Rohölpreisen im Herbst 2000. Zwar konnten mit der Reform auch ein Teil bestehender Wettbewerbsverzerrungen sowie Benachteiligungen des öffentlichen Verkehrs

abgebaut werden. Der ökologische Umbau des Steuersystems muss aber mit dem Ziel einer aktiveren, stärkeren Förderung umweltfreundlicheren Verkehrsverhaltens weitergehen. Mittlerweile haben sich die Öl- und Benzinpreise wieder zurückgebildet. Rentenversicherungspflichtige Kraftfahrzeugpendler haben auch für die dritte Stufe der Ökosteuern einen Ausgleich erhalten. Eine korrigierende Fortentwicklung der Besteuerung darf daher kein Tabu sein. Das öffentliche Verkehrssystem in Deutschland wird ständig verbessert und ausgebaut. Es bietet immer mehr Bürgern eine attraktive Alternative zum Individualverkehr auf hohem Niveau. Langfristig wäre es daher verkehrss- sowie umweltpolitisch sinnvoll und auch sozial vertretbar, nur noch die umweltfreundlichen Verkehrsarten steuerlich zu fördern.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Neues Steuerkonzept erfüllt ökologischen Anspruch nur teilweise

Bis zu 10 Kilometern sollten nur ÖPNV-Pendler begünstigt werden

## Amtliche Eisenbahn- und Personenverkehrsstatistiken werden neuen Verkehrsmarktverhältnissen angepasst

Für die amtlichen Statistiken über die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und über die öffentliche Personenbeförderung im Straßenverkehr wird zurzeit eine Neufassung erarbeitet. Sie ist dringend erforderlich, da die derzeitige Fassung den veränderten Verhältnissen auf den Verkehrsmärkten im Anschluss an Bahnreform und ÖPNV-Regionalisierung nicht mehr gerecht wird. An ihre Stelle wird eine neue Statistik mit den Hauptbestandteilen Personennah- und -fernverkehr, Eisenbahngüterverkehr, öffentliche Schienenwege und Schienenverkehrsunfälle treten. In diesem Rahmen werden zwecks Aktualisierung und Präzisierung und auf Grund von Nutzer-Anforderungen neue Erhebungsmerkmale sowie tiefere Untergliederungen im Merkmalskatalog unvermeidbar sein. Dem stehen jedoch auch Straffungen, Vereinfachungen sowie der Wegfall von Mehrfachmeldungen gegenüber. Der VDV wirkt an der Neufassung mit, um einerseits die Belastung der Auskunftspflichtigen in vertretbaren Grenzen zu halten und andererseits eine gute Repräsentation der vertretenen Verkehrszweige durch aussagefähige Statistiken zu sichern. Außerdem ist die amtliche Statistik Grundlage der Verbandsstatistik. Wenn zuvor eine entsprechende Verordnung der EU rechtzeitig verabschiedet wird, kann die neue Statistik auf nationaler Ebene ab 2003 praktiziert werden.

Anliegen	<p>Die VDV-Mitgliedsunternehmen des öffentlichen Verkehrs sind gesetzlich zur Beteiligung an amtlichen Statistiken verpflichtet und benötigen ebenso wie der VDV Daten aus der amtlichen Statistik über die eigene Branche und über andere Verkehrsträger. Daher ist es ein Anliegen des VDV, an der Fortentwicklung besonders derjenigen amtlichen Statistiken mitzuwirken, in die die Mitgliedsunternehmen</p>	<p>bekanntem Subunternehmerverhältnisse unter anderem im Eisenbahngüterverkehr zum Zuge kommen und die Personenverkehrsbedienung mittels Stadtbahn- und Eisenbahnsystemen übergreifend stattfindet. Die Neufassung der Eisenbahn-Statistik wurde bereits Anfang der 90er Jahre unter der Federführung des Bundesverkehrsministeriums in Angriff genommen, erwies sich jedoch als außerordentlich schwierig und langwierig. Zwischen zu berücksichtigenden Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt, der abnehmenden Bereitschaft der auskunftspflichtigen Unternehmen für statistische Meldungen, der eingeschränkten Finanzausstattung der statistischen Ämter und den wachsenden Anforderungen der Nutzer von Statistik-Ergebnissen müssen tragbare Kompromisse gefunden werden.</p>	<p>Nahverkehrsstatistik« erarbeitet werden.</p> <p>Wesentliche Aspekte und inhaltliche Schwerpunkte für die Statistik-Neufassung zeichnen sich wie folgt ab:</p>
Inhaltsschwerpunkte	<p>auf Bundes- und Länderebene einbezogen sind, um einerseits die Belastung der Auskunftspflichtigen in vertretbaren Grenzen zu halten und andererseits eine gute Repräsentation der Branche durch aussagefähige Ergebnisse zu sichern. In diesem Sinne wird zurzeit der Neufassung der Statistik über die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und der Statistik über die öffentliche Personenbeförderung im Straßenverkehr besondere Aufmerksamkeit gewidmet, zumal amtliche und VDV-Verbandsstatistik (Verkehrsstatistik) in wesentlichen Bestandteilen deckungsgleich sind beziehungsweise es sein sollten.</p>	<p>Kürzlich hat zudem auch die Europäische Union eine Verordnung über die Schienenverkehrsstatistiken in die Wege geleitet, deren Verabschiedung zunächst abgewartet werden muss, bevor das nationale Projekt abgeschlossen werden kann. Offizielle Vorlagen sind erst bei Einleitung des Gesetzgebungsverfahrens zu erwarten. Immerhin hat das Statistische Bundesamt auf der Basis des Gutachtens der Prognos AG »Konzept zur Novellierung der Eisenbahn-Statistik« Merkmalskataloge in Form von Erhebungsbogen vorgelegt und zur Diskussion gestellt. Nachdem der VDV in verbandsübergreifenden Gremien projektbegleitend mitgewirkt hat, konzentriert sich seine Aktivität zurzeit auf Stellungnahmen zu diesen Entwürfen, die im Ausschuss für Statistik sowie seiner Arbeitsgruppe »Eisenbahn- und</p>	<p>■ Der öffentliche Personenverkehr mit Eisenbahnen und anderen Schienenverkehrsmitteln sowie mit Obussen und Omnibussen wird einheitlicher Bestandteil der neuen Statistik. Damit entfällt das heute für die amtliche und die VDV-Verbandsstatistik besonders unbefriedigende Nebeneinander von zwei Statistiken über den ÖPNV. Allerdings wird das hieraus resultierende Unternehmenskonzept für Ermittlung und Meldung der Verkehrsleistung wahrscheinlich durch eine angenäherte zusätzliche Verkehrsmittel-Erfassung ergänzt werden müssen.</p> <p>■ In Realisierung dieses Prinzips und der Trennung von Infrastruktur und Verkehr im Schienenbereich wird die neue Statistik folgende Hauptbestandteile haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– öffentliche Personenbeförderung auf Schiene und Straße mit einer Differenzierung nach Nah- und Fernverkehr sowie bei bestimmten Merkmalen nach Verkehrsmitteln / Betriebszweigen;</li> <li>– öffentlicher Eisenbahngüterverkehr;</li> <li>– öffentliche Schienenwege in der Differenzierung nach Eisenbahn- und sonstiger Schieneninfrastruktur;</li> <li>– Schienenverkehrsunfälle, generell bezogen auf Eisenbahnen sowie auf andere Schienenverkehrsmittel mit eigenem Bahnkörper.</li> </ul> <p>■ Verkehrsaufkommen, Verkehrs- und Betriebsleistungen werden mit wichtigen Eckdaten in Vierteljahresberichten (Personenverkehr) oder Monatsberichten (Güterverkehr) erfasst: Kleinere Unternehmen unterliegen hierbei nicht der Auskunftspflicht. Eine Berichterstattung zu diesen Merkmalen zusätzlich über die Verkehrseinnahmen ist jedoch auch in den Jahresberichten vorgesehen. Gegenstand von Jahresberichten werden auch die Meldungen über die Infrastruktur (teilweise) und die Unfälle des Schienenverkehrs sein. Mit dreijährlichen Erhebungen sollen Fahrzeug- und Personalbestände sowie bestimmte Merkmale der Infrastruktur erfasst werden.</p>

■ Eine räumliche Differenzierung bei bestimmten Merkmalen wird unumgänglich sein. Der VDV setzt sich dafür ein, diese im ÖPNV auf die Ebene der Länder und im Eisenbahngüterverkehr – wie bisher – auf Verkehrsbezirke zu beschränken.

■ Als sinnvolle Ergänzungen des bisherigen Erhebungsprogramms werden sich die Aufnahme der Platzkilometer im ÖPNV und der Zugkilometer im Eisenbahngüterverkehr erweisen. Gleiches gilt für den Energieverbrauch der Triebfahrzeuge als zusätzliches Merkmal.

■ Im Eisenbahngüterverkehr wird die Auskunftspflicht für Beförderungsmenge, Tonnenkilometer und Verkehrseinnahmen einschließlich damit zusammenhängender Merkmale nur dem Haupt- beziehungsweise alleinigen Frachtführer zugeordnet, um Unsicherheiten und Fehlmeldungen angesichts neuer Formen der Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vermeiden. In Konsequenz werden auch Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit dieser Eigenschaft in vollem Umfange auskunftspflichtig und eine Differenzierung in DB Cargo / NE nicht mehr sinnvoll sein. Der Monatsbericht wird die Meldungen der Beförderungsmenge und der Tonnenkilometer in der Differenzierung nach Versand- und Empfangsregionen sowie nach Gütergruppen aufnehmen. Hier setzt sich der VDV für die auf 24 Gruppen gestraffte Gütersystematik gemäß neuer internationaler Nomenklatur sowie bei der räumlichen Differenzierung für eine Meldung nach Verkehrsbezirken und eine Veröffentlichung nach Ländern ein. Der Container- beziehungsweise Kombinierte Verkehr wird voraussichtlich Gegenstand eines weiteren Monatsberichtes sein. Aus Sicht des VDV besteht hierzu noch Erörterungsbedarf. Nicht zu vermeiden sein wird eine zusätzliche Meldung der Beförderung von Gefahrgütern nach bestimmten Gefahrgutklassen, die in jährlicher Periodizität vorgesehen ist.

■ Für den Personennahverkehr ist in der amtlichen Statistik keine Differenzierung nach Fahrausweisarten vorgesehen. Falls dies zwecks angenäherter Aussage über den Anteil der Fahrgastgruppen erwünscht ist, wird eine verbandssei-

tige Zusatzerhebung erforderlich werden. Erörterungsbedarf besteht aus Sicht des VDV unter anderem noch hinsichtlich des Erfassungskonzeptes für Verkehrsaufkommen und -leistung und der räumlichen Differenzierung bei bestimmten Merkmalen.

■ Die Entwürfe zur Erfassung der Schieneninfrastruktur bedürfen noch der Nachbesserung. Einmal ist zu hinterfragen, ob die Aufteilung auf jährliche und dreijährliche Erhebungen zweckmäßig ist. Zum anderen stößt der Versuch, analoge Erhebungsmerkmale für Eisenbahnen und andere Schienenbahnen vorzusehen, in bestimmten Fällen an Grenzen. Das gilt unter anderem für »Gleisanschlüsse«, ein im Eisenbahnbereich durchaus geläufiges Merkmal, das jetzt durch »Streckenübergänge« ersetzt werden soll. Auf die Erfassung von Einnahmen aus Infrastruktur-Betrieb wird wohl wegen Abgrenzungsschwierigkeiten auf absehbare Zeit verzichtet werden.

■ Bei der Schienenverkehrsunfallstatistik ist noch offen, ob die Auskunftspflicht bei den Infrastruktur-Betreibern oder bei den Betreibern des Verkehrs angesiedelt wird. Diese Frage ist bei gesellschaftsrechtlicher Trennung derartiger Unternehmen, insbesondere für den Konzern der Deutsche Bahn AG, von Bedeutung.

Die neue Statistik wird neue und zusätzliche Erhebungsmerkmale sowie zum Teil tiefere Untergliederungen bringen. Dies ist auf Grund von EU-Vorgaben und gestiegenen Anforderungen der Statistik-Nutzer sowie auch zur Aktualisierung der Erhebung und Verbesserung der Aussagefähigkeit der Ergebnisse unabweisbar. Beurteilt am derzeitigen Sachstand dürfte die neue Statistik für die Auskunftspflichtigen zumutbar und machbar sein, zumal sie auch Straffungen und Vereinfachungen gegenüber der derzeitigen Fassung beinhaltet und bei einem Teil der Unternehmen Meldungen für eine zweite amtliche Statistik entfallen.

Nach Verabschiedung der EU-Verordnung über die Schienenverkehrsstatistiken voraussichtlich im ersten Halbjahr 2001 soll das Gesetzgebungsverfahren für das nationale Projekt eingeleitet werden. Basis soll ein spezielles Gesetz



bilden, das Bestandteil des bereits vorhandenen Verkehrsstatistikgesetzes wird. Im Zusammenhang mit der Gesetzesinitiative steht dann auch die breite Erörterung des Projektes auf der Basis offizieller Vorlagen an, bei der es gilt, die VDV-Position hinsichtlich des Merkmal-Katalogs effektiv zu vertreten. Wenn das Gesetzgebungsverfahren noch in der laufenden Legislaturperiode des Bundestages, spätestens im ersten Halbjahr 2002, abgeschlossen wird, kann die Neufassung ab 1. Januar 2003 in die Praxis umgesetzt werden.

Zuvor müssen noch zweckdienliche Erläuterungen und Ausfüllungshinweise formuliert werden. Auch hierzu wird der VDV nützliche Beiträge zu leisten haben, zum Beispiel im Personenverkehr für die Ermittlung des neuen Merkmals »Platzkilometer«, in Form von aktuellen Erkenntnissen über Fahrtenhäufigkeiten und durchschnittliche Reiseweiten zur Ermittlung von Verkehrsaufkommen und -leistung sowie von Hinweisen darauf, welche Ausgleichs- und Abgeltungszahlungen in die Meldung der Einnahmen einzubeziehen sind. Schließlich gilt es, die VDV-Verbandsstatistik der neuen amtlichen Statistik anzupassen, wobei zwecks Aufwandsminimierung und Vergleichbarkeit der Ergebnisse weitestgehende Deckungsgleichheit anzustreben ist.

Dipl.-Volksw. Ralf Busch

**Systemübergreifende Verkehrsbedienungs erfordert eine Anpassung der Statistik (hier: Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn GmbH auf Stadtbahnstrecken in Zwickau)**



## Erstattungsverfahren für Aufwendungen an Bahnübergängen der NE wird modernisiert

Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs haben einen Rechtsanspruch auf die hälftige Erstattung der Aufwendungen an Bahnübergängen. Die Erstattung erfolgt auf der Grundlage von Richtlinien, die in die einzelnen Ländern und beim Bund unterschiedlich sind und zum Teil nicht mehr den aktuellen Anforderungen genügen. Auf Initiative des VDV wird daher in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Länder- und Bundesverkehrsministerien eine moderne Musterfassung der Richtlinien zusammen mit Hinweisen und Empfehlungen für die Aufwandsermittlung und -erstattung erarbeitet. Unter Einbringung der Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Bewilligungspraxis sollen die neuen Grundlagenpapiere der Präzisierung, Standardisierung und Pauschalierung und damit der Vereinfachung des Erstattungsverfahrens dienen. Zudem sollen sie die Anpassung an den technologischen Fortschritt und an die Preis-/Kostenentwicklung bei den Anlagen und Einrichtungen der Bahnübergänge ermöglichen. Nach ihrer Fertigstellung werden sie den Ministerien mit dem Appell zugeleitet, neue beziehungsweise aktualisierte Fassungen der Richtlinien zu erstellen und dadurch die Chance zur Vereinheitlichung und zur Vereinfachung des Erstattungsverfahrens zu nutzen. Es bestünde dann auch die Möglichkeit, für die EDV-Unterstützung des Verfahrens bei den NE-Unternehmen und gegebenenfalls bei den Bewilligungsbehörden ein einheitliches Software-Programm zu entwickeln und zur allgemeinen Anwendung zu bringen. Auch hierfür bestehen bereits konkrete Vorstellungen.

### Einzig generelle Finanzhilfe für den Fahrweg der NE

Die hälftige Erstattung der Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen (Bahnübergängen) zwischen Eisenbahnstrecken und Straßen, Wegen, Plätzen mit öffentlichem Verkehr gemäß § 16 Allgemeines Eisenbahngesetz ist für die NE des öffentlichen Verkehrs die einzige mit Rechtsanspruch ausgestattete generelle Finanzhilfe des Staates zu ihren Fahrwegkosten. Sie wird bei Bahnübergängen an Bundesstraßen vom Bund, bei anderen Straßen von den Ländern getragen. Die Ermittlung und der Nachweis derartiger Aufwendungen sowie das Bewilligungsverfahren erfolgen nach besonderen Erstattungsrichtlinien. Als solche fanden ursprünglich die so genannten Lippstädter Richtlinien von 1963/1967 einheitlich Anwendung. Zwecks Anpassung an den technologischen Fortschritt und die Preis-/Kostenentwicklung bei den Anlagen und Einrichtungen der Bahnübergänge sowie zur Verfahrensvereinfachung hatte der Länderausschuss für

Eisenbahnen und Bergbahnen Mitte der achtziger Jahre eine moderne Fassung der Richtlinien formuliert und deren generelle Einführung empfohlen. Leider sind dieser Anforderung bisher erst sechs Länder gefolgt. Die anderen Länder und der Bund wenden noch die Lippstädter Richtlinien in ursprünglicher oder angelehnter Form an.

Der VDV hat daher die Initiative ergriffen, um in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von Länder- und Bundesverkehrsministerien sowie des Verbandes noch einmal eine moderne Musterfassung der Richtlinien aufzustellen. Dabei sollen neben der Vornahme fälliger Aktualisierungen auch einschlägige Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Bewilligungspraxis eingebracht und Möglichkeiten zur Standardisierung genutzt werden, die ihren Niederschlag in den Richtlinien und auch in begleitenden Hinweisen und Empfehlungen für die Bewilligungsbehörden ihren Niederschlag finden werden.

### Tendenzen der Modernisierung

Bei Ermittlung und Erstattung wird nach Aufwendungen für den Erhalt der Anlagen und Einrichtungen (Straßenbefestigung, Sicherung) und für deren Betrieb (zum Beispiel für Stromverbrauch) unterschieden, wobei für besondere Sicherungsaktivitäten (zum Beispiel örtliche Schrankenbedienung und Postensicherung) der Personalaufwand gesondert in Ansatz gebracht wird. Der Übergang von den Lippstädter Richtlinien auf modernere Fassungen beinhaltet generell eine systematischere Gliederung unter anderem der Aufwandspositionen im Sinne der vorstehenden Ausführungen verbunden mit einer Straffung der Richtlinien. Hierbei werden die Aufwandsarten »laufende Unterhaltung« und »Erneuerung« zur »Erhaltung« zusammengefasst. Zudem wird die Anpassung der expressis verbis aufgeführten Arten von Anlagen und Einrichtungen an die technologische Entwicklung vorgenommen. Anstelle von detaillierten Einzelnachweisen erfolgt bei den meisten Aufwandspositionen deren Ermittlung nach einem vorgegebenen Schema (zum Beispiel als Bruchteil des Anschaffungswertes) oder es werden feste Pauschalwerte angesetzt (zum Beispiel Sachkosten der Sicherungseinrichtungen und Aufwendungen bei Kreuzungen mit Wegen). Dies trägt auch der Zunahme automatisierter Verfahren anstelle von Personaleinsatz Rechnung.

Bei der Aktualisierung neuerer Richtlinienfassungen ist ebenfalls die technologische Entwicklung zu berücksichtigen, so zum Beispiel bei der Aufnahme der Fahrbahnbefestigungsart »Strail«. Der Preis-/Kostenentwicklung soll durch Anhebung bestimmter Pauschalwerte (hier werden Mindestwerte empfohlen) Rechnung getragen werden. Außerdem wird angestrebt, beim Ansatz bestimmter Aufwandspositionen noch stärker zu standardisieren. So soll der gesonderte Ansatz von Sachkosten für Sicherungseinrichtungen entfallen und zum Ausgleich der Erhaltungsgesamtaufwand erhöht werden. Außerdem sollen nach Möglichkeit auch beim Erhaltungsaufwand von Sicherungsanlagen Pauschalwerte zugelassen werden, unter anderem weil bei der Übernahme oder der Pacht von Strecken der Deutschen Bahn AG durch NE zeitgemäße Anschaffungswerte häufig nicht zur



Zug der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH auf einem mit Andreaskreuz und Blinklichtanlage gesicherten Bahnübergang

Verfügung stehen. In die gleiche Richtung zielt der Versuch, auf die Spitzabrechnung des Personalaufwandes für besondere Sicherungsaktivitäten zu verzichten und hierfür von standardisierten oder Pauschalwerten Gebrauch zu machen.

Die Hinweise und Empfehlungen für die Bewilligungsbehörden dienen einmal der inhaltlichen Erläuterung und Abgrenzung der verwendeten Begriffe und Kriterien wie »Erhaltung / Erhaltungsaufwand«, »Betrieb / Betriebsaufwand«, »örtlicher Personalaufwand«. Des Weiteren geben sie Anhaltspunkte dafür, wie generell bei der Ermittlung und dem Nachweis von Aufwendungen zu verfahren ist, aber auch, wie besondere Verhältnisse und Ausstattungen bei bestimmten Bahnübergängen bei der Aufwandsermittlung und der Erstattung zu bewerten sind.

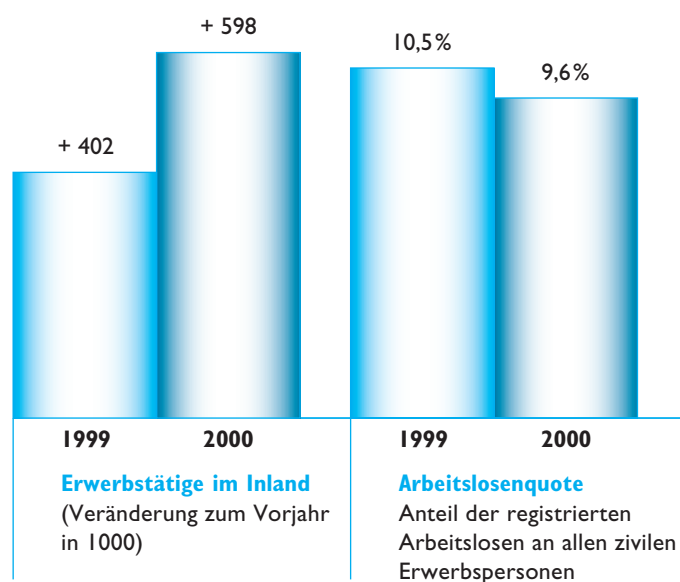
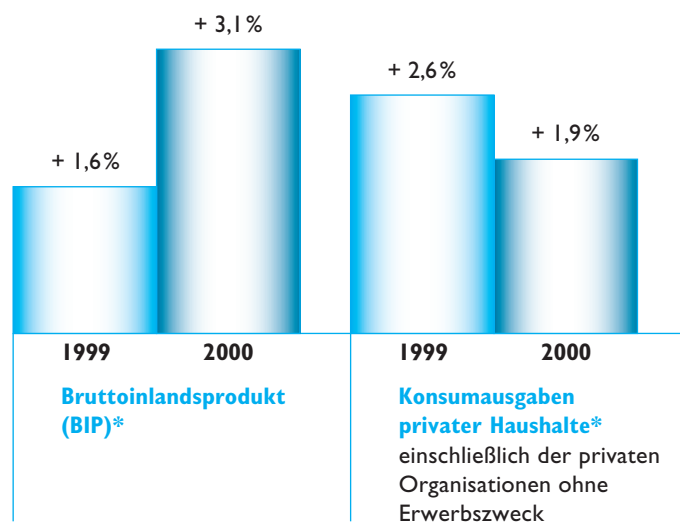
Die neue Muster-Richtlinie sowie die Hinweise und Empfehlungen sollen den Verkehrsministerien der Länder und des Bundes als Mittel und Orientierungshilfe für eine stärkere Vereinfachung und eine allgemeine Vereinheitlichung des Erstattungsverfahrens an die Hand gegeben werden. In diesem Sinne soll noch einmal ein Appell an die in Frage kommenden Ministerien gerichtet werden, die moderne Fassung der Richtlinien – so weit noch nicht geschehen – einzuführen. Den übrigen Ländern wird eine Aktualisierung ihrer derzeitigen Fassung empfohlen.

Mit der Vereinheitlichung wird ein weiteres Ziel verfolgt: Wenn das Erstattungsverfahren generell nach Richtlinien, die in Aufbau und Struktur, Begriffen und Bezeichnungen grundsätzlich gleich sind, durchgeführt wird, wäre eine EDV-Unterstützung des Verfahrens bei den NE-Unternehmen und auch bei den Bewilligungsbehörden auf der Basis eines einheitlichen Software-Programms möglich. Für die Entwicklung und die allgemeine Anwendung eines derartigen Programms wurden bereits einschlägige Überlegungen angestellt bis hin zum »Modellversuch« bei einem Unternehmen. Das Vorhaben wird durch eine entsprechende Meinungsbildung im Bereich der NE-Unternehmen abgesichert werden.

## Aufwärtstrend für den öffentlichen Personennahverkehr hält auch im neuen Jahrtausend an

Wie schon im Vorjahr konnten die VDV-Unternehmen auch im Jahr 2000 wieder deutliche Fahrgast- und Einnahmewachse erzielen. Insgesamt beförderten die verbandszugehörigen Unternehmen im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mehr als 8,9 Milliarden Fahrgäste, was einer Steigerungsrate gegenüber 1999 von 1,4 Prozent entspricht. Dabei erbrachten die kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen, die Verkehr mit U-Bahnen, Stadt- oder Straßenbahnen, Obussen, Bussen oder als Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) betreiben, mit 7,37 Milliarden Fahrgästen einen Anteil am gesamten öffentlichen Verkehr von fast 80 Prozent. Zusammen mit den VDV-Eisenbahnunternehmen der DB Regio AG, deren Nachfragersteigerung sogar bei 2,2 Prozent lag, erzielten die Verbandsmitglieder einen Marktanteil von 95 Prozent. Die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf beliefen sich insgesamt auf fast 13 Milliarden DM, was einem Plus gegenüber dem Vorjahr von 2,7 Prozent entspricht. Damit konnte die positive wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre weiter fortgeführt werden.

### Wirtschaftliche Rahmendaten

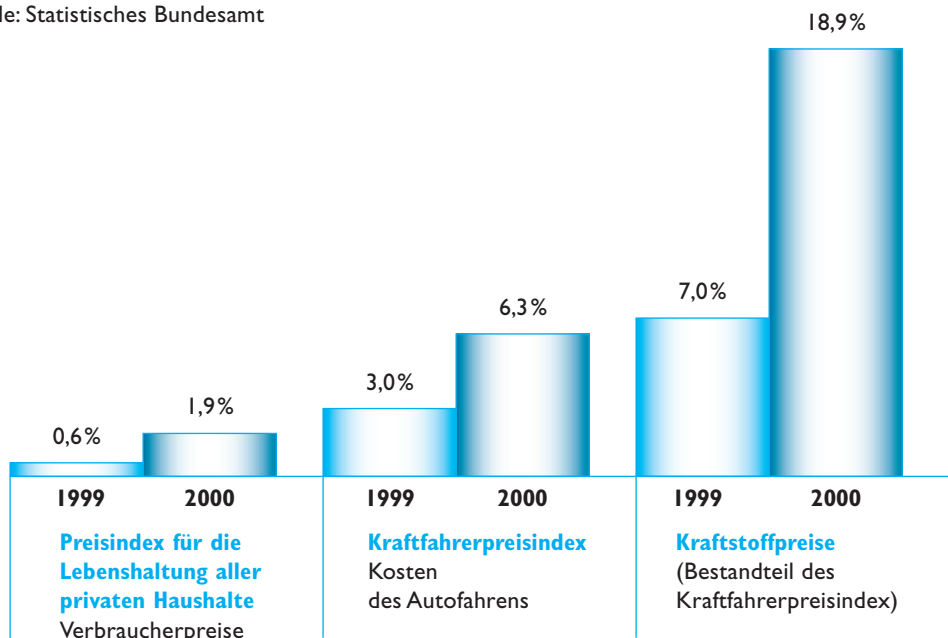


\* in Preisen von 1995 (Veränderung zum Vorjahr)

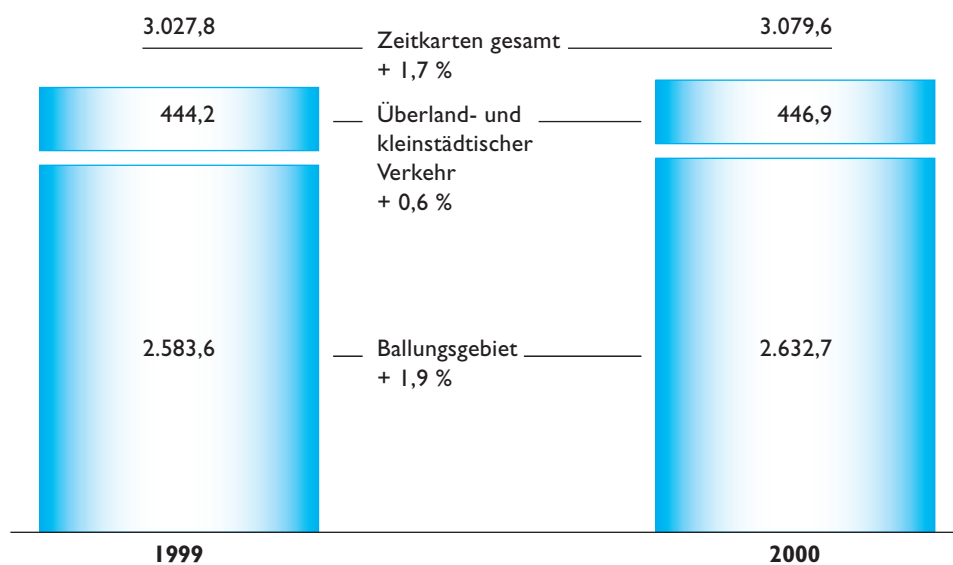
Quelle: Statistisches Bundesamt

### Preisentwicklung im Jahresvergleich (Veränderung in Prozent zum Vorjahr, Basis 1995 = 100)

Quelle: Statistisches Bundesamt



### Vorläufige Entwicklung der Zeitfahrausweise für jedermann im VDV 2000/1999 (Angaben in Mio.)



träger umsteigt. Dies ist insbesondere in Ballungsgebieten der Fall, wo der potenzielle Kunde von Bussen und Bahnen komfortabel ausgebaute Verkehrssysteme vorfindet.

Die Annahme, dass diese Verhaltensänderung im Jahr 2000 tatsächlich mancherorts so eingetreten ist, wird durch die unterschiedliche Entwicklung der Zeitfahrausweise für Jedermann gestützt. In Ballungsgebieten stiegen die Fahrten auf dieser Fahrausweisart nochmals um 1,9 Prozent an, während sie im ländlichen und kleinstädtischen Raum nur um 0,6 Prozent zulegen konnten. Diese erfreuliche Entwicklung vollzog sich vor dem Hintergrund, dass beispielsweise kaum noch mit Impulsen durch die Einführung neuer Varianten dieser Fahrausweisgruppe zu rechnen war, wodurch in der Vergangenheit viele Stammkunden hinzugewonnen werden konnten. Der Anteil der Fahrten auf Zeitfahrausweisen für Jedermann in den beiden unterschiedlichen Siedlungsräumen an den Fahrten insgesamt belief sich im Berichtsjahr auf fast 22 Prozent im Überlandverkehr beziehungsweise 50 Prozent in den Ballungsgebieten.

Noch wesentlich höhere Zuwächse erzielten die VDV-Unternehmen bei den Zeitkarten für Studenten, Schüler und andere Auszubildende. Ungeachtet der in manchen, insbesondere östlichen Bundesländern, bereits wieder rückläufigen Schülerzahlen erhöhten sich die Beförderungsfälle auf dieser Fahrausweisart um durchschnittlich 3,5 Prozent. Trotz deutlicher regionaler Unterschiede verlief die Entwicklung außer in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg in diesem Marktsegment überall positiv. Die höchste Steigerungsrate konnte, wie bereits im Vorjahr, in Baden-Württemberg erreicht werden, wo die nachfragebelebende Wirkung der in den vergangenen Jahren eingeführten Tickets für diese Zielgruppe (zum Beispiel: Maxx-Ticket, Scool-Card) auch 2000 anhielt.

#### Wirtschaftliche Rahmendaten

Bestimmte Parameter der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung üben naturgemäß einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung im ÖPNV / SPNV aus. Während sich die Statistik der Erwerbstätigen, Arbeitslosen und Schüler in der Regel mit einer gewissen Verzögerung in den Zahlen des Zeitkartenabsatzes im Berufs- und Schülerverkehr wieder spiegelt, wirken sich privater Verbrauch und aktuelle Inflationsrate tendenziell eher auf das Freizeit- bzw. Einkaufsverhalten der mobilen Bevölkerung und potentiellen Kundenschaft von Bussen und Bahnen aus.

#### Auswirkungen auf verschiedene Fahrausweisarten im ÖPNV

Hauptpreistreiber der allgemeinen Lebenshaltungskosten, die im Jahr

2000 mit 1,9 Prozent deutlich stärker stiegen als in den Vorjahren, waren die Kraftstoffpreise. Sie erhöhten sich gegenüber 1999 um 18,9 Prozent und verteuerten damit die Haltung eines Personenkraftwagens um immerhin 6,3 Prozent. (Die Benzinkosten gehen mit einer Gewichtung von 26 Prozent in den Autofahrerpreis-Index ein.)

Eine derartige Sonderentwicklung verursacht sicherlich auch eine Änderung des berufsbedingten Pendlerverhaltens bei vielen Verkehrsteilnehmern. Sofern die Voraussetzungen dazu gegeben sind, ist davon auszugehen, dass so mancher Autofahrer auf öffentliche Verkehrs-

Im Zusammenhang mit der gesonderten Betrachtung der Entwicklung bestimmter Fahrausweisarten und dem Verhalten der sich dahinter verborgenden Nutzergruppen sollte auf einige interessante Zusatzinformationen zum Thema

Modal-Split hingewiesen werden, die der jüngsten VDV-Statistik 1999 zu entnehmen sind. Auf einer Doppelseite der Veröffentlichung (Seite 12/13) wurden die Erkenntnisse aus einer vom VDV in Auftrag gegebenen Studie der prognos AG Basel differenziert nach Wegezweck und Siedlungsstrukturtypen dargestellt. Ein wichtiges Ergebnis der Untersuchung ergab einen ÖPNV-Anteil an den insgesamt zurückgelegten Arbeitswegen von 26 Prozent in Agglomerationsräumen.

Als weitere Sonderentwicklung erwähnenswert ist sicher auch die durch die Expo 2000 bedingte Situation in der Landeshauptstadt Hannover. Hier hatte der dortige Nahverkehr eine tägliche Mehrbelastung zwischen 63.000 und 107.000 zusätzlichen Fahrgästen zu bewältigen. An den 153 Ausstellungstagen wurden trotz zeitweiser Flaute der Veranstaltung insgesamt 8,6 Millionen Personen mehr befördert.

Den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen in allen Landes- und Strukturgruppen ist es im Jahr 2000 gelungen, die Fahrgastzahlen des Vorjahres wenigstens zu halten, in den meisten Fällen jedoch sogar deutlich zu steigern. Sie erzielten ein durchschnittliches Fahrtenplus in Höhe von 1,2 Prozent, so dass die absolute Fahrtenzahl sich in diesem Bereich auf 7,37 Milliarden Fahrgäste erhöhte.

Die DB Regio AG rechnet für das Vergleichsjahr 2000/1999 sogar mit einer Mehrnutzung ihres Verkehrsangebotes von 2,2 Prozent und damit einer Beförderungsleistung von 1.568 Millionen Personen. Damit zählten die VDV-Unternehmen insgesamt 120 Millionen Fahrten mehr als im Vorjahr, womit sie um 1,4 Prozent über der erbrachten Leistung von 1999 lagen.

Zum Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes können lediglich die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf ausgewiesen werden. Die leistungsbezogenen Einnahmen dagegen, beispielsweise für Schwerbehinderte oder Auszubildende nach § 45 a PBefG bzw. § 6a AEG, können von den meisten Unternehmen zu diesem frühen Zeitpunkt noch nicht quantifiziert werden.

Bei den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen befanden

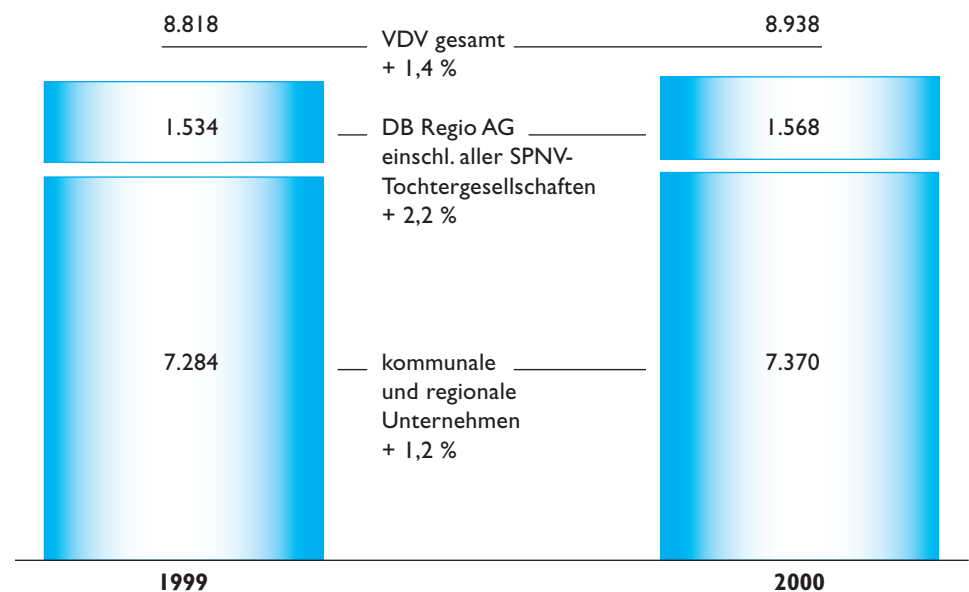
sich Ende des Jahres 2000 rund 192 Millionen DM (brutto) mehr als 1999 in den Kassen, was einem Plus gegenüber dem Vorjahr von 2,2 Prozent entspricht. In diese Berechnung sind die Rückstellungen in Höhe von mehr als 50 Millionen DM, die ein großes Unternehmen aus Gründen der kaufmännischen Vorsicht getroffen hat, einbezogen. Blieben diese unberücksichtigt, erhöhte sich die Einnahmesteigerung um 0,6 Prozentpunkte auf 8.966 Millionen DM. Auch bei der Einnahmentwicklung spiegelt sich der gute Absatz der Zeitkarten für Schüler, Studenten und andere Auszubildende mit einem überdurchschnittlichen Zuwachs von

4,2 Prozent wieder. Im Bereich der Zeitkarten für Jedermann übertrafen die Einnahmengewinne mit 3,5 Prozent ebenfalls deutlich diejenigen der Fahrgäste. Die Erlöse aus dem Verkauf von Einzel- und Mehrfahrtausweisen, dem sogenannten Bartarif, blieben mit 0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Zusammen mit den erwarteten 4.083 Millionen DM der DB Regio AG und ihrer Tochtergesellschaften – dies entspricht einem Plus von 3,9 Prozent – beließen sich die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf damit auf fast 13 Milliarden DM.

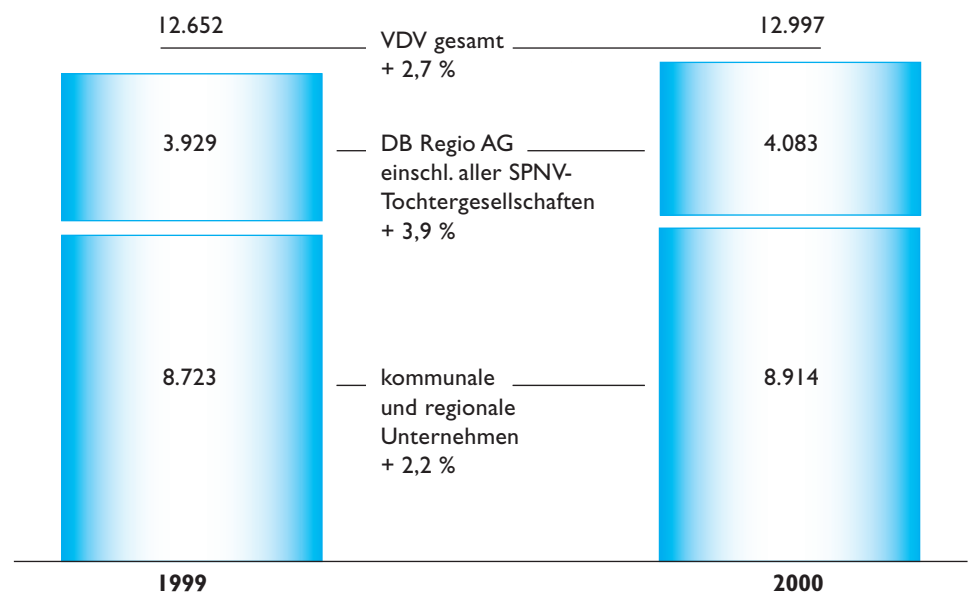
Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Gesamtentwicklung

### Vorläufige Fahrgastentwicklung im VDV 2000 / 1999



### Vorläufige Einnahmenentwicklung aus dem Fahrausweisverkauf im VDV 2000 / 1999





## Wachstumsmarkt Schienenpersonennahverkehr

**Bahnreform und Regionalisierung haben zu tiefgreifenden Änderungen des Marktes für Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geführt. Aus dem ehemaligen »Stiefkind« des Bahnverkehrs mit Nachfrageeinbrüchen und stetigem Rückzug aus der Fläche ist ein Wachstumsmarkt geworden. Neben den bekannten theoretischen Vorteilen von Deregulierungen zeigt sich, wie Marktöffnungen in der Praxis allen Beteiligten Win-Win-Strategien eröffnen. Abzulesen ist dies aus Kenngrößen wie Betriebsleistung, Umfang der im Wettbewerb vergebenen Leistungen, Anbieterzahl, Investitionsvolumina, Art und Umfang eisenbahnspezifischer Serviceleistungen sowie Verkehrsaufkommen auf regionalisierten Strecken.**

Nachfolgend werden zwei Aspekte in den Vordergrund gestellt. Zum einen: Die Wachstumspotenziale eines Marktes können daran gemessen werden, wie viele Unternehmen in den Markt eintreten. Neben der Zahl der (Neu)Anbieter ist von Interesse, um welche Anbieter es sich handelt (zum Beispiel Neugründungen, Geschäftsfeldererweiterungen von Unternehmen aus anderen Märkten, Expansion von Altanbietern). Zum anderen: SPNV wird als gemeinwirtschaftliche Leistung öffentlich gefördert. Insofern muss das Marktergebnis den Einsatz öffentlicher Gelder rechtfertigen. Verkehrs-, sozial- und umweltpolitisch steht dabei das realisierte beziehungsweise das realisierbare Verkehrsaufkommen im Vordergrund.

In der Fahrplanperiode 1993 / 1994 wurden bundesweit 498 Millionen Zugkilometer im SPNV angeboten. 97 Prozent entfielen auf Deutsche Bundesbahn / Deutsche Reichsbahn, drei Prozent auf Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE). Nach heutiger Planung werden in der Fahrplanperiode 2001 / 2002 rund 18 Prozent mehr Zugkilometer-Leistung erbracht.

Bis März 2001 sind 27 Ausschreibungsverfahren der Aufgabenträger (in der Regel Länder oder Zweckverbände der Kreise und kreisfreien Städte) abgeschlossen worden. Die vergebenen Leistungen umfassten rund 44,3 Millionen Zugkilometer (etwa 9 Prozent des Status-quo-Fahrplans 1993 / 1994). Für 46,9 Prozent der Betriebsleistungen erhielt die Deutsche Bahn AG (DB AG) den Zuschlag, 45,6 Prozent gingen an NE, weitere 7,5 Prozent wurden an DB AG und NE gemeinsam vergeben. 9,3 Millionen Zugkilometer (21,1 Prozent) wurden Bietergemeinschaften beziehungsweise zu gründenden gemeinsamen Unternehmen zugesprochen, darunter einer zwischen DB AG und Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH (Burgenlandbahn GmbH).

Teilweise wurden einzelne Regionalstrecken ausgeschrieben, teilweise größere Netze zusammengefasst. Daher reichen die Lose von wenigen Hundert Zugkilometern bis zu 4 Mio. Zugkilometern pro Jahr. Mit sechs Millionen Zugkilometern pro Jahr wird die europaweite Vergabe der Regionalbahn / S-Bahn Rhein-Neckar neue Maßstäbe setzen. Das bisher größte zusammenhängende Auftragsvolumen für eine NE erhielt die NordWest-Bahn GmbH für drei Strecken im Raum Osnabrück (2,9 Millionen Zugkilometer pro Jahr). Es ist von einer deutlichen Zunahme ausgeschriebenener Betriebsleistungen auszugehen. Weit fortgeschritten ist dieser Prozess in Schleswig-Holstein; andere Aufgabenträger

streben ebenfalls eine Erhöhung der Ausschreibungsquote an.

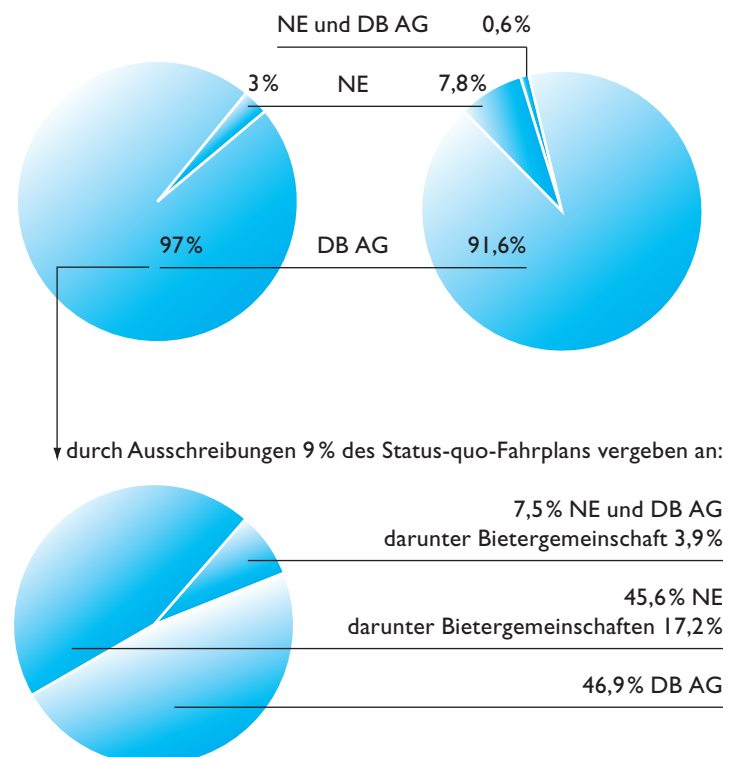
Durch Mehrleistungen auf ihren Stammstrecken, Übernahmen und eigenständiger Verkehrsbedienung von regionaler Schieneninfrastruktur und freihändigen Vergaben von Betriebsleistungen haben die NE ihr Angebot im SPNV um über 219 Prozent gesteigert. Mehr als 65 Prozent gehen auf gewonnene Ausschreibungen zurück. Insgesamt konnten die NE ihren Marktanteil im SPNV von 3,0 Prozent in der Fahrplanperiode 1993 / 1994 auf 7,8 Prozent 2001 / 2002 mehr als verdoppeln. Hinzu kommen anteilig Leistungen, die an NE und DB AG gemeinsam vergeben wurden.

Diese Steigerung angebotener Leistungen im SPNV ist einhergegangen mit einer Zunahme der im SPNV tätigen Eisenbahnunternehmen: Gegenüber 25 nichtbundeseigenen Unternehmen in der Fahrplanperiode 1993 / 1994, sind es derzeit 56 – mit steigender Tendenz. Die Angebotsprofile der heute tätigen Unternehmen zeigen, dass die wesentlichen Optionen der Eisen-

### Ausschreibungen, Mehrangebot und Marktanteile im SPNV\*

Erhöhung von Angebot, Marktanteilen und Anbieterzahl im SPNV

Fahrplan 1993/1994 (498 Millionen Zugkilometer)  $\xrightarrow{+ 18,1\%}$  Fahrplan 2001/2002 (588 Millionen Zugkilometer)



\* Basis: Betriebsleistung in Zugkilometer

## Nachfrageeffekte auf von DB übernommener Infrastruktur – Beispiele

Bundesland	Strecke	Verkehrsbedienung	Nachfrageeffekt
Baden-Württemberg	Böblingen – Dettenhausen (Schönbuchbahn)	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG), Waiblingen (Infrastruktur: Zweckverband Schönbuchbahn, Böblingen)	120 % über Prognose
	Schorndorf – Rudersberg (Wieslaufalbahn)	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG), Waiblingen (Infrastruktur: Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn, Waiblingen)	290 % über DB bzw. 105 % über Prognose
	Bad Urach – Metzingen (Ermstalbahn)	ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Infrastruktur: Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), Bad Urach)	+ 13 % Fahrgäste für den ÖPNV nach dem ersten Betriebsjahr (gegenüber vorheriger Bedienung mit Bussen)
Hessen	Brandoberndorf – Grävenwiesbach – Friedrichsdorf (Taunusbahn)	Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE), Königstein (Infrastruktur: Zweckverband Verkehrsverband Hochtaunus, Bad Homburg)	+ 473 % seit 1993
	Kassel – Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn)	Regionalbahn Kassel GmbH (RBK), Kassel	+ 16 % Fahrgäste gegenüber vorheriger Bedienung (Bus und Straßenbahn) zwischen 1/1999 und 1/2000
Mecklenburg-Vorpommern	Lauterbach – Putbus – Göhren	Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. (RüKB), Putbus	+ 12 % Fahrgäste
Niedersachsen	Elbe-Weser-Dreieck	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), Zeven	+ 300 % Fahrgäste
Nordrhein-Westfalen	Heimbach – Düren, Düren – Jülich – Linnich	Dürener Kreisbahn GmbH, Düren	+ 207 % Fahrgäste zwischen 1993 und 1999
	Neuss – Kaarst – Düsseldorf – Mettmann	Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal GmbH (REGIOBAHN), Mettmann	50 % über Prognose
Rheinland-Pfalz	Betzdorf – Daaden (Daadetalbahn)	Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH (WEBA), Steinebach-Bindweide	+ 854 % Fahrgäste zwischen 1994 und 1998
Schleswig-Holstein	Niebüll – Süderlügum – (Tønder)	Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG), Niebüll	365 % über Prognose

bahnreform bereits nach kurzer Zeit aufgegriffen wurden: Die Verkehrsart bezogene Genehmigung hebt räumliche Beschränkungen auf. Der Zwang zur vertikalen Integration entfällt, durch den Zugang zum Netz Dritter wird die Bindung zur Infrastruktur aufgehoben. Die Bedeutung der Zugangsrechte für die Marktentwicklung wird unterstrichen durch den Anteil auf fremder Infrastruktur erbrachter Betriebsleistungen: Über 60 Prozent der SPNV-Leistungen der NE werden auf dem Netz anderer gefahren. Beschleunigt wird dieser Prozess durch neue Märkte für eisenbahnspezifische Dienstleistungen, zum Beispiel Traktionsdienste, Lok- und Waggonvermietung sowie Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten.

Die neuen Gestaltungsspielräume schlagen sich in den Marktstrategien der Eisenbahnen nieder. Insbeson-

sondere traditionelle Eisenbahnen setzen weiterhin auf eine vertikal integrierte Struktur. SPNV wird auf eigenen beziehungsweise selbst betriebenen Strecken angeboten. Damit können Verbundvorteile ausgeschöpft werden, die die intra- und intermodale Wettbewerbsfähigkeit erhöhen. In zahlreichen Fällen wurde (zusätzlich) Infrastruktur von der DB Netz AG übernommen, zum Teil erfolgt der Betrieb der Infrastruktur im Auftrag des Infrastruktureigentümers (zum Beispiel Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH im Auftrag des Zweckverbandes Schönbuchbahn).

Die eigenständige Verkehrsbedien- ung auf fremder Infrastruktur gegen Trassenentgelt erleichtert vor allem neuen Unternehmen den Markteintritt. Als reines Eisenbahn- verkehrsunternehmen bietet zum Beispiel die eurobahn Verkehrs- gesellschaft mbH & Co. KG im

Auftrag der Aufgabenträger SPNV- Leistungen in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Sachsen an.

Güterbahnen können mit SPNV als neuem Geschäftsfeld ihre Kern- kompetenz als Eisenbahnunter- nehmen unterstreichen. Erst seit 1998 im Personenverkehr aktiv ist bei- spielsweise die Erfurter Industrie- bahn GmbH, die eine frei vergebene Strecke in Thüringen bedient. Abzuwarten bleibt, inwieweit für bestimmte Betriebskonzepte gegründete Unternehmen ihre Tätigkeiten ausweiten. In diesen Unternehmen liegen Potenziale, die zu einer Ausdehnung – zum Beispiel in angrenzende Räume – genutzt werden könnten. Bei der Einschät- zung der Wachstumsreserven muss jedoch gesehen werden, dass nach heutiger Rechtslage Unternehmen in kommunaler Trägerschaft durch die Gemeindeordnungen regional gebunden sind.

## Nachfrageeffekte auf eigenständig bedienten Strecken\* – Beispiele

Bundesland	Strecke	Verkehrsbedienungsunternehmen	Nachfrageeffekt
Baden-Württemberg	Freiburg – Breisach	Breisgau-S-Bahn-GmbH, Freiburg	+ 100 % Fahrgäste zwischen Mitte 1997 und Mitte 1998
	Friedrichshafen Hafen – Ravensburg – Aulendorf	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (BOB), Friedrichshafen	+ 118 % Fahrgäste in den ersten drei Betriebsjahren
	Offenburg – Bad Griesbach	Ortenau-S-Bahn GmbH, Offenburg	+ 13 % Fahrgäste, vor Übernahme stetiger Rückgang + 40 % im ersten Betriebsjahr
	Offenburg – Kehl (– Straßburg)		
	Tübingen – Sigmaringen (– Aulendorf) (Zollern-Alb-Bahn)	Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL), Hechingen, in Zusammenarbeit mit ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	+ 30 % Fahrgäste seit 5/1997
Bayern/Hessen	Schöllkrippen – Kahl – Hanau (Kahlgrundbahn)	Kahlgrund-Verkehrs-GmbH (KVG), Schöllkrippen	+ 20 % Fahrgäste zwischen 1998 und 1999
Nordrhein-Westfalen	Bielefeld – Lemgo (Lipperländer)	eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (eurobahn), Mainz	+ 5 % Fahrgäste
	Bielefeld – Rahden (Ravensberger Bahn)		+ 10 % Fahrgäste
	Dortmund Hbf – Hagen – Lüdenscheid (Volmetalbahn)	Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH (DME), Dortmund	+ 20 % Fahrgäste im ersten Betriebsjahr

\* per Ausschreibung oder anderweitig vergebene Betriebsleistungen

**SPNV als zukunftssträchtige Option für Eisenbahnen und andere Unternehmen**

Wie auf allen Märkten, stehen die Marktakteure einerseits im direkten Wettbewerb zueinander, andererseits dienen Kooperationen der Erhöhung der Marktchancen. Die Gründung gemeinsamer Unternehmen folgte unter anderem aus Bietergemeinschaften in Ausschreibungsverfahren. Auch DB AG ist an solchen Joint Ventures beteiligt.

Die einzigen bisher ausgeschriebenen Strecken in Bayern betreibt die Bayerische Oberlandbahn GmbH. An ihr waren bisher die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (Connex-Gruppe) und die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG beteiligt. Heute werden die Gesellschaftsanteile zu je 50 Prozent von der Connex Regiobahn GmbH und der DB AG gehalten.

Die Süd-Thüringen-Bahn GmbH ist ein Tochterunternehmen der Erfurter Industriebahn GmbH und der Hessische Landesbahn GmbH. Die Bietergemeinschaft akquirierte in einer Ausschreibung 2,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf dem »Sonneberger Netz«. Die Betriebsaufnahme war für Anfang 2001 geplant. Durch die anhaltenden Streitigkeiten um die Zukunft des »Sonneberger Netzes« ist der Start der Süd-Thüringen-Bahn ungewiss.

An der HellertalBahn GmbH sind drei Eisenbahnen aus drei Bundesländern beteiligt. Das Tochterunternehmen der Westerwaldbahn GmbH des Kreises Altenkirchen, Siegener Kreisbahn GmbH und Hessische Landesbahn GmbH bedient nach Ausschreibung die Strecke Betzdorf–Haiger–Dillenburg der DB Netz AG.

Die Burgenlandbahn GmbH befährt rund 180 Kilometer Strecke in Sachsen-Anhalt. Sie ging aus einer Bietergemeinschaft von DB AG und Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH hervor. Die jährliche Betriebsleistung liegt bei 1,7 Millionen Zugkilometern. Der Zuschlag bei einer weiteren Ausschreibung wurde DB AG und NE gemeinsam erteilt: Die Verkehrsbedienungsunternehmen zwischen Schwerin und Pasewalk ging an DB AG und Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH. Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit zwischen DB AG und NE in Form von Auftragsbedienungen erfolgreich fortgeführt (zum Beispiel AKN Eisenbahn AG im Auftrag von Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH zwischen Neumünster und Heide/Holstein).

Zu den Akteuren, die mit neu gegründeten Unternehmen in den SPNV-Markt eintreten, zählen nicht

nur reine Eisenbahnen. Vielmehr engagieren sich Unternehmen aus benachbarten Märkten, insbesondere kommunale ÖPNV-Unternehmen. Ziel ist unter anderem, vorhandene Kompetenzen vor Ort für den gesamten Personennahverkehr zu nutzen und als umfassender Mobilitätsdienstleister aufzutreten.

Die Stadtwerke Osnabrück GmbH sind an der NordWestBahn GmbH beteiligt, die mit 2,9 Millionen Zugkilometern jährlich auf über 300 Kilometer Strecke das bisher größte Ausschreibungslos für eine NE für sich entscheiden konnte. Erfolgreich in den Markt eingetreten ist die Rheinische Bahngesellschaft AG durch Beteiligung an der Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH. Diese war bei der Ausschreibung von Strecken in Rheinland-Pfalz erfolgreich (1,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf rund 100 Kilometer Strecke).

Die Mecklenburgbahn GmbH, eine Tochter der Stadtwerke Schwerin, konnte sich ebenfalls bei einer Ausschreibung in ihrem Einzugsgebiet durchsetzen. Ab Mitte 2001 wird sie den Verkehr auf der Strecke Rehna–Gadebusch–Schwerin–Parchim aufnehmen. Die Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH betreibt im Auftrag des Verkehrs-

verbundes Rhein-Ruhr die Volmetalbahn zwischen Dortmund und Lüdenscheid. An ihr sind Dortmund der Stadtwerke AG und Märkische Verkehrsgesellschaft mbH beteiligt.

Die Reaktivierung der Relation Kassel–Hessisch Lichtenau (Lossetalbahn) setzt die Regionalbahn Kassel GmbH um, eine Tochter von Kasseler Verkehrsgesellschaft mbH und Kasseler Naumburger Eisenbahn AG. Ein Joint Venture zwischen Eisenbahn und kommunalem Verkehrsunternehmen ist auch die Breisgau-S-Bahn GmbH (Südwestdeutsche Verkehrs AG und Freiburger Verkehrs AG). Nach freihändiger Vergabe der Strecke Freiburg – Breisach 1997 erhielt man 2000 den Zuschlag für die ausgeschrieben Elztalbahn.

Zwischen Freiberg und Holzau hat die Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH im November 2000 den Betrieb aufgenommen. Neben der eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG sollen neben einem kommunalen Verkehrsunternehmen auch mehrere private Busunternehmen beteiligt werden.

Die Belegung des SPNV-Marktes durch Deregulierung und Wettbewerb eröffnet auch den Aufgabenträgern Spielräume. Durch (potenzielle) Konkurrenz werden Kostensenkungspotenziale erschlossen. Das so finanzierbare Mehrangebot führt zu mehr Kunden für den SPNV. Die Marktöffnung setzt Anreize zur Entwicklung neuer Bedienungskonzepte, die ebenfalls zur Attraktivitätssteigerung des SPNV beitragen. Diese Dynamik führt nicht zuletzt zu alternativen Betriebsformen regionaler Infrastruktur. Das gilt zum einen für Reaktivierungen von Strecken, zum anderen für erfolgreiche Übernahme und Betrieb von stilllegungsgefährdeten Strecken.

Der Einsatz öffentlicher Mittel zur Sicherung und zum Ausbau von SPNV-Leistungen lässt sich mit – teils erheblichen – Nachfragesteigerungen rechtfertigen. Hervorzuheben ist, dass Nachfragezuwächse nicht auf Ballungsräume beziehungsweise Hauptstrecken beschränkt sind. Vielmehr zeigt sich, dass in der Region mit attraktiven SPNV-Angeboten durchaus Nachfragepotenziale erschlossen werden können. Da diese Nachfragesteigerungen auch zu Lasten

des motorisierten Individualverkehrs gehen, tragen diese Angebote unmittelbar zur Senkung der gesamtwirtschaftlichen Umwelt- und Unfallkosten bei.

Deutliche Erfolge wurden sowohl bei Übernahme der Infrastruktur als auch bei eigenständiger Verkehrsbedienung von Strecken der DB Netz AG beobachtet. Die Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH befördert auf der Schönbuchbahn und auf der Wieslaufalmbahn jährlich mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie prognostiziert. Infrastruktureigentümer ist in beiden Fällen der jeweilige Zweckverband. Die Schönbuchbahn wurde nach Übernahme aus der DB AG im Jahre 1995 reaktiviert. Eigentümer der Infrastruktur der Taunusbahn ist ebenfalls der für den SPNV zuständige Zweckverband. Die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG als Betreiberin des SPNV hat ihr Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke seit 1993 um mehr als 400 Prozent gesteigert.

Die Lossetalbahn wird von der Regionalbahn Kassel GmbH abschnittsweise reaktiviert. Im Oktober 1998 wurde der stadtbahnähnliche Betrieb aufgenommen. Gegenüber der vorherigen Bedienung mit Bus und Straßenbahn wurden im ersten Betriebsjahr 16 Prozent mehr Fahrgäste gezählt. 12 Prozent mehr Fahrgäste als zuvor befördert die Rügenische Kleinbahn GmbH & Co. zwischen Lauterbach und Göhren. Die Infrastruktur der Ermstalbahn zwischen Metzingen und Bad Urach wird von der Erms-Neckar-Bahn AG betrieben. Die Verkehrsbedienung erfolgt durch die ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH. Das erste Betriebsjahr ergab ein Fahrgastplus im ÖPNV von 13 Prozent.

Im »nassen Dreieck« nahm das Verkehrsaufkommen nach Übernahme durch die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH um etwa 300 Prozent zu. Auf der Daadetalbahn der Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH stieg die Zahl der Fahrgäste in den Jahren 1994 bis 1998 um über 850 Prozent. Bei der Dürener Kreisbahn GmbH legte das Verkehrsaufkommen zwischen 1989 und 1999 um 124 Prozent (Heimbach–Düren) beziehungsweise 378 Prozent (Düren – Jülich) zu. Zwischen Düsseldorf und Mettmann wurde

die Fahrgastprognose für die REGIOBAHN werktags bereits um 50 Prozent übertroffen. Die von der Dortmund-Märkischen Eisenbahn GmbH betriebene Volmetalbahn zog im ersten Betriebsjahr 20 Prozent mehr Fahrgäste an. Ebenfalls ein Plus von 20 Prozent (mit steigender Tendenz) erzielte die Kahlgrund-Verkehrs-GmbH auf der Kahlgrundbahn zwischen 1998 und 1999. Die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG hat in Zusammenarbeit mit der dänischen Staatsbahn erstmals im Sommer 2000 die Verbindung Niebüll – Süderlügum – Tønder angeboten – mit 365 Prozent mehr Fahrgästen als geschätzt.

Auch die DB AG hat in der regionalen Verkehrsbedienung Erfolge vorzuweisen. Die im Jahre 1994 gegründete Usedomer Bäderbahn, eine hundertprozentige DB AG-Tochter, befördert mit neuen Fahrzeugen, attraktivem Fahrplan und Service heute etwa fünf mal so viel Fahrgäste wie 1992. In Kooperation zwischen Hohenzollerischer Landesbahn AG und ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH wird die Zollern-Alb-Bahn zwischen Tübingen und Aulendorf betrieben. Seit Beginn im Jahre 1997 nutzen etwa 30 Prozent mehr Fahrgäste dieses Angebot.

Die genannten Fälle stehen beispielhaft für eine wachstumsorientierte Entwicklung gleichermaßen auf Angebots- und Nachfrageseite des SPNV-Marktes. Nicht zuletzt die zunehmende Investitionstätigkeit der NE lässt auf weitere Wachstumspotenziale im (regionalen) Eisenbahnverkehr schließen. Darüber hinaus führen Innovationsanreize im deregulierten Eisenbahnmarkt zum Aufbau weiterer, neuer Geschäftsfelder. Für die von dem Konzept MORA der DB AG betroffenen Interregioverbindungen beispielsweise bekunden dritte Betreiber Interesse. Expansionsmöglichkeiten eröffnen zudem Pläne der Nachbarländer, Nahverkehrsleistungen auf der Schiene europaweit auszuschreiben. Aktuelles Beispiel ist Dänemark mit der Vergabe von rund sechs Millionen Zugkilometern pro Jahr im Wettbewerb. Hieran zeigen sich auch deutsche Eisenbahnunternehmen interessiert.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

**Nachfragesteigerungen auf regionalisierten Strecken sichern zukünftige Wachstumspotenziale**



## Eisenbahngüterverkehr wieder im Aufwind

Konjunkturaufschwung und gesamtwirtschaftliches Wachstum haben sich im Jahr 2000 beschleunigt fortgesetzt. Hiervon konnte – nach Einbrüchen im Vorjahr – auch der Eisenbahngüterverkehr eindeutig profitieren. Ihm kamen dabei insbesondere die Wiederbelebung in der Eisen- und Stahlindustrie, Produktions- und Absatzsteigerungen in der chemischen und verarbeitenden Industrie sowie die erheblich verstärkten außenwirtschaftlichen Aktivitäten zugute. Durch die Transportzuwächse konnten Rückgänge im Bereich der Bauwirtschaft sowie bei heimischer Steinkohle, bei Düngemitteln und bei Nahrungs- und Futtermitteln überkompensiert werden. Alle Bahnengruppen im VDV wiesen Zuwächse bei Verkehrsaufkommen und -leistung zwischen 2,5 Prozent und 7,7 Prozent auf.

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Konjunkturaufschwung und gesamtwirtschaftliches Wachstum haben sich im Jahr 2000 beschleunigt fortgesetzt. Das schlug sich in einer Zunahme des Bruttoinlandsproduktes um 3,1 Prozent nieder. Hierzu trugen wesentlich der Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen um mehr als 9 Prozent und des Exports um nahezu 13 Prozent bei, die Importe wuchsen um rund 10 Prozent. Auch der private Verbrauch nahm zu, und zwar um 1,9 Prozent, und ebenso der Staatsverbrauch um 1,3 Prozent. Die Bauinvestitionen waren allerdings erneut um 2,5 Prozent rückläufig. Der Eisenbahngüterverkehr konnte – nach gravierenden Einbrüchen in 1999 – im Berichtsjahr von der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung eindeutig profitieren.

### Öffentliche Eisenbahnen

Eine spürbare Nachfragesteigerung nach Verkehrsleistungen resultierte aus der Wiederbelebung der Eisen- und Stahlindustrie (Rohstahlproduktion plus 10 Prozent), kam erneut aus der verarbeitenden Industrie im Hinblick auf Transporte von Halb- und Fertigwaren, Maschinen und zum Teil auch Fahrzeugen, vom boomenden Export sowie auch vom gestiegenen Import. Positive Impulse gingen auch von der chemischen Grundstoffindustrie aus (Produktionszuwachs von mehr als 4 Prozent) und waren

### Hafen- und Werkseisenbahnen



Die Hafeneisenbahnen (hier: bei der Erzverladung im Osthafen Regensburg) konnten ihr Verkehrsaufkommen und ihre Verkehrsleistungen im Jahr 2000 steigern

durch den Abtransport von Windwurfholz auch bei den land- und forstwirtschaftlichen Produkten zu verzeichnen.

Der kombinierte Verkehr (Container- und so genannter Huckepackverkehr) ist auf seinen langfristigen Wachstumspfad zurückgekehrt. Allerdings mussten erneut Transportausfälle im Bereich der Bauwirtschaft hingenommen werden und es setzten sich die strukturell bedingten Rückgänge bei Steinkohle aus heimischer Produktion (einzelne Bahnen profitierten von zunehmenden Kohleimporten), bei Düngemitteln, bei Nahrungs- und Futtermitteln sowie tendenziell bei Mineralöl und -produkten fort. Bei den einzelnen Bahnengruppen im VDV verlief vor diesem Hintergrund die Verkehrsentwicklung wie nachfolgend geschildert.

Bei der DB Cargo AG ist im frachtpflichtigen Verkehr die Beförderungsmenge um 2,9 Prozent gestiegen. Daran war der kombinierte Verkehr mit einer überproportionalen Zunahme beteiligt. Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren die oben geschilderten Einflussfaktoren. In diesem Rahmen konnte DB Cargo Zuwächse unter anderem beim Transport von Eisen/ Stahl/ Erzen, land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, importierter Steinkohle und von

Mineralölprodukten verzeichnen, während insbesondere bei mineralischen Roh- und Baustoffen, Braunkohletransporten und der Beförderung von Maschinen und Fahrzeugen Rückgänge eintraten. Der grenzüberschreitende Verkehr wuchs überdurchschnittlich und ließ aufgrund großer Beförderungsweiten die Tonnenkilometerleistung insgesamt um 7,4 Prozent zunehmen. Der kombinierte Verkehr entwickelte sich dabei ebenfalls in diesem Ausmaß.

Bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs nahm die Beförderungsmenge insgesamt um knapp 3,5 Prozent zu. Bezogen auf die oben genannten Entwicklungstendenzen wirkten sich zwar der Abbau eines bedeutenden Stahlstandortes sowie rückläufige Transporte von Baumaterialien, heimischer Steinkohle und Entsorgungsmaterialien dämpfend aus, andererseits zeichneten sich die Transporte für die Eisen- und Stahlindustrie an der Mehrzahl der Standorte sowie diejenigen von Fahrzeugen und bei eigenständigen Verkehren von NE auf Strecken der Deutschen Bahn AG durch überdurchschnittliche Wachstumsraten aus. Aufgrund der großen Beförderungsweiten bei den letztgenannten Verkehren stieg die Tonnenkilometerleistung dieser Bahnengruppe um rund 18 Prozent. Für den öffentlichen Eisenbahngüterverkehr insgesamt ergibt sich damit ein Zuwachs beim Verkehrsaufkommen von gut 3,3 Prozent und bei der Verkehrsleistung von rund 7,7 Prozent.

Die Hafeneisenbahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs im VDV konnten ihre Beförderungsmenge und die Tonnenkilometerleistung insgesamt um 2,5 Prozent beziehungsweise 2,6 Prozent steigern. Diese Entwicklung ist in erster Linie den Bahnen in den Seehäfen zu verdanken, bei denen die stark gestiegenen außenwirtschaftlichen Aktivitäten zu einer Zunahme von Verkehrsaufkommen und -leistung um rund fünf Prozent führten; hierzu hat auch der wachsende Containerverkehr beigetragen.

Die Gruppe der Bahnen in den Binnenhäfen konnte bei ihrer Transportmenge und der Verkehrsleistung insgesamt nur eine geringfügige Zunahme von 0,2 Prozent erreichen. Einer Anzahl von Bahnen



Mit dem Parcel-Intercity gestaltet die DB Cargo ein modernes Güterverkehrsprodukt (Bild links)

mit positiver Entwicklung – hierzu haben auch zunehmende Aktivitäten im kombinierten Verkehr beigetragen – steht eine Reihe von Bahnen mit konjunkturbedingter rückläufiger Entwicklung gegenüber.

Die Werkseisenbahnen im VDV konnten bei ihrer Transportmenge und Tonnenkilometer-Leistung insgesamt eine Zunahme von rund

3,5 Prozent erzielen. Eine positive Entwicklung weisen entsprechend den oben genannten Einflussfaktoren insbesondere die Bahnen im Bereich der Eisen-/Stahl-/Metallindustrie (überwiegend), der chemischen Industrie und zum Teil der verarbeitenden Industrie auf. Auch die großen Bahnen im Dienste des Braunkohlebergbaus hatten Zuwächse zu verzeichnen, die

allerdings nicht nur auf die Stabilisierung der Produktions- und Absatzsituation, sondern auch auf innerbetriebliche Gegebenheiten zurück zu führen sind. Es setzten sich jedoch auch strukturbedingte Transportrückgänge, unter anderem im Bereich des Steinkohlebergbaus, fort.

Dipl.-Volksw. Ralf Busch



Eine Steigerung von Aufkommen und Leistung verzeichneten u. a. auch die Werkseisenbahnen der Chemischen Industrie (im mittleren Bild die Bahn der Stickstoffwerke Piesteritz GmbH) und die NE des öffentlichen Verkehrs (im Bild unten die Westerwaldbahn GmbH)



## Durch Kooperation zu größerer Wettbewerbsfähigkeit

**Kooperation oder Wettbewerb auf der Schiene? Diese Frage beschäftigt seit der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes die Politik, die Kunden und Wettbewerber der Bahnen sowie die Bahnen selbst. Bei der Behandlung dieses Themas werden zumeist die Vorteile des Wettbewerbes auf der Schiene hervorgehoben. Häufig wird übersehen, dass die Liberalisierung auch neue Möglichkeiten für Kooperationen geschaffen hat. Die Potenziale, die aus Kooperation und aus Wettbewerb gewonnen werden können, sind zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern unbedingt zu nutzen. Zur marktgerechten Entwicklung braucht das Bahnsystem beides, Kooperation und Wettbewerb.**

Warum ist Kooperation für Unternehmen heute mehr denn je so wichtig? Der Grund liegt in den immer umfangreicher und komplexer werdenden Kundenwünschen. Die daraus resultierenden Aufgabenstellungen ohne Partner zu bewältigen, ist kaum noch möglich. Dies gilt auch für den Logistikmarkt und die darin integrierten Transportketten. Der Trend in der Logistik geht eindeutig in Richtung Arbeitsteilung und ist der Nährboden für neue Felder und Formen von vertikalen und horizontalen Kooperationen. Als Resultat dieser Entwicklung befinden sich die Verkehrsmärkte in einem Zeitalter der Netzwerke und Allianzen. Deren Fundament besteht überwiegend aus dem »Rohstoff« Kooperation. Selbstverständlich gibt es auch Wettbewerb zwischen den einzelnen Netzwerken und Allianzen. Die Konkurrenz wird zwar sehr genau beobachtet, man konzentriert sich aber auf die eigenen Stärken. Am Markt erfolgreiche Netzwerke und Allianzen kümmern sich intensiv um die Ausgestaltung und Pflege der Kooperation zwischen den Partnern.

In diesem Umfeld befinden sich auch die Bahnen, die ein Teil des Logistik- und Transportmarktes sind. Für sie gelten die gleichen Regeln wie für alle anderen Marktteilnehmer. Versucht eine Bahn, ohne Kooperationspartner Transporte durchzuführen oder zu akquirieren, so wird sie in vielen Fällen feststellen, dass sie gegen den Strom schwimmt. Dies ist sehr mühsam und kostet viele Kraftreserven. Gerade die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) als in der Regel mittelständische Anbieter sind auf Kooperation mit anderen, meist größeren, Unternehmen angewiesen. Wer als kleiner Anbieter nicht kooperationsfähig und -willig ist, muss sich zwangsläufig in bestimmten Nischen außerhalb der Netzwerke und Allianzen aufhalten. Der Markt entscheidet dann, ob er diese Nischen braucht oder nicht.

Auf Grund der aktuellen Marktverhältnisse auf der Schiene ist es verständlich, dass sich die Bahnkunden mehr Wettbewerb auf der Schiene wünschen. Denn die bekannten und von den Kunden gewünschten Instrumente einer starken Nachfra-

geseite funktionieren aus deren Sicht noch nicht zufriedenstellend. Im Ganzzugverkehr können Bahnkunden zwar zwischen verschiedenen Anbietern wählen, im Einzelwagenverkehr sind Alternativen zu DB Cargo bisher so gut wie nicht vorhanden. Auch im internationalen Verkehr gibt es starke Unterschiede in den einzelnen Länderverbindungen. So sind die meisten Verlager und Spediteure im Einzelwagenverkehr und in internationalen Verbindungen unverändert auf die Kooperation mit DB Cargo und den ausländischen Staatsbahnen angewiesen. Das bedeutet, trotz eines liberalisierten Umfeldes können die Bahnkunden heute nur eingeschränkt zwischen Anbietern auswählen. Eine Änderung dieser Situation ist erst langfristig mit dem Aufkommen von mehr Wettbewerb in den durch hohen Produktionsaufwand gekennzeichneten Sektoren des Schienengüterverkehrs denkbar.

Erfreulicherweise befinden sich heute viele neue Bahnen im Markt. Einige dieser Newcomer sind aus dem Umfeld von Speditionen und Verladern entstanden und viele von diesen sind das Ergebnis von Joint-Venture-Lösungen zwischen etablierten Bahnen und ihren Kunden. Diese »gemeinsamen Kinder« geben dem System Schiene neue Impulse und Zukunftschancen, denn sie erhöhen die Risikobereitschaft und das Verantwortungsbewusstsein ihrer »Eltern«. Bei allen neidischen Blicken auf den Güterkraft-

Ohne Kooperation geht es nicht!

Ohne Wettbewerb geht es auch nicht!



Kooperation und Wettbewerb ist für die Häfen und Güterverkehr Köln AG bereits geübte Praxis

verkehr ist festzustellen, dass die Lkw-Trucker ihre Erfolgsstory auch nicht alleine geschrieben haben. Vielmehr haben Speditionen und Verloader maßgeblich das System Straße zu dem gemacht, was es heute ist. Man denke nur an den nach wie vor bedeutenden Werkverkehr und die Rolle der Speditionen im Güterkraftverkehr.

Auch in der Kooperation zwischen neuen und etablierten Bahnen liegen große Chancen für das System Schiene, denn jung und alt gut kombiniert ergibt in der Regel eine sinnvolle Mischung aus neuen Ideen und vorhandenen Erfahrungen.

Die Bahnen haben ein enormes Kooperationspotenzial, welches sich nicht nur aus der Arbeitsteilung in der Logistik ergibt. Vielmehr ist das Bahnsystem selbst eine wahre Fundgrube für verschiedenartige Kooperationen. Es reicht eben nicht mehr aus, lediglich Züge von A nach B sicher und pünktlich fahren zu lassen. Die erbrachten Leistungen müssen auch wirtschaftlich darstellbar sein. Da das Frachtniveau in den letzten Jahren auf einen sehr niedrigen Stand abgesunken ist, müssen zwangsläufig die Kosten des Systems gesenkt werden. Bei der Erreichung dieses Zieles könnte der Ausbau von Kooperationen sehr behilflich sein. Um das Einsparpotenzial des Gesamtsystems erkennen zu können, sollte es wie ein Puzzle zunächst in viele Einzelteile zerlegt und anschließend die Frage gestellt werden, wer die jeweiligen Einzelteile möglichst kostengünstig unter Einhaltung der benötigten Qualität produzieren kann. Die weitere Frage ist, wer die ineinander greifenden Einzelteile wieder zu einem Teil- bzw. Gesamtsystem zusammenfügen kann. Diese Aufgabe des Zusammenfügens muss übrigens nicht zwingend einer der Produzenten sein. So ist es in der Spedition schon lange üblich, dass komplette Transportleistungen bei Fuhrunternehmen eingekauft werden und man sich selbst auf sogenannte Mehrwertleistungen für die Kunden konzentriert.

Die Bahnen sind es aus ihrer Historie heraus gewohnt, die Einzelteile des Systems möglichst selbst zu produzieren und zusammenzufügen. Outsourcing ist zwar kein Fremdwort, aber selbst produzieren ist noch gewohnte Praxis. Erfreulicherweise kann festgestellt



werden, dass sich immer mehr Bahnen mit dem Einkauf von Leistungen leichter tun. So werden bereits Transportkapazitäten bei anderen Bahnen eingekauft, wodurch zum Beispiel Einzelwagen oder Wagengruppen in nicht ausgelasteten Ganzzügen anderer Bahnen mitgenommen werden können. Auch hat sich ein Markt für Teilleistungen entwickelt, bei denen Bahnen zum Beispiel Personal ausleihen, Loks leasen bzw. mieten oder Werkstattleistungen bestellen können.

Dort, wo Kooperation Sinn macht, stärkt sie die Partner in einer gemeinsamen Aufgabenstellung und in deren Wettbewerbsfähigkeit zu anderen Anbietern. Bei geschickter Nutzung der vertikalen und horizontalen Kooperationsmöglichkeiten können die einzelnen Bahnen Märkte erschließen, die ihnen alleine ohne Partner verschlossen bleiben würden. Je mehr dieses gelingt und je stärker die Marktpositionen der Bahnen ist, desto eher entstehen verschiedene leistungsfähige Netzwerke und Allianzen unter Beteiligung von Bahnen. Und genau dieses wünschen sich die Bahnkunden, damit sie zwischen verschiedenen Anbietern auswählen können.

Alle Kooperationen, die das Gesamtsystem modernisieren und dem Markt einen Nutzen bringen, stärken den Güterverkehr auf der Schiene. Aus Kooperationen einzelner Unternehmen entstehen selbstverständlich auch Wettbewerbsverhältnisse zu anderen

Bahnen. Auch werden Bahnen in bestimmten Geschäftsfeldern Partner sein, in anderen Geschäften aber im Wettbewerb zueinander stehen.

Mit wem eine Bahn in welchen Geschäftsfeldern, in welcher Form und in welcher Intensität kooperiert, ist eine rein unternehmerische Entscheidung. Je nach Ausgangssituation und den eigenen Strategien werden diese Entscheidungen sehr unterschiedlich ausfallen. Einige Bahnen konzentrieren sich mehr auf den eigenen Heimatmarkt und arbeiten mit einem oder mehreren überregionalen Partnern zusammen. Andere Bahnen bieten zusätzlich überregionale Leistungen oder konzentrieren sich sogar ausschließlich darauf. Wieder andere Bahnen beschränken sich auf einen bestimmten Teilmarkt und bieten ein erforderliches Spezialwissen an. Wieder andere Bahnen steigen in die Logistik ein und bieten logistische Zusatzleistungen an. Diese unvollständige Auflistung von unterschiedlichen Marktaktivitäten zeigt sehr deutlich, dass die Auswahl der erforderlichen Kooperationspartner bei jedem Unternehmen sehr individuell sein wird. Von daher sollte die Frage Kooperation oder Wettbewerb direkt an die Unternehmen gestellt werden.

Denn nur diese können sie im Sinne der Stärkung der Marktposition der Bahnen und des Gesamtsystems beantworten.

Dipl.-Verw.-Betriebsw.  
Georg Lennarz

Farben, Signaturen und Bauarten zeigen die Vielfalt auf den Schienenwegen

Kooperation fördert die Wettbewerbsfähigkeit

Die Entscheidungen treffen die Unternehmen



## Der Kombinierte Verkehr – vom Sorgenkind zum Hoffnungsträger?

**Der Kombinierte Verkehr (KV) ist verkehrspolitisch gewollt und wird daher unterstützt. Es fehlt bisher die vom Markt erhoffte Initialzündung in Richtung eines stabilen Mengen- und Erlöswachstums. Dennoch hat der kombinierte Verkehr seine Marktposition im Jahr 2000 nachhaltig festigen und ausbauen können. Dies gilt sowohl für den nationalen als auch für den internationalen Verkehr. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass immer dann, wenn Qualität und Leistung stimmen, der KV seine Vorteile im Wettbewerb ausnutzen kann. Wenn der KV dann auch noch in die logistischen Abläufe des Kunden integriert werden kann, führt dies zu einer Stärkung der Konkurrenzfähigkeit dieser umweltfreundlichen Verkehrsart.**

**Positiver Trend im Jahr 2000**

Der Kombinierte Verkehr konnte im Jahr 2000 von der allgemein positiven Wirtschaftslage und dem anhaltenden Konjunkturaufschwung profitieren. Damit ist es nach der stark rückläufigen Mengenentwicklung 1999 gelungen, wieder auf den langfristigen Wachstumspfad zurückzukehren. Wurden im KV der DB Cargo AG 1999 noch insgesamt 33 Millionen Tonnen befördert, ist 2000 mit einer Steigerung von 4 Prozent zu rechnen. Hierfür ist in erster Linie die Einführung des nationalen Kombi-Netz 2000+ zum 31. Januar 2000 verantwortlich. Pluspunkte dieses gemeinsam von der Deutschen Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG (Kombiverkehr) und DB Cargo AG eingeführten Systems sind die hohe Pünktlichkeitsquote, ein gemeinsames Qualitätsmanagementsystem der beteiligten Partner und eine garantierte Preisgestaltung bis Ende 2001.

**Operateure denken in der Unternehmensstrategie um**

Der Schwerpunkt des Beförderungsaufkommens lag mit 16 Millionen Tonnen eindeutig im internationalen Verkehr. Entgegen der Entwicklung des nationalen KV erlebt der Verkehr der in der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse (UIRR) zusammengeschlossenen Kombi-Gesellschaften 1999 lediglich eine Abschwächung seiner insgesamt unverändert positiven Entwicklung. Trotzdem wurden immerhin noch 1.158.735 Sendungen befördert, was eine Gesamtzahl von 2.665.091 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) bedeutet. Im Jahr 2000 konnte schließlich der Wachstumstrend mit teilweise zweistelligen Zuwachsraten der Kombi-Gesellschaften fortgesetzt werden.

**Verstärkte Aktivitäten durch Liberalisierung des europäischen Transportmarktes**

Der KV gewinnt aber auch durch die Entwicklungen des liberalisierten europäischen Verkehrsmarktes und nicht zuletzt durch die EU-

Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zunehmend an Dynamik. Neben den traditionellen Bahngesellschaften in Europa etablieren sich zunehmend »Newcomer« am Markt, die ihre Transportdienstleistungen anbieten. Auch die Regionalen Bahnen nutzen zunehmend die Chancen, die ihnen geboten werden. So konnte auf der Relation Bremische Häfen – Hamburg der NTT 2000 (Neutral Triangle Train) erfolgreich seinen Dienst aufnehmen. Dies ist ein Gemeinschaftsprojekt der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH und einer international tätigen Speditionsgesellschaft.

Selbst die verladende Wirtschaft greift aktiv in das Geschehen ein und verstärkt ihre Aktivitäten im Schienengüterverkehr. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen der BASF AG baute seine Verbindungen im KV konsequent aus. Neben den Relationen von Ludwigshafen nach Germersheim und nach Schwarzeheide in die neuen Bundesländer werden jetzt auch internationale Verbindungen in die Schweiz und nach Belgien gefahren.

Diese Aktivitäten sind das Ergebnis einer Anfang / Mitte der 90er Jahre getroffenen Unternehmensentscheidung, als Verlager die Liberalisierung auf dem Markt für Schienengüterverkehrsaktivitäten aktiv anzustoßen. Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens »rail4chem« der Firmen BASF AG, Bertschi AG, Hoyer GmbH sowie VTG-Lehnkering AG hat diese Initiative ihren vorläufigen Höhepunkt erreicht. Dieses neue Unternehmen soll nationalen und internationalen Schienengüterfernverkehr (konventioneller Wagenladungsverkehr und KV) durchführen. Diese bisher von der BASF in Eigenregie betriebenen Fernverkehrsrelationen sollen in die neue Gesellschaft eingebracht werden.

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG haben neben der erfolgreichen Aufnahme der Aktivitäten der Bergisch-Gladbacher Eisenbahn GmbH im Vorjahr mit KV-Verkehren zwischen Köln-Niehl Hafen und Bergisch-Gladbach im nationalen Verkehr eine weitere internationale KV-Verbindung von Köln-Niehl Hafen nach Pomezia (Italien) aufgenommen. Beide Projekte wurden in Kooperation mit Partnern aus den Bereichen Spedition / Logistik einerseits und mit anderen Bahngesellschaften andererseits entwickelt. Außerdem führen die Häfen und Güterverkehr Köln AG gemeinsam mit der niederländischen ShortLines b.V. Verkehre zwischen Köln-Niehl Hafen und Rotterdam durch.

Neben der zunehmenden Vielfalt an Bahngesellschaften findet auch ein Umdenken in der Unternehmensstrategie der Kombi-Operateure, also der Gesellschaften, die bisher Traktionsleistungen bei den jeweiligen Bahngesellschaften eingekauft haben, statt. Um ihr unternehmerisches Betätigungsfeld zu erweitern, haben die deutsche Kombiverkehr und die schweizerische Hupac Intermodal eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen erwirkt. Somit ist es ihnen möglich, eigene Traktionsleistungen auf der Schiene durchzuführen. Neben der Möglichkeit, KV-Verkehre selbst als Eisenbahnverkehrsunternehmen durchzuführen, beabsichtigen die Unternehmen außerdem, die Traktion ihrer internationalen Shuttle-Züge zwischen den Niederlanden, Deutschland und Italien auszuschieben.

Kombiverkehr hat gemeinsam mit der Bayerischen Trailer Zug GmbH (BTZ) die Lokomotion Projekt-Gesellschaft mbH gegründet. Aufgabe dieser Gesellschaft ist es, innovative Traktionskonzepte für den intermodalen Verkehr (z.B. Feeder- und Ergänzungsverkehre), technisch-organisatorische Betriebskonzeptionen sowie Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu entwickeln und durchzuführen. Am Ende dieser Aktivitäten steht dann auch die Durchführung eigener Pilotverkehre.

Diese sich abzeichnenden Entwicklungen haben Auswirkungen auf die Überlegungen und Strategien der DB Cargo AG sowohl im nationalen als auch im internationalen KV.

Die Angebotsstruktur von DB Cargo im nationalen Verkehr basiert auf drei Säulen. Hierbei handelt es sich um

- das neue, ab dem 31. Januar 2000 gemeinsam mit Kombiverkehr betriebene nationale Kombi-Netz, das ab Mitte 2001 in der zweiten Stufe über zusätzlich 16 Züge und 30 Verbindungen verfügt,
- Systemverkehre, also für Großkunden ausgearbeitete Systemlösungen, sowie die Direktvermarktung von logistischen Konzepten und
- Seehafenhinterlandverkehre, hier in erster Linie das Albatros-Angebot der Transfracht International mit 18 angeschlossenen KV-Terminals.

Die Angebotsstrukturen werden ergänzt durch Einbindung von KV-Streuverkehren in den Systemen des konventionellen Wagenladungsverkehrs. Hauptziel ist die gezielte Entwicklung aufkommensstarker und bündelungsfähiger Verkehre, besonders im internationalen Bereich.

Basierend auf diesen Entwicklungen und vor dem Hintergrund der prognostizierten Mengenentwicklung des KV bis zum Jahr 2010 aufgrund der vorliegenden HaCon-Studie aus dem Jahr 1999, wird ein Bedienungskonzept im nationalen Verkehr von rund 20 bis 30 nationalen Terminals entwickelt. Die Wachstumschancen des nationalen KV werden mit einer Zuwachsrate von 17 Prozent bis zum Jahre 2010 eher zurückhaltend bewertet. Die größten Wachstumspotenziale werden dagegen im internationalen KV gesehen, der durch eine höhere Auslastung bei weiten Entfernungen niedrige Stückkosten verursacht und somit zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden kann.

Die vorliegende HaCon-Studie geht im internationalen KV von einer Aufkommenssteigerung von 90 Prozent aus. Die Angebotsstruktur in diesem Marktsegment basiert auf zwei Säulen. Hierbei handelt es sich um die bisherige Vermarktung des KV durch die jeweiligen Kombi-Operateure und die Direktvermarktung von Systemverkehren. Auch an dieser Stelle ist eine Abkehr der bisherigen Rollenverteilung zwischen Bahngesellschaft

ten und Kombi-Operateuren zu beobachten. Das internationale Aufkommen wird sich auf 20 Terminals im benachbarten Ausland konzentrieren. Hauptabfuhrkorridore sind in diesem Zusammenhang die Relationen

- Ruhrgebiet / Rhein-Main nach / von Oberitalien (via Schweiz)
- Bayern nach / von Oberitalien (via Österreich)
- ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) nach / von Schweiz / Österreich
- Deutschland nach / von Polen
- Deutschland nach / von Österreich
- Oberitalien nach / von Skandinavien.

Zudem bestehen Verkehrsrelationen nach Spanien, Frankreich und Osteuropa. Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des KV sind aus Sicht von DB Cargo neben der Konzentration auf aufkommensstarke Verkehrsströme, die Schaffung leistungsfähiger Produktions- und Telematiksysteme auch im grenzüberschreitenden Verkehr und moderne Kooperationsformen im Zusammenhang mit einem veränderten Rollenspiel der KV-Beteiligten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die dargestellten Entwicklungen

- Einführung eines neuen Preissystems im nationalen KV mit festen Preis- und Leistungsparametern, das dem Kunden eine verlässliche Planung seiner logistischen Abläufe ermöglicht;
- »Newcomer« treten im KV als Wettbewerber zu den etablierten Staatsbahnen auf;
- bisherige Bahnkunden betätigen sich als Eisenbahnverkehrsunternehmen und
- Operateure werden zu Eisenbahnverkehrsunternehmen

zu einer Belebung des KV insgesamt geführt haben. Wenn es den Marktteilnehmern gelingt, diese Entwicklungen dahingehend zu nutzen, dass sie zu einem dauerhaften Anstieg des Mengenaufkommens im KV führen, wird der KV ein echter Hoffnungsträger für den Schienengüterverkehr. Der KV bietet den Eisenbahnen nämlich die Chance, den Trend »Weg vom Massenguttransport und hin zu kleinen Sendungsgrößen mit hochwertigen Kaufmannsgütern« erfolgreich zu begleiten.

Staatl. gepr. Betriebsw.  
Marcus Gersinske

**DB Cargo-Strategie im Kombinierten Verkehr**

**Chancen des Kombinierten Verkehrs nutzen**

**In Kombiterminals (wie hier bei der BASF in Ludwigshafen) werden Verkehre auf die Schiene gebracht**



## Effektives Lobbying für den Güterverkehr auf der Schiene

**Der Leitgedanke »Mehr Güter auf die Schiene« ist in politischen Kreisen zum Allgemeingut geworden. Durch Prognosen zur zukünftigen Verkehrsbelastung und anhand der Stauanfälligkeit des Straßensystems wird dieser Gedanke schnell zu einer immer wiederkehrenden Forderung erhoben. Doch entgegen dieser Forderung entwickelt sich das Verkehrssystem noch beharrlich in eine andere Richtung. Bisweilen wird bereits unterstellt, die Forderung könne keine wirkungsvolle Umsetzung erfahren. Welchem systematischen Grundmuster muss das politische Lobbying für den Schienengüterverkehr folgen, um den Leitgedanken in effektive Weichenstellungen zu übertragen? Welche Rolle kann der VDV hierbei einnehmen?**

Voraussetzung ist, das häufig falsche Bewusstsein zu korrigieren. Zu sehr ist in den Köpfen noch die wunderbare Welt des Straßenverkehrs verwurzelt und wird dieser die angeblich schlechte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber gestellt. Wie sonst wäre der ungebrochene Trend zur Just-in-time-Produktion zu verstehen, dessen integraler Bestandteil das »rollende Lager« auf unseren Autobahnen ist. Tatsächlich kann aber auch die Straße den gestellten Anforderungen nicht mehr genügen.

»Die Schiene« ist mehr als nur »die Bahn«

Zu häufig wird unter dem Sinnbild der Schiene allein die eine (große) Bahn verstanden und ihr das Wesen eines Monopolisten zugeordnet. Kann dieses Unternehmen eine Leistung nicht marktgerecht realisieren oder strukturiert es ihr Angebot neu, wird das als die fehlende Leistungsfähigkeit der Schiene insgesamt bewertet. Übersehen wird zu schnell, dass im Schienengüterverkehr über 150 weitere Unternehmen aktiv sind. Auch diese haben ihre unterschiedlichen spezifischen Leistungsvermögen.

Bahnreform richtig bewerten

Allein durch die Bahnreform erhofften sich die politischen Entscheidungsträger eine schnelle, umfassende Entwicklung des Wettbewerbs und, in dessen Folge, die

Lösung zahlreicher verkehrspolitischer Probleme. Die Bahnreform darf jedoch nicht als ein zeitlich begrenztes Kapitel der Eisenbahngeschichte verstanden werden, mit dem die Zukunft von der Vergangenheit lupenrein zu trennen ist. Vielmehr setzte sie »lediglich« die Rahmenbedingungen für eine neue Entwicklung des Eisenbahnwesens, die am vorhandenen Bestand ansetzt. Illusionär ist es zu glauben, die Marktentwicklung der Eisenbahnen könne so schnell voranschreiten wie zum Beispiel die der neuen Kommunikationstechnologien – sozusagen getrieben aus den Garagen der Tüftler.

Zu sehr wurde auch versucht, im Rahmen der Bahnreform den Verkehrsträger Schiene aus der politischen Verantwortung hinaus zu schieben. Durch die Öffnung der Schienennetze und den hierdurch erzeugten Mehrverkehr sollten die Eisenbahnen ihren Fahrweg selbst in Unterhalt und Modernisierung finanzieren. Inzwischen ist bekannt, dass dies allein mit den Trassenpreiseinnahmen nicht möglich ist. Und dennoch wird das Eisenbahnwesen anhand von Verspätungen, Streckensperrungen, Stilllegungen und Rückbau direkt mit den Qualitätsmerkmalen der Straße verglichen, um der Schiene die fehlende Konkurrenzskraft zu attestieren.

Innerhalb der von den Medien geprägten Gesellschaft besitzt die Öffentlichkeitsarbeit eine besondere Bedeutung. Dies gilt auch und vor allem für den Schienengüterverkehr. Die detaillierte Kenntnis der Experten in Politik und Wirtschaft allein reicht nicht aus, um die richtigen Weichenstellungen zu ermöglichen. Wichtig ist es, durch eine breite Bewusstseinsänderung den vorhandenen Ratschlägen und Initiativen zur entsprechenden Mehrheit zu verhelfen.

Ein realistischer Blickwinkel bewahrt vor der Einschätzung, die Schiene könne – trotz Bahnreform – nur eine

bescheidende Bedeutung für den Güterverkehr besitzen. Er öffnet die Möglichkeit, zukünftige Aufgaben zu erkennen und dafür notwendige Zukunftsinvestitionen zu realisieren. Dabei ist folgendes zu beachten:

Der Schienengüterverkehr verfügt nicht über die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie andere Verkehrsträger. Vor allem in der Verkehrswegefiananzierung wird die Schiene stark benachteiligt. Des Weiteren sind die Grenzen Europas für Eisenbahnen, im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln, noch nicht durchlässig. Die öffentliche Infrastrukturverantwortung bleibt auch für den Verkehrsträger Schiene bestehen, da die Nutzung dieser Infrastruktur der gesellschaftlichen Wohlfahrt dient. Die räumliche Entwicklung von der Kommunalplanung bis hin zur Landesplanung verbindet die Standortpolitik der Wirtschaftsförderung zu wenig mit dem verkehrlichen Gefüge, entfernt Produktionsstätten zu sehr von den Schienenwegen. Mit der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit versucht der VDV diese für die Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs wichtigen Zusammenhänge zu verdeutlichen.

Auch ist es wichtig zu verdeutlichen, dass die Entwicklung der einzelnen Eisenbahnunternehmen stets nur organisch verlaufen kann. Sie können ihre wirtschaftliche Tätigkeit nicht in wenigen Jahren um ein Vielfaches ausdehnen und allein durch Wettbewerb bestehen. Die Kooperation verschiedenster Akteure wird in der arbeitsteiligen (Eisenbahn)Wirtschaft ihre Bedeutung behalten, der Wettbewerb bringt das System Schiene durch Optimierungsprozesse und Entwicklung neuer Produkte voran. Wenige Jahre nach der Bahnreform ist dieser Prozess deutlich vorangekommen.

Da der VDV nahezu alle Güterbahnen vertritt, übernimmt er diesbezüglich eine große Verantwortung, die er unter anderem durch die Förderung des innerverbandlichen Erfahrungsaustausches der Mitgliedsunternehmen und durch die vertiefte Zusammenarbeit mit weiteren Partnern in Wirtschaft, Politik, Verwaltung und Forschung wahrnimmt. Die Kommunikationsinstrumente des VDV unterscheiden sich nicht von denen anderer Akteure. Der klassischen Pressearbeit kommt zur Kommentierung



**Allianz pro  
Schiene e.V.**



## Maut gilt als erster Schritt zur Chancengleichheit

Eisenbahn-Lobby begrüßt Autobahngelände für Lastwagen und stärkt Klimm den Rücken



Informationen zu  
Bahn-Unternehmen  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

## Mr. VDV-Güterverkehr ging in Ruhestand

VDV: Eisenbahnnetz sollte von UMTS-Lizenzverkäufen profitieren  
Anteil der Zinsersparnisse sinnvoll in das Bestandsnetz der Bahn investieren

VDV

Henke folgt auf Montada

## Entfernungsabhängige Lkw-Gebühr ab 2003 VDV: 25 Pf/km nur ein „erster Schritt“

## Private bieten sich an

Regionale Bahnen wollen die **Versorgung in der Fläche** sicherstellen

## „Stillstand ist Rückstand“

„Von einem solchen Schritt würden die kleineren Bahnen enorm profitieren“

Ein Sprecher des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

## Die Bahn überarbeitet ihre Trassenpreise

Kartellamt will mehr Wettbewerb schaffen / Verhandlungen bis Ende August

## VDV besorgt um freien EU-Netzzugang

Wenn sich Rat und Parlament nicht einigen

## Schienengüterverkehr muss Alternative zum Lkw sein

VDV nimmt Stellung zum VDA / Gesamtverkehrssystem in den Mittelpunkt stellen

des politischen Geschehens und zur Verdeutlichung der VDV-Anliegen selbstverständlich eine zentrale Bedeutung zu. Durch die dauerhafte Kommunikationsbasis wird der verbandlichen Facharbeit ein effizienter Zugang zu Entscheidungsträgern und Multiplikatoren ermöglicht. Eine detailliertere Bearbeitung erfahren die verbandlichen Themen in Veröffentlichungen der Fachmagazine. Neben den Organen des Verbandes beziehen inzwischen auch externe Herausgeber den VDV aktiv ein. Seminare, Foren, Werkstattgespräche und ähnliches fördern den direkten Kontakt. Durch Messeauftritte präsentiert der VDV seine Anliegen einem breiten Fachpublikum.

Um eine wirkungsvolle Bewusstseinsveränderung und die durchgängige Verankerung der verbandlichen Themen zu realisieren, bedarf es einer weitreichenden Vernetzung als allein die des Verbandes mit den Zielgruppen. Im Ergebnis muss sich ein ›vieltimmiger Chor‹ zu den Interessen des Schienengüterverkehrs äußern, sobald sich geeignete Anlässe hierzu finden. Durch die Zusammenarbeit mit verschiedenen Wirtschafts- und Umweltorganisationen, Gewerkschaften und Unternehmen sowie durch das Zusammenspiel der Verbands-

spitze mit den Landesgruppen des VDV, wird eine Basis hierfür aufgebaut. Die Stärke der Resonanz auf Entwicklungen und die kontinuierliche Kommunikation tragen dazu bei, die Meinungsbildung tiefgehend zu beeinflussen. Eine spezielle Plattform der Vernetzung bildet die ›Allianz pro Schiene‹, an der sich der VDV aktiv beteiligt. Dieser Zusammenschluss, der vor allem der Lobbyarbeit dient, wurde im Jahr 2000 von Umwelt- und Fahrgastverbänden sowie Gewerkschaften gegründet.

Im Schienengüterverkehr stehen wichtige Veränderungen bevor. Die Arbeitsteilung zwischen der DB Cargo AG und Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen wird eine fundamentale Wandlung erfahren. Verschiedene Bahnen – zum Teil mit industriellem Eignerhintergrund – nutzen die Möglichkeiten des Wettbewerbs. Speditionen und verladende Wirtschaft haben – auch bedingt durch Qualitätsverluste des Verkehrsträgers Straße – die Bedeutung der Schiene wieder entdeckt. Geeignete Rahmenbedingungen zur Stützung und Ausweitung dieses Trends sind zu gestalten. Der VDV wird sich an der Erarbeitung durch vielfältige Aktivitäten engagiert beteiligen.

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

Für die Schiene: die Stimme des VDV kommuniziert unter anderem über das Sprachrohr der Presse (im Bild markante Headlines des Jahres 2000)

Dauerhafte Kommunikationsbasis notwendig

Vernetzung erforderlich



## Öffentlicher Personennahverkehr erreichte im Themenpark »Mobilität« der Expo 2000 mehr als eine Million Besucher

**Der öffentliche Personennahverkehr mit seinen Möglichkeiten und Angeboten spielte eine herausragende Rolle im Themenpark »Mobilität« der Expo 2000 in Hannover. Weit über eine Million Besucher informierten sich dort über die heutige und zukünftige Bedeutung, Leistungskraft und Innovationsfähigkeit von Betreibern und Herstellern von Bussen und Bahnen. Daneben hat der VDV die Anzeigenserie der erfolgreichen Werbekampagne mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) im Jahr 2000 fortgesetzt. Unter dem Slogan »Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen« werden die Leistungsfähigkeit, der gesellschaftliche Nutzen und die Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen in den Vordergrund gestellt. 2000 standen für die Gemeinschaftswerbung rund 5,0 Millionen DM zur Verfügung. Die Anzeigen wurden in Publikums- und Fachzeitschriften so geschaltet, dass in den alten und neuen Bundesländern ein vergleichbar hoher Werbedruck erzeugt wurde.**

Die Expo 2000 in Hannover hat für Verkehrsunternehmen und Industrie eine hervorragende Gelegenheit geboten, den öffentlichen Personennahverkehr und seine Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft – weit über das Jahr 2000 hinaus – zu präsentieren. Für die Umsetzung dieser Idee hat der VDV aus den Mitteln der Gemeinschaftswerbung in den Jahren 1999 und 2000 jeweils 1,5 Millionen DM bereitgestellt. Daneben hat der VDV mit dem VDV-Förderkreis und den darin zusammengeschlossenen Industrieunternehmen, dem Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP), Brüssel, und dem Großraum-Verkehr Hannover, Partner und Unterstützer für dieses gemeinsame Anliegen gefunden.

So standen auf der Expo insgesamt sechs Millionen DM für die ÖPNV-Präsentation zur Verfügung. Mit ihr konnte gezeigt werden, welche Bedeutung, Leistungskraft und Innovationsfähigkeit der öffentliche Personennahverkehr derzeit hat und in Zukunft haben wird. Weit über eine Million Besucher im Themenpark »Mobilität« konnten dies während der fünfmonatigen Laufzeit der Expo auf sehr originelle und beeindruckende Weise erfahren. Im »Boulevard« wurden Bus und Bahn ebenso wie ein modernes Fahrgastinformationssystem »zum Anfassen« präsentiert. In den multimedialen Darstellungen des gesamten Themenparks war der ÖPNV präsent – von der filmischen Darstellung verschiedener Schwerpunktthemen im Pre-Show-Bereich bis hin zum Finale-Film »Journey«. Zentrale Botschaft war dabei das Motto der VDV/DB-Gemeinschaftswerbung »Mobilität beginnt im Kopf«; im Film »Journey« wurde dies mit der Aufforderung »Sie

haben die Wahl« abgeschlossen. Dieser Auftritt wurde dadurch unterstützt, dass der VDV und seine Partner in einer VIP-Lounge ihre Geschäftsfreunde und Kunden eingeladen und bewirtet haben und durch Business-to-Business-Kommunikation Kontaktpflege betreiben und intensivieren konnten.

Die Anzeigenserie der erfolgreichen Gemeinschaftswerbung zur Leistungsfähigkeit, zum gesellschaftlichen Nutzen und zur Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen haben VDV und DB AG mit neuen Motiven fortgesetzt. Die Anzeigen wurden wieder von Slagman's Werbeagentur, Hamburg, gestaltet. Der Verband wirbt seit 1973 sowie ab 1981 zusammen mit der DB AG durch verschiedenste Kampagnen erfolgreich für die stärkere Nutzung und Förderung von Bussen und Bahnen. Großflächenplakatierung wurde dabei ebenso eingesetzt wie die Nutzung elektronischer Medien durch Funk- oder TV-Spots. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt im Print-Bereich durch Schaltung von Zeitschriften-Anzeigen.

Seit 1990 ist die Kampagne auf der Grundlage des »Public-Awareness-Konzeptes« von Werner Brög, Socialdata GmbH, München, angelegt. Sie zielt darauf ab, die Grundeinstellung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu ändern und in der Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel zu einer subjektiv wählbaren Alternative zu machen sowie bei den Entscheidern und Meinungsbildnern die Notwendigkeit der Förderung von Bussen und Bahnen stärker zu verankern. Es geht vor allem darum, bei den politischen und finanziellen Entscheidungen auf allen Ebenen die Grundlage für eine positive Weiterentwicklung des ÖPNV zu

legen oder aufrechtzuerhalten. Nur mit einer attraktiven und sich ständig weiter verbessernden Gestaltung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel ist es möglich, den Wettbewerb mit dem Pkw erfolgreich zu bestehen, die Fahrgastzuwächse der vergangenen Jahre fortzusetzen und die Finanzmittel zu sichern.

Unter anderem durch die Werbekampagne war in der Bevölkerung eine hohe Umweltsensibilität auch in Verkehrsfragen vorhanden. Der Werbedruck der Automobilindustrie, die jährlich mehr als 3,2 Milliarden DM in Werbung investiert und zunehmend auch die sich ständig verbessernden Umweltaspekte des Autofahrens bewirbt, ist anhaltend hoch. Daher ist es mehr denn je notwendig, die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Lebensqualität in unseren Städten und Regionen im Bewusstsein der allgemeinen Öffentlichkeit zu schärfen. Nachdem die Mediaplanung in den letzten Jahren verstärkt auf die Ansprache von Entscheidern und Meinungsbildnern ausgerichtet war, wurde daher im Jahr 2000 durch eine gemischte Strategie neben dieser Kernzielgruppe erneut auch die allgemeine Bevölkerung deutlicher angesprochen. Neben Publikumszeitschriften wie Spiegel, Focus, Stern, Wirtschaftswoche und Capital werden die Anzeigen in zielgerichtet ausgewählten Gruppen von Fachzeitschriften vor allem aus dem kommunalpolitischen und journalistischen Bereich geschaltet. Dabei wurde weiter Wert darauf gelegt, dass in West- wie Ostdeutschland ein gleich hoher Werbedruck erzeugt wird.

Dem VDV standen im Jahr 2000 für die Gemeinschaftswerbung umlagefinanziert 3,4 Millionen DM zur Verfügung. Durch die Beteiligung der DB AG mit ihren Tochterunternehmen in Höhe von insgesamt 1,6 Millionen DM war der gemeinsame ÖPNV-Werbeetat 2000 mit einem Finanzvolumen in Höhe von fünf Millionen DM ausgestattet. Nachdem die Mitgliederversammlung des VDV am 23. Mai 2000 in Berlin beschloss, die Gemeinschaftswerbung fortzusetzen und auch die DB AG ihren Finanzbeitrag weiter zusicherte, steht dieser Etat auch 2001/2002 wieder jährlich zur Verfügung. Durch den Präsidiumsbeschluss, die große Chance zu nutzen, das Leistungsvermögen und

Multimediale ÖPNV-Präsentation auf der Expo

Werbeetat von 5,0 Millionen DM jährlich für Etatzeitraum 2001/2002 beschlossen

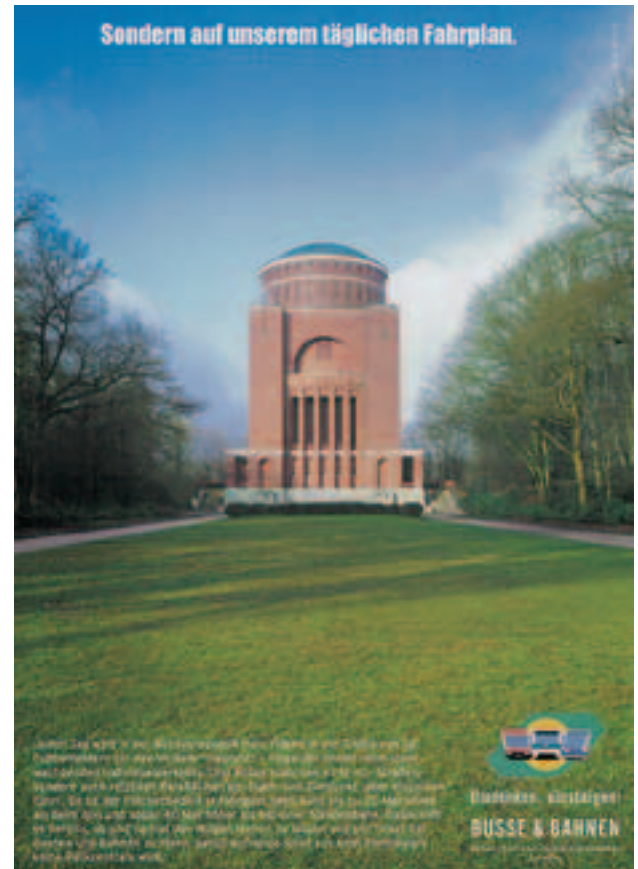


die Innovationsfähigkeit des ÖPNV auf der Expo 2000 zu präsentieren und dafür jeweils 1,5 Millionen DM aus dem Werbeetat zur Verfügung zu stellen, standen 1999/2000 für die Anzeigenkampagne jeweils 3,5 Millionen DM zur Verfügung.

Mit den Anzeigen werden die Zielgruppen auf mehreren Ebenen angesprochen: Großflächige, Atmosphäre aufbauende Fotos sollen mehr auf emotionaler Ebene ansprechen. Eine pfiffige Headline, »Begehen Sie doch auch mal Fahrerflucht« beispielsweise, zieht auf intelligente Art in die rationale Argumentation. Mit dem Slogan »Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen« knüpft die Kampagne an den Anfang der 90er Jahre entwickelten Slogan »Zeit zum Umdenken – Busse und Bahnen« an und fordert zum Handeln und Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel auf. Für 2001 wurde die Entwicklung einer neuen Anzeigenserie vorbereitet. Dabei soll die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit (»sustainability«) des ÖPNV mit verschiedenen Themen dargestellt werden. Kernthese ist: »Die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen setzt nachhaltige Mobilität voraus, zu der ein qualitativ hochwertiger ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leistet«. Die Anzeigenserie wird in der

Mediastrategie stärker auf die allgemeine Bevölkerung als Zielgruppe ausgerichtet, während die Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich durch Direkt-Marketing-Maßnahmen angesprochen werden sollen.

Zur inhaltlichen Fundierung wurden verschiedene Gutachten veranlasst. Die Prognos AG, Basel, untersuchte erstmalig in einer Studie »Der ÖPNV als Standortfaktor«, wie wichtig Busse und Bahnen für die Wirtschaft in den Städten und Gemeinden sind. Völlig neuartig für den ÖPNV war auch die qualitativ-psychologische Grundlagenstudie zur ÖPNV-Nutzung des Rheingold-Instituts, Köln, mit dem Titel »Wie erlebt der Kunde den öffentlichen Nahverkehr?« Schließlich hat die Prognos AG in einer Expertise »Wie bedeutend ist der ÖPNV in Deutschland?« analysiert, wie die Modal-Split-Anteile des ÖPNV über verschiedene Teilräume, Tageszeiten, Verkehrsbeziehungen und Fahrtzwecke differieren. Die Untersuchung kommt zu dem Fazit, dass Pauschalaussagen zur Bedeutung des ÖPNV – zum Beispiel in Form einer bundesweiten Durchschnittszahl – für die verkehrsplannerische Diskussion wenig hilfreich sind, weil die Bedeutung des ÖPNV stark variiert.



Außerdem wurde die inzwischen dreizehnte Repräsentativerhebung »ÖPNV im Urteil der Bevölkerung« bei der Nürnberger GfK-Marktforschung durchgeführt. Seit der neunten Untersuchung sind die neuen Bundesländer in die Erhebung einbezogen. Damit wird die bisher konsequent verfolgte Praxis, die Gemeinschaftswerbung zum Zweck der Entscheidungs- und Aktionsabsicherung durch Markt- und Marketingforschung in Form quantitativer und qualitativer Untersuchungen zu begleiten, weitergeführt.

Nachdem Ende 1975 erstmals eine Repräsentativerhebung in Auftrag gegeben worden war, wurden seit 1976 alle zwei Jahre Ergebnisse der Wiederholungsuntersuchungen zur Ermittlung der Einstellung der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr im allgemeinen und zu Einzelfragen dieses Wirtschaftszweiges veröffentlicht. Aus den Ergebnissen sind sehr informative Langzeit-Auswirkungen von ÖPNV-Weiterentwicklungen auf das Meinungsbild der Bevölkerung über das Verkehrsangebot in Deutschland ersichtlich.

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

Neue Anzeigenserie ist auf »sustainability« des ÖPNV ausgerichtet

Verschiedene Basis-Untersuchungen durchgeführt

## Verbandsweite Aktivität gegen »rechte Gewalt«

In der Diskussion über »rechte Gewalt« und soziale Sicherheit steht der öffentliche Raum und oft der öffentliche Verkehr im Mittelpunkt. Um hier ein politisch-gesellschaftliches Zeichen gegen »rechte Gewalt« zu setzen, hat der VDV beschlossen, sich an der Initiative »Arbeit und Qualifizierung gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit« und dem XENOS-Programm der Bundesregierung zu beteiligen. Ziel ist es, in einer gemeinsamen präventiven verbandsweiten Aktion des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Verkehrsunternehmen Hintergründe und Handlungsmöglichkeiten nahe zu bringen, um rechte Gruppierungen mit sozialem Geschick und treffsicherer Kommunikation in Schach zu halten. Fahrgästen soll das Gefühl gegeben werden, ohne Angst vor rechten Pöbeleien Bus und Bahn fahren zu können.

Zu diesem Zweck soll ein Medien-Modul mit dem Arbeitstitel »Rechts hat keine Vorfahrt« zum Thema Rechtsradikalismus für Mitarbeiter / innen mit Kundenkontakt im ÖPNV (MKs) erarbeitet und eingesetzt werden. Durch Schulungen für Multiplikatoren aus den Verkehrsunternehmen und den Einsatz in den einzelnen Verkehrsunternehmen als Weiterbildungsseminar mit Selbstlernanteilen sollen ca. 10.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen aus dem ÖPNV und der Deutschen Bahn AG erreicht werden.

Das Medien-Modul »Rechts hat keine Vorfahrt« ist ähnlich einem »Train«-Modul aufgebaut und besteht aus einem Videofilm zum motivierenden Einstieg in die Thematik und weiteren Medien (Videoszenen, Arbeitsblätter, Folien), die in der Gruppe das Erarbeiten der Thematik erleichtern.

Die Relevanz des Themas ist so hoch, dass sofortiges Handeln geboten ist, um nicht zu warten, bis kein Handlungsspielraum mehr gegeben ist. Ohne einen historischen Bezug ist das Thema nur oberflächlich zu bearbeiten. Es soll aber kein Nachhilfeunterricht in Geschichte gegeben und der historische Bezug nur dann gewählt werden, wenn damit die Gegenwart besser verstanden wird. Die Gewalt oder Gewaltbereitschaft eines »unpolitischen« Täters hat eine hohe Schnittmenge mit den Gewaltformen eines Betrunknen oder eines frustrierten Arbeitslosen. Aber es gibt auch spezifische »rechte« Ausprägungen. Hier nur ein Stichwort: Gewalt von rechts ist immer »ideologisch verbrämt«. In der Regel sind es Gruppen und keine Einzelfälle. Die tägliche Berichterstattung in den Medien über Skandale, Katastrophen und Kriege führt zu einer Abstumpfung der Betrachter. Für ein Thema, das in der Priorität so hoch bewertet werden muss, dass es handlungsauslösend wird,

müssen ganz besonders nachhaltige Medien entwickelt werden, die »durchkommen«. Deshalb gilt es, sich mediale »Betroffenmacher« auszudenken, die den Zuschauer »packen« und nicht loslassen, ohne ins Niveaulose abzugleiten.

Die Ziele des Moduls im Einzelnen:

Nachdenklichkeit und Betroffenheit: Die Mitarbeiter / innen im Kundenkontakt (MK) werden mit einem Fall (über einen Videofilm) konfrontiert, der sie »packt« und sofort in eine Diskussion führt, in der sich die Teilnehmer / innen (TN) fragen, wie es zu einer solchen Eskalation kommen konnte.

Wissen statt Unkenntnis: Die TN verstehen, dass Gewaltbereitschaft nicht eindimensional zu sehen ist, sondern immer nur als Vernetzung von sechs Faktoren, die aggressives Handeln schaffen oder verstärken. Sie können die Faktoren (Alkohol und damit Absenkung der Aggressionsschwelle; Frust, aus dem sich aggressives Verhalten entwickelt; Glaube an gesellschaftlichen Konsens bei Gewaltbereitschaft; Vorurteile, verbunden mit Bedrohungsvorstellungen; Gruppendruck, verbunden mit Imponiergehabe; selektives Wahrnehmen, verbunden mit der Unfähigkeit, bestimmte Überzeugungen noch sachlich zu bewerten) nennen und mit eigenen Beispielen füllen.

Historische Dimension: Die MK erkennen, dass die Ideologie des Nationalsozialismus Nährboden für rechtsradikales Gedankengut ist und weisen diese Erkenntnis anhand von Beispielen nach. Für die Arbeit wird die Methode der zeitgeschichtlichen Didaktik gewählt, da historische Bezüge nur aufgezeigt werden, um gegenwärtige Phänomene besser zu verstehen.

Standortbestimmung: Die TN lernen aus der Perspektive rechter Gewalttäter zu sehen und so das

Denken und Fühlen besser nachvollziehen zu können, um in kritischen Situationen zielgerichteter argumentieren und handeln zu können. Die TN reflektieren ihre eigene Situation und prüfen, ob sie selbst Vorurteile besitzen, Vorurteile pflegen oder zur Gewaltbereitschaft neigen.

Wehr-Worte: Die TN verstehen die Bedeutung des »Sprachbaukastens« und lernen anhand einer Filmszene, wie man ihn im Alltag nutzt. Dieser Sprachbaukasten enthält Übungen mit »Wehr-Worten«, die den MK praktische Hilfestellungen geben, um z. B. auf verbale Attacken reagieren und in Krisensituationen intervenieren zu können, um im Vorfeld eine mögliche Konfliktsituation zu entspannen oder um zu helfen, eine kritische Situation nicht eskalieren zu lassen.

Rezepte erproben: Dieser Sprachbaukasten wird den TN in Form einer Broschüre und einer CD-ROM mit nach Hause gegeben, damit sie mit dem sprachlichen Repertoire vertraut gemacht werden können. Die TN werden ermutigt, sich eine persönliche Strategie zu basteln, um kritische Situation zu neutralisieren. Diese Phase soll im Seminar ausführlich besprochen und vor allen Dingen geübt werden, um so viel Sicherheit zu geben, zu Hause ohne Schwierigkeiten weiter üben zu können und – da diese Lernform auch Spaß machen soll – auch üben wollen.

Die Medien – besonders die Filme – haben den zentralen Stellenwert in diesem Modul, und das hat seine Gründe:

- Die Teilnehmer / innen werden direkt über Gefühlsbotschaften erreicht, die mit guten Szenen besser gesendet und empfangen werden können.
- Es gibt einen starken Gegner in dem Kernproblem I: Gefühle und Betroffenheit, daher muss dieses Medium genutzt werden, wie bisher noch nicht.
- Bei einem so schwierigen Thema sollte viel auf Medien, besonders auf audiovisuelle verlagert werden, um den Trainer zu entlasten.

Es sind mehrere Filme geplant. Der erste führt die MKs direkt in die

Historischer Bezug: Verstehen statt Verständnis

Praktische Hilfen für die Mitarbeiter



Problematik ein, hat aber noch nichts mit dem beruflichen Feld zu tun. Er könnte auch als Selbstlernmedium gestaltet sein. Im zweiten sollen verschiedene Szenen gedreht werden, die im Arbeitsbereich der MKs angesiedelt sind. Es werden Inhalte gewählt, die exemplarisch sind und stellvertretend für eine Reihe ähnlicher Situationen stehen. Ein dritter Film könnte ein »Selbstläufer« sein, der in Kundenbereichen ohne Moderation läuft und so angelegt wird, dass der eilige Fahrgast sofort in der Problematik steckt und in nur einigen Minuten einen Denkanstoß mitnimmt.

Der Verband will mit dem geschilderten Vorhaben gegen »rechte Gewalt« und für ein menschliches Miteinander in Bussen und Bahnen setzen. Die Hauptgeschäftsstelle und der Bildungsausschuss werden die Entwicklung eines entsprechenden Schulungsmodells in Form eines Medien-Moduls vorantreiben sowie die Fördermöglichkeiten ausschöpfen. Die Mitgliedsunternehmen sind aufgefordert, sich durch Freistellung von Mitarbeitern und durch Patenschaften an der Entwicklung und Umsetzung zu beteiligen.

Der Ansatz des »Train«-Konzepts geht davon aus, dass der Moderator / Trainer ohne spezielle Ausbildung mit den Materialien arbeiten kann, da ihm ein detailliertes Trainerhandbuch vorschlägt, wie er methodisch vorgehen soll und auch die Hintergründe ausleuchtet, um ihn in der Thematik sattelfest zu machen. Für dieses Thema wird vorgeschlagen, eine obligatorische Ausbildung von zwei Tagen vorzusehen, denn hier müssen die Moderatoren / Trainer fit gemacht werden, um mit »situativen Störfeuern« angemessen umzugehen. Diese Sicherheit kann nicht alleine über das Trainerhandbuch vermittelt werden, es muss Übung dazu kommen. Außerdem ist eine zweitägige Ausbildung in der Gruppe aus psychologischen Gründen wichtig: Die Moderatoren / Trainer sollen ein Gefühl der Zusammengehörigkeit erfahren. Das verbindet und erleichtert die Aufgabe, sich mit einer schwierigen Materie auseinander zu setzen.

Die 800 Medien-Module sollen an alle Mitgliedsunternehmen des Verbandes übersandt werden (je ein Stück, Mehrstücke auf Anfrage),

um eine Flächenabdeckung zu erreichen. Die 10.000 Selbstlernmedien für die Teilnehmer (Brochüren, Video / CD) würden den Verkehrsunternehmen auf Anfrage geliefert. Interessierte Unternehmen könnten dann vorgesehene Multiplikatoren zu einer zweitägigen Schulung, die möglichst zentral und kostengünstig für die einzelnen Unternehmen angeboten wird, entsenden. Die Schulung der Mitarbeiter soll durch die Multiplikatoren in drei- bis vierstündigen Gruppenseminaren erfolgen. Die Vertiefung und Übung findet durch motivierende Medien in der Freizeit der Mitarbeiter statt.

Den Gesamtherstellkosten des Programms von voraussichtlich etwa 900.000 DM steht die Freistellungszeit auf Seiten der Verkehrsunternehmen gegenüber (je erreichtem Mitarbeiter etwa fünf Stunden). Im Programm »Initiative Arbeit und Qualifizierung gegen Rassismus und Fremdenfeindlichkeit« ist als Teilziel explizit die »Qualifizierung und Sensibilisierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG und des öffentlichen Nahverkehrs zu Konfliktmoderatoren« genannt.

Der Verband hat bei den zuständigen Stellen deshalb den Antrag gestellt, dass die Gesamtherstellkosten durch die öffentliche Hand getragen werden und als Kofinanzierung die Mitarbeiterfreistellung gewertet wird.

Wenn sich also möglichst viele VDV-Unternehmen gesellschaftspolitisch verantwortlich fühlen und im Rahmen eigener Möglichkeiten gegen rechten Terror etwas in Gang setzen, werden diese Unternehmen im Bewusstsein der Fahrgäste (der Bevölkerung) eine Menge Pluspunkte sammeln. Der Verband wünscht sich eine »konzertierte Aktion« der Mitgliedsunternehmen im VDV, um ein Signal zu setzen für alle, die es betrifft: in erster Linie für die MKs, um Fahrgäste besser beschützen zu können, aber auch als Sicherheit für sie selbst. Die Arbeit mit dem Modul hätte sich gelohnt, und die ÖPNV-Branche wäre einen Schritt weiter, wenn sich in der rechten Szene herumspräche, dass MKs sich zu wehren wissen und dass in Bussen und Bahnen »Rechts keine Vorfahrt« hat.

Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann

Finanzierung über XENOS-Programm

Über verschiedene Kommunikationsmittel (hier ein Falblatt der Kölner Verkehrs-Betriebe AG) werden die Fahrgäste sensibilisiert

**In Not oder bedroht –**

**Kölner lassen keinen allein?**

**So ist Hilfe hilfreich:**

- ▶ Ich helfe, ohne mich in Gefahr zu bringen.
- ▶ Ich mache laut auf die Situation aufmerksam.
- ▶ Ich organisiere Hilfe und fordere andere zur Mithilfe auf.
- ▶ Ich informiere die Polizei – Notruf 110.
- ▶ Ich schaue genau hin, merke mir die Täter und stelle mich als Zeuge zur Verfügung.

**Hinsehen. Handeln. Hilfe holen!**

Notruf 110  
Ihre Polizei in Köln

Stadt Köln



## Bemessung des Angebots im ÖPNV

1981 gab der damalige VÖV nach heftigen internen Diskussionen seinen »Bedienungsstandard« heraus. Nach reiflicher Überlegung konnte Anfang 2001 die VDV-Schrift Nummer 4 »Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV« veröffentlicht werden. Sie trifft keine Aussage zur »ausreichenden Verkehrsbedienungs« im Sinne des § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Qualitätsaspekte spielen im Wettbewerb der alternativ verfügbaren Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle

Im Wettbewerb zwischen den alternativ verfügbaren Verkehrsmitteln spielt Qualität für den wahlfreien Verkehrsteilnehmer eine entscheidende Rolle. Aspekte der Qualität sind gemäß VDV-Schrift Nummer 4 »Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV«

- Bedienungsqualität, also die Qualität der räumlichen und zeitlichen Bedienung, ausgedrückt durch
  - Erschließungsqualität (Anbindung, Erreichbarkeit usw.),
  - Angebotsqualität (Fahrtenhäufigkeit, Platzangebot, Anschlussicherung usw.).
- Beförderungsqualität mit ihren harten und weichen Kriterien (siehe EN DIN 13816).

Der VDV betont, wie wichtig es ist, das im internationalen Vergleich hohe Qualitätsniveau des deutschen ÖPNV zu halten, zu festigen und zu steigern, damit er vom Bürger als »zumutbar« erachtet und als Alternative zur Fahrt mit dem Auto angenommen wird.

Nun sind die Wünsche und Erwartungen der Bürger an den ÖPNV die eine Seite – die wirtschaftliche Machbarkeit in Anbetracht knapper Kassen der Aufgabenträger / Gewährsträger die andere. Was die »ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen« im Sinne von § 8 Absatz 3 PBefG ist, ist nirgendwo operational definiert, sie kann nur im konkreten Einzelfall angegeben werden. Der Bund-/Länder-Fachausschuss »Straßenpersonenverkehr« hat in seinem Papier vom 12. Mai 1997 zur Auslegung einiger Schlüsselbegriffe des novellierten PBefG zum Begriff der »ausreichenden Verkehrsbedienungs« ausgeführt: »Der konkrete Umfang der tatsächlich notwendigen ÖPNV-Versorgung lässt sich nicht abstrakt feststellen. Auszugehen ist zunächst von den vorhandenen Verkehrsmitteln und der Vermutung, dass diese eine ausreichende Verkehrsbedienungs gewährleisten. Für eine unzureichende Bedienung sprechen im Einzelfall sowohl eine nicht bedarfsgerechte Konzeption

der betroffenen Verkehre als auch Änderungen des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses«.

Dieser Sicht folgt selbstverständlich die neu herausgegebene VDV-Schrift Nummer 4 »Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV«. Gleichwohl besteht für planerische Zwecke bei Verkehrsunternehmen und -verbänden, Aufgabenträgern, Zweckverbänden sowie Planungs- und Ingenieurbüros ein durch dauernde Anfragen in der VDV-Hauptgeschäftsstelle manifestierter Bedarf nach einer allgemeinen Richtschnur für Flächenerschließung und Angebotsgestaltung. Die alte VÖV-Schrift I.41.1 vom September 1981 »Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr« war, insbesondere in ihrer Diktion, nicht mehr zeitgemäß. Zudem haben andere Institutionen ihre Auffassung, wie viel ÖPNV wünschbar ist, auch bereits zu Papier gebracht, so zum Beispiel:

- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. München, Juli 1998
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft und Technik (Herausgeber): Leitfaden zur Planung des ÖPNV in den Landkreisen Hessens. Wiesbaden, 1988
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung; Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen: Leitfaden Vergleichende Beurteilung von ÖPNV-Fahrtenangeboten in den Landkreisen des Landes Hessen. Wiesbaden, Juli 1998
- Prof. Dr.-Ing. Kirchhoff (Federführung): Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche. Forschungsauftrag des BMV, FE-Nummer 70491 / 96, Schlussbericht August 1998

Aus diesem Grunde sah der Planungsausschuss des VDV nach dem Gelbdruckverfahren keine akute Gefahr mehr, dass seine Schrift als

Ausfüllung des Begriffs »ausreichende Verkehrsbedienungs« nach § 8 Absatz 3 PBefG fehlinterpretiert werden könnte.

Welche Aussagen macht die VDV-Schrift? Sie differenziert den Raum als Bezugsbasis für ein ÖPNV-Angebot entsprechend der üblichen zentralörtlichen Gliederung in Oberzentrum, Mittelzentrum, Unter- oder Grundzentrum und Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion und unterscheidet innerhalb der Zentren im Raum nochmals in zentralen Bereich sowie Gebiete mit hoher bzw. mit geringer Nutzungsdichte.

Flächen mit zusammenhängender Bebauung mit einem Potenzial von mehr als 200 Einwohnern oder Berufs- bzw. Ausbildungspendlern sollen mit ÖPNV erschlossen werden. Sie gelten als erschlossen, wenn sich 80 Prozent dieses Potenzials innerhalb des Einzugsbereichs einer ÖPNV-Haltestelle befinden. Wie groß der zumutbare Einzugsbereich zu ziehen ist, wird in Abhängigkeit von dem Verkehrsmittel und dem raumstrukturellen Typus abgestuft angegeben. Der Radius (Luftlinie) variiert von 300 Meter für eine Bus- oder Straßenbahnhaltestelle in der Kernzone eines Ober- oder Mittelzentrums bis zu 1.000 Meter bei einer S-Bahn- oder SPNV-Haltestelle im nicht-zentralen Bereich eines Unterzentrums oder in einer Gemeinde.

Um Ortsteile an das zugehörige Zentrum und Orte an übergeordnete zentrale Orte anzubinden, also deren Erreichbarkeit sicher zu stellen, sollen bestimmte Reisezeiten nicht überschritten werden und die Notwendigkeit umzusteigen begrenzt sein.

Hinsichtlich des Fahrplanangebots empfiehlt die Schrift einen Taktfahrplan, der bestimmte Taktfamilien (z.B. 15-/30-/60-/120-Minuten-Takt) berücksichtigt, so dass sich Linien aufeinander abstimmen lassen. Auch hier differenzieren die Empfehlungen nach raumstrukturellem Typus und nach Tageszeit. Für die Normalverkehrszeit (NVZ) und die Schwachverkehrszeit (SVZ) wird nahe gelegt, das Fahrplanangebot unter Attraktivitätsgesichtspunkten (angebotsorientiert) zu bemessen; für die Hauptverkehrszeit (HVZ) kann das NVZ-Angebot nachfragegerecht verdichtet werden.

»Ausreichende Bedienung« kann nur im konkreten Einzelfall definiert werden

Übersicht zu den Begriffen der Qualität im öffentlichen Personennahverkehr

Mit der VDV-Schrift 4 wurde das Thema der Angebotsbemessung im ÖPNV fundiert bearbeitet

**A. Bedienungsqualität**

(Qualität der räumlichen und zeitlichen Bedienung)

Empfehlungen dazu in VDV-Schrift Nr. 4

**B. Beförderungsqualität**

(Qualität der Beförderung)

nicht Gegenstand der VDV-Schrift Nr. 4

**A. I. Verkehrserschließung**  
(Erschließungsqualität)

Kriterien sind:

- 1. räumliches Beförderungsangebot
- 2. Anbindung
- 3. Erreichbarkeit

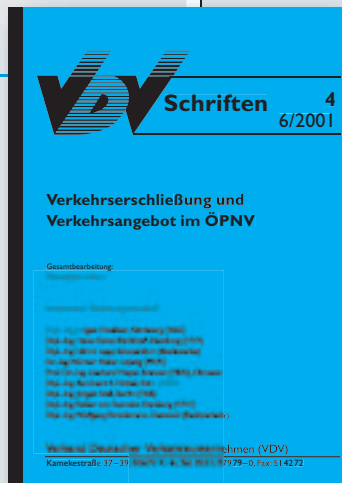
**A. II. Verkehrsangebot**  
(Angebotsqualität)

Kriterien sind:

- 1. zeitliches Beförderungsangebot (Bedienungshäufigkeit = Fahrtenhäufigkeit, Betriebszeit, Betriebstage)
- 2. Platzangebot
- 3. zeitliche Angebotskoordinierung (Anschlussicherung)
- 4. marktgerechte Angebotsdiversifizierung

Kriterien sind:

- 1. Schnelligkeit
- 2. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- 3. Beförderungskomfort (Fahrzeuge und Haltestellen)
- 4. Fahrgastinformation
- 5. Tarif- und Vertriebssystem
- 6. Personaleinsatz
- 7. Zusatz-Serviceangebot
- 8. Sauberkeit der Verkehrsmittel und -anlagen
- 9. Kommunikation
- 10. Beschwerdemanagement



Zur Umsetzung dieser Empfehlungen werden Linienbusfahrten nach Fahrplan und – bei geringerem Fahrgastaufkommen – Formen differenzierter Bedienungsweisen als gleichwertig angesehen. Ist ein Taktfahrplan mit herkömmlichem Linienbusbetrieb nur während der Hauptverkehrszeit zu rechtfertigen, so lässt sich ein durchgängiger Takt über den Tagesverlauf eventuell in Kombination mit bedarfsgesteuertem Linienverkehr (beispielsweise TaxiBus) aufrecht erhalten.

Für andere Fälle enthält die VDV-Schrift ein Beispiel, wie man das Verkehrsangebot zeitlich verteilen sollte, wenn auf Grund des schwachen Fahrgastaufkommens nur sechs Fahrten je Werktag und Richtung in Frage kommen und dennoch möglichst viele Fahrmöglich-

keiten für Voll- und Teilzeit-Berufstätigkeit, für Schulbesuch sowie für Einkäufe und Erledigungen geboten werden sollen.

Das Platzangebot soll so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad in der Hauptverkehrszeit als Mittelwert

- in den absoluten 20 Spitzenminuten 80 Prozent oder
- in der Spitzenstunde 65 Prozent

in der Regel nicht überschreitet, wobei für die Stehplatzbemessung eine Bandbreite von 0,25 – 0,50 m<sup>2</sup> pro Stehplatz angegeben wird. In der Normalverkehrszeit soll Fahrgästen mit einer Fahrzeit über 15 Minuten ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Beim Umsteigen gilt ein geplanter Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln als hergestellt, wenn die reine Wartezeit an der Abfahrtsstelle des Anschlussverkehrsmittels fahrplanmäßig nicht mehr als fünf Minuten beträgt.

Die aufgeführten, vom Planungsausschuss beschlossenen Werte sind auch in die »Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern« eingeflossen und den Bearbeitern des »Planungshandbuchs für den ÖPNV in der Fläche« sowie der »Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN)« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bekannt gegeben worden.

Dipl.-Ing. Bernhard Nickel

## Menschen mit Behinderungen im ÖPNV

Seit langem berücksichtigen Verkehrsunternehmen die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Menschen, um ihnen den Zugang und die Nutzung des ÖPNV zu erleichtern. Das Symbol des Rollstuhlbenutzers ist inzwischen zum Synonym für Barrierefreiheit im ÖPNV geworden. Über die Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen sowie Informations- und Bedienungseinrichtungen hinaus bieten Verkehrsunternehmen zusätzliche Serviceangebote für Menschen mit Behinderungen an, um über den ÖPNV zu informieren und ihnen eine weitgehend selbstständige und sichere Nutzung von Bussen und Bahnen zu ermöglichen.

Behindert ist, wer behindert wird

Nach der World Health Organisation (WHO) ist »Behinderung ein körperlicher, geistiger oder seelischer Zustand, auf den die Umgebung (im weitesten Sinne) nicht adäquat eingestellt ist und der deswegen zu einer Reduzierung der Möglichkeiten für eine eigenständige Persönlichkeitsentwicklung, für selbstständige Handlungen und für eine gesellschaftliche Partizipation führt«. Plakativ zusammen gefasst: »Behindert ist, wer behindert wird«.

Welche Menschen sind nun in ihrer Mobilität eingeschränkt, beeinträchtigt oder behindert? Im Allgemeinen werden hierunter Schwerbehinderte, Rollstuhlbenutzer und ältere Menschen subsummiert. Im Speziellen aber stellen die Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind bzw. werden, keine homogene Gruppe dar.

In der Mobilität eingeschränkte Menschen

Als »mobilitätsbehindert« gelten nicht nur Personen, die wegen dauernder körperlicher Behinderung (geh-, greif-, seh- und hörbehindert, blinde sowie taube Menschen) oder akuter Erkrankung in ihrer

Mobilität eingeschränkt sind, sondern auch Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Menschen mit geistiger Behinderung und psychischer Erkrankung (u.a. Menschen mit schweren Angstzuständen oder Zwangsverhalten), ältere und gebrechliche Personen, kleine Kinder, werdende Mütter, groß- und kleinwüchsige Menschen, vorübergehend mobilitätseingeschränkte Personen (mit zeitlich begrenzten Unfall- / Krankheitsfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen), Personen mit Kinderwagen oder schwerem / unhandlichem Gepäck. Im weitesten Sinne können nach der oben genannten Definition der WHO auch Analphabeten und ausländische Personen, die die deutsche Sprache nicht beherrschen, als mobilitätsbehindert bezeichnet werden.

Verlässliche Angaben über die genaue Zahl der mobilitätsbehinderten Personen gibt es nicht, da es keine verbindliche Definition gibt und diese Menschen keine in sich geschlossene Gruppe darstellen. Es wird davon ausgegangen, dass über 20 Prozent der Bevölkerung als mobilitätsbehindert gelten. Hierin eingeschlossen sind 6,6 Mio. Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis (Stand: Ende 1999).

Ob die Menschen nun als »in ihrer Mobilität behindert, beeinträchtigt oder eingeschränkt« bezeichnet werden, ist letztlich nicht ausschlaggebend. Entscheidend sind die Anforderungen, die diese Menschen an eine barrierefreie Umwelt stellen. Dass diese nicht immer deckungsgleich sein können, ergibt sich allein aus der Vielzahl der körperlichen Behinderungen.

Beispielhaft sei hier die Absenkung der Bordsteinkante auf drei Zentimeter genannt, die letztlich einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen von Rollstuhlnutzern und Blinden darstellt. Während Rollstuhlnutzer die Absenkung der Bordsteinkante auf Null Zentimeter bevorzugen,

benötigen blinde Menschen eine fünf Zentimeter hohe Stufe, um sie mit dem Taststock bequem erfassen zu können. Dieses Beispiel zeigt, dass bei unterschiedlichen Anforderungen nicht immer eine für alle zufrieden stellende Lösung gefunden werden kann.

Dies trifft auch auf die unterschiedlichen Anforderungen zu, die an Fahrzeuge und Anlagen des ÖPNV gestellt werden. Optimierungen, die zu Gunsten einzelner und zu Lasten anderer Fahrgäste gehen, sind zu vermeiden. Allen Anforderungen bzw. Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Fahrgäste wird der ÖPNV auch zukünftig nicht gerecht werden können. In den bisher erschienenen zwei Teilen der VDV-Mitteilung »Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV« (Betrieb nach BOKraft bzw. BOStrab) hat der VDV Empfehlungen zusammengestellt, durch die Mobilitätsbehinderten eine weitgehend selbstständige Nutzung (inklusive Zugang) der Fahrzeuge und Haltestellen ermöglicht oder erleichtert wird. Wie eine »bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs« aussehen kann, ist umfassend in der gleich lautenden Schrift (Nr. 51, 1997) der Schriftenreihe »direkt« dargestellt, die unter Mitarbeit des VDV vom Bundesministerium für Verkehr herausgegeben worden ist.

Die Verkehrsunternehmen des VDV bemühen sich seit langem, ihre Verkehrsmittel auch für mobilitätsbehinderte Personen barrierefrei zugänglich zu machen. Die Anschaffung von Niederflur-Fahrzeugen (Bus / Bahn), Niederflur-Beiwagen sowie der Umbau vieler Haltestellen zeigen dies deutlich.

Der Anteil der Niederflur-Busse am Gesamt-Busbestand der VDV-Mitgliedsunternehmen (Stadt- und Überlandbusse) liegt bei 42 Prozent (Stand: Ende 1999). Bei den Stadtbuss-Neuzulassungen liegt der Niederflur-Anteil bei 99 Prozent. Niederflur-Busse sind darüber hinaus vielfach mit Klapprampen ausgerüstet bzw. nachgerüstet worden. Durch ein gradliniges Anfahren der erhöhten Haltestelle (Buskap oder Fahrbahnrand) wird die Restspalte reduziert und Rollstuhlnutzern somit ein nahezu niveaugleicher Einstieg ermöglicht.



Gerade behinderte Menschen sind auf die eindeutige Erkennbarkeit von Piktogrammen angewiesen



»Barrierefreiheit« muss das Ergebnis der Abstimmung von Fahrzeugen und Bauten sein

Neben den U-Bahnen in Deutschland, die einen fast niveaugleichen Einstieg gewährleisten, ist nahezu jede vierte Straßen- bzw. Stadtbahn niederflurig. Durch die Anpassung der Haltestellenhöhe wird auch hier, wie bei Hochflur-Stadtbahnen, ein niveaugleicher Einstieg möglich. Spaltbreiten und Reststufen bis zu fünf Zentimeter zwischen Haltestelle und Fahrgastraum ermöglichen Rollstuhlbenutzern einen selbstständigen Zugang zum Fahrzeug ohne Schwierigkeiten.

Dass die Anschaffung von Niederflur-Fahrzeugen sowie die Anpassung von Haltestellen / Bahnsteighöhen, die für Menschen mit Behinderungen die wesentlichen Kriterien für den Zugang und die Nutzung des ÖPNV darstellen, nicht kurz- oder mittelfristig umzusetzen sind, wird auch von diesen Menschen nicht bestritten. Bei einer Anzahl von über 300.000 ÖPNV-Haltestellen in Deutschland sollte eine Anpassung der Haltestellen nach folgenden Kriterien erfolgen: Anzahl der Fahrgäste und Bedienungsangebot je Haltestelle sowie Anbindung von Einrichtungen, die von Menschen mit Behinderungen bewohnt oder besucht werden. Viele Verkehrsunternehmen sind mit lokalen Behindertenverbänden hierüber in eine konstruktive Zusammenarbeit getreten. Im ländlichen Raum, wo Haltestellen zum Teil nur durch einen vorgeschriebenen Haltestellenmast am unbefestigten Fahrbahnrand erkennbar sind, ist der

mögliche Nutzen einer Haltestellenanhebung in Frage zu stellen.

Mehr als andere Kunden des ÖPNV sind Menschen mit Behinderungen auf Informationen über den ÖPNV angewiesen. Auch wenn viele Verkehrsverbände für Menschen mit Behinderungen (die einen Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke besitzen) eine kostenlose verbundweite Nutzung des ÖPNV gewähren, so fehlt es vielfach an barrierefreien Haltestellen und / oder Fahrzeugen oder an der Information, dass diese vorhanden sind. Jede Fahrt muss somit gerade von Rollstuhlbenutzern richtig geplant werden.

Um Menschen mit Behinderungen die Reiseplanung zu erleichtern, weisen viele Unternehmen in ihren Fahrplanaushängen gerade dann auf Niederflur-Fahrzeuge hin, wenn ihre Fahrzeuge noch nicht zu 100 Prozent niederflurig sind. Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände geben zum Teil Schnellverkehrspläne als Broschüre heraus, in der barrierefreie Haltestellen mit dem Rollstuhlfahrersymbol ausgewiesen sind, wie beispielsweise die Berliner Verkehrsbetriebe, die Rheinbahn in Düsseldorf und die Verkehrsverbände Hamburg und München. Die vorgenannten Unternehmen und Verbände halten diese auch in ihrem Internet-Auftritt zur Ansicht bzw. zum Herunterladen bereit. Detaillierte Haltestellen-Informationen (Rampen, Aufzüge, Behinderten-WC, Spaltbreiten zwischen

Fahrzeug und Haltestelle etc.) werden zum Teil mit den Plänen verknüpft. Eine wesentliche Erleichterung der Reiseplanung von Menschen mit Behinderungen ermöglicht zum Beispiel die Fahrplanauskunft des Hamburger Verkehrsverbundes (Geofox), die speziell behindertenfreundliche Fahrten anzeigt. Die Deutsche Bahn AG bietet für behinderte Reisende einen Mobilitätsservice unter der Servicenummer (0 18 05) 51 25 12 an, so dass mit Voranmeldung ein unbeschwertes Reisen mit reibungslosen Ein-, Aus- oder Umsteigegehilfen an den betreffenden Bahnhöfen möglich ist.

Die Dresdner Verkehrsbetriebe offerieren als Erweiterung des mobilen Services einen – bei Vorlage eines gültigen Fahrausweises – kostenlosen Mobilitätsservice. Unter der Telefonnummer (03 51) 8 57 21 21 können sich unter anderem ältere Fahrgäste, Behinderte und Mütter mit Kleinkindern Unterstützung an die Haustüre bestellen.

In Zusammenarbeit mit lokalen Behindertengruppen oder -verbänden bieten viele Verkehrsunternehmen darüber hinaus Trainingsmöglichkeiten an, bei denen unter anderem Rollstuhlfahrer den Zugang zum Fahrzeug zur selbstständigen und sicheren Nutzung von Bussen und Bahnen üben können.

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller

Menschen mit Behinderungen benötigen ÖPNV-Informationen

Anschaffung von Niederflur-Fahrzeugen und Umbau von Haltestellen

Service für Menschen mit Behinderungen



## Arbeitsmedizinische Vorsorge und Tauglichkeit des Betriebspersonals

Das Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung seit 1. Januar 1999 hat für das Fahrpersonal im Busbereich – insbesondere für das Fahrpersonal mit Alter ab 50 Jahren – sowie für die Unternehmen einige Änderungen der Tauglichkeitsvorgaben mit sich gebracht. Die Beurteilung der Tauglichkeit von Betriebsbediensteten« (Ausgabe November 1989) hat die Neuerungen der Fahrerlaubnis-Verordnung zu berücksichtigen. Die neue Geltungsdauer des Busführerscheins von fünf Jahren und die nach wie vor bestehende Untersuchungsfrist von drei Jahren beim Fahrpersonal BOSTrab wirft Fragen zur Vorgehensweise der Unternehmen hinsichtlich der Tauglichkeit zur Verlängerung des Führerscheins sowie zur arbeitsmedizinischen Vorsorge des Betriebspersonals auf.

Betriebsdiensttauglichkeit	Für die bis 31. Dezember 1998 nach Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geregelte Beurteilung der geistigen und körperlichen Eignung war ein amtsärztliches Zeugnis oder ein Zeugnis eines hauptamtlich angestellten Betriebsarztes oder (auf Verlangen der Behörde) ein fachärztliches Zeugnis bzw. ein Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle notwendig. Neben den wenigen verbindlichen Tauglichkeits-Vorgaben der StVZO gaben die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung (des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und Bundesministerium für Gesundheit), die VÖV-Schrift 070.101.1 (Richtlinien für die ärztliche Feststellung der Tauglichkeit von Betriebsbediensteten) und der G 25 (Berufsgenossenschaftlicher Grundsatz für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen »Fahr-, Steuer- und Überwachungs-tätigkeiten«) Empfehlungen für die Beurteilung der geistigen und körperlichen Eignung.	Bei den nunmehr – im Vergleich zur alten StVZO – umfangreicheren Vorgaben der Fahrerlaubnis-Verordnung zur Beurteilung der Tauglichkeit ist auch die neue, von vormals drei auf fünf Jahre angeho-bene Gültigkeit der Fahrerlaubnis zu berücksichtigen.	und körperlich tauglich« sein. Die Tauglichkeit ist durch einen vom Unternehmen bestellten Betriebsarzt festzustellen. Für Fahrbedienstete ist dies alle drei Jahre, für sonstige Betriebsbedienstete mit vollendetem 40. Lebensjahr und anschließend alle fünf Jahre zu wiederholen. Nach welchen Kriterien der Betriebsarzt dies festzustellen hat, ist gesetzlich ebenfalls nicht dargelegt.
VÖV-Tauglichkeitsrichtlinie und G 25	Mitglieder des Fahr- und Betriebspersonals müssen nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOSTrab) zur Gewährleistung einer sicheren und ordnungsgemäßen Beförderung »befähigt und geeignet« sein. Nach welchen Kriterien die Befähigung bzw. Eignung festzustellen ist, ist nicht ausgeführt. Diese Betriebsdiensttauglichkeit betrifft nicht nur die Beurteilung der geistigen und körperlichen Eignung, die bei Erwerb und Verlängerung der Fahrerlaubnis eingeschlossen ist, sondern auch die innerbetriebliche Einweisung und Überwachung der Tätigkeit sowie die Weiterbildung der Betriebsbediensteten.	Die vor mehreren Jahrzehnten vom VÖV aufgestellte und zwischenzeitlich überarbeitete VÖV-Tauglichkeitsrichtlinie gab bis Ende 1998 einen Untersuchungsrahmen vor, nach dem die arbeitsmedizinische Betriebsdiensttauglichkeit nach BOKraft und BOSTrab sowie die Tauglichkeit gemäß StVZO festgestellt werden konnte. Neben der VÖV-Tauglichkeitsrichtlinie wurde auch der G 25 für die Beurteilung der Tauglichkeit herangezogen.	Sowohl die StVZO als auch die BOSTrab sahen bzw. sehen für Mitglieder des Fahrpersonals eine Wiederholungsuntersuchung nach drei Jahren vor. Die VÖV-Tauglichkeitsrichtlinie und der G 25 haben für das Fahrpersonal und für einzelne Betriebsbedienstete ebenfalls einen dreijährigen Untersuchungsintervall benannt.
		Betriebsbedienstete im Sinne des § 1 (6) BOSTrab müssen »geistig	Von der grundsätzlichen Zielsetzung her sind die Untersuchungen nach der VÖV-Tauglichkeitsrichtlinie bzw. der G 25 arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen, die in erster Linie auf einen umfassenden Gesundheitsschutz



Die Beurteilung der Tauglichkeit erfolgt nach festgelegten Regeln

der Beschäftigten am Arbeitsplatz abzielen. Gesundheitlichen Risiken, die die Ausübung der Fahrtätigkeit bzw. des Betriebsdienstes einschränken bzw. ihr entgegen stehen könnten, kann so gegengesteuert werden. Die notwendige Tauglichkeitsuntersuchung des Fahrpersonals wurde hiermit abgedeckt.

Der G 25 wurde speziell aufgrund der Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschrift VBG 123 (Betriebsärzte) in Verbindung mit dem Arbeitssicherheitsgesetz entwickelt.

Betriebe, die nach dem Arbeitssicherheitsgesetz Betriebsärzte einsetzen müssen, haben die in § 3 Arbeitssicherheitsgesetz aufgeführten Aufgaben dem Betriebsarzt zu übertragen, soweit dies nach § 2 (1) Arbeitssicherheitsgesetz erforderlich ist. In der VBG 123 sind jährliche Mindesteinsatzzeiten (je Mitarbeiter) der Betriebsärzte festgelegt. Die arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen nach G 25 können auf die Einsatzzeit des Betriebsarztes angerechnet werden, wenn dies in der VBG 123 der zuständigen Berufsgenossenschaft entsprechend geregelt ist. Der G 25 stellt zwar als allgemein anerkannte arbeitsmedizinische Regel gemäß § 2 BGV »Allgemeine Vorschriften« (Berufsgenossenschaftliche Vorschrift A1/VBG 1) den Stand der arbeitsmedizinischen Erfahrungen und Erkenntnisse bei der Beurteilung von Fahr-, Steuer- und Überwachungspersonal dar, er ist aber nicht in der BGV »Arbeitsmedizinische Vorsorge« (BGV A4/VBG 100) oder anderen besonderen Rechtsvorschriften verankert und somit nicht verbindlich. Seine Anwendung wird beispielsweise verbindlich, wenn dies in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist.

Die nunmehr für Mitglieder des Fahrpersonals nach BOKraft gültige Fahrerlaubnis-Verordnung sieht für die Verlängerung der Fahrerlaubnis eine nach fünf Jahren stattfindende Wiederholungsuntersuchung mit einem festgelegten Untersuchungsrahmen vor. Für das Fahrpersonal nach BOSTrab gilt nach wie vor die Untersuchungsfrist von drei Jahren. Diese erforderlichen Untersuchungen können mit der Untersuchung nach G 25 kombiniert werden. Eine Anrechnung auf die Mindesteinsatzzeit des Betriebsarztes ist unter



Regelmäßige Besuche beim betriebsärztlichen Dienst sorgen für die Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen

Berücksichtigung der obigen Ausführungen zum G 25 gegeben.

Weniger problematisch erscheint die Vorgehensweise zur Feststellung der Tauglichkeit bei dem Fahrpersonal, das sowohl als Straßenbahn- als auch als Busfahrer eingesetzt wird. Da Untersuchungsfristen von drei bzw. fünf Jahren nicht zusammen passen, ist hier ein Untersuchungsintervall von 2 1/2 Jahren am sinnvollsten. Somit bleiben die Fristen für die Führerscheinverlängerung (Bus) und Betriebsdiensttauglichkeit nach BOSTrab sowie für die arbeitsmedizinische Vorsorge nach G 25 gewahrt. Die Tauglichkeit von nicht im Fahrdienst beschäftigten Betriebsbediensteten mit vollendetem 40. Lebensjahr, die nach § 10 (3) BOSTrab ebenfalls sicherzustellen ist, kann spätestens nach den vorgeschriebenen fünf Jahren festgestellt werden.

Bei der medizinischen Untersuchung der Fahrbediensteten BOKraft muss sich jedes Verkehrsunternehmen zwischen einer alle drei oder –

wie oben dargestellt – alle 2 1/2 Jahre stattfindenden arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchung nach G 25 entscheiden (die – wie oben beschrieben – auf die Einsatzzeit des Betriebsarztes angerechnet werden kann). Angelehnt an die Fahrerlaubnis-Verordnung ist auch eine Überprüfung der Betriebsdiensttauglichkeit alle fünf Jahre möglich.

Sowohl die Überprüfung der Betriebsdiensttauglichkeit als auch die Überprüfung der Tauglichkeit nach Fahrerlaubnis-Verordnung kann von Betriebsärzten vorgenommen werden, sofern sie hierzu von der Ausstattung her in der Lage sind. Dies dürfte bei Arbeits- und Betriebsmedizinern der Fall sein, die ermächtigt sind, Untersuchungen nach G 25 durchzuführen. Der VDV hat sich mit Erfolg dafür eingesetzt, dass auch Arbeits- und Betriebsmediziner die Tauglichkeitsüberprüfung (einschließlich Sehvermögen) durchführen können.

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller

**G 25 nicht rechtsverbindlich**

**Vorgehensweise der Unternehmen**

## Videüberwachung im ÖPNV

Immer mehr Verkehrsunternehmen gehen dazu über, in ihren Bussen und Bahnen, aber auch an Haltestellenanlagen, Videüberwachungssysteme zu installieren. Hintergrund dieser Entwicklung sind einerseits die in den letzten Jahren verstärkt aufgetretenen Fälle von Vandalismus und gezielter Sachbeschädigung, andererseits aber auch der verstärkte Wunsch der Fahrgäste nach Erhöhung der Sicherheit. Begünstigt wird der Trend zur Videüberwachung durch neuere technische Entwicklungen wie Minikameras und digitale Bildaufzeichnung. Bei der Art und Weise des Einsatzes dieser technischen Überwachungsmaßnahmen gilt es, das allgemeine Persönlichkeitsrecht der Fahrgäste angemessen zu berücksichtigen.

### Diskussion zwischen VDV und Datenschutzbeauftragten

Von Verkehrsunternehmen eingeführte Videüberwachungssysteme führten im Jahr 2000 dazu, dass einige Datenschutzbeauftragte in den Ländern die betroffenen Verkehrsunternehmen anschrieben und Bedenken gegen die von ihnen installierten Einrichtungen erhoben. Der VDV nahm die Anfragen seiner Mitgliedsunternehmen zum Anlass, die Problematik, die sich prinzipiell bei allen Unternehmen ähnlich stellt, mit den Datenschutzbeauftragten des Bundes und der Länder grundsätzlich klären zu wollen. Hierzu gab es am 5. September 2000 ein Gespräch bei der Datenschutzbeauftragten des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf. Beteiligt an der Besprechung waren sowohl Vertreter der meisten Datenschutzbeauftragten der Bundesländer als auch einiger VDV-Mitgliedsunternehmen sowie der VDV-Hauptgeschäftsstelle. Ziel dieses Gespräches sollte es sein, mit den Datenschutzbeauftragten einen Konsens darüber herzustellen, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit auch aus datenschutzrechtlicher Sicht keine Einwände gegen die weiter fortschreitende Überwachung mit Videokameras erhoben werden.

### Forderungen der Datenschutzbeauftragten

Zum Bedauern aller Seiten führte dieses Gespräch jedoch zu keinem Konsens. Es konnte im Ergebnis nur festgehalten werden, dass man sich in wesentlichen Punkten uneinig ist. Die Hauptkonfliktpunkte waren dabei die vom VDV nicht zu akzeptierenden Forderungen einiger Datenschutzbeauftragter, dass es auch in den Fahrzeugen des ÖPNV immer überwachungsfreie Zonen geben müsse und dass eine Videoaufzeichnung nur erfolgen dürfe, wenn konkrete Anhaltspunkte für Straftaten bestehen.

### Grundsätze für die VDV-Position

Bei dem Gespräch zeigte sich aber auch, dass die Datenschutzbeauftragten bezüglich der Videüberwachung in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in allen Fragen eine einheitliche Position vertreten.

So ist zum Beispiel unter den Datenschutzbeauftragten streitig, ob die Speicherung in einer »Black Box« und die anschließende automatische Löschung von Videoaufnahmen, sofern sich kein relevantes Verhalten ereignet hat, als weniger einschneidend angesehen werden kann als die permanente Kontrolle der Videobilder durch eine Person am Monitor. Das Treffen endete schließlich damit, dass die Datenschutzbeauftragten den Willen bekundeten, die erörterte Problematik nochmals intern zu diskutieren um anschließend zu versuchen, ein abgestimmtes Positionspapier der Datenschutzbeauftragten zu formulieren.

Ende des Jahres 2000 einigten sich schließlich die Datenschutzbeauftragten auf das angestrebte Positionspapier. Hiernach vertreten sie folgende Auffassung:

»Die Videüberwachung in öffentlichen Verkehrsmitteln ist datenschutzrechtlich unter folgenden Voraussetzungen nicht zu beanstanden:

1. Die Videüberwachung
  - dient der sicheren Beförderung der Fahrgäste oder der Verhinderung von Eigentumsstörungen (Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit),
  - ist zu diesem Zweck erforderlich und
  - beeinträchtigt die Rechte der Fahrgäste auf informationelle Selbstbestimmung nicht unverhältnismäßig.
2. In geeigneten Fällen verbleibt den Fahrgästen in der Regel die Entscheidung, unbeobachtet zu fahren. Dazu wird zum Beispiel ein Bereich in den Verkehrsmitteln nicht von Kameras erfasst.
3. Es werden rechtzeitig organisatorische Vorkehrungen für konkrete Gefahrenlagen getroffen, um bei

einer Beobachtung zur Sicherheit der Fahrgäste eingreifen zu können.

4. Eine Aufzeichnung erfolgt, wenn ein Anlass dazu besteht, etwa weil Ereignisse festgestellt werden, die die Gewährleistung der Sicherheit beeinträchtigen.
  5. Die Auswertung der aufgezeichneten Bilder wird nur zweckentsprechend und nur durch die dazu befugten Personen vorgenommen. Nicht benötigte Bilder werden unverzüglich gelöscht.
  6. Auf die Beobachtung und auf die Aufzeichnung sowie auf die verantwortliche Stelle (Angabe der Telefonnummer) wird deutlich sichtbar hingewiesen. Bei personenbezogener Auswertung werden die betroffenen Personen grundsätzlich benachrichtigt.
  7. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen sind in einer Betriebsanweisung festgelegt.
  8. Die Überwachung wird nicht auf einmal, sondern schrittweise eingeführt. Dabei werden die Datenschutzvorkehrungen kontinuierlich überprüft und bewertet. In regelmäßigen Zeitabständen wird festgestellt, ob die Überwachung noch erforderlich ist.«
- Die Inhalte dieses Positionspapiers der Datenschutzbeauftragten konnten vom VDV nicht akzeptiert werden. Statt einer gemeinsamen Empfehlung von VDV und Datenschützern zur Videüberwachung in Verkehrsunternehmen besteht nunmehr eine Konfliktlinie zwischen den Beteiligten. Der VDV musste sich daher neu positionieren. Die Eckpunkte der VDV-Position orientieren sich dabei an folgenden Grundsätzen:
1. Die Videüberwachung muss sich innerhalb des rechtlich zulässigen Rahmens bewegen.
  2. Die getroffenen Maßnahmen müssen im Sinne des Kunden sein.
  3. Es müssen betriebliche Aspekte berücksichtigt werden, die eine Videüberwachung weiterhin ermöglichen.
  4. Letztlich haben die zu ergreifenden Maßnahmen auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu entsprechen.



Eine nähere Beleuchtung der vorgenannten Grundsätze kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die Zulässigkeit einer Videoüberwachung ist immer eine Frage der Abwägung zwischen bestehenden Rechtspositionen und Obhutspflichten einerseits und betroffenen Rechtsgütern andererseits. Bei der Videoüberwachung in den Bussen und Bahnen können sich die Verkehrsunternehmen auf das Hausrecht, das Recht auf Unversehrtheit des Eigentums sowie auf die Obhutspflicht gegenüber den Kunden und Mitarbeitern berufen. Auf der anderen Seite steht den überwachten Fahrgästen der öffentlich-rechtliche Anspruch auf informationelle Selbstbestimmung zu, der sich zivilrechtlich gegenüber dem Unternehmen in dem Anspruch auf Einhaltung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts ausdrückt. Diese Abwägung führt dazu, dass gegen die Videoüberwachung in Bussen, Bahnen und Anlagen des ÖPNV keine Bedenken bestehen, wenn bestimmte Regeln eingehalten werden, die einen Missbrauch der gewonnenen Bilder verhindern.
- Viele Umfragen haben ergeben, dass die Kunden eine Videoüberwachung in den Fahrzeugen ausdrücklich wünschen. Auch der Datenschutzbeauftragte von Schleswig-Holstein erkennt ausdrücklich an, dass sich viele Bürger im Bereich von Videokameras eher sicher fühlen. Eine kundenorientierte Lösung besteht folglich in einer möglichst umfangreichen Überwachung.
- Die Forderung, dass eine Videoaufzeichnung nur erfolgen dürfe, wenn konkrete Anhaltspunkte für Straftaten bestehen, würde dazu führen, dass der Fahrer im Führerhaus einen Bildschirm hat, den er permanent beobachten muss. Dies würde aber die Konzentration des Fahrers von dem Fahrtgeschehen auf das Innenraumgeschehen lenken und eine Gefährdung des Verkehrs, der Fahrgäste und des Fahrzeugs bedeuten. Auch eine Kontrolle der Aufnahmen in der Leitstelle ist betrieblich nicht durchführbar, da dann – von den technischen Schwierigkeiten abgesehen – für jedes Fahrzeug ein Überwacher in der Leitstelle eingesetzt werden müsste.

- Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind dann nicht mehr gegeben, wenn die Videoüberwachung Investitionen und / oder Folgekosten verursacht, die in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der eigentlichen Transportaufgabe stehen.

Diese Rahmenbedingungen führten zur Formulierung der nachfolgenden Anforderungen, von denen der VDV überzeugt ist, dass sie allen vier vorgenannten Bedingungen entsprechen und die helfen können, mögliche Klagen – würden sie von Datenschützern oder von Fahrgästen erhoben – abzuwehren:

- Hinweisschild / Piktogramm: An jedem Fahrzeug, das videoüberwacht wird, müssen Hinweisschilder / Piktogramme die Videoüberwachung kenntlich machen.
- Besondere Beförderungsbedingungen: Es empfiehlt sich, die Besonderen Beförderungsbedingungen um einen Hinweis auf die Videoüberwachung zu ergänzen.
- Darstellung der verantwortlichen Stelle: Durch geeignete Maßnahmen muss die verantwortliche Stelle mit Anschrift erkennbar gemacht werden.
- Einbeziehung des betrieblichen Datenschutzbeauftragten: Über die getroffenen Maßnahmen sowie bei besonderen Vorkommnissen sollte der betriebliche Datenschutzbeauftragte informiert werden.
- Betriebsvereinbarung: Wegen der möglichen Einbeziehung von Betriebsbediensteten in die Videoüberwachung sollte eine Betriebsvereinbarung hierüber abgeschlossen werden.
- Enumerativer Kreis der auswertenden Personen: Die Betriebsbediensteten, die Zugang zu Videoaufzeichnungen haben, müssen einzeln aufgelistet werden.
- Weitergabe der Aufzeichnungen: Es muss festgelegt werden, wer Videoaufzeichnungen weitergeben darf. Darüber hinaus muss gesichert sein, dass die Weitergabe von Videoaufzeichnungen



ausschließlich an Polizei, Staatsanwaltschaft oder Gerichte erfolgt. Auf keinen Fall dürfen Videoaufnahmen eines ÖPNV-Unternehmens im Fernsehen oder Internet auftauchen.

**Der Fahrer muss sich während der Fahrt auf den Straßenverkehr konzentrieren können, nicht auf einen Überwachungsmonitor**

- Löschung der Videoaufzeichnung: Es sollte eine automatische Löschung der Videoaufzeichnung nach kurzer Zeit (zum Beispiel nach zwei Tagen) erfolgen, sofern kein besonderer Grund für eine weitere Speicherung besteht.

- Dienstanweisung: Sehr wichtig ist, dass eine Dienstanweisung erlassen wird, in der alle mit der Videoüberwachung zusammenhängenden Fragen und Probleme – insbesondere die vorgenannten Merkmale – geregelt werden; ferner sollten in dieser Dienstanweisung folgende Fragen entschieden werden:

- Zu welchem Zweck werden die Aufzeichnungen gemacht (Schutz vor Gewalt gegen Personen und Sachen – präventiv, zur Hilfeleistung und Beweissicherung)?

- In welchen Fällen sollen Vorkommnisse aufgezeichnet oder aufgezeichnete Vorkommnisse nicht automatisch gelöscht werden?

- Auf welchem Datenträger dürfen Speicherungen erfolgen?

**VDV-Empfehlungen für die Videoüberwachung im ÖPNV**



## CityTicket – ein Fahrausweis für Fern- und Nahverkehr

**Die Möglichkeit, mit einem Fahrausweis sowohl den Fernverkehr der DB AG als auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Straße und Schiene nutzen zu können, ist heutzutage nur in den seltensten Fällen gegeben. Dabei besteht auf Seiten der Fahrgäste ein nachhaltiges Bedürfnis nach einer besseren Verknüpfung dieser beiden Verkehrssysteme. Mit dem Ziel, diesem Anliegen Rechnung zu tragen und einen ersten Schritt in Richtung einer Durchtarifierung von Fern- und Nahverkehr zu ermöglichen, hat sich eine Arbeitsgruppe des VDV gemeinsam mit Vertretern der DB Reise & Touristik AG dieser Frage angenommen. Sie arbeitet derzeit an einer Lösung dieses Problems.**

Kombitickets weit verbreitet	<p>Um den Bedürfnissen der Kunden nach einem möglichst einfachen und unkomplizierten Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV gerecht werden zu können, sind vielfach so genannte Kombitickets geschaffen worden. Sowohl bei Konzerten als beispielsweise auch bei Messen oder Sportveranstaltungen ist der Fahrausweis für den Nahverkehr vielfach bereits integrierter Bestandteil der Eintrittskarte. Ebenso können inzwischen mit den Zimmerausweisen einzelner Hotels vielerorts Busse und Bahnen vom Hotelgast ohne zusätzliche Zahlungen genutzt werden. Gleiches gilt auch für die Tickets zahlreicher Urlaubsflüge, die eine kostenlose Anreisemöglichkeit zum Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln enthalten, z.B. im Rahmen der VDV-Aktion »Fahren &amp; Fliegen«.</p>	<p>Beförderungsmöglichkeiten zurückgegriffen. So lässt sich der Reisende beispielsweise am Bahnhof abholen oder er nutzt für die verbleibende Wegstrecke vom Bahnhof zur Zieladresse einfach das wesentlich teurere Taxi.</p>	<p>mit dem DB-Fahrausweis genutzt werden können. Damit würde der Fahrausweis eine durchgehende Reisekette vom Wohnort bis zur Zieladresse umfassen. Der Kunde könnte mit einem einzigen Fahrausweis die gesamte Strecke und damit sämtliche Teilabschnitte seiner Wegeketten zurücklegen.</p>
Pilotprojekt in Frankfurt	<p>Eine Verknüpfung zwischen Fern- und Nahverkehr auf Schiene und Straße und damit die Chance, mit einem einzigen Fahrausweis nicht nur den DB-Fernverkehr, sondern auch den städtischen Nahverkehr nutzen zu können, fehlt jedoch bislang weitgehend. Es bestehen lediglich das wenig genutzte Angebot »StadtTicket« und weitere seltene Ausnahmen.</p>	<p>Mit dem Ziel, die bislang fehlende Durchtarifierung zwischen dem Fernverkehr der DB AG und dem städtischen Nahverkehr auf Straße und Schiene zu ermöglichen, wurde in Frankfurt am Main bereits im Jahre 1995 (zum Verbundstart des Rhein-Main-Verkehrsverbundes am 28. Mai 1995) ein Pilotprojekt unter dem Namen »CityTicket« gestartet. Auf besonderen Wunsch wird dem Kunden sein DB-Fahrausweis nicht nur bis zum Frankfurter Hauptbahnhof, sondern nach »Frankfurt am Main City« ausgestellt. Für die Fahrt vom Frankfurter Hauptbahnhof zu seinem Zielort innerhalb des Frankfurter Stadtgebietes kann er dann mit seinem DB-Fahrausweis ohne zusätzliche Kosten die öffentlichen Verkehrsmittel in Frankfurt, also U- und Straßenbahnen sowie Busse, nutzen. Die ansonsten notwendige Information über das lokale Tarif- und Fahrkartenangebot und somit die oftmals als lästig empfundene – weil mit der umständlichen Suche nach dem passenden Kleingeld und der richtigen Tarifstufe verbundene – Bedienung des Fahrausweisautomaten werden für ihn überflüssig. Allerdings gilt dieses Angebot in Frankfurt derzeit nur für die Hin- und nicht für die Rückfahrt zum Bahnhof. Auch muss das »CityTicket« vorher ausdrücklich gebucht worden sein.</p>	<p>Das derzeit unter dem Arbeitsnamen »CityTicket« vorbereitete Angebot soll grundsätzlich innerhalb der Ortsschilder der teilnehmenden Städte gelten und dort die kostenlose Möglichkeit zur Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel einschließen. Die Fahrtberechtigung für den ÖPNV soll nach jetzigem Stand unabhängig von der Zuggattung bei allen Fahrten über 100 Kilometer (ausgenommen sind lediglich reine Nahverkehrsverbindungen) obligatorisch im Fernfahrausweis der DB AG enthalten sein. Dies würde bedeuten, dass eine spezielle Vorausbuchung, wie sie derzeit noch in Frankfurt praktiziert wird, nicht mehr erforderlich ist. Genauere Einzelheiten zur Ausgestaltung des Angebotes und zur Kennzeichnung der Fahrausweise müssen noch gemeinsam von VDV und DB Reise &amp; Touristik AG erarbeitet werden. Auch die Kernfrage der Finanzierung ist noch nicht abschließend geklärt worden.</p>
Durchtarifierung Fern- / Nahverkehr fehlt weitgehend	<p>Während ein Fernverkehrskunde am Startort seiner Bahnreise – sofern dies gleichzeitig sein Wohnort ist – vielfach noch mit einer Zeitkarte für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in seiner näheren Umgebung ausgestattet ist oder zumindest als Gelegenheitsnutzer die notwendigen Kenntnisse zum Erwerb eines Fahrausweises für seine Fahrt zum Bahnhof besitzt, stellt sich die Situation am Zielort der Reise oftmals schwieriger dar. Hier fällt es dem Reisenden häufig schwer, sich mit dem für ihn ungewohnten Tarif- und Fahrkartenangebot des lokalen ÖPNV auseinander zu setzen und das für ihn richtige und gleichzeitig kostengünstigste Angebot heraus zu suchen. Anstatt den ÖPNV zu nutzen, wird in diesen Fällen oft auf andere</p>	<p>Dieses kundenfreundliche Angebot soll nun auf andere Städte ausgedehnt werden. Dabei sollen die Nutzungsmöglichkeiten zum einen um die Rückfahrt zum Bahnhof am Zielort erweitert werden, um dort eine durchgängige Mobilität mit dem ÖPNV zwischen Bahnhof und Zieladresse zu schaffen. Zum anderen soll auch der ÖPNV in der Ausgangsstadt der Bahnreise ohne zusätzliche Kosten für den Kunden</p>	<p>Eine bereits Ende 1998 bzw. Anfang 1999 gemeinsam von einigen Verkehrsverbänden und der DB AG in 19 Städten durchgeführte Marktuntersuchung hat gezeigt, dass auf Seiten der Fernverkehrskunden ein äußerst reges Interesse an der Schaffung eines derartigen Angebotes besteht. Auch wird die Umsetzung des Projektes zu neuen Kunden führen, die zukünftig ihre Reise anstatt mit dem PKW mit dem öffentlichen Verkehr – also DB-Fernverkehr und ÖPNV – planen.</p>
			<p>Insgesamt könnte die flächendeckende Einführung eines »CityTicket«-Angebotes damit einen erheblichen Beitrag dazu leisten, das Problem der bislang fehlenden Durchtarifierung zwischen Fern- und Nahverkehr zu beseitigen. Gleichzeitig könnten derzeit bestehende Zugangshemmnisse zum ÖPNV abgebaut und damit der Umstieg vom Eisenbahnzug auf Straßenbahn oder Bus erleichtert werden.</p>
			<p>Dipl.-Volksw. Manfred Knieps</p>

## Zugleitbetrieb, Zugmeldebetrieb, signalisierter Zugleitbetrieb oder voll signalisierter Streckenblock?

Mit der neuen VDV-Schrift 752 liegt nunmehr ein »Werkzeug« vor, mit dem für eingleisige Eisenbahnstrecken ein Betriebsverfahren in Abhängigkeit von den Betriebsbedingungen ermittelt beziehungsweise überprüft werden kann.

Wachsende Verkehrsleistungen und netzübergreifender Betrieb haben auf vielen eingleisigen Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) eine Zunahme der Streckenbelastung zur Folge. Dieses war Anlass für den Ausschuss Eisenbahnbetrieb und den Unterausschuss Eisenbahnbetriebssysteme, die VDV-Schrift 752 »Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen« zu erstellen. Mit Hilfe der Schrift kann ein Betriebsverfahren für eine eingleisige Strecke in Abhängigkeit von den Betriebsbedingungen (Daten von Infrastruktur, Fahrzeugen, Betrieb und Personal) ausgewählt werden.

Für neue und zu übernehmende Strecken kann ein geeignetes Betriebsverfahren im Voraus in Anpassung an die zu erwartenden Betriebsbedingungen ermittelt werden. Bei ausgerüsteten Strecken lässt sich das Betriebsverfahren dahingehend überprüfen, ob es geänderten Betriebsbedingungen der Strecke noch entspricht. Dadurch wird ein dem Stand der Technik entsprechendes Sicherheitsniveau bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung des Eisenbahnbetriebs gewährleistet.

Als Grundlage wurden relevante Netz-, Fahrzeug-, und Personal-daten von fast allen NE- und ausgewählten DB-Strecken ebenso erhoben, wie betriebliche Komponenten und Daten, die maßgeblichen Einfluss auf das Belastungsprofil und die Sicherheit einer Strecke haben können. Hierdurch konnten unter anderem die Komponenten zur Ermittlung des Belastungsprofils einer Strecke gewichtet und Bewertungsfaktoren festgelegt werden. Dabei wurde eine »Strecke« als der Bereich definiert, der von einem Zugleiter oder Fahrdienstleiter betrieblich betreut wird.

Besondere Bedeutung kam der Definition eines Bremsfaktors zu.

Mit diesem Faktor lässt sich das unterschiedliche Bremsverhalten der Züge berücksichtigen. Der Bremsfaktor wird als Mittelwert eines typischen Betriebstages errechnet. Dabei ist für jeden Zug das Verhältnis der notwendigen Mindestbremsleistung zu den tatsächlich vorhandenen Bremsleistung zu ermitteln. Der Bremsfaktor muss  $< 1$  sein.

Eine weitere wichtige zu ermittelnde Größe war die Infrastrukturkomponente »Doppelter Bremswegabstand nicht einsehbar (%)«. Diese gibt den prozentualen Anteil der Strecke an, der nicht im doppelten Bremswegabstand einsehbar ist. Dabei ist eine Gefahrbremung des Fahrzeugtyps zugrunde zu legen, der die schlechtesten Bremseigenschaften hat.

Diese und weitere Überlegungen führten zur Entwicklung der »Tabelle zur Ermittlung des Belastungsprofils einer Strecke«. Zur Ermittlung eines geeigneten Betriebsverfahrens für eine eingleisige Strecke kann wie folgt vorgegangen werden :

1. Erfassung, Festlegung oder Errechnung der 14 streckenrelevanten Grunddaten
2. Multiplikation der Grunddaten jeweils mit den zugehörigen Bewertungsfaktoren
3. Addition der 14 Produkte zur Gesamtsumme
4. Zuordnung der Gesamtsumme zum Punktebereich eines Belastungsprofils

In Abhängigkeit von einem schwachen (Summe  $< 10.000$ ), mäßigen (Summe  $8.000 - 20.000$ ) oder starken Belastungsprofil (Summe  $> 18.000$ ) ergibt sich ein

- Taktfahrplan mit festen Kreuzungspunkten (2 Züge);
- Zugleitbetrieb;

- Zugmeldebetrieb;
- Signalisierter Zugleitbetrieb SZB oder
- Streckenblock, voll signalisiert.

Zum Zugleitbetrieb und Zugmeldebetrieb werden zusätzliche Empfehlungen abgegeben. Zum Beispiel:

- Zugleitbetrieb mit offenem Funk und Sprachspeicher;
- Triebfahrzeugführer dokumentiert aktiv im Fahrtbericht, bis zu welcher Betriebsstelle ihm Fahrerlaubnis erteilt wurde;
- Im Buchfahrplan auffällige Kennzeichnung von Kreuzungspunkten und Punkten, an denen Zuglaufmeldungen abzugeben sind;
- Zugmeldebetrieb grundsätzlich mit Zugfunk und Sprachspeicher.

Sorgfältig ausgewählt wurden Beispiele zur technischen Unterstützung des Zugpersonals und des Zugleiters.

Da bei der Sicherheit komplexer technischer Systeme der Mensch nach wie vor eine Schwachstelle darstellt, beschäftigt sich ein weiterer Teil der VDV-Schrift besonders mit personellen Voraussetzungen und Anforderungen. Es wurden Empfehlungen und Anforderungen erarbeitet, die sich in der Praxis in den Bereichen Organisation, Ausbildung, Fortbildung, Schulung und Überwachung des Betriebsablaufes bewährt haben.

Volker Freiesleben

**Betriebsbedingungen entscheidend für Betriebsverfahren**

**Faktor Mensch nach wie vor Schwachstelle**

**Nostalgie und technisch moderner Betrieb gehören gleichermaßen zum Eisenbahnwesen, wie hier bei der Harzer Schmalspurbahnen GmbH**



## Schienennetze des ÖPNV wachsen weiter

Wesentlichen Anteil an der ständigen Verbesserung des Verkehrsangebots im schienengebundenen ÖPNV hat – neben betrieblichen Maßnahmen wie zum Beispiel der Verdichtung des Taktes, der Steigerung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, der besseren Verknüpfung der einzelnen Linien untereinander und mit anderen Verkehrsträgern sowie der Optimierung von Umsteigebeziehungen – der permanente Ausbau der Streckennetze, der bereits viele Jahre in beträchtlichem Umfang anhält. Über die im Jahr 2000 in Betrieb genommenen Neubauten und Verlängerungen von Straßenbahn- und Stadtbahn-Strecken wird im Folgenden ein kurzer Überblick gegeben.

### Schwergewicht der Bautätigkeit zum Ausbau hin verlagert

Nachdem das Schwergewicht der Bautätigkeit der Verkehrsunternehmen in den neuen Bundesländern lange Zeit auf der Instandsetzung und der Grunderneuerung der vorhandenen Strecken gelegen hatte, hat es sich in den letzten Jahren zunehmend auf Ausbaumaßnahmen, oft mit großer Ausdehnung, hin verlagert.

### Streckenverlängerungen in Berlin

In Berlin wurde als erste Streckenverlängerung im Kleinprofilnetz der U-Bahn seit mehr als 70 Jahren die Strecke der Linie 2 von Pankow, Vinetastraße, bis zum S-Bahnhof Pankow verlängert; dort erfolgt die Verknüpfung mit der S-Bahn und der Straßenbahn.

Die Straßenbahn konnte zwei Streckenverlängerungen feiern. Ebenfalls in Pankow wurde die Strecke der Linie 50 im Ortsteil »Französisch Buchholz« von der früheren Endstelle »Französisch Buchholz Kirche« in das Stadtentwicklungsgebiet Buchholz West verlängert, um die ÖPNV-Erschließung der dortigen Neubausiedlung (mit künftig bis zu 10.000

Einwohnern) zu verbessern. Am S-Bahnhof Pankow besteht nun eine direkte Anbindung an die S- und die U-Bahn und damit zur Innenstadt.

In Friedrichshain wurde die Strecke der Linie 20 von der früheren Endschleife Revaler Straße über die Warschauer Brücke bis zum U- und S-Bahnhof Warschauer Straße verlängert, wodurch die Umsteigemöglichkeiten von der Straßenbahn zur U-Bahn und zur S-Bahn erheblich verbessert wurden.

In Dessau wird zur Erschließung des Neubau-Wohngebietes Zoberberg im Westen der Stadt durch die Straßenbahn eine neue Strecke gebaut. Sie zweigt in der Innenstadt an der Haltestelle »Museum« von der bestehenden Nord-Süd-Strecke der Linien 1 und 4 auf die Askanische Straße (= Bundesstraße B 185) ab. Die mehr als 200 m lange über die Strecke Dessau – Bitterfeld der Deutsche Bahn AG führende Straßenbrücke vor der Brauereistraße musste zuvor saniert werden, um die Befahrbarkeit durch die Straßenbahn zu ermöglichen.

Der erste Bauabschnitt reichte bis zur vorläufigen Endstelle »Kleine Schaftrift« im Stadtteil Alten; der restliche Abschnitt bis Zoberberg soll 2002 eröffnet werden.

Nach einer umfassenden Modernisierung des gesamten ÖPNV in Erfurt in den letzten zehn Jahren, vor allem in Form von Gleiserneuerungen, Bau neuer Haltestellen sowie Beschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen, soll die Straßenbahn nun zu einem zukunftsorientierten Stadtbahnsystem weiter entwickelt und ausgebaut werden. Der Rat der Stadt hat 1996 ein umfangreiches Erweiterungsprogramm für das Straßenbahnnetz beschlossen. Es soll bis 2008 um etwa 15 km (das sind rund 50 Prozent) wachsen. Künftig sollen aus allen Stadtteilen direkte Straßenbahn-Verbindungen in die Innenstadt und Querverbindungen zwischen den vorhandenen Strecken bestehen.

Als erstes Projekt wurde der Bau einer Stadtbahnstrecke in den nordöstlichen Stadtteil Ringelberg verwirklicht, wo ein neues Wohngebiet mit 15.000 Einwohnern, mehreren Schulen, Einkaufszentrum usw. entsteht. Ziel war es, die frühere Verbindung mit dem Stadtzentrum durch den Omnibus durch eine direkte und deutlich kürzere Schienenverbindung zu ersetzen. Die neue Strecke zweigt im Stadtzentrum an der Haltestelle »Anger« von der bestehenden Nord-Süd-Strecke (Zoopark – Domplatz – Hauptbahnhof) ab. Die Krämpfertor-Brücke über den Flutgraben musste zur Aufnahme der Stadtbahn saniert, verstärkt und verbreitert werden. Beim Bau der Strecke wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt Erfurt der gesamte Verkehrsraum der betreffenden Straßen neu gestaltet. Die neue Strecke fügt sich harmonisch in das Stadtbild ein. Sie wird von der neuen Linie 2 Ringelberg – Anger – EGA (Erfurter Gartenbau-Ausstellung) befahren.

Halle-Neustadt mit heute 80.000 Einwohnern, westlich von Halle (Saale) liegend, war vom Beginn des Baus der neuen Siedlung, 1964, bis zur Eingemeindung nach Halle 1990 eine selbständige Trabantenstadt. Der Anschluss des neuen Stadtteils an das Hallesche Straßenbahnnetz zur Herstellung einer schnellen und leistungsfähigen Verbindung mit



Ein Zug der neuen Linie 2 bei der Eröffnungsfahrt nach Ringelberg auf der umgebauten Krämpfertor-Brücke in Erfurt



dem Zentrum und dem Hauptbahnhof war von Anfang an geplant, kam aber aus politischen Gründen nicht zur Ausführung. Die ÖPNV-Erschließung erfolgte stattdessen durch den Omnibus und später durch die S-Bahn. Der Bau dieser wichtigen Strecke wird derzeit nachgeholt; Baubeginn war im April 1998. Ihre Gesamtlänge, einschließlich des teilweise neu zu bauenden Abschnitts in der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof, beträgt nahezu acht km. Sie ist damit das derzeit umfangreichste Straßenbahn-Neubauprojekt in den neuen Bundesländern. Der Bau erfolgt in mehreren Abschnitten, die jeweils gleich nach Fertigstellung in Betrieb genommen werden, um ihre Vorteile möglichst bald nutzen zu können. Im Jahr 2005 soll die gesamte Strecke in Betrieb sein.

Die neue Strecke schließt am Knotenpunkt »Rennbahnkreuz« – der Kreuzung der Schnellstraßen »An der Magistrale« und Gimritzer Damm / Eislebener Chaussee – an die bestehende Strecke Markt – Heide an, wobei sie die auf der Mansfelder Straße aus der Innenstadt kommende Strecke nach Westen fortsetzt. Sie wird kreuzungsfrei in die Mittellage der »Magistrale« eingeführt und folgt deren Verlauf bis zur Kreuzung mit der Weststraße. Der erste Teilabschnitt bis zum S-Bahnhof »Neustadt«, 2,5 km lang, wurde am 28. November 1999 in Betrieb genommen. Der zweite Teilabschnitt bis zur Haltestelle »Eselsmühle« in Höhe der Weststraße folgte am 20. August 2000. Der daran anschließende dritte Teilabschnitt, die Verzweigung der Strecke in einen nördlichen Ast über den Braunschweiger Bogen zur Endschleife Soltauer Straße und einen südlichen über die Weststraße zur Endschleife Göttinger Bogen, befindet sich in Bau. Die Fertigstellung des südlichen Astes soll im Sommer 2001 erfolgen.

Die Stadt Rostock hat in den letzten Jahrzehnten ein starkes Wachstum erlebt, mit dem der Ausbau des ÖPNV zunächst nicht Schritt hielt. 1993 hat deshalb die Bürgerschaft ein umfangreiches Erweiterungs- und Modernisierungsprogramm für die Straßenbahn beschlossen. Mehrere neue Stadtteile mit großen Wohngebieten sollen an ihr Netz angeschlossen und dieses dabei um etwa 50 Prozent erwei-

tert werden. Das erste der vorgesehenen Projekte ist die Anbindung der dicht besiedelten Wohngebiete in der Nordweststadt und des Geländes der Internationalen Gartenbau-Ausstellung 2003 durch die Verlängerung der Strecke der Linien 2, 12 und 82 von Marienehe nach Lichtenhagen. Der erste Bauabschnitt erstreckte sich bis Evershagen, Thomas-Morus-Straße. Zur Unterquerung des Schmarler Damms und zur Überquerung der Bundesstraße B 103 mussten zwei Brücken neu gebaut werden. Der zweite Bauabschnitt bis Lütten Klein befindet sich in Bau, seine Inbetriebnahme ist für Juli 2001 vorgesehen.

Auch in den alten Bundesländern gab es umfangreiche Streckenerweiterungen. In Bielefeld hat die im Westen der Stadt liegende Universität (mit 22.000 Studenten und Mitarbeitern) durch eine neue Stadtbahnstrecke, die teils unterirdisch (auf 1,9 km Länge), teils oberirdisch verläuft, einen direkten und schnellen Anschluss an die Innenstadt erhalten. Die neue Strecke, die außerdem mehrere Wohngebiete und publikumsintensive Einrichtungen auf der Schiene an die Innenstadt anschließt, zweigt an der Haltestelle »Hauptbahnhof« von der Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts gebauten unterirdischen Nord-Süd-Strecke ab. Sie endet derzeit an einer provisorischen Endhaltestelle auf der Südlichen Universitätsstraße unmittelbar vor der Universität. Der nächste Abschnitt mit der endgültigen Haltestelle »Universität« und die weitere Verlängerung bis zum Neubau-Wohngebiet Lohmannshof befinden sich in Bau, die Inbetriebnahmen sind für Juni 2001 und Sommer 2002 vorgesehen.

In Duisburg wurde das unterirdische Stadtbahnnetz durch eine neue Strecke von Duisern nach Meiderich verlängert. Der neue Tunnelabschnitt unterquert die Ruhr und das Hafenbecken C des weltweit größten Binnenhafens, den Rhein-Herne-Kanal, mehrere Güterverkehrsgleise und die Autobahn A 2. Hinter der Haltestelle »Meiderich Bahnhof« kommt die Stadtbahn an die Oberfläche und erreicht wieder die alte Straßenbahntrasse in Richtung Hamborn, Walsum und Dinslaken. Die 250.000 Einwohner im Duisburger Norden besitzen nun gegenüber

der früheren oberirdischen Straßenbahnstrecke über die Ruhraue (Länge 4,5 km) eine um zwei Drittel schnellere Verbindung zur Innenstadt, der Kernbereich von Meiderich hat durch den neuen, zentralen U-Bahnhof »Auf dem Damm« eine wesentlich bessere Anbindung an das Stadtbahnnetz erhalten.

In Hannover wurde zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Messegeländes und als Direktanschluss der Stadtteile Bemerode und Kronsberg an das Stadtbahnnetz die schon seit langem geplante Stadtbahnstrecke D-Süd gebaut. Erhöhter Bedarf dafür war durch den erwarteten Besucherandrang zur Weltausstellung »EXPO 2000« entstanden. Die 9,1 km lange oberirdische Strecke – mit einem kurzen Tunnelabschnitt in Bemerode – zweigt in Bult hinter der Haltestelle »Braunschweiger Platz« von der Strecke C-Ost nach Süden auf die Freundallee ab und endet auf der Ostseite des Messegeländes. Sie wurde abschnittsweise jeweils nach Fertigstellung eines Teilabschnittes in Betrieb genommen, das letzte Teilstück im Februar 2000.

In Karlsruhe konnten erstmals seit langer Zeit wieder einmal zwei neue innerstädtische Strecken der Straßenbahn in Betrieb genommen werden. Die Neubaustrecke in Beiertheim (Südweststadt) dient der Straßenbahn-Anbindung eines ehemaligen Industriegebietes, in dem sich mehrere öffentliche Einrichtungen und Behörden mit starkem Publikumsverkehr niedergelassen haben, an die Innenstadt und den Hauptbahnhof. Die neue Strecke beginnt an der Karlstraße, verläuft durch die Ebertstraße und die Brauerstraße und mündet am Gleisdreieck Gartenstraße in die bestehende Strecke der Linie 5 (Rheinhafen – Rintheim) ein. Sie wird von der neuen Linie 6 (Tivoli – Mühlburger Tor) befahren.

In der Waldstadt (im Nordosten) wurde die Strecke der Linie 4 von der früheren Endstation »Jägerhaus« in das »Europaviertel« zum Schulkomplex »Europäische Schule« verlängert. Ihre Ziele sind der direkte Straßenbahn-Anschluss für die Bewohner der nördlichen Waldstadt einschließlich des Europaviertels und die Schüler der Europaschule in die City sowie die

**Umfangreiche Streckenerweiterungen auch in den alten Bundesländern**



Verbesserung der ÖPNV-Verbindung innerhalb des Stadtteils selbst.

Saarbrücken hatte bis in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts ein dichtes Straßenbahnnetz, das dann aber nach und nach zugunsten des Omnibusses aufgegeben wurde. Die Einstellung der letzten Straßenbahn-Linie erfolgte 1965. Heute ist die Anzahl der täglichen Einpendler sehr hoch, der weitaus größte Teil von ihnen benutzt den Pkw. Der Stadtrat fasste daher Anfang der 90er Jahre den Beschluss, im Raum Saarbrücken den ÖPNV, vor allem die Verbindungen der Stadt mit ihrem Umland, auszubauen. Da hierfür aus Kapazitätsgründen nur ein leistungsfähiges schienengebundenes Verkehrsmittel in Frage kommt, wurde schließlich beschlossen, eine Stadtbahn einzuführen. Die »Saarbahn« soll der Hauptträger des ÖPNV werden, die verbleibenden Omnibus-Linien sollen auf sie ausgerichtet werden und die Zubringerfunktion zu ihr übernehmen.

Das Kernstück des geplanten Stadtbahnnetzes wird die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strecke Lebach – Saarbrücken – Saargemünd bilden. Sie stellt die Ausbaustufe I dar. Ihr südlicher Teil, von Saarbrücken Innenstadt über Brebach bis Saargemünd / Frankreich, wurde im Oktober 1997 als erster Abschnitt der neuen Stadtbahn in Betrieb genommen. Hierbei han-

delt es sich in der Innenstadt um eine Neubaustrecke. Außerhalb der Stadt, ab Bahnhof Brebach, wird eine Eisenbahnstrecke der Deutsche Bahn AG beziehungsweise auf französischer Seite der SNCF mitbenutzt. Das Fahrgastaufkommen überstieg von Anfang an bei weitem die Erwartungen, der ÖPNV-Anteil am Modal Split stieg von 18 Prozent auf 21 Prozent.

Der nördliche Teil dieser Strecke, von Saarbrücken über Riegelsberg bis Lebach, ist als städtische Entwicklungslinie besonders wichtig und muss daher als erste Erweiterung in Angriff genommen werden. Die Verlängerung von der Saarbrücker Innenstadt aus erfolgt dabei in Etappen. Der erste Abschnitt von der früheren Endschleife Ludwigstraße über die neu gebaute Josefsbrücke bis zum Cottbuser Platz am Anfang der Lebacher Straße war zwar nur kurz (425 m), hat aber große verkehrliche Bedeutung. Durch seine Eröffnung am 31. Juli 1999 wurden 10.000 Einwohner an die Saarbahn angeschlossen. Der zweite Abschnitt über Rastpfuhl bis zum Siedlerheim nahe der Stadtgrenze von Saarbrücken folgte am 12. November 2000. Der anschließende Abschnitt bis Riegelsberg Süd befindet sich in Bau und soll Ende 2001 in Betrieb gehen.

In Stuttgart wurde der letzte und längste Abschnitt der neuen, fast 12 km langen Stadtbahnstrecke von

Degerloch nach Ostfildern-Nellingen in Betrieb genommen, womit das Stadtbahnnetz die 100-km-Marke überschritten hat. Die neue Strecke zweigt an der Altenbergstaffel zwischen den Haltestellen »Bopser« und »Weinsteige« von der Strecke Innenstadt – Degerloch (Linien U 5 und U 6) ab, verläuft über Waldau, Ruhbank / Fernsehurm, Sillenbuch und Heumaden und endet im Zentrum von Ostfildern-Nellingen im Kreis Esslingen.

Zum größten Teil (9,9 km, davon 4,5 km unterirdisch) handelt es sich dabei um einen Neubau, auf dem restlichen Stück wurde die vorhandene Strecke der Straßenbahn-Linie 15 stadtbahnmäßig ausgebaut. Zwischen dem Stuttgarter Talkessel und der Filderhochfläche wird ein Höhenunterschied von 230 m mit Steigungen bis zu sieben Prozent überwunden. Die Ortszentren der Stadtteile Stuttgart-Sillenbuch und Ostfildern-Ruit werden durch Tunnel unterquert. Aufgabe der neuen Strecke, die von der Stadtbahn-Linie U 7 befahren wird, ist der Anschluss dicht besiedelter Wohngebiete sowie von Freizeit- und Erholungs-Gebieten im Südosten von Stuttgart.

Die Schienennetze der Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland befinden sich weiterhin in umfangreichem Ausbau. Im Jahr 2000 sind sie durch neue und verlängerte Strecken insgesamt um nahezu 40 km gewachsen. Das Verkehrsangebot wurde dadurch somit wiederum erheblich ausgeweitet.

Über die hier aufgeführten Projekte hinaus sind in vielen Städten zahlreiche weitere Strecken-Neubauten und -Verlängerungen in Bau, deren Inbetriebnahme in Kürze erfolgen wird. Vielerorts stehen Netzerweiterungen, von den zuständigen politischen Gremien bereits beschlossen, vor dem Baubeginn.

Fazit:

Es kann erfreulicher Weise festgestellt werden, dass gerade die neuen oder verlängerten Strecken von der Bevölkerung meist sehr gut angenommen werden. Die Zahl der Fahrgäste steigt dort in der Regel erheblich an und übertrifft oft die optimistischsten Prognosen.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Der besondere Bahnkörper mit Rasengittersteinen kann im Notfall von Kraftfahrzeugen befahren werden



## Streckenbauten und -verlängerungen im Jahr 2000

Stadt	Typ / Lage	Maßnahme	Länge des neuen Abschnitts	Spurweite	Datum der Inbetriebnahme
Berlin	U-Bahn	Verlängerung	800 m	1.435 mm	16.09.2000
	Straßenbahn	Verlängerung	1.700 m	1.435 mm	29.09.2000
	Straßenbahn	Verlängerung	610 m	1.435 mm	28.05.2000
	Straßenbahn	Trassenverlegung	460 m	1.435 mm	24.11.2000
Bielefeld	Stadtbahn ober- / unterirdisch	Neue Strecke	3.100 m	1.000 mm	02.04.2000
Bonn	Stadtbahn ober- / unterirdisch	Trassenverlegung	250 m	1.435 mm	16.10.2000
Dessau	Straßenbahn	Neue Strecke	3.600 m	1.435 mm	31.10.2000
Duisburg	Stadtbahn unterirdisch	Neue Strecke	3.600 m	1.435 mm	23.09.2000
Erfurt	Stadtbahn oberirdisch	Neue Strecke	4.950 m	1.000 mm	27.05.2000
Halle	Straßenbahn	Verlängerung	1.200 m	1.000 mm	20.08.2000
Hannover	Stadtbahn ober- / unterirdisch	Verlängerung	2.400 m	1.435 mm	19.02.2000
Karlsruhe	Straßenbahn	Neue Strecke	1.800 m	1.435 mm	28.01.2000
	Straßenbahn	Verlängerung	1.700 m	1.435 mm	09.12.2000
Köln	Stadtbahn unterirdisch	Verlängerung	490 m	1.435 mm	27.05.2000
Potsdam	Straßenbahn	Trassenverlegung	300 m (ca.)	1.435 mm	11.04.2000
	Straßenbahn	Trassenverlegung	2.000 m (ca.)	1.435 mm	09.05.2000
Rostock	Straßenbahn	Verlängerung	2.700 m	1.435 mm	24.06.2000
Saarbrücken	Stadtbahn oberirdisch	Verlängerung	2.000 m	1.435 mm	12.11.2000
Stuttgart	Stadtbahn ober- / unterirdisch	Verlängerung	6.300 m	1.435 mm	09.09.2000

Trassenverlegung: Neubau der Trasse einer vorhandenen Strecke in einer anderen Lage, zum Beispiel zur Abkürzung oder zur Anbindung eines Bahnhofs an den ÖPNV

## Digitaler Bündelfunk im ÖPNV am Beispiel des »regiofunk rhein ruhr«

Im Betriebsfunk / Bündelfunk vollzieht sich zurzeit die Migration von der Analog- in die Digitaltechnik, auf die der VDV bereits 1997 in seiner VDV-Mitteilung »Digitale Funkkommunikation – Werden die Verkehrsunternehmen in öffentliche Mobilfunknetze abgedrängt?« hingewiesen hat. Aufgrund der schon zu diesem Zeitpunkt abzusehenden rückläufigen Entwicklung des Analogfunks initiierte der VDV das Konzept »regiofunk digital« mit der Zielsetzung des Aufbaus einer übergeordneten und transparenten Systemtechnik, die unabhängig von zukünftigen Unternehmensstrukturen betrieben werden sollte. Ein erster Schritt zur Umsetzung erfolgte in den Regionen Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Rhein-Main, Weser-Ems und Hamburg mit der Bildung von geschlossenen Nutzergruppen des ÖPNV. Im Folgenden soll – aufbauend auf dem Bericht »regiofunk digital« im VDV-Jahresbericht 1999 – mit dem »regiofunk rhein ruhr« die größte Nutzergruppe der digitalen Regiofunkprojekte vorgestellt werden.

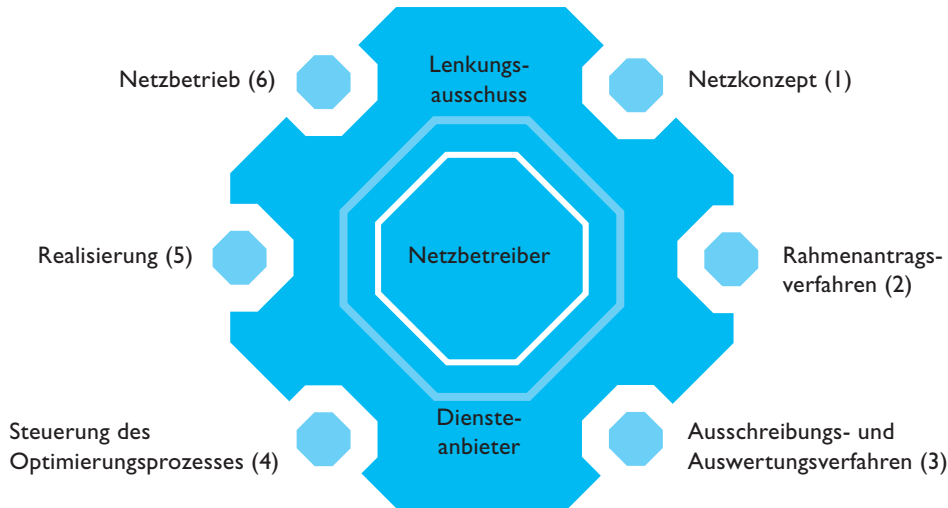
Regiofunkstruktur	Dem »regiofunk rhein ruhr – rrr« haben sich zwischenzeitlich 20 Unternehmen angeschlossen, die über einen Lenkungsausschuss (LA) das Projekt begleiten. Die Relevanz dieses Kreises wird daran deutlich, dass die Auftragsvergabe nach der ersten europäischen Ausschreibung automatisch eine Systementscheidung für das Gesamtprojekt darstellt. Damit muss neben dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit auch der technischen Realisierbarkeit der geforderten Leistungsmerk-	male durch die neue Technologie ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. In dem technischen Szenario spielt die zu installierende Infrastruktur der Sende- / Empfangs-Standorte eine wesentliche Rolle.
Leitlinien		Die Übersicht über diese Standorte als Status quo und als das zukünftige Infrastrukturnetz machen deutlich, welche Synergieeffekte durch die geschlossene Nutzergruppe erzielt werden können. Über die Optimierung kann nicht

nur eine große Zahl von Standorten eingespart werden, sondern es können auch Unternehmen – über eine Betriebskostenumlage – die Infrastruktur benachbarter Unternehmen mit nutzen. Darüber hinaus ist es eine der primären Aufgaben, die Systemkompatibilität zwischen den einsteigenden und schon in Betrieb befindlichen Unternehmen zu sichern, was über den gesamten Zeitraum der Systemimplementierung gewährleistet werden muss. Es wurden zudem schon zum heutigen Zeitpunkt Koordinierungen mit anderen anlaufenden Regiofunkprojekten durchgeführt, indem beispielsweise die Leistungsmerkmale miteinander abgestimmt wurden. Im rrr wurde auch ein »Digital Funk Modul« erarbeitet, das über eine standardisierte Schnittstelle mit anderen Baugruppen wie dem IBIS-Bordrechner, der Lichtsignalanlage oder der dynamischen Fahrgastinformation verbunden werden kann.

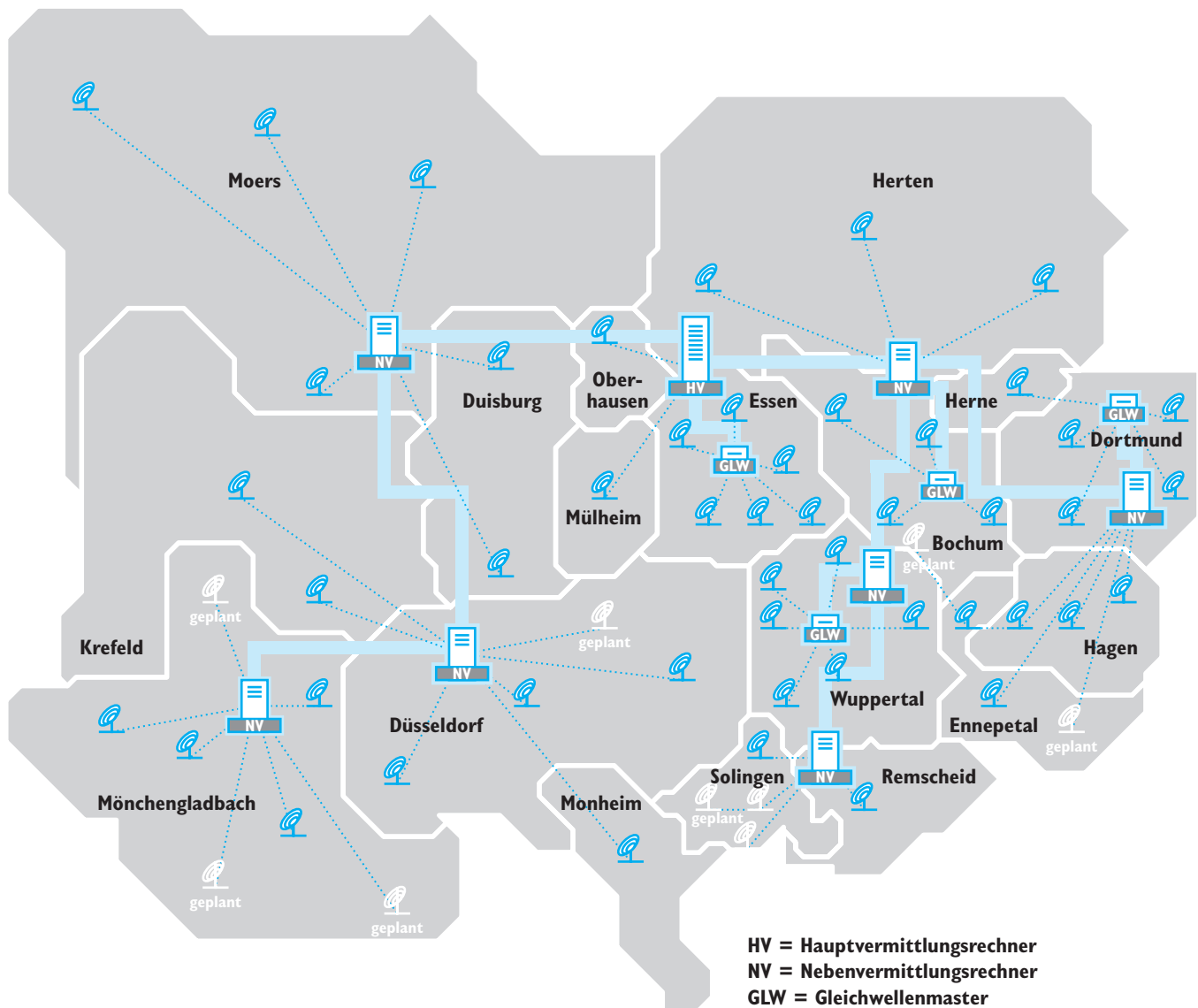
Der regiofunk rhein ruhr hat des Weiteren sogenannte »Leitlinien« aufgestellt, die als Unterstützungskomponente für das Gesamtprojekt erarbeitet wurden. Eine der relevantesten Festlegungen ist die Verpflichtung für alle beteiligten Unternehmen des rrr, die bindende Anwendung der vom LA verabschiedeten Richtlinien und Beschlüsse anzuwenden. In den Leitlinien wird auch das Verhältnis von Netzbetreiber, Lenkungsausschuss und Diensteanbieter aufgezeigt – und es werden die Aufgaben des Netzbetreibers beschrieben.

Vom Netzbetreiber können Aufgaben auf den vom VDV geleiteten LA oder einen Diensteanbieter übertragen werden, was für die Bewältigung des Frequenz- und Netzwerkmanagements auch geschehen ist. Der in Übereinstimmung aller beteiligten Unternehmen festgelegte Netzbetreiber »Dortmunder Stadtwerte AG (DSW)« hat diese fachspezifische Aufgabe an den Diensteanbieter übertragen. Dieser hat bereits die Konzeptstudie zu aller Zufriedenheit erarbeitet. Nunmehr muss er mit der nationalen Frequenzverwaltung, mit deren Umgang große Erfahrung besteht, unter anderem über die Frequenz-zuteilung verhandeln. Anhand des aufgestellten Frequenzkonzeptes für den rrr muss der Nachweis geführt werden, dass die geforderten Frequenzkanäle – im Digitalfunk als

### regiofunk rhein ruhr (rrr) – Leitlinien und Rahmenbedingungen



- (1) Umsetzung von Regiofunk mit Integration seiner regionalen Teilnehmer
- (2) Prüfung des Ablaufverfahrens; Finanzierungskonzept
- (3) Berücksichtigung der technischen Vorgaben und rrr-Richtlinien des Netzkonzeptes unter Einhaltung der betrieblichen Anforderungen; Zentrale Beschaffung von Systemkomponenten unter kostenoptimierten Gesichtspunkten
- (4) Schwachstellenanalyse; Optimierungsmaßnahmen
- (5) Überwachung bei der technischen Umsetzung von regionalen Teilnetzen in das Gesamtsystem
- (6) Wahrnehmung der überregionalen Digitalsysteme – insbesondere des Netzwerkmanagements; Aufbau eines Instandhaltungskonzeptes für den rrr



exklusive Zuteilung – erforderlich sind.

Neben der Aufstellung eines genehmigungsfähigen Bündelfunknetzes und den vielschichtigen Problemen auf dem Weg zu einem gemeinsamen Nenner aller Unternehmen war die größte Hürde die Erstellung des Vertrages zwischen Netzbetreiber und den beteiligten Unternehmen. Sie konnte erst nach etwa 18 Monaten genommen werden. Die von allen Unternehmen akzeptierte Vertragsfassung soll nunmehr auch für andere geschlossenen Nutzergruppen als Mustervertrag dienen. Beachtenswert ist, dass alle Beteiligten fest auf den positiven Ausgang dieser Vertragsgestaltung fokussiert waren – und somit keinerlei Verzug in der weiteren Vorbereitungsphase des rrr eintrat.

Parallel zu diesen Arbeiten wurden als weitere Voraussetzung zur Pro-

jektumsetzung Gespräche mit dem Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (MWMEV) geführt, um einerseits ausführlich zu informieren und andererseits die Förderfähigkeit zu prüfen. Es wurde in der »Rahmenanmeldung zur Einführung einer Kommunikationsplattform regiofunk rhein ruhr« ein Antrag zur Aufnahme in das Programm des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) gestellt, wobei für das Gesamtsystem über einen Zeitraum von zehn Jahren von einem Mittelbedarf von etwa 145 Millionen DM ausgegangen wird.

Das Ministerium begrüßte das Projekt und stufte es als förderfähig ein. Da diese digitale Funkkommunikation eine vollkommen neue technische Einrichtung darstellt, für die es keine Vorläufer gibt, waren auch keine Altsysteme zu berücksichtigen (neuer Verkehrswert).

Im regiofunk rhein ruhr werden 2001 einige große Unternehmen (eventuell gemeinsam) europaweit ausschreiben, wobei abschließend noch anzumerken ist, dass in den Regionen Hamburg, Rhein-Sieg und Rhein-Main schon erste Ausschreibungen erfolgt sind und die Auftragsvergaben in 2001 erwartet werden.

Der VDV wird der schwer zu überblickenden Frequenz- und Marktsituation durch die Herausgabe der VDV-Mitteilung »Digitaler Betriebsfunk und Bündelfunk im ÖPNV – Gesetze, Fakten, Schlussfolgerungen« Rechnung tragen. An dieser Stelle gilt der besondere Dank allen Beteiligten, die dieses Projekt mitgetragen und vorangetrieben haben.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

Funkstandorte des regiofunk digital rhein ruhr

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



## Interoperabilität im elektronischen Fahrgeldmanagement

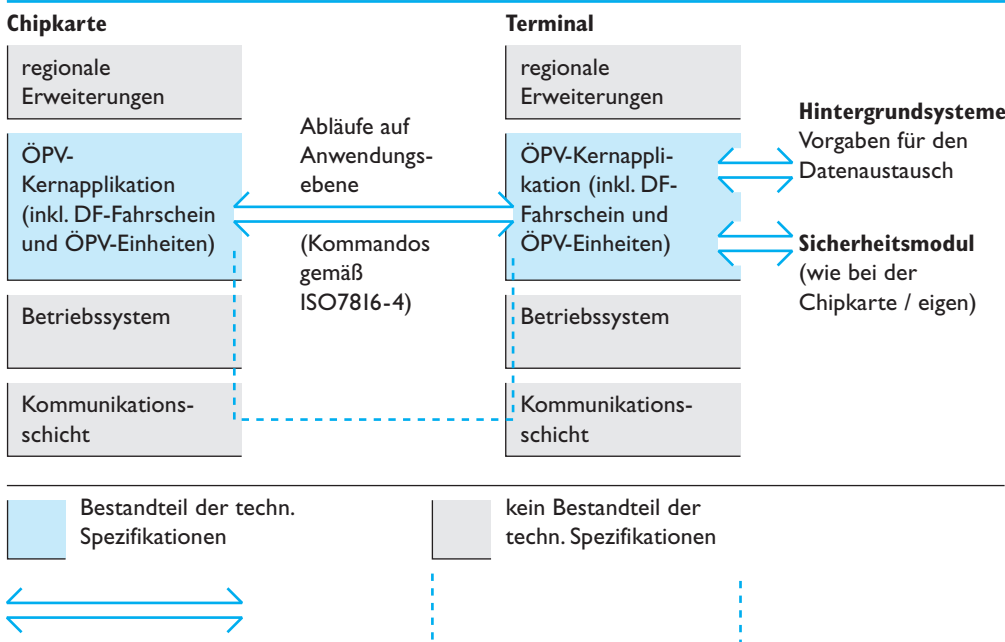
Mit der »ÖPV-Kernapplikation« nutzt der VDV die historische Chance zur Standardisierung der Kundenschnittstellen im elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM). Diese Entwicklung eines einheitlichen Kerns aller Fahrgeldmanagementsysteme, die derzeit Gestalt annehmen, ist die Basis für die Tarifierung durchgängiger Reiseketten mit einem elektronischen Medium.

Automatisierte Fahrpreisfindung ist erprobt	<p>Die Dynamik der Weiterentwicklung im Bereich des elektronischen Fahrgeldmanagements ist ungebrochen. Durch die direkte Ankopplung an den Fortschritt der Informations- und Telekommunikations-Welt kommen mindestens im halbjährlichen Rhythmus neue Lösungsmöglichkeiten auf den Tisch. Um die Vielfalt in der Entwicklung nicht einzuschränken, aber gegenüber den Kunden – vor allem den heutigen Selten- und Gelegenheitsnutzern – eine einfachere und nutzenstiftende Zugangsmöglichkeit zu Bussen und Bahnen zu schaffen, hat der VDV frühzeitig beschlossen, die Kundenschnittstellen der einzelnen Ausprägungsstufen des EFM zu standardisieren und gegenseitig interoperabel zu gestalten. Die einzelnen Stufen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– bargeldloses Bezahlen,</li> <li>– elektronischer Fahrschein,</li> <li>– automatisierte Fahrpreisfindung.</li> </ul> <p>Die schnelle Entwicklung und hohe Interdisziplinarität lassen sich auch an Themen der letzten fünf Jahresberichte aus dem Tarifwesen und der Informationsverarbeitung aufzeigen:</p>	<p>1996 Mehr Kundenfreundlichkeit und weniger Kosten: die elektronischen Karten</p> <p>1997 Vorteile elektronischer Zahlungsmittel bei der Einführung des Euro</p> <p>1997 Elektronische Fahrausweise – am Anfang einer Entwicklung</p> <p>1998 Von der Fahrkarte zum elektronischen Ticketing</p> <p>1999 Elektronisches Fahrgeldmanagement – neue Technologien der Informationsverarbeitung</p> <p>2000 Interoperabilität im elektronischen Fahrgeldmanagement</p>
Interoperabilität senkt Zugangshemmnisse	1995 Mit der PayCard bargeldlos Bus und Bahn fahren	<p>Das bargeldlose Bezahlen gehört mittlerweile zur Standardanwendung, die von dem eingesetzten Medium abhängt. Neben der Geldkarte und der PayCard werden hier mit der Einführung des Euro weitere Geldbörsen auf den deutschen Markt kommen, und die hier verbreiteten Karten können sich in die Nachbarländer ausdehnen.</p> <p>Für den elektronischen Fahrschein (nach der VDV-Spezifikation DF_Fahrschein) wurden weit rei-</p>

chende Entscheidungen getroffen, soll er doch das Einführungs- und Basissystem weiterer Schritte des EFM in zahlreichen Verbänden und bei der DB AG sein. Im Jahr 2000 wurden die Pilotversuche zur automatisierten Fahrpreisfindung in Berlin und Köln-Bonn erfolgreich abgeschlossen. Mit den Erfahrungen dieser Projekte und den Vorhaben im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (Wayflow / Viatic), Dresden (intermobil) und in Nordrhein-Westfalen sowie der DB AG wurden bereits in einer ersten Phase die Anforderungen an eine interoperable ÖPV-Kernapplikation zusammengestellt. Die Abkürzung »ÖPV« für öffentlichen Personenverkehr wurde bewusst gewählt, weil neben dem Nahverkehr ebenfalls die Anforderungen des Fernverkehrs berücksichtigt werden sollen. Applikationen sind Anwendungsprogramme und Datenstrukturen, die für Computer-Chips entwickelt werden und die über die Kommunikationsmöglichkeiten des Trägermediums Informationen austauschen können. Eine ÖPV-Kernapplikation ist also eine Anwendung, die unabhängig vom Medium (beispielsweise Chipkarten oder Handys) und der Kommunikationstechnologie in allen Ausprägungsstufen des EFM die benötigten ÖPV-spezifischen Funktionen vorhält.

Der VDV strebt an, dass die Kunden mit einem Medium alle elektronischen Fahrgeldmanagementsysteme durchgängig nutzen können. Dem »Dauer-Fahrgast« sollen durch die Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements keine Komfortnachteile zugemutet werden. Er soll auch zukünftig das Thema »Fahrkartenerwerb« weitgehend vergessen können. Der »Spontan-Fahrgast« muss den ÖPNV nutzen können mit den Komponenten, über die er in der Regel sowieso verfügt oder verfügen wird, wie Bargeld, GeldKarte, PayCard oder beispielsweise das Handy. Die Zielsetzung des Abbaus von Zugangshemmnissen wird nur erreicht, wenn der »Spontan-Fahrgast« den ÖPNV nutzen kann, ohne sich um den Tarif kümmern oder gar vor der ÖPNV-Nutzung Verträge zur Abbuchungserlaubnis unterzeichnen zu müssen, kurz, ohne sich mit ÖPNV-spezifischen Komponenten auseinander setzen zu müssen. Wesentliche Anforderung dabei ist die Interoperabilität zwischen den

### Bestandteile der Spezifikation der ÖPV-Kernapplikation



einzelnen Ausprägungsstufen, denn sie sichert aus Sicht des Kunden

- die Freizügigkeit und Bequemlichkeit bei systemübergreifenden Fahrten,
- die Gewissheit, dass die »gelernte ÖPNV-Nutzung« richtig ist,
- die Absenkung der Zugangshemmnisse der ÖPNV-Nutzung für Ortsfremde (Geschäftsreisende, Touristen).

Dies erfordert einen offenen Standard, der alle örtlichen Ausprägungen ermöglicht und gleichzeitig die wesentlichen kundenbezogenen Geschäftsprozesse vereinheitlicht. Daher verfolgt die Entwicklung der ÖPV-Kernapplikation durch den VDV die nachstehenden Ziele:

- Die ÖPV-Kernapplikation soll der Nukleus jeder verkehrsunternehmenseigenen Applikation mit spezifischen regionalen Ergänzungen sein.
- Sie ist tarifsystem-, zahlungsweisen- und verfahrensweisen-unabhängig.
- Sie ist für kontaktbehaftete, proximity, vicinity und wide-range Medien geeignet.
- Die maximale Dauer der Transaktion darf in allen Tarifkonfigurationen 300 msec. nicht überschreiten und soll im Standardfall schneller funktionieren.
- Sie muss interoperabel mit dem elektronischen Ticket (Investitionsschutz DF-Fahrschein) sein.
- Sie beinhaltet interoperable ÖPNV-Werteinheiten und eine einheitliche »postpaid-Kennung« zur durchgängigen Abrechnung.
- Sie muss ISO-/EN-konform sein und soll ein möglicher Standard innerhalb IOPTA (interoperable public transport application) werden.
- Sie bietet die Schnittstellen zu weiteren Anwendungen (insbesondere Interservices und weitere Zahlungsmöglichkeiten).

Die Umsetzung der Kernapplikation kann auf verschiedenen kompatiblen Medien erfolgen. Der VDV strebt als Basislösung Dual-Inter-

face-Chipkarten an, die sowohl kontaktbehaftet als auch kontaktlos im proximity Bereich gelesen und beschrieben werden können. Dazu müssen sich die am Markt befindlichen Kartensysteme noch weiterentwickeln. Insbesondere muss die direkte Ab- und Aufbuchung von einer elektronischen Geldbörse (GeldKarte, PayCard) ohne Bestätigungshandlung neben dem An- und Abmelden ermöglicht werden. Die offenen Geldbörsen sollten zukünftig auch über das Internet geladen werden können. Neben diesen offenen Geldbörsen muss aber aus Liquiditätsgründen und auch aus Marketinggründen die Verwendung von interoperablen ÖPNV-Werteinheiten möglich sein. Die weitere Entwicklung wird zusätzliche intelligente Medien zur Raumerfassung hervorbringen. Dies könnten Hüllen mit zusätzlichen Informationsfunktionen oder Handys sein.

Das Präsidium des VDV hat erkannt, dass die interoperable Nutzung aller Ausprägungsstufen des elektronischen Fahrgeldmanagements mit einem Medium die Entwicklung einer einheitlichen Kernapplikation notwendig macht. Es hat deshalb folgende Grundsätze beschlossen:

- Die Applikation muss für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen verfügbar sein.
- Die einheitliche Verwendung der Kernapplikation muss auch gegenüber proprietären Lösungen wirtschaftlicher sein.
- Die Zeitvorgaben orientieren sich am kritischen Pfad der Umsetzungs-Projekte.
- Der VDV und die Verkehrsunternehmen / Verbände bringen auch eigene Mittel ein.
- Der VDV setzt sich für Fördermittel des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) ein.
- Beiträge Dritter dürfen die Allgemeinverfügbarkeit nicht einschränken.

Die Entwicklung der ÖPV-Kernapplikation erfolgt dabei in drei Phasen. In der bereits abgeschlossenen Phase I wurden die funktionalen Anforderungen für eine interoperable ÖPV-Anwendung und die relevanten Geschäftsprozesse



zusammengestellt. Daraus wurden die notwendigen Handlungsabläufe und Informationen, die zwischen Speichermedium und »Points of Acceptance« auszutauschen sind, abgeleitet. Diese Vorgänge gilt es nun in der laufenden Phase 2 für eine einheitliche Programmiervorgabe nach ISO/IEC 7816-4 im Detail zu spezifizieren. Diese Phase 2 umfasst also die implementationsfähige Feinspezifikation und einen Labortest auf Funktionalität, Performance und Interoperabilität und soll im 2. Quartal 2002 abgeschlossen sein. Diese Entwicklung wird unter Lenkung durch den VDV in Verbindung mit den bestehenden Leitprojekten des BMBF Wayflow und intermobil realisiert und gefördert.

Nach Abschluss dieser Spezifikation soll sie umgehend in den laufenden oder in neuen Projekten auf verschiedenen Medien für verschiedene Technologien und Tarifsysteme umgesetzt werden.

Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann

**Elektronisches Fahrgeldmanagement ist keine Utopie mehr, sondern bereits nahe Zukunft**

**Leitprojekte Wayflow und intermobil**

## Chipkarten, geographische Informationssysteme, betriebsübergreifende Anschlusssicherung: Techniken der New Economy in den Verkehrsunternehmen

Die Illusion, künftig würden nur noch Unternehmen der New Economy Wachstum und Gewinn erwirtschaften, ist mit den ersten Konkursen von Unternehmen aus dem Umfeld des Internets und dem darauf folgenden Kursverfall am »Neuen Markt« verfliegen: Die Old Economy, zu der auch das Transportgewerbe gehört, wird nicht durch Unternehmen, die auf modernen Informations- und Kommunikationstechniken wie dem Internet beruhen, ersetzt. Wahrscheinlich war diese Trennung in New und Old Economy immer eine publizistische Überspitzung. Denn tatsächlich durchdringen die neuen Techniken bereits seit Jahren die alten Unternehmen. E-commerce wird zum Beispiel in Form eines elektronischen Ticketings und elektronischer Beschaffung schon heute in Verkehrsunternehmen eingesetzt. Die Informationssysteme werden zunehmend vernetzt und fast alle Geschäftsprozesse der Unternehmen bauen inzwischen ganz selbstverständlich auf eine IT-Unterstützung. Entsprechend hat sich der Fachbereich Informationsverarbeitung des VDV auch im vergangenen Jahr 2000 wieder um eine Vielzahl von aus betrieblicher Sicht sehr unterschiedlichen Themen gekümmert. Besondere Schwerpunkte lagen im Bereich der elektronischen Fahrgeldmanagementsysteme, der überbetrieblichen Anschlusssicherung und der geografischen Informationssysteme (GIS), in denen jeweils Anforderungen oder gar Spezifikationen für Systeme auf den Weg gebracht werden konnten.

**Startsignal für elektronisches Fahrgeldmanagement in mehreren Verkehrsverbänden**

Nachdem bereits in den letzten Jahren in vielen Orten das bargeldlose Bezahlen von Fahrausweisen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ermöglicht worden ist, haben sich nun mehrere große Verbände und die Deutsche Bahn AG entschlossen, ein elektronisches Fahrgeldmanagement, beste-

**Bargeldloses Bezahlen und elektronischer Fahrschein als Einstieg in das elektronische Fahrgeldmanagement**

hend aus bargeldlosem Bezahlen und Speicherung des Fahrscheins als elektronisches Ticket, einzuführen. Auf den Chipkarten wird dabei eine einheitliche Software (DF\_Fahrschein) zum Einsatz kommen, die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Kreditausschuss der deutschen Banken-V Verbände und der Deutschen Bahn AG entwickelt wurde.

**Chipkarten als Ersatz für Papierfahrausweise im öffentlichen Personennahverkehr**

Die Verbände Bremen-Niedersachsen (VBN), Rhein-Sieg (VRS) und Rhein-Ruhr (VRR) sowie (zunächst in diesen Regionen) die

Deutsche Bahn AG haben sich entschlossen, als ersten Schritt eines elektronischen Fahrgeldmanagements, elektronisches Bezahlen und elektronische Tickets einzuführen. Im VBN werden alle Fahrzeuge mit Automaten ausgerüstet, die elektronische Tickets ausgeben. Im VRR wird damit begonnen, den Abonnementkunden Chipkarten als Abo-Ausweis zur Verfügung zu stellen. Der VDV wertet dies als Einstieg in das elektronische Fahrgeldmanagement, der in erster Linie dem Kunden zu gute kommen soll: Der Zwang, stets passendes Kleingeld bereit zu halten, entfällt. Am Monatsende muss nicht mehr die Wertmarke im Abo-Ausweis ausgetauscht werden. Die Chipkarte ist in allen genannten Verbänden einsatzfähig.

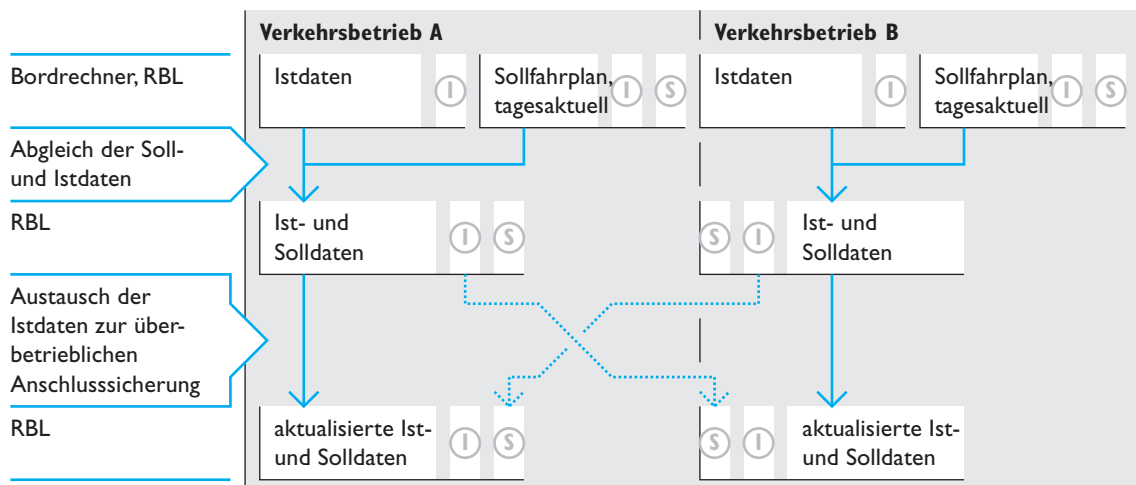
Auf Grund der großen Verbreitung der GeldKarte als Funktion der Kunden- und EC-Karten der deutschen Kreditwirtschaft hat ein

Großteil der Fahrgäste, die ÖPNV-Anwendung »DF\_Fahrschein« bereits in der Tasche. Die Verkehrsunternehmen werden aber zusätzlich kontounebundene Karten ausgeben, um jedem Fahrgast die Möglichkeit des Erwerbs eines elektronischen Fahrausweises zu geben, also auch Kindern und anderen Personen ohne eigenes Girokonto.

Mit der breiten Verfügbarkeit der ÖPNV-Anwendung »DF\_Fahrschein« ist die Grundlage für den Einstieg in das elektronische Fahrgeldmanagement geschaffen worden.

Obwohl die Einführung der Systeme in den oben genannten Verbänden erst im Laufe des Jahres beginnt, wird schon lange an weitergehenden Konzepten des elektronischen Fahrgeldmanagements gearbeitet. Hierzu gehören unter anderem die inzwischen abgeschlossenen Versuche in Köln und Berlin und weitere Projekte, unter anderem in Dresden und Frankfurt, die das Ziel haben, den Kunden völlig davon zu befreien, eine Fahrkarte zu erwerben. Vielmehr soll in Abhängigkeit von der gefahrenen Strecke automatisch berechnet werden, welchen Fahrpreis der Fahrgast zahlen muss. Auf der Basis der ÖPNV-Anwendung »DF\_Fahrschein« wird zur Zeit eine »VDV-Kernapplikation« für das elektronische Fahrgeldmanagement entwickelt, um auch solche fahrgastfreundliche Verfahren zu ermöglichen. Die Einführung des Standards »DF\_Fahrschein« wird vom VDV weiter begleitet, zusätzliche Anforderungen zusammengestellt und im laufenden Betrieb

### Kommunikation der Ist- und Solldaten zwischen Abbringer- und Zubringer-RBL

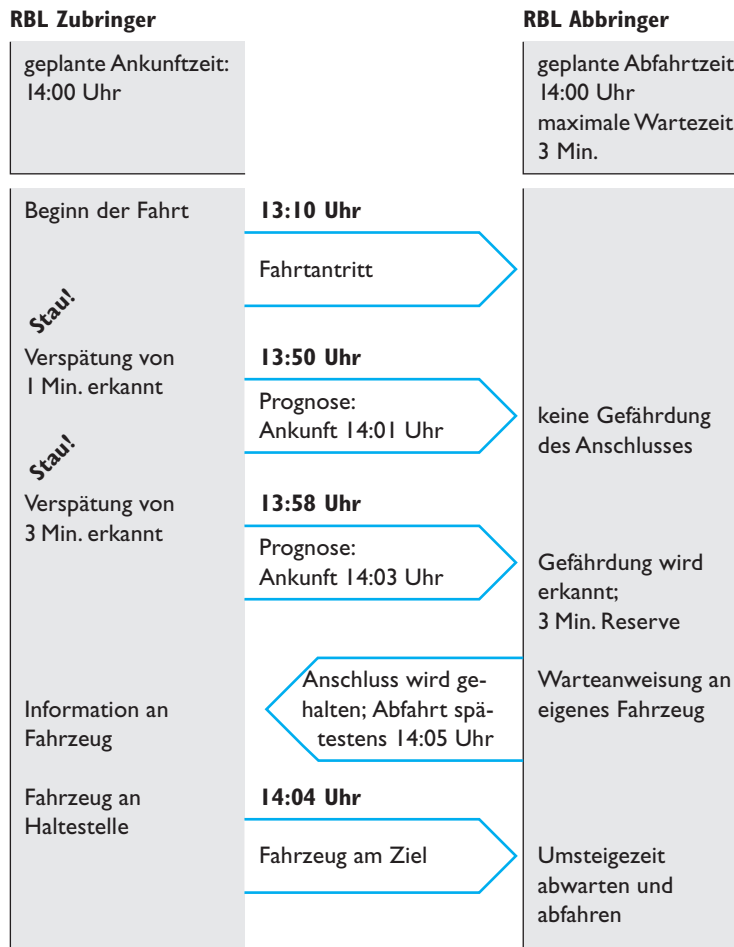


ebenfalls benötigte Spezifikationen zum Beispiel für Kontrollterminals erarbeitet.

Unter fachlicher Leitung des VDV wurde im Jahre 2000 das Forschungsprojekt »Betriebsübergreifende Anschlusssicherung« des BMVBW durch die Fa. BLIC GmbH durchgeführt. Im Rahmen des Projektes wurden in einem forschungsbegleitenden Ausschuss sowohl Vertreter der RBL-Hersteller als auch Vertreter von VDV-Mitgliedsunternehmen einbezogen. Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens liegen nun in Form einer VDV-Schrift vor. Der Einsatz der darin definierten Standardschnittstelle für die betriebsübergreifende Anschlusssicherung wird vom VDV nachdrücklich empfohlen.

Während die Anschlusssicherung und die Fahrgastinformation über die Anschlusssicherung innerhalb eines Verkehrsunternehmens auf der Basis eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) den Stand der Technik darstellt, ist dies bisher schwierig, wenn zwei oder mehr Betriebe mit unterschiedlichen RBL's Anschlüsse sichern wollen. Der naheliegende Weg, alle Liniennetz- und Fahrplaninformationen zu duplizieren, ist meist zu aufwendig. Das Forschungsprojekt »FOPS- Überbetriebliche Anschlusssicherung« hat daher eine Schnittstelle definiert, die nur die jeweils den aktuellen Anschluss betreffenden Informationen über die Fahrplanlage an das »fremde« RBL überträgt. So muss nur eine vergleichsweise kleine Menge Daten automatisch zwischen den beteiligten RBL-Zentralen ausgetauscht werden. Durch die direkte Kommunikation der RBL-Zentralen werden die jeweils vorhandenen Funktionen Standortermittlung und Fahrplan-Soll-Ist-Vergleich genutzt und so Kompatibilitätsprobleme durch unterschiedliche Kommunikationssysteme (zum Beispiel zu den Fahrzeugen) vermieden. Schließlich wird die betriebliche Forderung nach der Dispositionshoheit über die eigenen Fahrzeuge erfüllt, da die Disposition in der RBL-eigenen Anschlusssicherungsfunktion des Abbringers verbleibt. Für einen ersten Einsatz wurde in mehreren Verkehrsunternehmen Interesse bekundet. Die DB AG beabsichtigt, ihr Reisenden-Informationssystem (RIS) mit dieser Schnittstelle auszustatten, um so

Durchführung der Anschlusssicherung während des Betriebes



Anschlusssicherung zwischen dem Regionalverkehr und dem örtlichen ÖPNV realisieren zu können.

- Haltestellenmanagement,
- Verkehrsplanung,

Geographische Informationssysteme sind im Öffentlichen Personennahverkehr noch relativ wenig verbreitet. Am ehestens wird hierbei noch an Kundeninformationssysteme gedacht, die auf der Basis geographischer Daten (Stadtplan, Landkarte) eine Verbindungsauskunft (Linienbezeichnung, Abfahrtszeiten, gegebenenfalls Fahrpreise) erstellen. Allmählich wird aber die kombinierte Verwaltung von Geo- und Sachdaten in einem geographischen Informationssystem auch unternehmensintern interessant. Andere Wirtschaftsbereiche, wie beispielsweise die Versorgungswirtschaft (Gas, Wasser, Strom), haben bereits größere Schritte bei der Einführung von GIS hinter sich. Aber auch in Verkehrsunternehmen werden zunehmend sinnvolle Anwendungsmöglichkeiten von GIS-Systemen gesehen. An erster Stelle stehen dabei die Verwaltung und Analyse von Informationen in den Bereichen:

- Gleisoberbau,
- Fahrleitungstechnik sowie
- Linienmanagement.

VDV-Standardschnittstelle ermöglicht die Anschlusssicherung

Die Basis für eine Ausschreibung eines GIS bildet ein Lastenheft, das alle funktionalen Anforderungen und auch alle kostenrelevanten Anforderungen an das System aufführt. Als Unterstützung bei der Erstellung eines Lastenheftes, das die unternehmensspezifische Beschreibung der individuellen Anforderungen enthält, steht seit Anfang 2000 ein »Rahmenlastenheft-GIS« als VDV-Mitteilung zur Verfügung.

Geographische Informationssysteme im ÖPNV

VDV-Schrift »Rahmenlastenheft-GIS« erleichtert die Erstellung eines Lastenheftes

Aus den umfangreichen aufgelisteten Möglichkeiten und Vorgaben des Rahmenlastenheftes können die spezifischen Anforderungen des ausschreibenden Verkehrsunternehmens abgeleitet werden.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns



## Standardisierungsaktivitäten in Europa für das elektronische Fahrgeldmanagement (EFM)

Zur Gewinnung neuer Kunden planen viele europäische öffentliche Personenverkehrs-Unternehmen (ÖPV), die Zugangsbarrieren zu ihren Verkehrssystemen zu reduzieren sowie Ihr Angebot attraktiver und transparenter zu gestalten. Die neuen Vertriebssysteme des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) offerieren die Möglichkeit, die Zugangsbarrieren »Tarifkenntnisse« und »Bargeld« aufzuheben. Die Standardisierung dieser EFM-Systeme bietet heute die historisch einmalige Chance, eine einheitliche Schnittstelle für den Kunden des ÖPV zu schaffen und damit den Zugang zum ÖPV-System weiter zu vereinfachen.

Gewinnung neuer Kunden durch Aufhebung von Zugangsbarrieren

Neue ÖPV-Kunden können durch die Aufhebung von Zugangsbarrieren zum ÖPV-Verkehrssystem gewonnen werden. Eine Möglichkeit, die Tarifkenntnis- und die Bargeld-Zugangsbarriere aufzuheben und die komplexe und nicht transparente Kundenschnittstelle zu vereinfachen, ergibt sich heute durch den Einsatz von EFM-Systemen. Diese Systeme wurden in Pilotprojekten europaweit untersucht. Hierbei wurden hauptsächlich die technische Funktionalität und die Kundenakzeptanz betrachtet. Es entstanden dabei unterschiedliche Pilotsysteme mit nicht einheitlichen Kundenschnittstellen und nicht interoperablen Techniken. Diese Systeme bieten zwar in den einzelnen Regionen, in denen sie eingesetzt werden, alle Vorteile, jedoch ergibt sich für Kunden, die in mehreren Gebieten reisen, eine nicht tragbare Systemvielfalt.

Um dieses zu vermeiden und um die sich bietende historisch einmalige Chance zur Vereinheitlichung der Kundenschnittstelle zu nutzen, wurde vom VDV die Standardisierung der Systeme deutschland- und europaweit angestoßen und vorangetrieben.

VDV gibt deutschland- und europaweit Anstöße zur Standardisierung

Die vordringlich zu behandelnden Standardisierungsthemen ergeben sich dabei aus der Forderung, die Benutzung des ÖPV-Systems für den Kunden so einfach wie möglich zu machen. Dazu sollten von einem EFM-System weitverbreitete Ticket-Medien akzeptiert werden, damit ein Kunde keine regionalspezifischen Ticket-Medien erwerben muss. Das Hintergrundsystem sollte ein automatisches Bezahlen auch bei überregionalen Reisen ermöglichen.

Um dieses zu gewährleisten, ist es notwendig, die Datenbereiche auf den Ticket-Medien sowie den Zugriff auf diese Datenbereiche zu standardisieren. Die physikalische Gestaltung der Ticket-Medien-Schnittstelle wird in den internationalen Standardisierungsgremien der ISO / IEC bearbeitet. Die Normen sind hierzu teilweise fertiggestellt. Zur Realisierung von interoperablen EFM-Systemen, die überregionales Reisen mit einem alleinigen Ticket-Medium erlauben, benötigen die Verkehrsunternehmen standardisierte Systemarchitekturen, die eine einfache Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen ermöglichen. Für die genannten

Aufgabengebiete sind unterschiedliche technische Komitees des europäischen Standardisierungsinstituts CEN und der zugehörigen Spiegelkomitees des DIN zuständig.

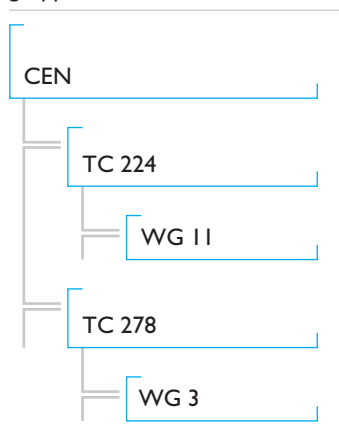
Das Normungsthema »Datenbereiche und Datenzugriff« bearbeitet das europäische technische Komitee TC 224. Dieses Komitee hat zur Aufgabe, maschinenlesbare Karten und zugehörige Geräteschnittstellen und Verfahren zu standardisieren. Innerhalb des TC224 beschäftigt sich die Arbeitsgruppe WG II mit Verkehrsanwendungen. Die Untergruppe SG I »Öffentlicher Personenverkehr« der WG II erstellt zurzeit die benötigte Norm mit dem Titel »InterOperable Public Transport Applications for smartcards (IOPTA)«. Diese Norm definiert den Datenrahmen für das EFM auf den Ticket-Medien unter Betrachtung der Sicherheitsanforderungen und der Schnittstelle zum Akzeptanzterminal. In der Untergruppe arbeiten 17 Mitglieder aus acht europäischen Ländern und dem internationalen Eisenbahn-Verband UIC mit. Die deutsche Betreuung der Arbeitsgruppe WG II geschieht durch die Spiegelgruppe II des Normenausschuss Informationstechnik DIN NI 17, in dem 15 Mitglieder zusammenarbeiten.

Das europäische technische Komitee TC278 »Straßenverkehr und Verkehrstelematik« bearbeitet in seiner Arbeitsgruppe WG3 »Öffentlicher Personenverkehr« das zweite vordringliche Thema. Die Untergruppe SG5 »EFM System Architektur«, bestehend aus 16 Mitglieder aus sieben Ländern und dem UIC, erstellt das Rahmenwerk für ein interoperables, multimodales EFM-System unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen und den Geschäftsprozessen der beteiligten Verkehrsmodale und Institutionen. Der Normenausschuss Kraftfahrzeuge DIN FAKRA betreut mit 13 Mitarbeitern des Arbeitskreises AK 717.0.3 die Aktivitäten der WG3 SG5.

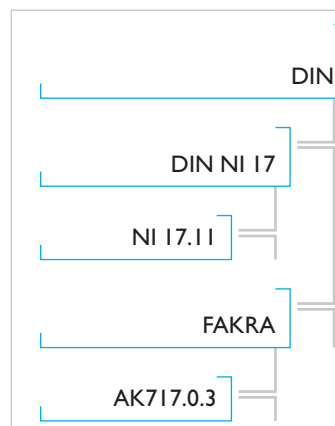
Die Basis für die Standardisierungsarbeiten in den Arbeitsgruppen CEN TC 224, WG II SG I und CEN TC 278, WG 3 SG 5 sind die unterschiedlichen nationalen Anforderungen an ein EFM-System. Diese werden parallel zu den Normungsaktivitäten in den

### Organisation der an EFM beteiligten Normungsgruppen

**Europa**  
Europäische Standardisierungsgruppen



**Deutschland**  
Deutsche Spiegelgruppen



mitarbeitenden Nationen erarbeitet und durch die Mitglieder eingebracht. Der VDV unterstützt maßgeblich die deutschen Arbeiten durch die zurzeit im VDV entstehende EFM Systembeschreibung »Kernapplikation« und durch die Teilnahme an den nationalen und europäischen Arbeitskreissitzungen. Der Unterarbeitskreis WG 3 SG 5 des TC 278 und das zugehörige Spiegelgremium werden zusätzlich vom VDV geleitet. Da die entstehenden Normen ein EFM-System beschreiben, wurde zur Vermeidung von Inkompatibilitäten zwischen den beiden Arbeitsgruppen eine enge Zusammenarbeit vereinbart. Erste vorläufige Ergebnisse der Normungsarbeit sind von beiden Gruppen für das Jahr 2001 geplant.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

### Struktur der Normierungsgruppe zum Thema EFM-Applikation auf smartcards

#### CEN TC 224

maschinenlesbare Karten und zugehörige Geräteschnittstellen und Verfahren

#### WG II

Verkehrsanwendungen

#### SG I

Öffentlicher Personenverkehr

Leitung:  
Jaap de Bie, Niederlande

17 Mitglieder aus

- Dänemark
- Deutschland
- Frankreich
- Finnland
- Großbritannien
- Niederlande
- Norwegen
- Schweiz
- UIC

### Struktur der Normierungsgruppe zum Thema Systemarchitektur

#### CEN TC 278

Straßenverkehr und Verkehrstelematik

#### WG 3

Öffentlicher Personenverkehr

#### SG 5

EFM Systemarchitektur

Leitung:  
Berthold Radermacher,  
Deutschland

16 Mitglieder aus

- Belgien
- Deutschland
- Frankreich
- Großbritannien
- Niederlande
- Norwegen
- Schweiz
- UIC

### Internationale Standards für die physikalische Gestaltung der Ticket-Medien-Schnittstelle, erarbeitet in den Arbeitsgruppen ISO JTC1/SC17/WG4 und WG8

- ISO/IEC 14443 Identifikationskarten – Kontaktlose Chipkarten – Proximity-Karten
- ISO/IEC 15693 Identifikationskarten – Kontaktlose Chipkarten; »Vicinity«-Karten
- ISO/IEC 7810 Identifikationskarten – Physikalische Eigenschaften
- ISO/IEC 7816 Identifikationskarten – Chipkarten mit Kontakten

## Offensive bei der Erprobung von Brennstoffzellen-Linienbussen

**Die Wasserstofftechnik in Verbindung mit Brennstoffzellen gilt als aussichtsreicher Lösungsansatz zur Erhaltung einer ökologisch verträglichen und ökonomisch realisierbaren Mobilität. Aus diesem Grund haben ausgewählte VDV-Mitgliedsunternehmen – im Bewusstsein ihrer besonderen Verantwortung für einen sowohl attraktiven als auch umweltfreundlichen ÖPNV – eine wichtige Rolle als Innovationspioniere bei der Erprobung dieser zukunftsweisenden Technologie übernommen.**

**Brennstoffzellenantriebe bieten lokale und globale Emissionsfreiheit verbunden mit Ressourcenschonung**

Im Rahmen der Diskussion über eine weitere Verbesserung der verkehrsbedingten Emissionen ist der Wasserstoff als kohlenstofffreier Kraftstoff in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerückt, da er das Potenzial einer gleichermaßen lokalen wie globalen Emissionsfreiheit bietet. Darüber hinaus ist auch aus Gründen der Ressourcenschonung der heute verwendeten fossilen Primärenergieträger ein zumindest langfristiger Übergang auf nichtfossile Kraftstoffe erforderlich. Daher wurde in

**Die Erprobung von Brennstoffzellen-Linienbussen läuft in Deutschland seit 1997 und soll ab 2001 intensiviert werden**

Deutschland bereits am 12. April 1996 ein mit ottomotorisch verbranntem Wasserstoff angetriebener MAN-SL II-Linienbus mit Flüssigwasserstoffspeicherung zur Praxiserprobung in Erlangen, Nürnberg und München in Betrieb genommen. Leistungsgewicht und Wirkungsgrad des Wasserstoff-Ottomotors liegen ungünstiger als beim Dieselmotor, jedoch treten kein messbarer Schadstoffausstoß an CO<sub>2</sub>, CO, HC und Partikeln sowie nur minimale NO<sub>x</sub>-Emissionen auf. Wirklich »sauber« werden Wasserstoffantriebe aber erst beim Einsatz von Brennstoffzellen. Bei der sogenannten »kalten Oxidation« des Wasserstoffes in PEM (Proton Exchange Membrane)-Brennstoffzellen ist das Verbrennungsprodukt lediglich chemisch reiner Wasserdampf. Die chemische Reaktion zwischen dem Brenngas Wasserstoff und dem

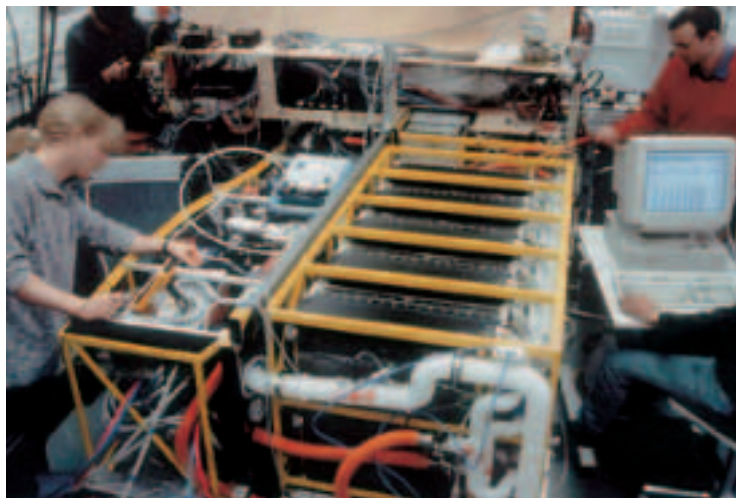
Sauerstoff der Umgebungsluft setzt elektrische Energie frei, die über einen elektrischen Antriebsstrang in Bewegungsenergie umgesetzt wird. Eine Brennstoffzelle arbeitet kontinuierlich, geräuschlos und mit einem Gesamtwirkungsgrad an den Antriebsrädern von 40 bis 50 Prozent. Im Falle einer sehr fortschrittlichen Technik erreicht ein Dieselmotor an den Antriebsrädern lediglich einen Gesamtwirkungsgrad von rund 30 Prozent.

Der erste mit einer Brennstoffzelle ausgerüstete deutsche Linienbus, der auf dem Mercedes-Benz-Niederflur-Stadtlinienbus O 405 N basierende NEBUS, wurde im Jahr 1997 anlässlich des UITP-Kongresses und der VDV-Jahrestagung in Stuttgart vorgestellt. EvoBus beabsichtigt nunmehr, als NEBUS-Nachfolgeprojekt bis 2003 in Europa eine Kleinserie von mehr als 33 Citaro-Stadtlinienbussen mit PEM-Brennstoffzellenantrieb von Xcellsis (DaimlerChrysler, Ford und Ballard) zu bauen und an mindestens zehn ausgewählte Verkehrsunternehmen auszuliefern. Der Wasserstoff wird hierbei als Druckgas bei 350 bar gespeichert. Jeder der teilnehmenden Verkehrsbetriebe ist zum Kauf von mindestens drei Brennstoffzellenbussen verpflichtet. Der Kaufpreis für das aus drei Fahrzeugen inklusive Engineering für zwei Jahre bestehende Paket beträgt rund 10 Mio. DM, wovon

die Hälfte aus EU-Fördermitteln kommen soll. Aus Deutschland haben die Hamburger Hochbahn AG und die Stuttgarter Straßenbahnen AG Absichtserklärungen zur Teilnahme am Projekt abgegeben. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge ist für Ende des Jahres 2002 geplant. Ab dem Jahre 2004 will EvoBus Brennstoffzellenbusse dann serienmäßig fertigen.

Am 8. Mai 2000 stellte die MAN Nutzfahrzeuge AG im Rahmen des Tags der Brennstoffzelle in München den »Bayerischen Brennstoffzellenbus I« vor. Dieser basiert auf einem serienmäßigen MAN-Niederflur-Stadtlinienbus NL 223 und verfügt über ein PEM-Brennstoffzellensystem der Firma Siemens KWU. Seit dem 20. Oktober 2000 wird dieses Fahrzeug bei der VAG Nürnberg und den Stadtwerken Erlangen für sechs Monate im Linieneinsatz getestet. Darüber hinaus plant MAN in Zusammenarbeit mit der BVG Berlin sowie den Verkehrsunternehmen Kopenhagen und Lissabon einen weiteren Brennstoffzellenbus. Dieser soll von einer PEM-Brennstoffzelle des italienischen Herstellers Novera (früher DeNora) angetrieben und im Rahmen eines Hybridkonzeptes über Ultradensatoren als elektrische Zwischenspeicher verfügen. Damit wird die Rekuperation der Bremsenergie möglich. Das mit Flüssigwasserstoff betriebene Fahrzeug soll erstmals im Frühsommer 2001 bei der BVG in Berlin eingesetzt werden.

Der seit kurzer Zeit zum MAN-Konzern gehörende Omnibushersteller Neoplan beteiligt sich ebenfalls intensiv an Demonstrationsprojekten mit Brennstoffzellen-Linienbussen. So wurde zunächst der Hybrid-Midibus MIC N 8008 FC auf Basis des serienmäßigen Vollkunststoffbusses MIC (Metroliner in Carbondesign) entwickelt, der sich durch ein besonders niedriges Fahrzeuggewicht auszeichnet. Als Antrieb dienen ein PEM-Brennstoffzellensystem von DeNora und eine fast 0,5 Tonnen schwere Nickel-Metallhydrid-Batterie, die eine Bremsenergie-Rekuperation ermöglicht und maximal 100 Kilowatt als zusätzliche Energie für Beschleunigungsvorgänge bereit stellen kann. Der Midibus wurde bereits am 14. Oktober 1999 der Regionalverkehr Allgäu GmbH für einen zwei Jahre dauernden Linieneinsatz



**Brennstoffzellen tragen durch eine ausgefeilte Technik zur Ressourcenschonung bei**

einsatz in der Marktgemeinde Oberstdorf übergeben. Darüber hinaus stellt Neoplan auch die Karosserie für den »Bayerischen Brennstoffzellenbus II«, der ebenfalls anlässlich des Tages der Brennstoffzelle am 8. Mai 2000 in München vorgestellt wurde. Hierbei handelt es sich um einen Neoplan-Midibus N 8012, der mit einer PEM-Brennstoffzelle des Starnberger Herstellers Proton Motor, einer Schwesterfirma von Magnet Motor, ausgerüstet ist und im Rahmen eines Hybridkonzeptes zusätzlich über einen Magnetdynamischen Speicher (MDS) verfügt. Proton Motor plant ebenfalls eine Kleinflotten-Erprobung mit interessierten Verkehrsunternehmen, unter Umständen im Rahmen eines »Modellregion«-Förderprojektes.

Die Unternehmen des ÖPNV bieten nahezu ideale Voraussetzungen für die Erprobung der Brennstoffzellentechnik, da hier auf Grund der Betriebshofgebundenheit der Fahrzeugflotten die in der Fläche noch fehlende Wasserstoffinfrastruktur quasi ohne Bedeutung ist. Dennoch ist heute bereits auch eine forcierte gleichzeitige Entwicklung der Wasserstoffinfrastruktur von entscheidender Bedeutung, da die flächendeckende Verfügbarkeit eine Voraussetzung für die weite Verbreitung der Brennstoffzelle im Massenmarkt Pkw und damit für die erforderliche Kostenreduktion darstellt.

Der Grad der erwünschten »Nachhaltigkeit« kann dabei letztendlich erst in einem System verwirklicht werden, das vermehrt das derzeitige fossile Energiesystem durch Primärenergien aus erneuerbaren Energien in Verbindung mit Wasserstoff als Sekundärenergieträger ersetzt. Die Verwendung kohlenwasserstoffhaltiger fossiler Kraftstoffe für Brennstoffzellenantriebe, beispielsweise mit Hilfe vorgeschalteter On-board-Reformer, bietet aufgrund der Wirkungsgradverluste durch die mehrfache Energieumwandlung und der bei der Reformierung entstehenden Emissionen keine Verbesserung zum heutigen Dieselpfad. Die vorübergehende Verwendung von Benzin, Dieselmethanol oder Methanol darf allenfalls dazu dienen, den großangelegten Einsatz der Brennstoffzelle im Individualverkehr in Gang zu bringen. Für eine begrenzte Übergangszeit wäre jedoch die Nutzung von

Nebenprodukt-Wasserstoff und Überschusselektrizität konventioneller Kraftwerke sinnvoller. Allein durch den heute in Deutschland anfallenden Nebenprodukt-Wasserstoff könnten im ersten Ansatz bis zu 10.000 Stadtbusse angetrieben werden.

Der Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff für mobile Anwendungen ist letztendlich auch nur dann sinnvoll, wenn ein nennenswerter Anteil der heute verwendeten fossilen Treibstoffe ersetzt werden kann. Erst bei einem Anteil von etwa 10 Prozent des heute für den Verkehr aufgewendeten Energiebedarfs wird Wasserstoff als Treibstoff auch wirtschaftlich attraktiv. Dies entspräche in Deutschland einer Menge von rund 26 Millionen Norm-Kubikmeter (Nm<sup>3</sup>) Wasserstoff pro Jahr. Zur Erzeugung dieser Wasserstoffmenge mittels Elektro-

lyse wäre eine elektrische Energie erforderlich, die etwa 25 Prozent des derzeitigen jährlichen Stromverbrauchs in Deutschland entspricht. Dieser Vergleich zeigt eindrucksvoll, dass ein Ersatz der konventionellen Energieträger im Verkehrssektor wohl nur langfristig erfolgen wird, die Konstanz der aktuellen Politik vorausgesetzt. Für den Linienbusbereich bedeutet das, dass die bewährte Dieseltechnik, die durch den gezielten Einsatz von Abgasnachbehandlungsverfahren mit verhältnismäßig geringem technischen und investiven Aufwand bei den lokalen Emissionen den Status eines nahezu emissionsfreien Antriebs erlangen kann, wohl zumindest mittelfristig weiter dominieren wird. Ein besonderer Vorteil der Abgasnachbehandlung bei der Dieseltechnik ist deren unmittelbare Anwendbarkeit auf die bestehende VDV-Linienbusflotte, so dass sich die erwünschten Effekte auf die Umwelt bereits zeitnah realisieren ließen.

Im ÖPNV ist zur weiteren Verbesserung des Beförderungskomforts zusätzlich zur Antriebsleistung ein Leistungsbedarf von rund 20 Kilowatt für die Nebenaggregate (Klimaanlage, Luftpresser etc.) erforderlich, der jederzeit vom BZ-System gedeckt werden muss. Heute ist die Leistung der BZ-Stacks – und damit auch die für die Nebenaggregate zur Verfügung stehende Energie – noch stark abhängig vom Preis der Zellen (zurzeit 10.000 bis 20.000 DM/kW) und

vom zur Verfügung stehenden Einbauraum. Aus diesem Grunde wird vielfach der Einsatz von Brennstoffzellen in Verbindung mit Energiezwischen speichern im Rahmen von Hybridsystemen favorisiert. Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg der Brennstoffzellentechnologie sind – im Hinblick auf eine zukünftige kostengünstige Serienfertigung – die möglichst einfache Konstruktion der Zellen- und Stack-Komponenten sowie der Ersatz des nur begrenzt verfügbaren Katalysators Platin in der Brennstoffzellen-Membran durch alternative Werkstoffe. Da für eine Linienbus-Brennstoffzelle rund 1.000 Einzelzellen benötigt werden, scheinen hohe Fertigungsstückzahlen schnell erreichbar. Eine weitere Bedingung ist die Verlängerung der – insbesondere von der Membran abhängigen – Lebensdauer der Brennstoffzelle.

Da die Begehrtheit des Weges zur zukünftigen Realisierung noch schadstoffärmerer und fahrgastfreundlicherer ÖPNV-Busse im Rahmen der Umsetzung wettbewerbsorientierter EU-Regelungen für die VDV-Unternehmen bei vergleichbarer Technik allein von den zu erwartenden Kosten zum Erwerb und Betrieb dieser Busse entschieden wird, ist insbesondere für den Brennstoffzellen-Einsatz im ÖPNV die langfristig ausreichende Förderung mit öffentlichen Mitteln eine entscheidende Voraussetzung. Hierin müssen – neben den Lebenszykluskosten (LCC) der Fahrzeugtechnik und der Betankungsinfrastruktur – auch die Kraftstoffpreise und die mit dem Einsatz von Brennstoffzellenbussen verbundenen Änderungen bei der Werkstattnfrastruktur und -organisation berücksichtigt werden. Darüber hinaus müssen die Verkehrsunternehmen auch die geänderte Qualifikationsstruktur des Instandhaltungspersonals bei ihrer Langfristplanung ins Kalkül ziehen. Jene VDV-Mitgliedsunternehmen, die sich in diesem schwierigen Umfeld als Innovationspioniere bereits heute dem Einsatz von Brennstoffzellenbussen widmen, sammeln frühzeitig Erfahrungen mit dieser Zukunftstechnologie, sichern die Akzeptanz der Wasserstofftechnik in der Öffentlichkeit und tragen entscheidend mit zum Durchbruch einer ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Entwicklung bei.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

**Parallele Entwicklung der fahrzeugtechnischen Komponenten und der Wasserstoff-Infrastruktur erforderlich**

**Die Einführung von Brennstoffzellen wird im ÖPNV nur mit erheblicher finanzieller Entlastung der Betreiber möglich sein**



## Schienenfahrzeuginstandhaltung, effizient und zukunftsfähig

In den zurückliegenden Jahren haben sich die technischen Gegebenheiten an den Fahrzeugen und die technischen Möglichkeiten in den Werkstätten durchgreifend geändert. Für die Realisierung einer bedarfsorientiert und wirtschaftlich ausgerichteten Fahrzeuginstandhaltung können und müssen neue Wege beschritten werden, die einen optimierten Personaleinsatz zulassen. Zudem verlangen die begrenzten finanziellen Mittel auch zukünftig äußerst sparsame Konzeptionen bei Neu-, Umbauten und Erweiterungen von Betriebshofanlagen sowie wirtschaftliche Funktionsabläufe bei der Fahrzeuginstandhaltung.

Die Instandhaltung beeinflusst wesentlich die wirtschaftliche Nutzung der Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Der stärker werdende wirtschaftliche Druck einerseits, aber andererseits auch die verbesserten Möglichkeiten, beispielsweise durch den umfassenden Einsatz der EDV, der Fahrzeugdiagnose und neuer Inspektionsmethoden, führen zu neuen Wegen in der Instandhaltung. Auch hat sich die Fahrzeugtechnik in den letzten Jahren gewandelt. Stand in der Vergangenheit die stetige Abnutzung wartungsintensiver, mechanischer Komponenten im Vordergrund, verlangt die heutige Technik eine differenzierte Betrachtung des heterogenen Abnutzungsverhaltens der einzelnen Bauteile und -gruppen.

Hierbei bietet sich vorzugsweise der Übergang zur inspektiven Instandhaltungsstrategie an. Diese garantiert durch kontinuierliche Prüfroutinen einen höheren Sicherheitsstandard der Fahrzeuge und eine gleichbleibend hohe Fahrzeugqualität. So wird der Freiraum geschaffen, um die Nutzungsvorräte der Fahrzeugbauteile und -gruppen kontrolliert auszuschöpfen sowie

die vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durch Festlegung des optimalen Zeitpunktes für deren Durchführung zu planen und abzuarbeiten.

Bei Realisierung des inspektiven Instandhaltungsmodells können Ausfälle weitgehend vermieden und die Planbarkeit der Wartung und Instandsetzung durch Prognosen erhöht werden. Dies beeinflusst die Fahrzeug-, Material- und Personalkapazität gleichermaßen positiv. Gleichzeitig steigen durch die inspektive Instandhaltungsstrategie die Betriebssicherheit und die Zuverlässigkeit. Die Inspektionen nach § 57 BOStrab werden in den normalen Inspektionsturnus eingebettet. Abhängig von der Situation des einzelnen Betriebes spielen dabei die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Größe der Fahrzeugflotte, die jeweiligen Vereinbarungen über Zustand und Verfügbarkeit, eine zuverlässige Ersatzteilversorgung, die Organisation, die Ausstattung und die Lage der Werkstätten sowie die Konstruktion, Qualität und technische Ausstattung der Fahrzeuge eine prägende Rolle.

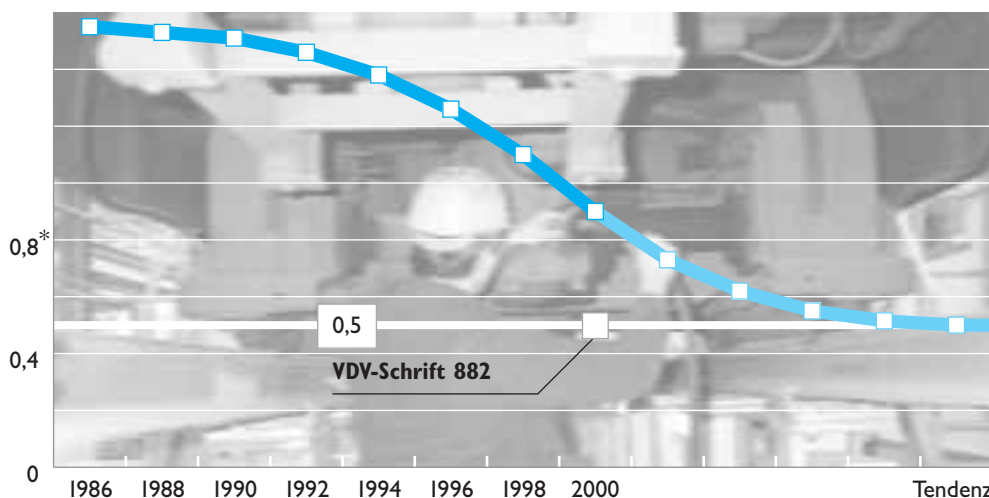
Vor diesem Hintergrund stellt die VDV-Schrift 170 den Verkehrsunternehmen Wege und Kriterien zur Entwicklung einer für die eigenen Belange optimierten Instandhaltungsstrategie zur Verfügung. Die darin beschriebene Instandhaltungsstrategie für Nahverkehrsschienenfahrzeuge (nach Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung BOStrab) bildet die Basis für die Ermittlung der in diesem Bereich erforderlichen Werkstattpersonalkennzahl, die Inhalt der ebenfalls im Spätherbst 2000 veröffentlichten VDV-Schrift 882 ist.

Mit dieser Schrift wird den Schienenfahrzeugunternehmen unter Berücksichtigung einer nach inspektiven Kriterien ausgerichteten Instandhaltungsstrategie eine Orientierungshilfe für die Bemessung des erforderlichen Bedarfs an Werkstättenpersonal für vorhandene Betriebshöfe und Betriebshofneubauten gegeben. Dabei wird der modernen Fahrzeugtechnik und -ausstattung genauso Rechnung getragen wie den gewandelten Werkstattstrukturen. Trotz des relativ geringen Standardisierungsgrades bei Schienenfahrzeugen und zahlreicher individueller Besonderheiten in den Verkehrsunternehmen ist die Festschreibung einer Werkstattpersonalkennzahl durch die sachgerechte Würdigung der aufgelisteten »bewerteten und unbewerteten Einflussgrößen« möglich. So wird den Verkehrsunternehmen ausreichend Spielraum eingeräumt, um die unternehmensspezifischen Besonderheiten angemessen mit individuellen Zuschlagssätzen zu berücksichtigen.

Inspektive Instandhaltungsstrategie

Werkstattpersonalkennzahl

Personalbestand in vorhandenen VDV-Werkstätten für Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge



\* Werkstatt-Personalkennzahl

Besonders mit Blick auf den zukünftig zunehmenden Wettbewerb in der Verkehrsbranche stellt ein Vergleichsmaßstab ein Element der Zukunftssicherung dar. Solche zuweilen auch kritisch bewerteten Kennzahlen haben existenzielle Bedeutung. Dies wird unter anderem dadurch besonders deutlich, dass sich heute bereits Dritte – allen voran die Fahrzeugindustrie – im Rahmen der Abschätzung des Instandhaltungsaufwandes an Zahlen orientieren, die mit den empfohlenen Richtgrößen absolut vergleichbar sind.

Die Größe der erforderlichen Werkstattpersonalkennzahl wird unabhängig vom vorhandenen Stellenplan wesentlich mitbestimmt

durch eine Reihe von Einflussgrößen, wie beispielsweise durch:

- den Anteil der Fremdvergabe,
- das zeitweilig eingesetzte Personal aus anderen Unternehmensbereichen,
- den Anteil der Überstunden,
- die Werkstatteleistung für Dritte,
- den Fahrzeugbestand (inklusive Fahrzeugreserve),
- den Fahrzeugtyp bzw. die -art,
- die Fahrzeugausstattung,
- die Jahreslaufleistung.

Neben den quantifizierbaren Einflussgrößen beeinflussen zusätzlich auch schwierig zu bewertende Größen den Instandhaltungsaufwand und damit den Personalbedarf. Hierzu zählen:

- die Arbeitszeitmodelle als Funktion der Tagesganglinie,
- die Reisegeschwindigkeit,
- die Topographie,
- der Haltestellenabstand,
- die Ausprägung des Fahrweges (Kurvenradien, besonderer Bahnkörper etc.),
- die Organisation und funktionelle Ausstattung der Werkstätten,
- die Größe, Anzahl und Lage der Betriebshöfe und Abstellanlagen,
- das Fahrzeugalter,
- der Qualitätsstandard.

In Anlehnung an die vom Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten erarbeitete Kennzahlenschrift für Nahverkehrsschienenfahrzeuge hat die Arbeitsgruppe Trolleybus (AGT, vormals AGOD) des Kraftfahrzeugausschusses für die Verkehrsunternehmen mit leitungsgelunden Trolleybussen die VDV-Schrift 881 / I zur Ermittlung der Werkstattpersonalkennzahl in diesem Bereich erstellt, die ebenfalls im Spätherbst 2000 zur Veröffentlichung freigegeben wurde.

Grundsätzlich ist für die Planung neuer Werkstätten eine Personalkennzahl zu Grunde zu legen, die den voraussichtlich notwendigen Personalbedarf für die gesamte Instandhaltung des geplanten Fahrzeugparks bei konkreten Randbedingungen vorgibt. Dabei ist – neben einer modernen Instandhaltungsstrategie – eine bedarfsorientierte Werkstattgestaltung und -ausstattung sowie die Anwendung zeitgemäßer, funktional optimierter Arbeitsabläufe Voraussetzung. Die VDV-Schrift 823, die sich zurzeit im Gelbdruckverfahren befindet, gibt Hinweise für die optimale bauliche

### Arbeitsbereiche bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

<b>Wartung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ergänzen von Betriebs- und Hilfsstoffen</li> <li>– Außenreinigung</li> <li>– Innenreinigung</li> <li>– sonstige Wartungsarbeiten</li> </ul>
<b>Inspektion</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nach § 57 BOSTrab</li> <li>– sonstige Untersuchungen</li> <li>– Bedarfsarbeiten aufgrund einer Inspektion</li> <li>– Bedarfsarbeiten mit gesondertem Auftrag</li> </ul>
<b>Instandsetzung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unfallschadensbeseitigung</li> <li>– Sonderarbeiten, z. B. Nach- und Umrüsten</li> </ul>
<b>Rangieren *</b>	* nur in Zusammenhang mit Fahrzeuginstandhaltung

Gestaltung von Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebshöfen. Diese Richtlinie dient als Planungshilfe für Ingenieure und Architekten sowie zur Information von Unternehmens- bzw. Betriebsleitungen, GVFG-Bewilligungsbehörden und interessierten Dritten. Dabei wird vorausgesetzt, dass die Schienenfahrzeuge während ihrer Nutzungsdauer jeweils nur soweit gewartet und instandgesetzt werden, wie es die Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie ein gutes äußeres und inneres Aussehen erfordern.

Die Planung eines Betriebshofes bedeutet in erster Linie die Festlegung von Art, Größe und sinnvoller Zuordnung der notwendigen Einzelanlagen mit ihren Einrichtungen. Sie muss auf die speziellen Aufgaben und Unternehmensziele des Verkehrsbetriebes zugeschnitten und zukunftsgerichtet sein und einen übersichtlichen und rationalen Einsatz der Arbeitskräfte sowie einen möglichst niedrigen Bedarf an Investitions- und Betriebskosten gewährleisten. Voraussetzung hierfür ist ein langfristig angelegtes Betriebs- und Instandhaltungskonzept auf Basis der vorgegebenen Betriebsleistungsdaten. Die für die Grundrissgestaltung maßgebende Konzeption muss wegen der engen Verflechtung betrieblicher und technischer Erfordernisse von der Betriebsleitung – ggf. unter Hinzuziehung eines Planungsbüros – ausgearbeitet werden. Eine diesbezügliche sorgfältige Vorbereitung wirkt sich auch wirtschaftlich günstig aus. Fehler und Versäumnisse bei der Planung führen dagegen zu erhöhten Betriebskosten.

Architektonische und bautechnische Gesichtspunkte sollen auch

bei Betriebshöfen ihren Stellenwert haben. Dies darf aber nicht dazu führen, dass die betriebstechnischen und wirtschaftlichen Forderungen zurückstehen. Die Planung eines Betriebshofes orientiert sich vorrangig an den Erfordernissen einer wirtschaftlichen Fahrzeuginstandhaltung und -abstellung. Es sind Festlegungen über Aufwand und Umfang der auszuführenden Arbeiten, der Ausstattungen und Abläufe zu treffen.

Dazu sind Grundsatzüberlegungen anzustellen über die Realisierung des innerbetrieblichen Transport- und Lagerkonzeptes (Materiallogistik), eines Verkehrswegekzeptes und die Notwendigkeit eines Betriebshofmanagementsystems. Durch die Konzentration mehrerer technischer Fachabteilungen können sich zahlreiche Synergieeffekte ergeben, die insgesamt zu einer besseren Ausnutzung des vorhandenen Geländes und der baulichen Anlagen führen. So können auf Stadtbahn- und Straßenbahnbetriebshöfen problemlos auch Omnibusse abgestellt und instandgehalten werden. Gleiches gilt grundsätzlich ebenso für Unternehmen des Regionalverkehrs, die als Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) Schienenverkehrsleistungen im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) erbringen.

Mit den hier vorgestellten neuen VDV-Schriften stehen damit – analog zum Linienbusbereich – auch für Verkehrsunternehmen mit Schienenfahrzeugen Publikationen zur Verfügung, die eine effiziente und zukunftsfähige Fahrzeuginstandhaltung ermöglichen.

Dipl.-Ing. Martin Schmidt

## Neugliederung von VDV-Schriften zur elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen

Das ursprüngliche Ziel der 1998 begonnen Überarbeitung der VDV-Schriften zur elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen war es, diese mit den neuen europäischen Normen in Einklang zu bringen. Da eine Neugliederung dieser Schriftenreihe notwendig war, wurde fast gleichzeitig mit der Arbeit an fünf VDV-Schriften begonnen. Die grundlegende Schrift dieser Reihe, die VDV-Schrift 160, steht kurz vor ihrer Vollendung.

VDV-/VÖV-Schriften kommen nationalen Normen gleich

Der elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen widmen sich mehrere VÖV-/VDV-Schriften. Aufgrund der umfassenden Bedeutung dieser Schriften kommen sie nationalen Normen auf dem Gebiet der gleichstrombetriebenen Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge gleich. Dies beruht unter anderem auch darauf, dass der VDV und seine Vorgängerorganisation VÖV oft die Einführung von neuen Techniken gefördert haben. So wurde zum Beispiel in den achtziger Jahren ein Forschungsvorhaben angeregt, mit dessen Hilfe der Einsatz der Leistungselektronik in der Antriebsausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen optimiert wurde. Hierbei spielte auch eine Verbesserung der Energierückspeisung dieser Fahrzeuge beim Bremsen eine wichtige Rolle. Fast gleichzeitig begann der VDV-Schienenfahrzeugausschuss und insbesondere sein Unterausschuss »Fahrzeug-Elektrotechnik/-Elektronik« mit der Arbeit an Schriften zu dieser Thematik, um den für die Fahrzeugtechnik verant-

wortlichen Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen bei der Bestellung von neuen Fahrzeugen eine Hilfe zur Hand zu geben. Besonders zu erwähnen sind die zwei VÖV-Schriften

- 6.030.5 »Grundanforderungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« (1987),
- 6.325.2 »Antriebsanlagen mit Stromrichtern für elektrische Triebfahrzeuge des ÖPNV (Gleichstromsteller- und Drehstromantriebe)« (1989).

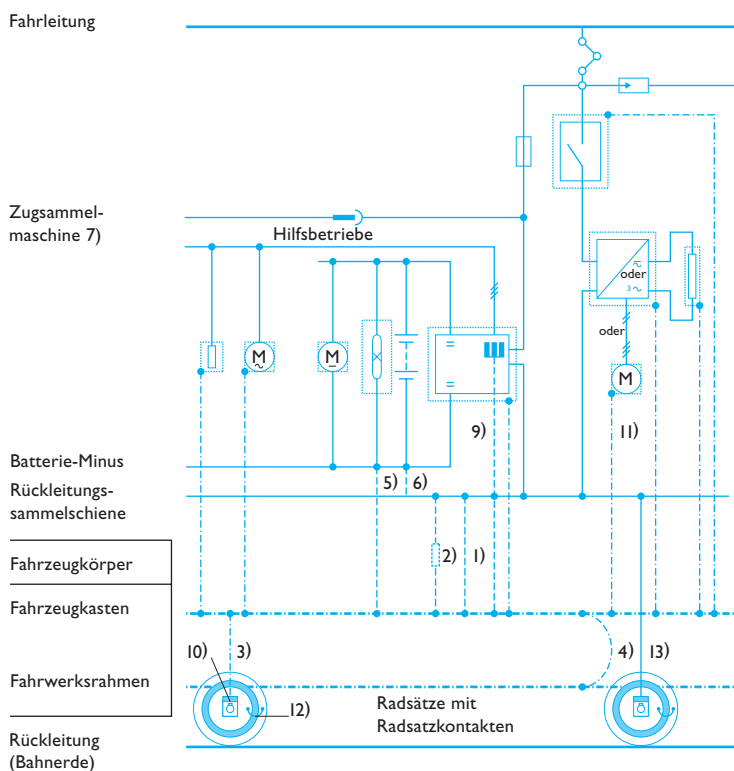
Aber auch der rasante Fortschritt in der Leittechnik der Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge wurde in der VÖV-Schrift 6.325.1 »Steuerungselektronik – Typenempfehlung für teilautomatische Fahrzeugsteuerungen mit elektronischen Rechengliedern für elektrischen Trieb- und Steuerwagen« (1989) dokumentiert. Mit dieser Schrift wurde das Übertragungssignal der Zugsteue-

rung bei Mehrfachtraktion in DIN 43 218 »Nahverkehrsfahrzeuge – Signal für die Vorgabe von Zug- und Bremskräften« genormt. Mit diesen Schriften stand den Betreibern von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen ein Regelwerk zur Verfügung, das nicht nur Anforderungen an Komponenten der elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen, sondern auch eine Auflistung aller zu beachtenden Normen enthielt. Bei den Normen waren dies insbesondere die DIN-Normen und VDE-Bestimmungen zu elektrischen Schienenfahrzeugen sowie einige – auch auf Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge anzuwendende – IEC-Normen.

Diese VÖV-Schriften hatten jahrelang Bestand, auch wenn sich der Aufbau einzelner Komponenten durch das Fortschreiten der Technik wandelte. Beispielhaft sei hier auf den Ersatz der Thyristor-Technik durch die Transistor-Technik hingewiesen. Aber nach Erscheinen diesbezüglicher europäischer Normen durch die Arbeitsgruppen des europäischen Normungskomitees TC 9X »Elektrische und elektronische Ausrüstungen von Bahnen« des CENELEC (Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung) in den 90er Jahren wurde eine Überarbeitung der VÖV-Schriften notwendig. Hintergrund dafür war, dass sich die einzelnen nationalen Mitglieder des CENELEC – in Deutschland die Deutsche Elektrotechnische Kommission im DIN und VDE (DKE) – verpflichtet hatten, europäische Normen unverändert in nationale Normen zu überführen und zugleich entgegenstehende nationale Normen zurückzuziehen. Da aber die oben aufgeführten VÖV-Schriften in vielen Punkten auf diesen nationalen Normen basierten, mussten diese Schriften überarbeitet werden.

Der Unterausschuss »Fahrzeug-Elektrotechnik/-Elektronik« des VDV-Schienenfahrzeugausschusses war anfangs der Meinung, dass eine Anpassung der Schriften über die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen an die neue Normungslage ausreichen würde. Die zukünftige VDV-Schrift 160 wäre aber zu umfangreich und damit nicht mehr handhabbar geworden. Außerdem erschien die Mitte der 80er Jahre gewählte Aufteilung des Themas nicht mehr

### Erdungsschema der elektrischen Ausrüstung



sinnvoll. So wurde 1999 eine Neugliederung dieser Schriftenreihe und die Überarbeitung oder Neuerstellung der im Folgenden kurz vorgestellten VDV-Schriften über die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen beschlossen.

Die VDV-Schrift I60 »Grundanforderungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« ist der direkte Nachfolger der VÖV-Schrift 6.030.5. Der Umfang dieser Schrift wurde reduziert, indem sie sich nur noch auf die drei Themen Spannungen, Betriebsbedingungen für die elektrische Ausrüstung und deren Auswirkungen auf die Umgebung konzentriert.

Besondere Anforderungen an einzelne elektrische Betriebsmittel werden zukünftig in der VDV-Schrift I63 behandelt. In ihr werden die anzuwendenden europäischen Normen umfassend interpretiert. So wurde zum Beispiel versucht, die in den internationalen und europäischen Normen festgelegten Verschmutzungsgrade anschaulich zu erläutern. Ein weiterer wichtiger Punkt war eine genauere Betrachtung der elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) der einzelnen Komponenten der elektrischen Ausrüstung untereinander sowie die gegenseitige Beeinflussung zwischen diesen Komponenten und der Umgebung. Der in den europäischen Normen der Reihe EN 50 121 geforderte EMV-Plan hat die Verfasser dieser Schrift dazu bewogen, ein ausführliches Beispiel für einen solchen Plan als Anhang aufzunehmen. Dagegen wurde der mehrere Seiten umfassende Anhang mit der Auflistung der anzuwendenden Normen, Richtlinien und Bestimmungen ausgegliedert und ist Gegenstand der VDV-Mitteilung »Gesetzliche und normative Bestimmungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen«.

Die VDV-Schrift I61 »Sicherheits-technische Anforderungen an die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« ist der erstmalige Versuch des VDV-Schienenfahrzeugausschusses, das Thema »Sicherheit« prinzipiell zu behandeln und nicht eine technische Umsetzung vorzugeben. Anlass dazu waren kontroverse Diskussionen in europäischen und

nationalen Normungsgremien, wie weit gewisse Regelungen zur Signaltechnik auch auf Antriebs- und Leittechnik der Schienenfahrzeuge zu übertragen sind. Darüber hinaus regte auch die Veröffentlichung der DIN EN 50 126 (VDE 0115 Teil 103) »Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis der Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS)« dazu an, sich mit dem Thema »Sicherheit« eingehend zu befassen. Die Arbeit an diesem Thema gestaltet sich schwierig, da sich der größte Teil der Literatur und Normen auf Signaltechnik bezieht. Ein erster Entwurf wird im Frühjahr 2001 erwartet, so dass das Gelbdruckverfahren voraussichtlich im Herbst 2001 beginnen kann.

Die VDV-Schrift I63 »Sonderfestlegungen für die elektrischen Betriebsmittel von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« baut auf mehreren VÖV- und VDV-Schriften auf. So ersetzt sie die früher in der VÖV-Schrift 6.030.5 enthaltenen speziellen Anforderungen an einzelne Betriebsmittel der elektrischen Ausrüstung, wie zum Beispiel Stromabnehmer, Fahrmotoren. Weiterhin stellt sie den Nachfolger der VÖV-Schrift 6.325.2 dar, indem sie die Anforderungen an die Traktionsstromrichter beinhaltet. Außerdem schien es sinnvoll, in diese Schrift auch den Inhalt der VDV-Schrift I62 über die Fahrzeugbordnetze zu übernehmen. Das zuständige Arbeitsteam »VDV I63« begann im Herbst 2000 damit, entsprechende Abschnitte aus den oben aufgeführten VÖV- und VDV-Schriften zu überarbeiten und neu zu gliedern. Auch hier soll ein erster Entwurf im Frühjahr 2001 vorliegen, so dass gleichfalls noch im Herbst 2001 das Gelbdruckverfahren eingeleitet werden kann.

Die VDV-Schrift I66 »Anforderungen an den Aufbau der Leittechnik von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« ist der direkte Nachfolger der VÖV-Schrift 6.325.I. Die Arbeit an dieser VDV-Schrift ist größtenteils keine Überarbeitung, sondern eine Neuerstellung, da sich gerade auf dem Gebiet der Fahrzeugsteuerung in den letzten zehn Jahren eine völlig neue Technik durchgesetzt hat. Der Einzug der Mikroprozessortechnik, bei der die Steuerung der Funktionen fast nur noch per Software geschieht, zwang zu einem vollständigen Umdenken über die

Anforderungen an die Leittechnik. Die Mitarbeiter des zuständigen Arbeitsteams »VDV I66«, zu denen auch Vertreter der Industrie zählen, haben die Aufgabe, eine Leittechnik zu beschreiben, die einerseits kostengünstig in der Anschaffung und bei der Instandhaltung ist und andererseits ein hohes Maß an Verfügbarkeit und Sicherheit bietet. Da die Fahrzeugleittechnik nicht unbeträchtlich für die Betriebssicherheit des Fahrzeuges verantwortlich ist, geht diese VDV-Schrift auch auf die Inhalte der VDV-Schrift I61 ein.

Die VDV-Schrift I69 »Grundanforderungen an den Einbau und die Verkabelung der elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« umfasst nicht nur entsprechende Abschnitte der ehemaligen VÖV-Schrift 6.030.5. Sie beinhaltet auch Anforderungen an den Aufbau der Dachausrüstung von Niederflur-Stadtbahnfahrzeugen, der sich deutlich von der herkömmlichen Unterflur-Anordnung unterscheidet. Die VDV-Schrift I69 richtet sich nach der DIN EN 50 343 (VDE 0115 Teil 130) »Bahnanwendungen – Fahrzeuge – Regeln für die Installation von elektrischen Leitungen«. In dieser Schrift ist zu erörtern, wie sich der Einbau und die Verkabelung der elektrischen Ausrüstung gestalten sollten, um eine kostengünstige und aufwandsarme Instandhaltung während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeuges zu gewährleisten.

Weiterhin hat der Unterausschuss »Fahrzeug-Elektrotechnik / -Elektronik« des VDV-Schienenfahrzeugausschusses vorgeschlagen, eine VDV-Schrift mit dem Titel »Spezielle Anforderungen an die Instandhaltung der elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen« zu erstellen (zukünftig VDV-Schrift I71). Sie soll in Zusammenarbeit mit dem Unterausschuss »Instandhaltung« erstellt werden.

Der VDV-Schienenfahrzeugausschuss hofft, dass mit dieser neuen Schriftenreihe zur elektrischen Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen wieder ein Standardwerk entsteht, das wie auch seine Vorgänger den VDV-Mitgliedsunternehmen bei der Bewältigung der vielfältigen Anforderungen hilfreich ist.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

VDV-Schriftenreihe über die elektrische Ausrüstung von Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen: I60, I61, I63, I66 und I69

Die Verkabelung der elektrischen Ausrüstung wird zukünftig in einer eigenen VDV-Schrift behandelt

Anforderungen an die Leittechnik sind jetzt in der VDV-Schrift I66 enthalten



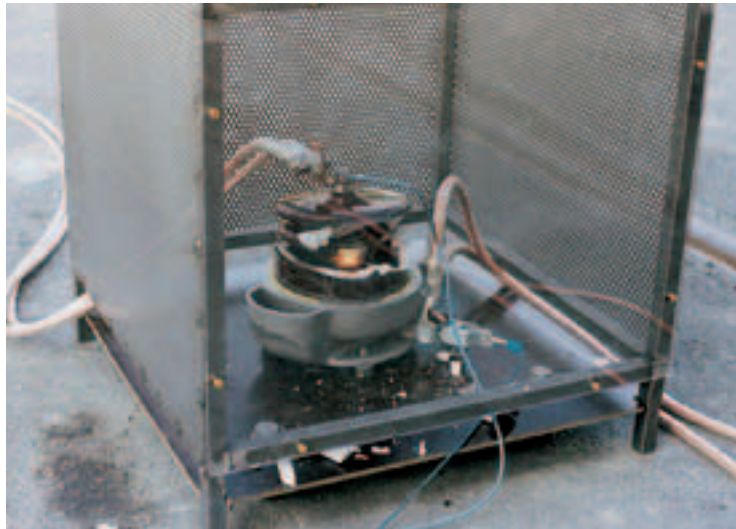
## Maßgebliche Beteiligung des VDV an der Weiterentwicklung von Überspannungsableitern

Zur Erstellung der VDV-Schrift über den Schutz der elektrischen Energieanlagen von Gleichstrombahnen bei Blitzschlägen wurden gemeinsame Versuche mit der Industrie an Überspannungsableitern durchgeführt, deren Erkenntnisse direkt für die VDV-Schrift eingeflossen sind.

Vielfältige Schutzmaßnahmen gegen die Auswirkungen von Blitzschlägen in elektrischen Energieanlagen der Gleichstrombahnen sind bei den Verkehrsunternehmen eingeführt worden. Beispielsweise wurden an Einspeisestellen, aber auch an den Fahrleitungsmasten längs der Strecke Überspannungsableiter in Form von Hörner-Blitzableitern angebracht. Damit sollten die elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge sowie die Gleichrichter und Schaltanlagen in den Unterwerken bei einem direkten Blitzschlag in die Oberleitung von

Dieses Erdungskonzept der Überspannungsableiter erwies sich als wirksam, solange der Übergangswiderstand zwischen Fahrschienen und Erdreich relativ niedrig war. Um andererseits aber die Gefahr durch Streuströme zu verringern, war ein höherer Übergangswiderstand notwendig. Dieser wurde vor allem beim Bau von besonderen Bahnkörpern in den Innenstädten und von unabhängigen Bahnkörpern auf den Außenästen von Stadtbahnstrecken ohne großen Aufwand erreicht. Dies führte aber dazu, dass der Blitzstrom länger in den

und nicht an besonders ausgesuchten Punkten anzuordnen. Alle oben dargelegten Betrachtungen und Überlegungen führten dazu, dass der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen das Bundesverkehrsministerium anregte, hierfür ein Forschungsvorhaben durchführen zu lassen. Damit wurde seinerzeit das Institut für Hochspannungstechnik der RWTH Aachen beauftragt, das sowohl eine genaue Betrachtung der möglichen Blitzschläge in oder in der Nähe von Energieversorgungsanlagen von Gleichstrombahnen anstellte als auch die Eignung der eingesetzten Bauelemente prüfte. Hierbei wurden aber nicht nur die Bauelemente untersucht, die dem direkten Blitzstrom ausgesetzt sind, sondern auch solche, die in Eingangsschaltungen von den oben aufgeführten elektronischen Einrichtungen eingesetzt werden.



Überspannungsableiter mit Porzellangehäuse nach einem Überlastungsversuch

Die Umsetzung der Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens gestaltete sich entgegen den Erwartungen aller Beteiligten schwierig, wurde doch hier das jahrelang benutzte Erdungskonzept in Frage gestellt. Der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen gründete daraufhin den Unterausschuss »Blitzschutz« und beauftragte ihn, eine VDV-Schrift zu erstellen, mit deren Hilfe die für die Fahrstromanlagen zuständigen Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen gegen die Auswirkungen von Blitzschlägen vorgehen konnten. So entstand die VDV-Schrift 525 »Schutz der Fahrstromversorgungsanlagen von Gleichstrombahnen bei Blitzschlag«, die 1998 das Gelbdruckverfahren mit nur wenigen Einsprüchen durchlief. Die endgültige Veröffentlichung der Schrift wurde jedoch zunächst bis zur Klärung der Auswirkungen einer dauerhaften widerstandsbehafteten Verbindung, die gegebenenfalls durch einen überlasteten Überspannungsableiter zwischen Oberleitungsanlage und Erdreich entstehen kann, zurückgestellt. Mitte der 90er Jahre kam mit dem Metalloxid-Ableiter eine neue Bauart von Überspannungsableitern auf den Markt. Dieser Ableitertyp zeichnet sich besonders dadurch aus, dass auf eine Funkenstrecke verzichtet werden kann, da die Metalloxid-Module relativ genau auf die Spannung des zu schützenden Netzes abgestimmt werden können und nach Wegfall der Überspannung ihre

Straßenbahnen vor Beschädigungen geschützt werden. Der technische Fortschritt im Bereich von Überspannungsableitern erlaubte seinerzeit den Einsatz eines neuen Bauteils als Kombination aus einer im Vakuum befindlichen Funkenstrecke und einem aus Siliziumcarbid bestehenden spannungsabhängigen Widerstand. Die Elemente dieses Kathodenfallableiters wurden einerseits mit der Oberleitungsanlage und andererseits mit den Fahrschienen verbunden. Letztere hatten bei den im Straßenbahnbereich vorherrschenden straßenbündigen Bahnkörpern eine niederohmige Verbindung zum Erdreich, so dass im Störfall beim Ansprechen des Kathodenfallableiters der Blitzstrom schnell aus den Fahrschienen ins Erdreich fließen konnte.

Fahrschienen floss, durch die Induktionswirkung in den im oder am Gleis angeordneten elektronischen Einrichtungen Überspannungen hervorrief und infolgedessen nicht unerhebliche Schäden verursachte. Zu diesen Einrichtungen zählen unter anderem die Steuerungen von Bahnübergängen und Weichen sowie diejenigen zur dynamischen Fahrgastinformation. Dagegen zeigte sich in den letzten Jahren, dass die Schäden sowohl auf den Fahrzeugen als auch in den Unterwerken deutlich zurückgingen und dass dieses vor allem auf fahrzeugseitige Spannungsbegrenzungseinrichtungen und auf spannungsfestere Gleichrichter in den Unterwerken zurückzuführen ist. Daher war zu überlegen, ob es wirklich sinnvoll ist, Überspannungsableiter in einem festen Abstand längs der Strecke

volle Spannungsfestigkeit wieder erreichen. Sie stellen heute die Standardlösung für Überspannungsableiter aller Spannungsklassen dar. Die Herstellung der Metall-oxid-Module ist ein aufwändiger Prozess, so dass nur wenige Firmen auf diesem Gebiet tätig sind. Auch bei der Gehäusebauweise ist eine Änderung zu verzeichnen. Neben dem klassischen Porzellanengehäuse werden immer mehr Kunststoff-Gehäuse eingesetzt.

Die Anzahl der speziell für Gleichstrombahnen hergestellten Überspannungsableiter ist gering. Daher ist es nicht verwunderlich, dass der Industrie nur wenige Erfahrungen über das Verhalten der Überspannungsableiter für Gleichstrombahnen bei Überlastung vorliegen. Insbesondere fehlten Erkenntnisse, ob der Überspannungsableiter nach einer Überlastung weiterhin leitend bleibt oder ob er so weit zerstört wird, dass eine Trennung zwischen Fahrleitungsnetz und Erde vorliegt. Aus diesem Grund veranstalteten der Unterausschuss »Blitzschutz« des VDV-Ausschusses für elektrische Energieanlagen und zwei Ableiter-Hersteller im Sommer 2000 im Betriebshof Remseck der Stuttgarter Straßenbahnen AG eine Versuchsreihe mit Überspannungsableitern verschiedenster Bauformen und Spannungsklassen. Messtechnisch wurde diese Versuchsreihe durch die Technische Akademie Wuppertal e. V. begleitet, die sich schon seit Jahren durch einen Vertreter an der Arbeit dieses Unterausschusses beteiligt.

Die Ergebnisse dieser Versuchsreihe wurden in die VDV-Schrift 525 eingearbeitet, so dass jetzt drei verschiedene Erdungskonzepte, abhängig von der Bauart des Bahnkörpers beziehungsweise des Übergangswiderstandes zwischen Fahrtschiene und Erdreich, vorgeschlagen werden. Da sich dadurch die aktualisierte VDV-Schrift 525 von ihrem ersten Gelbdruck erheblich unterscheidet, beschloss der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen, ein zweites Gelbdruckverfahren durchzuführen. Dieses wird Anfang des Jahres 2001 eingeleitet, so dass voraussichtlich noch im gleichen Jahr die endgültige Ausgabe der VDV-Schrift 525 erscheinen kann. Die gewonnenen neuen Erkenntnisse werden auch in die europäische und internationale Normung eingebracht. Weiterhin



Moderner Überspannungsableiter mit einem GFR-Rohr als Gehäuse und Silikonbeschichtung



Moderner Überspannungsableiter mit Silikonverglassung

wurden mit der Industrie die Entwicklung und die Erprobung eines speziellen Ableiters begonnen, der zwischen Fahrtschiene und Erde angeordnet wird, um in der Schiene verlaufende Blitzströme ins Erdreich zu leiten, bevor sie durch Induktion in den elektronischen Einrichtungen Überspannungen erzeugen können.

Nicht nur die Fahrstromanlagen direkt an der Strecke, sondern auch die Einrichtungen im Unterwerk sind zu schützen. Hierbei konnte den Vorschlägen des Forschungsvorhabens gefolgt werden. Es zeigte sich aber auch hier, dass es sinnvoll ist, zusammen mit der Industrie spezielle Ableiter zu entwickeln, um die elektronischen Einrichtungen in den Unterwerken möglichst optimal zu schützen.

Die Arbeit an der VDV-Schrift 525 hat allen Beteiligten viele neue Erkenntnisse gebracht. Die wichtigste war, dass das schwierige Thema »Überspannungsschutz bei Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« nur bereichsübergreifend behandelt werden kann.

Weiterhin wurde in diesem Fall dank der Zusammenarbeit mit der Industrie das Ziel erreicht, eine VDV-Schrift zu erstellen, in der auch Anforderungen an die Überspannungsableiter enthalten sind. Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen hat mit der VDV-Schrift 525 für ein Teilgebiet seines Aufgabenbereichs wiederum eine anerkannte Regel der Technik geschaffen.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

VDV-Schrift 525 zeigt bereichsübergreifende Lösungswege auf

## Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen aus rechtlicher Sicht – wieviel Auslegung verträgt die EBO?

Ende 1999 mehrten sich Hinweise aus dem Kreise der VDV-Mitgliedsunternehmen über eine zunehmend restriktive Abnahmepraxis bei Eisenbahnfahrzeugen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Das EBA ist von der ganz überwiegenden Anzahl der Bundesländer mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Landeseisenbahnaufsicht betraut. Der VDV hat frühzeitig die Initiative ergriffen und die Erarbeitung von einheitlichen Kriterien für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen angeregt. Im Laufe des Jahres 2000 war daraufhin ein Gremium mit Vertretern betroffener Institutionen um eine möglichst konsensfähige Beurteilung von Zulassungsfragen bemüht. Zur Diskussion standen dabei technische – hierüber verhält sich der vorangegangene Beitrag – wie rechtliche Fragestellungen.

VDV-Initiative: anwendernahe Zulassungskriterien notwendig

Nach bekannt werden von Fällen, in denen sich die Abnahme solcher Fahrzeuge, die auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes eingesetzt werden sollten, unerwartet schwierig gestaltete, ist der VDV im Dezember 1999 an den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes herangetreten. Es wurde angeregt, dass unter Berücksichtigung des Bestandsschutzes schnellstmöglich anwendernahe Zulassungskriterien geschaffen werden, die für öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen in allen Bundesländern gleichermaßen Gültigkeit haben. Der VDV und seine Fachgremien haben hierzu ihre Mitarbeit angeboten.

Aufsichtsbehörden legen Zulassungsparameter offen

Ein erstes Gespräch mit Vertretern des Eisenbahn-Bundesamtes fand Anfang März 2000 im Hause des VDV statt. Mit dem Vizepräsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe verabredet, die sich des Themas »Rechtsfragen bei der Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen« annehmen sollte. Zielstellung war die Formulierung einer möglichst einheitlichen rechtlichen Beurteilung strittiger Fragen sowie die Darstellung einer darauf aufbauenden Verwaltungspraxis.

Transparenz und Berechenbarkeit des Abnahmeverfahrens erreicht

Um eine möglichst breite Akzeptanz der gewonnenen Ergebnisse zu gewährleisten, wurden alle erkennbar betroffenen Institutionen in die Diskussion eingebunden. So setzte sich die Arbeitsgruppe zusammen aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Länder, des Eisenbahn-Bundesamtes, des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland, der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, der Deutsche Bahn AG und des VDV.

Abgesteckt wurde im Laufe des zweiten Halbjahres 2000 ein rechtliches Grundgerüst für das Verfah-

ren und die materiellen Voraussetzungen der Abnahme von Schienenfahrzeugen öffentlicher Eisenbahnen. Wenngleich noch nicht in allen Punkten Konsens erzielt werden konnte, sind doch wesentliche Eckpunkte auf breites Einvernehmen gestoßen.

Ausgangspunkt aller Überlegungen ist § 32 Absatz I der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 [Bundesgesetzblatt II Seite 1563], der für die regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland gilt. Danach dürfen neue Fahrzeuge erst in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen worden sind.

Einvernehmen besteht darüber, dass mit der Abnahme nach § 32 Absatz I EBO, die dem Antragsteller durch schriftlichen Bescheid bescheinigt wird, ein neues Schienenfahrzeug für die Inbetriebnahme auf dem Netz der öffentlichen regelspurigen Eisenbahnen öffentlich-rechtlich zugelassen wird. Dabei enthält der Abnahmebescheid die technischen Zulassungsparameter, die insbesondere für das einzuhaltende Sicherheitsniveau (Schutzniveau) und als Charakteristikum der Bauart maßgebend sind.

Vertrat das Eisenbahn-Bundesamt ursprünglich die Auffassung, dass der Abnahmebescheid als gebundener Verwaltungsakt nicht mit Nebenbestimmungen wie zum Beispiel Bedingungen oder Auflagen versehen werden könne, akzeptiert das gemeinsam erarbeitete Dokument zum rechtlichen Grundgerüst nunmehr auch besondere Maßgaben der Aufsichtsbehörden im Abnahmebescheid. Das Instrument der Nebenbestimmung kann beispielsweise dann sinnvoll eingesetzt werden, wenn ein Fahrzeug nicht vollumfänglich den Bestimmungen der EBO entspricht, ein Einsatz unter Beachtung bestimmter Auflagen

zur Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung aus Sicht der Aufsichtsbehörde jedoch gestattet werden kann. Nach der ursprünglichen Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes wäre in derartigen Fällen die Abnahme strikt zu versagen.

In diesem Zusammenhang hat der VDV für die Schlussredaktion des erarbeiteten Dokumentes eine möglichst enge Anlehnung an die Vorschriften der EBO angeregt. Hiernach ist die Abnahmebescheinigung grundsätzlich zu erteilen, wenn in einer Abnahmeprüfung festgestellt ist, dass das geprüfte Fahrzeug den Vorschriften der EBO und – soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält – anerkannten Regeln der Technik entspricht. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

Nach den getroffenen – nicht unumstrittenen – Festlegungen soll die Abnahme stets nach Maßgabe der zum Zeitpunkt der Entscheidung gültigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfolgen. Dabei geben die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ein Verzeichnis der Unterlagen bekannt, die mit der Beantragung der Abnahme oder bei Durchführung bestimmter Verfahrensschritte vorzulegen sind. Des Weiteren wird ein Verzeichnis der bei der Herstellung – und damit für die Abnahmefähigkeit eines Schienenfahrzeuges maßgebenden – technischen Vorschriften sowie über die einzuhaltenden Zulassungsparameter – soweit sich diese nicht bereits aus gesetzlichen Vorschriften ergeben – bekannt gegeben. Mit dieser aufsichtsbehördlichen Selbstverpflichtung wird eine begrüßenswerte Transparenz und Berechenbarkeit des Abnahmeverfahrens erreicht, wodurch einem Defizit vergangener und noch laufender Abnahmeverfahren abgeholfen werden kann.

Welche Fahrzeuge aber bedürfen nun einer Abnahme? Dies sind zum einen neue Fahrzeuge im eigentlichen Wortsinne, wobei nach denselben Plänen und damit in der Bauart übereinstimmend hergestellte Fahrzeuge lediglich auf ihre Produktgleichheit hin überprüft werden (Konformitätsprüfung).



Über den Wortlaut des § 32 Absatz I EBO hinaus sollen wie neue Fahrzeuge aber auch behandelt werden:

- Fahrzeuge, die in einem anderen Staat hergestellt, zugelassen oder betrieben worden sind und nunmehr erstmals auf einer inländischen Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden sollen (importierte Fahrzeuge);
- vormals im Inland zugelassene Fahrzeuge, die nach einer Nutzung durch einen ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmer im Ausland wieder auf einer inländischen Eisenbahninfrastruktur durch eine Eisenbahn oder durch einen Fahrzeughalter betrieben werden sollen (reimportierte Fahrzeuge);
- vormals im Inland zugelassene Fahrzeuge, die jedoch infolge baulicher Veränderungen (Umbauten) technische Parameter der Bauart verlassen haben. Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes soll in diesen Fällen die Zulassung automatisch erlöschen. Wengleich eine solche Betrachtungsweise in materieller Hinsicht nicht unvernünftig sein dürfte, hält der VDV eine Sichtweise, derzufolge die Abnahme unwirksam wird, wenn von den in der Zulassung festgelegten Parametern ohne Genehmigung abgewichen wird, für rechtlich bedenklich. Nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt ein Verwaltungsakt wirksam, solange und soweit er nicht zurückgenommen, widerrufen, anderweitig aufgehoben oder durch Zeitablauf oder auf andere Weise erledigt ist. Soll hier eine automatische Unwirksamkeit eintreten, bedarf es nach Auffassung des VDV einer entsprechenden Willensäußerung des Gesetzgebers, wie er sie für den Bereich Straßenverkehr vergleichbar in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung niedergelegt hat;
- Fahrzeuge, die über eine Zulassung nach landesgesetzlichen Regelungen der jeweiligen BOA / EBOA verfügen und nicht nur gelegentlich eine dem öffentlichen Verkehr dienende Schieneninfrastruktur befahren, sondern auf einer solchen (regelmäßig) betrieben werden sollen. Hier hat der VDV wiederholt deutlich gemacht, dass es im gesamten Bundesgebiet gängiger Praxis entspreche, mit BOA / EBOA-Fahrzeugen regelmäßig eine dem

öffentlichen Verkehr dienende Schieneninfrastruktur zu befahren, nämlich zum Zwecke der Überführung von Güterwagen in den nächstgelegenen Übergabebahnhof. Der VDV vertritt hierzu die Meinung, dass diese seit Jahren bewährte und von den Aufsichtsbehörden gebilligte Praxis nicht einfach negiert werden könne. In Bezug auf Fahrzeuge, deren Ausrüstung von der EBO abweicht, ließen sich für den Fall eines zeitlich beschränkten und / oder nicht freizügigen Einsatzes durchaus kompensierende Maßnahmen in Betracht ziehen. So sei denkbar, einen Einsatz des betreffenden Fahrzeuges lediglich auf kompatiblen und im Einzelfall genau definierten Strecken (Übergabegleisen) zuzulassen. Es bedürfe daher noch ergänzender Ausführungen dazu, dass das ausgearbeitete Dokument insoweit keine Erschwernisse nach sich ziehen soll;

- vormals im Inland zugelassene Fahrzeuge, die nach erkennbarer Aufgabe des Nutzungswillens wieder in Betrieb genommen werden;
- Pool-Fahrzeuge nach einem Auslandseinsatz.

Ausgeführt wird zu diesem gesamten Komplex, dass über den Wortlaut des § 32 Absatz I EBO hinaus auch solche Fahrzeuge abzunehmen seien, deren Inbetriebnahme für die Allgemeinheit ein vergleichbares Risikopotenzial erzeuge, ohne dass sie nach dem Sprachgebrauch »neu« seien. Nach Auffassung des VDV dürfte diese Regelung materiell vernünftig, rechtlich aber bedenklich sein, weil eine Auslegung des Begriffes »neu« in § 32 Absatz I EBO an der Grenze des möglichen Wortsinns endet.

Besonders hinzuweisen ist darauf, dass die wie neu zu behandelnden Fahrzeuge einer Abnahme insoweit nicht mehr bedürfen, als der Antragsteller eine bereits erfolgte, den Vorschriften der EBO gleichkommende Abnahme nachweist. Sachverhalte, die bereits Gegenstand einer Abnahme waren und seitdem unverändert fortbestehen, bedürfen grundsätzlich keiner erneuten Überprüfung. Dies gilt entsprechend, wenn im Rahmen ausländischer Zulassungsverfahren vergleichbare Sachverhalte mit gleichwertigen Prüfverfahren überprüft wurden. Der Prüfumfang ist hier also in der Regel reduziert, ge-

prüft wird in diesen Fällen lediglich noch ein verbleibendes »Delta«.

Die Überführung neuer Eisenbahnfahrzeuge, die Durchführung von Probefahrten sowie Prüfungsfahrten sollen demgegenüber zulässig sein, ohne dass zuvor eine Abnahme nach § 32 Absatz I EBO erfolgt ist. Die Benutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur für diese Zwecke soll durch die für die Infrastruktur zuständige Aufsichtsbehörde auf Grund einer Anweisung nach § 2 Absatz 4 gegebenenfalls in Verbindung mit § 3 Absatz I EBO geregelt werden.

Aus Sinn und Zweck des § 32 Absatz I EBO sowie aus seiner historischen Entwicklung ergebe sich des Weiteren, dass der Begriff »Betrieb« das »In-Gebrauch-Nehmen« zum Zwecke der Zugförderung und damit meist der Beförderung von Personen oder Gütern umfasse. Das bloße Befahren einer Eisenbahninfrastruktur mit Fahrzeugen, deren betriebssicheres Verhalten auf der Infrastruktur noch nicht festgestellt sei, bedürfe dagegen ebenfalls keiner Abnahme, im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs jedoch einer amtlichen Erlaubnis. In diesem Zusammenhang wurde ursprünglich diskutiert, dass auch Fahrzeuge, deren planmäßig wiederkehrende Untersuchung gemäß § 32 Absatz 2 ff. EBO verfristet wurde, ihre Abnahme verlieren. Schließlich konnte Einvernehmen dahingehend erzielt werden, dass Fahrzeuge, deren Untersuchungsfristen während einer Stillstandszeit abgelaufen sind, keiner erneuten Abnahme bedürfen. Diese Fahrzeuge seien auf direktem Wege zur Untersuchung in einer Werkstatt zu überführen, bevor sie wieder auf dem öffentlichen Schienennetz betrieben werden. Vor der Überführungsfahrt müsse die Lauffähigkeit des Fahrzeuges durch den Eisenbahnverkehrsunternehmer nachweislich festgestellt werden.

Wengleich noch eine Reihe klärungsbedürftiger Punkte offen geblieben sind, dürften die bisher gewonnenen Ergebnisse als oft so bezeichneter »Schritt in die richtige Richtung« anzusehen sein. Entscheidende Bedeutung aber wird vor allem der Frage zukommen, wie die Aufsichtsbehörden in der Abnahmepaxis damit umgehen.

Ass. jur. Michael Fabian

Nicht nur fabrikneue Fahrzeuge bedürfen der Abnahme

Verwaltungspraxis wird Erfahrungswerte liefern



## Technische Zulassung von auf öffentlichen Infrastrukturen verkehrenden Eisenbahnfahrzeugen

**Notwendigkeit der umfassenden Anwendung anerkannter Regeln der Technik oder diskriminierende Forderungen der Eisenbahnaufsicht? Wohl kaum ein Thema wird derzeit bei den deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen so heiß diskutiert wie die Frage der Zulassung und Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen. Ein Geflecht aus unklaren Zuständigkeiten, fehlender rechtlicher Konkretisierung, einer verschärften Gangart seitens der Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sowie immer neue Anforderungen für die Zulassung von teilweise seit Jahren problemlos im Einsatz befindlichen Eisenbahnfahrzeugen haben insbesondere bei den Nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE) für erhebliche Verunsicherung gesorgt.**

Anfang des Jahres 2000 war die aktuelle Situation bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen durch die vom EBA wahrgenommene Landes-eisenbahnaufsicht von deutlichen Interessengegensätzen geprägt. Während für die Länder und das EBA im Vordergrund stand, sich möglichst hundertprozentig abzusichern, herrschte bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen große Ungewissheit hinsichtlich der Zulassung und Abnahme von neu beschafften Eisenbahnfahrzeugen. Verbindliche Regelwerke, aus denen die seitens der Aufsichtsbehörden gestellten Anforderungen eindeutig ersichtlich wären, sind nicht verfügbar. Auch über den Streitpunkt der Neuzulassung herrscht keine abschließende Klarheit.

In der ursprünglichen LfB-Richtlinie war definitiv vermerkt, welche Unterlagen dem LfB im Rahmen der Zulassung von NE-Triebfahrzeugen vorzulegen waren, zum Beispiel

- Beschreibung des Fahrzeugs mit den erforderlichen Ansichten, Schnitten und Hauptabmessungen;
- Nachweis der Bogenläufigkeit und Profillfreiheit;
- Gewichtsangaben und Radsatzwellenberechnung;
- Bremsberechnung;
- Federberechnung;

– Angaben über verwendete Druckbehälter.

Für nachgebaute Triebfahrzeuge war vorzulegen:

- ursprüngliche Bauartzulassung des Fahrzeugs;
- Konformitätserklärung (Abweichungen durften die Berechnungen zur ursprünglichen

Bauartzulassung nicht negativ beeinflussen);

- wesentliche Änderungen der Fahrzeugbegrenzung, der Radsatzlast, der Metermasse des Laufwerks, der Zug- und Stoßeinrichtung, der Bremsanrichtung, der Ausrüstung und der überwachungsbedürftigen Anlagen bedurften der Genehmigung durch den LfB.

Ausgangspunkt für die nachfolgenden Betrachtungen soll § 32 Abs. 1 der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) sein, wonach »neue Fahrzeuge (...) erst in Betrieb genommen werden (dürfen), wenn sie abgenommen worden sind«.

Hinter dieser Aussage verbergen sich eine Reihe von bereits definierten aber auch bisher noch undefinierten Regelungen. Nach den Erläuterungen zur EBO »ist die Abnahme die öffentlich-rechtliche Voraussetzung für die Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen im Geltungsbereich der EBO, das heißt auf dem Netz der regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Die Abnahme ist eine technische Prüfung und dient der behördlichen Feststellung und Bestätigung, dass das abgenommene Fahrzeug den Bestimmungen der EBO und den anerkannten Regeln der Technik genügt.« Dabei ist zu beachten, dass die in der EBO enthaltenen Sicherheitsanforderungen nur Mindestanforderungen darstellen.

Auf die Einhaltung von anerkannten Regeln der Technik wird demnach in der EBO besonders hingewiesen. Unter anerkannten Regeln der Technik sind alle auf Erkenntnissen und Erfahrungen beruhende Regeln der Technik zu verstehen, deren Befolgung notwendig ist, um Gefahren auszuschließen, und die in den betreffenden Fachkreisen bekannt und als richtig anerkannt sind. Wenn es sich um die Weiterentwicklung einer

anerkannten Regel der Technik handelt, können solche Regeln – unabhängig von der noch nicht erfolgten Anerkennung durch die betreffenden Fachkreise – den Stand der Technik besser wiedergeben, als die vorhergehende anerkannte Regel der Technik, deren Ablösung damit eingeleitet wird.

Einzelheiten des Abnahmeprozesses und die erforderliche Prüfungstiefe bei der behördlichen Abnahme der Eisenbahnfahrzeuge sind bislang nicht durch Gesetze und Verordnungen geregelt. Genau hier liegt die Ursache für die derzeit herrschenden Spannungen zwischen den Aufsichtsbehörden einerseits und den Fahrzeugherstellern und -betreibern andererseits.

Von allgemeinem Interesse für die Festschreibung nationaler Regelungen können einige Begriffsbestimmungen aus dem Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF-Übereinkommen) sein. Danach ist

- die »technische Zulassung« das von der zuständigen Behörde für ein Eisenbahnfahrzeug und sonstiges Eisenbahnmaterial durchgeführte Verfahren zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr;
- die »Bauartzulassung« das von der zuständigen Behörde für ein Eisenbahnfahrzeug und sonstiges Eisenbahnmaterial durchgeführte Verfahren, mit dem die Berechtigung erteilt wird, für diesem Baumuster entsprechende Fahrzeuge eine Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren zu erteilen;
- die »Betriebserlaubnis« die von der zuständigen Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug erteilte Berechtigung, im internationalen Eisenbahnverkehr eingesetzt zu werden.

Im Rahmen der Zulassung eines Eisenbahnfahrzeuges wird festgestellt, ob der jeweilige Fahrzeugtyp grundsätzlich dazu geeignet ist, einen sicheren Einsatz im Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten. Hierbei werden mindestens die in den §§ 18 bis 33 EBO genannten Kriterien abgeprüft, die unter anderem Lichtraumprofil, Bremsen, Radsätze, aber auch Details wie Bahnräumer, Sifa

### Anerkannte Regeln der Technik

oder Zugbahnfunk umfassen. Da die EBO hier nur recht allgemeine Festlegungen trifft, ist eine konkrete Ausgestaltung dieser Kriterien der Aufsichtsbehörde vorbehalten, die meist in Form von Verwaltungsvorschriften stattfindet, welche dann bei der Zulassung entsprechend angewandt werden. Sprechen keine Gründe gegen den Einsatz des jeweiligen Fahrzeugtyps, wird eine so genannte Bauartzulassung ausgesprochen, die bedeutet, dass alle nachfolgend in Betrieb zu nehmenden, baugleichen Fahrzeuge nicht mehr einzeln zugelassen werden müssen.

Jedoch ist bei jedem Einzelfahrzeug als zweite Stufe eine so genannte Abnahme erforderlich (laut § 32 Abs. I EBO), die aber in der Regel wesentlich einfacher ist als die Bauartzulassung und im Prinzip nur überprüft, ob das Fahrzeug dieser in den sicherheitsrelevanten Bereichen entspricht. Während die Zulassung in der Regel nur einmal für den jeweiligen Fahrzeugtyp ausgesprochen wird (Ausnahme: größere Umbauten), muss eine Abnahme durch die Aufsichtsbehörde für jede einzelne in Dienst gestellte Maschine sowie nach jeder der turnusmäßig zu wiederholenden Hauptuntersuchung neu vorgenommen werden.

Im nationalen und europäischen Normenwerk gibt es eine Reihe von Normen beziehungsweise Norm-Entwürfen, die spezielle technische Aspekte bei der Bauartzulassung und der Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen berücksichtigen. Das sind zum Beispiel

- E DIN 5550 Teil 1, Teil 3, Teil 4, Teil 5 »Fahrtechnische Prüfung und Zulassung von Schienenfahrzeugen« (im Geltungsbereich der EBO);
- E DIN 27505 »Fahrzeuggrenzung und Grenzlinie für feste Anlagen«;
- prENV 45545-1 bis -7 »Bahnanwendungen – Brandschutz in Schienenfahrzeugen«.

Bezüglich der Anwendung von Richtlinien und Merkblättern der Union Internationale des Chemins de fer (UIC) bei der Abnahme und Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen herrscht in der Fachwelt die Meinung vor, dass diese zwar für die Mitglieder der UIC verbindlich sind, ihnen aber nicht die gleiche Rechtsqualität wie staatlich gesetzten Rechtsnormen zukommt. Man kann diese UIC-Regelungen, die nicht

durchgängig als »Regeln der Technik« anerkannt sind, daher auch nicht als solche zur Ausfüllung von Regelungslücken heranziehen.

Zunehmend werden im Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), einer durch Staatsvertrag geschaffenen internationalen Organisation, Fragen der technischen Spezifikation von Eisenbahnfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr geregelt.

Da die COTIF-Regelungen durch Bundesgesetz umgesetztes Staatsvertragsrecht sind, gelten diese in der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar als Gesetz. Dieses System könnte eine rechtlich einwandfreie Basis zur Einführung bindender Normen für die Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen darstellen.

Nach Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF-Abkommen) kann die technische Zulassung erfolgen in einem Schritt – durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Eisenbahnfahrzeug, oder in zwei Schritten

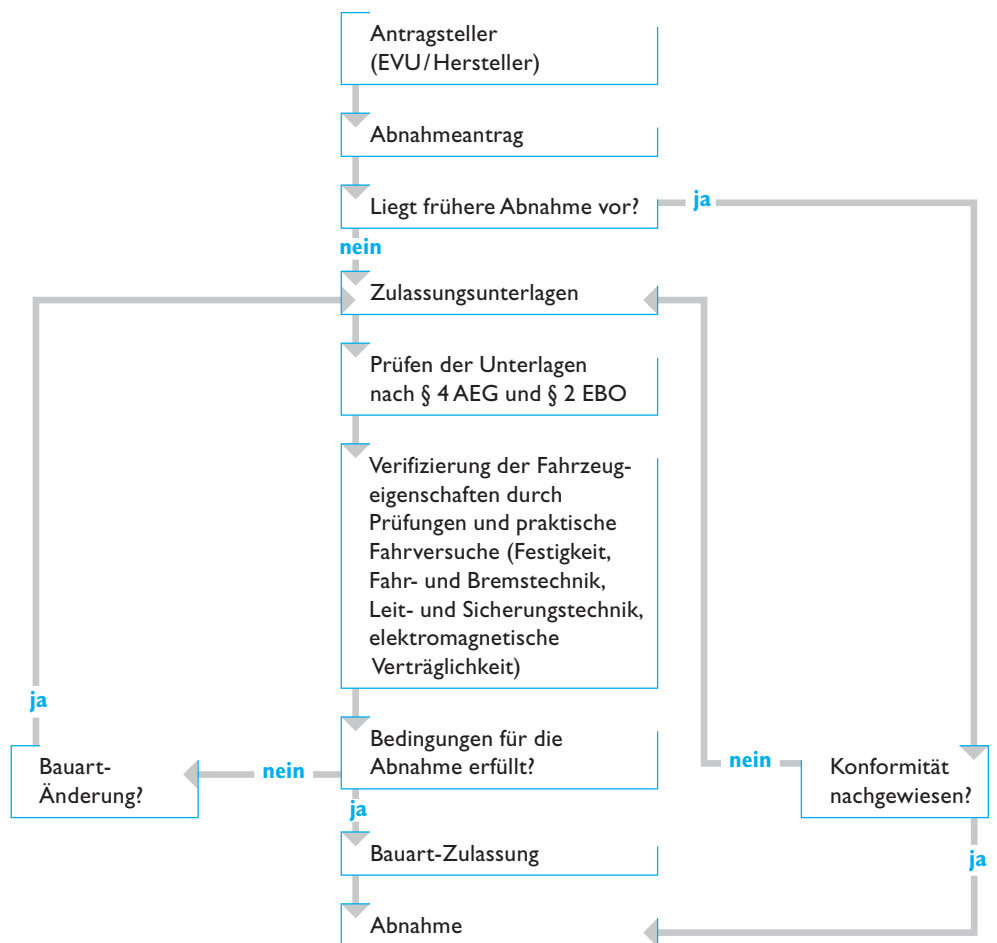
- durch Erteilung der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster für Eisenbahnfahrzeuge und
- durch Erteilung der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem zugelassenen Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das die Übereinstimmung (Konformität) mit diesem Baumuster bestätigt.

COTIF-Übereinkommen

Ein im Juni 2000 eingerichteter Arbeitskreis, bestehend aus Vertretern der Länder, des EBA, der Schienenfahrzeugindustrie, der Deutschen Bahn AG (DB AG), des VDV und der Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) versucht die aufgetretenen gravierenden Schwierigkeiten durch die Erarbeitung eines Anforderungskatalogs für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zu beheben. Damit soll die dringend erforderliche Rechtssicherheit im Bereich der Zulassung und der Abnahme von Eisenbahnfahrzeugen hergestellt werden.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

Schematische Darstellung des Abnahmevorgangs für Eisenbahnfahrzeuge



## Kunden aus aller Welt auf der EXPO

Die zu erwartende Marktliberalisierung des ÖPNV durch die EU sowie die angespannte Haushaltslage der Städte und Landkreise verstärkten die Bemühungen der niedersächsischen Verkehrsunternehmen zur Reduzierung des Aufwandes für den Öffentlichen Personennahverkehr bei gleichzeitiger Weiterentwicklung eines möglichst attraktiven Angebots zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Fahrgäste in Ballungsräumen und im Regionalverkehr. Dieser anspruchsvollen Aufgabe haben sich die Unternehmen der Landesgruppe in sehr differenzierter Form, wie im Folgenden beispielhaft verdeutlicht, gestellt. Die auch im Jahr 2000 dank des Förderprogrammes des Landes mögliche Fuhrpark-Modernisierung der Unternehmen war für die Bewältigung dieser Aufgaben überaus willkommen.

Region Hannover:  
Kunden aus aller Welt

In der Zeit vom 1. Juni bis 31. Oktober fand mit der Expo 2000 in Hannover die erste Weltausstellung in Deutschland statt. Sie hatte das Ziel, den ständigen Neubestimmungsprozess des Verhältnisses des Menschen zu Natur und Technik zu symbolisieren. Das Thema Mobilität in der Zukunft stand folglich auch im Themenpark in der Halle 4 oben an. Neben der inhaltlichen Mitgestaltung des Ausstellungsbereiches betrieb der VDV zudem eine VIP-Lounge in Eigenregie als ÖPNV-Kommunikationszentrum.

Die EXPO stellte eine Herausforderung für die Verkehrsunternehmen in und um Hannover, insbesondere für die üstra Hannoverische Verkehrsbetriebe AG, dar. Die üstra hatte über 1,2 Milliarden DM in ihre neue Infrastruktur (eine 9,5 Kilometer lange Stadtbahnverbindung und einen zusätzlichen Betriebsbahnhof) sowie in neue Fahrzeuge (144 Stadtbahnen und 101 Omnibusse, rund die Hälfte mit

Bahnen. Zwar kamen nicht so viele Fahrgäste wie erwartet, jedoch oft zeitlich so geballt, dass alle Angebote ausgeschöpft werden mussten. Während der EXPO hatte die üstra zu ihren 450.000 täglichen Fahrgästen (darunter allein 330.000 Stadtbahnkunden) bis zu 43.000 EXPO-Besucher (= 86.000 Fahrgäste) zum Gelände hin und wieder zurück zu fahren.

Internationalität war auch bei der Leitinformation gefragt. Die dynamischen Fahrgastanzeigen wurden dreisprachig (Deutsch, Französisch und Englisch) und der Verkauf an den modernen Tixsäulen fünfsprachig (zusätzlich Türkisch und Italienisch) angelegt. Beispielfahe einige Zahlen und Fakten zur EXPO: stärkster Tag bei der Stadtbahn mit 87.500 Fahrgästen (31. Oktober 2000) und beim Bus mit 19.400 Fahrgästen (5. Juni 2000), circa 5.000 Fundsachen, über 610.000 Fahrplanauskünfte, über 41.000 Aushang- und über 2.200 persönliche Fahrpläne.

Die Hannoveraner sind auch nach der EXPO die Gewinner für mehr Mobilität und Service. Eine neue Strecke zum Kronsberg, die modernisierten Stationen Kröpcke, Lister Platz und Hauptbahnhof, neue Fahrgastinformationen sowie neue Stadtbahnen und Busse. Dennoch hat dieser EXPO-Modernisierungsschub der üstra aus Unternehmenssicht ein Handicap in ihren Vorbereitungen auf den aufkeimenden Wettbewerb hinterlassen. Die Last der Investitionen bleibt noch zu verkraften.

Bremens qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot wurde im zurückliegenden Jahr weiter entwickelt und ausgebaut. Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) wurde zu einem Mobilitätskonzern umgestaltet. Steigerung der Effizienz, Kostentransparenz, Investitionen in den Ausbau und die Qualität in Bremen und der Region sowie die Gewinnung neuer Kunden mit

Ertragssteigerungen sind die gesetzten Stichwort-Ziele. Der Ausbau eines integrierten Verkehrsnetzes in Bremen und in die Region ist ein zentraler Bestandteil des neuen Unternehmenskonzeptes. Die Erweiterung der Verkehrsachsen findet auch 2001 mit der Stadtbahnlinie 4 nach Borgfeld ihre Fortsetzung. Das Netz wird bis in die niedersächsischen Gemeinden Lilienthal, Stuhr und Weyhe ausgebaut.

Im Februar 2000 erfolgte die Gründung der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) gemeinsam mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe, um damit die Strecke von Bremen nach Thedinghausen für die spätere Nutzung durch die Stadtbahn zu erhalten. Die BSAG ist über ihre Tochtergesellschaft Bremer Vorortbahnen GmbH mit 10 Prozent an dieser Gesellschaft beteiligt und mit der Betriebsführung für den derzeitigen Güterverkehr beauftragt. Die Regionalstadtbahn als Verknüpfung der Netze von BSAG und DB AG ist technisch machbar und wird ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Das bescheinigte bereits eine Machbarkeitsstudie, die die Strecken nach Nordenham, Oldenburg und Rotenburg / Wümme untersuchte.

Die BSAG verspricht sich von der Umsetzung der neuen, attraktiven Direktverbindungen in die Region eine deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen für den ÖPNV / SPNV im Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN). Die Entwicklung und Nutzung von Zukunftstechnologien steht bei der BSAG weiterhin oben an. Bereits 1999 startete sie einen Pilotbetrieb für das elektronische Ticket. 114 Automaten in Bus- und Straßenbahnlinien sowie 20 Terminals standen den Kunden für den bargeldlosen Ticketwerb zur Verfügung. In dieses ganzheitliche System sollen in Zukunft alle Vertriebswege einbezogen und damit die Vertriebskosten reduziert werden.

Herkömmliche Festzeitprogramme von LichtSignalAnlagen (LSA) sind hinderlich bei der Realisierung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität von Verkehrsangeboten. Auf derzeit fünf Hauptlinien der Stadtverkehr Hildesheim GmbH wurden daher rund 30 LSA auf der Basis Funk / Bake beeinflusst.



Das niedersächsische SchülerFerienTicket ist zehn Jahre jung

Erdgasantrieb) investiert. Aber auch Betriebe wie Leipzig, Bremen, Bochum / Gelsenkirchen, Hameln, Hildesheim und Köln halfen mit 101 Fahrpersonalen und teilweise auch mit Fahrzeugen aus, um die Mega-Ausstellung mit ihrer Verkehrsnachfrage zu bewältigen.

Bremer Straßenbahn AG:  
Wandel in einen modernen Mobilitätskonzern

Nach 153 Tagen EXPO konnte die üstra eine positive Bilanz ziehen: Über acht Millionen Fahrgäste aus aller Welt nutzten Busse und





Die Expo 2000 (links der »Platz der Nationen«) bedeutete für die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG einen Investitionsschub

bar umgestaltet. Bei den letzten Fahrplanwechseln konnten dadurch deutliche Fahrzeitverkürzungen auf den Linien ausgewiesen werden. Das System arbeitet vollständig fahrzeugautonom, es besteht kein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) im Hintergrund. Mit der neuen Technik sind die ausgestatteten Busse in der Lage, die Steuerlogik der LSA den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen angepasst zu beeinflussen. Die vorliegenden Erfahrungen haben die Erwartungen voll erfüllt und bestätigen das gewählte Verfahren. Zurzeit sind circa ein Drittel aller LSA in Hildesheim für das neue System umgerüstet worden. Der Abschluss des Gesamtkonzeptes ist 2002 vorgesehen.

In den Sommerferien 2000 wurde das SchülerFerienTicket (SFT) zum zehnten Mal angeboten. Dies war nicht selbstverständlich. Am 8. Mai 2000 fand ein Gespräch zwischen Ministerpräsident Sigmar Gabriel und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Hartmut Mehdorn, statt, welches die Aktion SFT 2000 im EXPO-Jahr sicherstellte. Bis zu diesem Termin musste davon ausgegangen werden, dass es aufgrund der Tarifentscheidungen der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit den EXPO-Verkehren kein SFT geben würde. Das Land Niedersachsen hatte größtes Interesse an diesem Sonderangebot für

die Jugendlichen und unterstützte die Verkehrsunternehmen mit einem Marketing-Zuschuss bei deren kurzfristig durchzuführenden Bemühungen zur Realisierung des Tickets. Im Vergleich zum Vorjahr konnten 4,95 Prozent mehr Tickets im EXPO-Jahr verkauft werden. Die Aktion 2000 schloss mit einem Verkaufsergebnis von 61.189 Tickets ab. Der Verkaufspreis blieb mit 40 DM seit 1994 unverändert. Für das Jahr 2001 ist erneut ein SFT geplant. Der Verkaufspreis soll voraussichtlich auf 42 DM angehoben werden.

Für die DB Cargo AG hat die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) sowohl den Betrieb auf der Strecke Bad Bentheim – Rheine als auch den Rangierbetrieb in Rheine übernommen. Zudem werden Spelle und Emsdetten von den Loks der BE angefahren. Damit wächst die Aufgabe der BE bezogen auf Bahnkilometer um 12,5 Prozent (von 175.000 Kilometer auf 190.000 – 195.000 Kilometer Jahresleistung). Die Zeichen stehen weiterhin auf Kooperation mit der DB AG. Anfang Dezember fand in Hannover in Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landkreistag und dem Niedersächsischen Städte- tag ein Seminar mit über 60 Teilnehmern zum Thema »Die künftige Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen gemäß § 13 a PBefG« statt. Zahlreiche

Praxisbeispiele über erfolgte Ausschreibungen in den alten und neuen Bundesländern zeigten zum Beispiel Probleme, sowohl bei einer vergaberechtlich korrekten Beschreibung von Qualitätsanforderungen als auch von Vorgaben hinsichtlich Sozial- und Tarifstandards auf. Für 2001 ist ein Folgeseminar geplant.

Ulrich Bethke

Der neue Stadtbahntyp für die üstra in Hannover





## Land klärt Position im Übergang zum Wettbewerb, Unternehmen qualifizieren sich als Mobilitätsdienstleister

**Der Wettbewerb auf dem ÖPNV-Markt in Hessen nimmt Konturen an. Unter dem Vorbehalt erheblicher rechtlicher Unsicherheiten hat die Landesregierung ihrem Interesse Ausdruck verliehen, einen geregelten Übergang in den Wettbewerb zu gestalten und die klein- und mittelständische Unternehmensstruktur im hessischen Verkehrsmarkt zu erhalten. Die Unternehmen selbst qualifizieren sich zunehmend als Mobilitätsdienstleister und positionieren sich auch auf diese Weise für den Wettbewerb.**

Finanzierungsvereinbarung:  
ÖPNV auf sicherer Basis

Seit 1995 wird der gesamte ÖPNV in Hessen in zwei Verkehrsverbänden organisiert, deren Start im Rahmen eines verlängerten Machbarkeitsprojektes durch das Land gefördert wurde. Rechtzeitig vor Auslaufen des Machbarkeitsprojektes im Jahr 2001 ist die Verbundfinanzierung nun bis zum 31. Dezember 2004 gesichert. Die Finanzierungsinstrumente – Kooperationsförderung, Partnerschaftsfinanzierung und Infrastrukturkostenhilfe – haben sich bewährt. Neu ist, dass das Land den Verbänden zur Finanzierung der konsumtiven Ausgaben für den ÖPNV bis 2004 ein Budget zur Verfügung stellt, das eine geringfügige Abschmelzung des jährlichen Förderbetrages bedeutet. Hier werden die Verbände und die Verbundverkehrsunternehmen explizit durch das Land aufgefordert, Preissteigerungen und zurückgehende Fördermittel durch Rationalisierung und Nutzung des Wettbewerbes auszugleichen.

ÖPNV in Hessen – Position der neuen Landesregierung

Ziel der Vereinbarungen ist es, das derzeitige Fahrgastaufkommen zu sichern und neue Kunden zu gewinnen. Die erforderlichen Verkehrs- und Serviceleistungen sollen günstig erbracht werden, der Aufwand für Verwaltungs- und sonstige Nebenleistungen ist zu minimieren. Das Land legt Wert darauf, dass bei der Partnerschaftsfinanzierung

Landesregierung favorisiert  
Linienbündelung

zukünftig grundsätzlich ein ausgeglichenes Partnerschaftsverhältnis von 50 : 50 erreicht wird. Aus der Verbundgründung herrührende Harmonisierungsverluste sollen bis zum Ende der Laufzeit der Vereinbarung abgebaut werden. Durch die Bestellung von Betriebsleistungen im Wettbewerb soll eine Senkung des Aufwandes erreicht werden.

Eine intensive Diskussion zwischen Landesregierung, VDV-Landesgruppe und Verkehrsunternehmen über die Rahmenbedingungen für den Übergang des ÖPNV in den Wettbewerb prägte die Landesgruppenaktivitäten auch im Jahr 2000. Die bereits im Vorjahr begonnene Mitarbeit in den Arbeitsgruppen der Landesregierung konnte abgeschlossen werden. Sie trug zu einer Bestimmung der Position der Landesregierung in Wettbewerbsfragen bei. In der am 21. März 2000 in Kassel stattgefundenen Frühjahrsversammlung der VDV-Landesgruppe Hessen stellte Wolfgang Rausch (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) die Position des Landes im Zusammenhang mit dem bereits im Vorjahr präsentierten 10-Punkte-Katalog zur Genehmigungspraxis für Linienverkehre dar. Rausch wies darauf hin, dass nicht nur die EU-Bestrebungen nach mehr Wettbewerb im ÖPNV,

sondern auch der Sparzwang der öffentlichen Haushalte und die Diskussion um den »schlanken Staat« die derzeitige Entwicklung forcieren. In einer Vorwärtsstrategie werden mehr Chancen als Gefahren für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gesehen, wobei deutliche Vorteile für die Fahrgäste bestünden. Das Land unterstützt grundsätzlich die Bestrebungen, den Wettbewerb im operativen Bereich des ÖPNV voranzutreiben. Es will aber auch trotz Rechtsunsicherheiten eine Übergangszeit ermöglichen, damit sich alle Beteiligten auf den Wettbewerb vorbereiten können.

Deutlich skizzierte Rausch die umfangreichen neuen Aktivitäten, die auf Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zukommen – von der Entwicklung von Ausschreibungskriterien über den Abschluss von Verkehrsverträgen sowie die Trennung von kommunalem Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bis hin zur Optimierung der Erbringung von Verkehrsleistungen und der Bildung von Bietergemeinschaften kleiner Unternehmen. Rausch warnt jedoch ausdrücklich davor, die Übergangszeit in der Hoffnung verstreichen zu lassen, dass vielleicht doch noch alles anders komme: »Wer zu spät kommt, büßt seine Konkurrenzfähigkeit ein!«

In den bereits genannten Arbeitsgruppen hat das Thema der Linienbündelung nach § 9 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes erhebliche Bedeutung erlangt und wurde kontrovers diskutiert. Das Land Hessen bewertet die Bündelung als eine zentrale Frage, deren Behandlung durch die Aufgabenträger nicht gravierend unterschiedlich praktiziert werden dürfte. Es hat sich daher für eine Linienbündelung ausgesprochen und diese unter verschiedenen Aspekten konkretisiert. Grundsätzlich, so Dieter Posch, Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, sprächen allein schon wirtschaftliche Gründe für eine Linienbündelung. Für den Aufgabenträger ist die Bündelung guter und schlechter Risiken bei der Bemessung öffentlicher Ausgleichsverpflichtungen bedeutsam. Erst linienübergreifende Organisation von Personal- und Fahrzeugeinsatz ermöglicht den Verkehrsunternehmen einen wirtschaftlichen Betrieb,



Die Verbundfinanzierung in Hessen ist über das fünfjährige Machbarkeitsprojekt hinaus gesichert



Der Wettbewerb kommt:  
Busse unterschiedlicher  
Unternehmen in Frankfurt  
am Main

der sich qualitätssteigernd für die Fahrgäste und kostendämpfend für die Aufgabenträger auswirkt. Bei Zuschnitt von Linienbündeln ist jedoch neben wirtschaftlichen Aspekten (betriebswirtschaftliche Optimierungsprozesse, Belastung öffentlicher Haushalte) auch die Integration der Verkehrsbedienungs (Verkehrskooperation, abgestimmte Beförderungsentgelte und Fahrpläne) zu berücksichtigen. Die Linienbündelung darf bestimmte Verkehrsunternehmen weder bevor- noch benachteiligen.

Der Hessische Verkehrsminister unterstützt zudem nachdrücklich den Erhalt der mittelständischen Strukturen im Verkehrsgewerbe. Dies soll durch zeitlich gestaffelte Vergabe von tendenziell eher kleineren Linienbündeln mit Leistungsvolumina geschehen, um die sich auch kleine und mittlere Unternehmen mit Aussicht auf Erfolg bewerben können. Diese Vorgabe schließt die Vergabe von Gebietskonzessionen praktisch ebenso aus wie die zeitgleiche Vergabe mehrerer zusammenhängender Linienbündel, da Großunternehmen Größenvorteile über alle Linienbündel hinweg kalkulieren können.

Abschließend weist der Verkehrsminister darauf hin, dass es sich bei der Linienbündelung nach § 9 Abs. 2 PBefG um eine »Kann-Vorschrift« handelt, also zwischen Genehmigung einzelner Linien und einer Bündelung abzuwägen ist. Unter

dem Gesichtspunkt der geringsten Kostenbelastung der Allgemeinheit ist es zulässig – bei Beachtung des Eingriffs in unternehmerische Interessen –, gemeinwirtschaftliche und eigenwirtschaftliche Linien zu bündeln, um »Rosinenpickerei« zu vermeiden.

Für die Verkehrsunternehmen im Land Hessen zeichnet sich durch die Entwicklungen des Jahres 2000 – bei verbleibenden erheblichen Rechtsunsicherheiten – zumindest eine klare, berechenbare Position des Landes und seiner Genehmigungsbehörden ab.

Auch im Jahr 2000 haben die Verkehrsunternehmen weitere Anstrengungen unternommen, die Wünsche ihrer tatsächlichen und potentiellen Fahrgäste kennen zu lernen und ihren Kundendienst entsprechend auf die individuellen Bedürfnisse auszurichten.

Der Trend geht zu erweiterten Dienstleistungen, mit denen ein Komplett-Paket für die Reise von Haustür zu Haustür angeboten wird. Untersuchungen und Pilotprojekte einzelner Verkehrsunternehmen haben hier deutlich positive Ergebnisse gezeigt. Individualisiertes Marketing, das heißt die persönliche, auf die jeweiligen Bedürfnisse und Informationsdefizite der Kunden zugeschnittene Beratung, hat Fahrgastzuwächse um bis zu 15 Prozent gebracht. Ein mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) in

Frankfurt durchgeführten Projekt brachte den wissenschaftlichen Nachweis, dass individuelle Mobilitätsberatung auch langfristig zu höheren Fahrgastzahlen führt und sich damit auch betriebswirtschaftlich »rechnen« lässt.

Eines der umfassendsten Konzepte der Zukunft ist sicher die Entwicklung der elektronischen Fahrkarte, die zugleich für Verkehrs- und Informationsangebote nutzbar werden soll. Die Nutzer sollen mit ihr nicht nur Reisedaten für unterschiedliche Verkehrsmittel, sondern auch Informationen etwa über Kongressräume oder Kultur- und Sportveranstaltungen abrufen können. Weiter zeichnet sich die Tendenz ab, über lokal unterschiedliche Modelle den Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel den Zugang zu Car-Sharing anzubieten. Sie entwickelt sich aus dem naheliegenden Gedanken, ÖPNV-Fahrgästen ein zusätzliches Angebot für jene Situationen zu unterbreiten, in denen Busse und Bahnen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse nicht erfüllen können.

Insgesamt ist zu erkennen, dass sich die hessischen Verkehrsunternehmen mit einer Vielzahl von Maßnahmen zum umfassend agierenden Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Sie definieren damit Qualitätsmaßstäbe und qualifizieren sich zugleich für den anstehenden Wettbewerb.

Dipl.-Soz. Mare Luik-Pani

Kundendienst ausgebaut

## Verkehrspolitik im Wettbewerb: Ausbau der Schienennetze, weitergehende Vernetzung, Restrukturierung

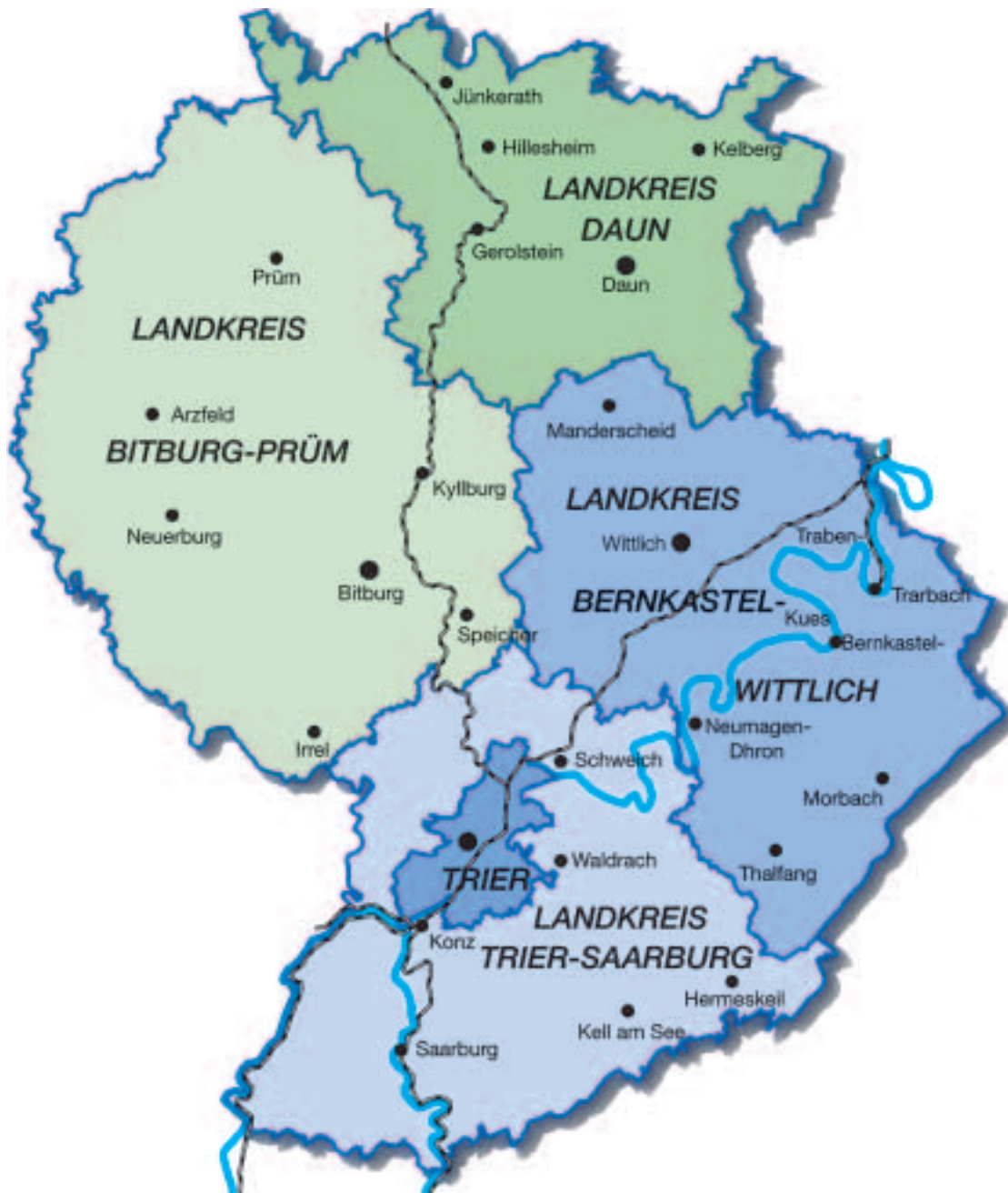
**Verkehrspolitische Schwerpunkt der Länder im Südwesten war im Jahr 2000 der Schienenverkehr. Das Netz wächst und das Ziel ist, die Qualität des Angebotes durch stetig neue Ausschreibungen zu erhöhen. Der Vernetzung der Verkehrsträger wird dabei durch fast flächendeckende Verkehrsverbünde Rechnung getragen. Im öffentlichen Straßenverkehr hat sich angesichts knapper Finanzierungsmittel die Phase der Restrukturierung und der Zusammenschlüsse fortgesetzt.**

<b>Verbünde</b>	<p>Dem Ziel, den gesamten Südwesten in Verkehrsverbünde einzubeziehen, sind die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland im Jahre 2000 nochmals näher gekommen. Im nördlichen Rheinland-Pfalz – rund um Koblenz – finden Verhandlungen über den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) statt, an dem sich bis auf zwei Landkreise aus dem Westerwald alle Gebietskörperschaften der Region beteiligen werden. Seine Gründung ist in greifbare Nähe gerückt.</p>	<p>Streckenverlängerung der Saarbahn kam auch im Jahre 2000 planmäßig voran. Im November wurde ein circa zwei Kilometer langer Streckenabschnitt mit den Haltestellen Pariser Platz, Rastpfuhl und Siedlerheim eingeweiht. Die im Stadtteil Malstatt verlaufende Strecke kostete 38 Millionen DM. Der nächste Streckenabschnitt bis Riegelsberg Süd ist im Bau und Ende November 2000 wurden die Planfeststellungsunterlagen für den Bauabschnitt Riegelsberg Süd bis Etzenhofen (4,8 Kilometer) beim Ministerium für Wirtschaft des Saarlandes eingereicht. Dem vorangegangen war eine intensive Diskussion mit der Bevölkerung, die zu einer völligen Neuplanung der Ortsdurchfahrt Riegelsberg führte.</p>	<p>liche Ausbaumaßnahmen im Schienennetz vor, die einerseits mit der Umorientierung der Fernverkehrsströme im Zuge der Neubaustrecke Köln-Rhein / Main stehen und andererseits zur Verbesserung des Rheinland-Pfalz-Taktes dienen. Darunter fallen die Einrichtung einer Regionalbahn im Raum Trier, die im 30-Minuten-Takt verkehren soll sowie die Reaktivierung der Hunsrückstrecke zur Anbindung des Flughafens Hahn an den SPNV. Im Jahre 2000 hat die TransRegio Deutsche Regionalbahn AG den Personenverkehr auf der Bahnstrecke Mayen-West – Kaisersesch wieder aufgenommen. Damit sind in Rheinland-Pfalz inzwischen 110 Kilometer Schienennetze für den Personenverkehr reaktiviert worden.</p>
<b>Finanzierung</b>	<p>Der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) wurde am 8. Dezember 2000 gegründet und ist seit 1. Januar 2001 in Kraft. Das von ihm umfasste Gebiet ist weitgehend ländlich strukturiert und umschließt die Landkreise Daun, Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm und Trier-Saarburg sowie die kreisfreie Stadt Trier. Im Norden grenzt der Verbund an Nordrhein-Westfalen, im Süden an das Saarland und im Westen an Luxemburg.</p>	<p>Ein unerfreuliches Kapitel ist die Regionalexpresslinie Saarbrücken – Trier – Köln. Nach ausgiebigen Instandsetzungsarbeiten wurden die Neigetechtriebzüge der Baureihe VT 611 nochmals in Dienst gestellt. Doch sie bewährten sich wiederum nicht. Es kam zu wiederholten Ausfällen und Verspätungen. Die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland kürzten daraufhin die Bestellerentgelte und schließlich wurde ein Ersatzzugverkehr mit deutlich verlängerten Fahrzeiten eingerichtet. Die Deutsche Bahn AG gibt die Triebzüge an den Hersteller ADtranz zurück.</p>	<p>Das Landesverkehrsprogramm sieht für die Jahre 2001 bis 2010 5,75 Milliarden DM an Regionalisierungsmitteln und rund eine Milliarde DM Bundesmittel für den Ausbau des Schienennetzes in Rheinland-Pfalz vor. Hingegen sind im straßengebundenen ÖPNV, der nach wie vor den größten Anteil der Verkehrsleistungen in Rheinland-Pfalz erbringt, lediglich 1,67 Milliarden DM vorgesehen, sieht man von 860 Millionen DM Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr einmal ab. Insgesamt hat sich die Fördersituation des straßengebundenen Personenverkehrs in Rheinland-Pfalz im Jahre 2000 verschlechtert. Die Fördersätze für feste Anlagen wurden herabgesetzt, ebenso wie die Festbeträge in der Fahrzeugförderung (zum Beispiel Niederflerbus 10 bis 15 Meter Länge 150.000 DM statt 185.000 DM). Die verfügbaren Haushaltsmittel sind dennoch so knapp, dass bei allen größeren Betrieben lediglich jedes dritte Fahrzeug bezuschusst werden konnte.</p>
<b>SPNV</b>	<p>Die Anerkennung der BahnCard in den Verbundverkehrsmitteln stellte bislang ein besonderes Problem dar, das ab Mitte 2001 mit einer völligen Neustrukturierung der BahnCard gelöst werden soll. Pilotanwender dieses Systems sind jetzt bereits der Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, der Westpfalz-Verkehrsverbund und der Verkehrsverbund Region Trier. Hier wird die BahnCard für alle Verbundpreisstufen und bei allen Unternehmen mit einer Rabattierung von 25 Prozent anerkannt.</p> <p>Auch im Saarland hat die Vorbereitung eines landesweiten Verbundes Fortschritte gemacht. Das Wirtschaftsministerium ist sich sicher, noch im Jahre 2001 zu einem Vertragsabschluss zu kommen. Die</p>	<p>Probleme bereiteten ebenfalls Zugausfälle auf der Strecke Mainz – Alzey. Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium beabsichtigt, alle Strecken im Raum Mainz / Alzey / Worms / Neustadt an der Weinstraße noch in diesem Jahr auszuscheiden, um günstigere Preise und bessere Leistungen mit modernen Fahrzeugen zu erzielen. Weiterhin ist die Ausschreibung des Schienennetzes im Westerwald geplant, und die Ausschreibung der S-Bahn im Rhein-Neckar-Raum steht kurz bevor.</p>	<p>Eine Belastung für den Landeshaushalt stellen die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr dar, die in den letzten Jahren stetig über den Etatansätzen lagen. Besondere Brisanz erhält dieses Thema durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu den Gültigkeitstagen – die in Rheinland-Pfalz 1995 ebenfalls gekürzt worden waren. Hier liegen noch Widersprüche der Verkehrsunternehmen in einem Gesamtvolumen von über sechs Millionen DM gegen die ergangenen Bescheide vor. Außerdem steht</p>





Der Verkehrsverbund Region Trier ging Ende 2000 an den Start



nach der bundesweiten Untersuchung eine Anpassung der Kostensätze an, die in Rheinland-Pfalz seit 1995 nicht mehr verändert wurden.

In Sachen Förderung hat das im Saarland zuständige Umweltministerium im Oktober 2000 eine neue Förderrichtlinie erlassen, die neben Erdgasbussen nun auch Dieselfahrzeuge mit CRT-Filter besonders fördert.

Der Wettbewerb um ÖPNV-Betriebe des Landes hat sich im Jahre 2000 intensiviert. Die Unternehmensgruppe Via-Cariane / Becker übernahm im November nach Bad Kreuznach auch den Verkehrsbetrieb der Stadt Zweibrücken. Es

wurde vereinbart, die Qualität und den Umfang des ÖPNV-Angebotes für zehn Jahre aufrecht zu erhalten. Der Besitzstand des Altpersonals wird über einen mit der ÖTV abgeschlossenen Tarifvertrag gewahrt. Mit dem Jahresergebnis 2000 der Verkehrsgesellschaft Bad Kreuznach zeigten sich die Eigentümer sehr zufrieden. Nach ihren Angaben verringerte sich die Betriebsdefizit im ersten Betriebsjahr auf 600.000 DM, das sind weniger als 20 Prozent des Vorjahreswertes.

Im Saarland kam es im Jahre 2000 zur Gründung einer Fahrbetriebsgesellschaft für die Stadtwerke Völklingen. Diese brachten ihre gesamten Fahrleistungen in die neue Gesellschaft ein und stellen

ihr Altpersonal per Dienstleistungsüberlassungsvertrag zur Verfügung. Die neue Gesellschaft gehört zu 49 Prozent den Stadtwerken Völklingen und zu jeweils 17 Prozent drei privaten Verkehrsunternehmen, von denen eins im Besitz des ansässigen Regionalbusunternehmens ist.

Im Norden von Rheinland-Pfalz hat es im Landkreis Ahrweiler einen Genehmigungswettbewerb gegeben. Dort hat ein privates Busunternehmen im November neun Linienverkehrsgenehmigungen für acht Jahre erteilt bekommen. In dem Gebiet waren bisher circa 45 Omnibusse einer Tochtergesellschaft der Regionalverkehr Köln (RVK) tätig.

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser

Wettbewerb



## Jahr 2000: Positive verkehrspolitische Impulse und gestiegene Fahrgastzahl, aber Güterverkehr in Not

Deutlich niedrigere Arbeitslosigkeit, gestiegene Beschäftigung, zunehmende Bevölkerung und neue Tarifkonzepte für Schüler und Studenten bescherten den in der Landesgruppe zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen überdurchschnittliche Zuwachsraten bei Fahrgästen und Einnahmen. Obwohl selbst von den Auswirkungen der Ökosteuer und Verteuerung der Treibkraftkosten nicht verschont, belebten auch die dadurch stark gestiegenen Pkw-Kosten die ÖPNV-Nachfrage. Nach fünf Jahren der Stabilität wurden die Sollkostensätze gemäß § 45a PBefG/§ 6a AEG rückwirkend zum 1. Januar 1999 angepasst. Ferner werden erstmals seit rund 10 Jahren ab 2001 die Förderbeträge für die Busbeschaffung um rund 15 Prozent angehoben. Gleichzeitig sollen die dafür vorgesehenen Mittel von 80 Millionen DM auf 100 Millionen DM ausgeweitet werden. Die VDV-Landesgruppe begrüßte es außerordentlich, dass die Landesregierung die finanzielle Entspannung für verkehrspolitische Verbesserungen genutzt hat. Die Ankündigung der DB AG, den Güterverkehr auf lukrative Strecken zu konzentrieren, hat zu großer Besorgnis der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen geführt.

620 Millionen DM aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln investiert

»Die ÖPNV-Bilanz 2000 kann sich sehr gut sehen lassen. Insgesamt 620 Millionen DM wurden aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und aus Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV auf Schiene und Straße investiert.« Zu dieser Bewertung kam Umwelt- und Verkehrsminister Müller. Auch die VDV-Landesgruppe kommt zu keinem anderen Ergebnis, lediglich die Finanzierung von Eisenbahnkreuzungsvorhaben bereitet wegen der fehlenden Mittel für das »Staatsdrittel« noch erhebliche Probleme.

Rund 320 Millionen DM – und damit mehr als die Hälfte – entfielen auf die Infrastrukturförderung. Dadurch konnten die Stadtbahn- und Straßenbahnsysteme in Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim, Freiburg, Heidelberg, Ulm und Heilbronn zügig weiter ausgebaut werden (220 Millionen DM). Auch die Erhaltung des Schienenpersonenverkehrs blieb nicht auf der Strecke. Der erste Bauabschnitt der Murgtalbahn zwischen Rastatt und Forbach, der Ausbau der Kaiserstuhlbahn und der Tälesbahn zwischen Nürtingen und Neuffen wurden gefördert. Ferner kamen neuen Haltepunkten der Bodensee-Oberschwaben-Bahn sowie

der Erneuerung und Instandhaltung der Bahnanlagen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit 10 Millionen DM und der Verbesserung der Infrastruktur der DB-Nahverkehrsstrecken 37 Millionen DM zugute. Für zentrale Omnibusbahnhöfe, Bushaltestellen, Park & Ride- beziehungsweise Park & Bike-Anlagen flossen rund 38 Millionen DM.

Die Fahrzeugförderung bildete mit 200 Millionen DM einen weiteren Schwerpunkt. 120 Millionen DM wurden für die Modernisierung des Schienenfahrzeugparks in Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg und Freiburg sowie für den Kauf von Schienenfahrzeugen Nichtbundeseigener Eisenbahnen und der DB AG ausgegeben. Mit 80 Millionen DM Fördermittel konnten die Busunternehmen des Landes 490 neue und moderne Linienbusse beschaffen.

Erfreulich war, dass das Land Baden-Württemberg Tarifkooperationen mit rund 100 Millionen DM und damit auf demselben Niveau wie in den Vorjahren unterstützte. Die Förderpraxis hat inzwischen erreicht, dass auf rund 75 Prozent der Landesfläche Tarifkooperationen existieren. Die Zahl der Verbände

ist auf 15 angewachsen und nähert sich immer mehr dem landespolitischen Ziel einer flächendeckenden Verbundausstattung; lediglich der Zuschnitt mancher Verbände ist zu kleinräumig. Geforderte Übergangstarife sind nicht die Lösung, sondern größere Verbundeinheiten.

Seit der Bahnreform besteht beim Schienengüterverkehr keine Beförderungspflicht mehr. Eisenbahnverkehrsunternehmen können nicht mehr gezwungen werden, im Güterverkehr bestimmte Relationen und Tarifpunkte zu bedienen. Sie können sich wie der Spediteur auf der Straße auf lukrative Aufträge beschränken. Es leuchtet ein, dass beispielsweise ein Ganzzug, der über mehrere 100 Kilometer durchgängig gefahren wird, erheblich weniger Kosten verursacht als der sogenannte Einzelwagenverkehr, der eines aufwendigen Sammelns, Verteilens und Rangierens bedarf.

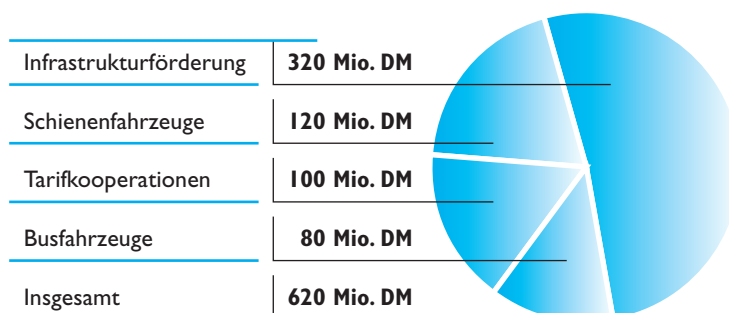
Untersuchungen der DB Cargo AG haben ergeben, dass in mehreren Bereichen der Fläche nicht mehr kostendeckend produziert werden kann und dass als einziger Ausweg der Rückzug bleibt. Um dennoch die betroffenen Verkehre für die Schiene zu erhalten, versuchen die regionalen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in die Bresche zu springen. Die größten Erfolgsaussichten haben Kooperationsmodelle mit der DB Cargo AG. Die Zusage der DB AG, mit den anderen Bahnen zu prüfen, ob Verkehre erhalten werden können, wird von den VDV-Unternehmen sehr begrüßt. Bei allem Engagement und gutem Willen der Unternehmen kann der Schienengüterverkehr in der Fläche nur dann dauerhaft existieren, wenn ihm die Fahrwege zuverlässig und preisgünstig zur Verfügung stehen. Die bestehende Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem Lkw muss beseitigt werden. Die vorgesehene Lkw-Maut ist dafür geeignet und sollte möglichst schnell eingeführt werden.

In der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg sitzen die DB Cargo AG und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen an einem Tisch und besprechen Konzepte, um die Schwierigkeiten des Schienengüterverkehrs in der Fläche zu bewältigen. Eine Reihe von Kooperationsmodellen hat sich bereits bewährt.

Dipl.-Volksw. Dieter Fink

Neue Arbeitsteilung im regionalen Schienengüterverkehr

### Mittel des Landes Baden-Württemberg für den Nahverkehr 2000



## Diskussion um Zuständigkeiten in Organisation und Finanzierung

**Die Aktivitäten der Mitgliedsunternehmen hatten auch im Jahr 2000 wieder ihren Schwerpunkt in der Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV und die Ausrichtung im bereits voll bestehenden SPNV-Wettbewerb. Des Weiteren diskutierten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sehr intensiv über die organisatorischen und finanziellen Zuständigkeiten im ÖPNV und SPNV sowie die finanzielle Absicherung des ÖPNV und des ÖPNV-Ausbaus.**

In Mecklenburg-Vorpommern und in der Freien und Hansestadt haben sich mit den bestehenden Aufgabenträgerorganisationen die Strukturen im ÖPNV und SPNV gefestigt. In Schleswig-Holstein hingegen wird von Seiten des Landes als Aufgabenträger über eine Veränderung der Strukturen im ÖPNV und SPNV nachgedacht. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen:

■ Im Rahmen der Erarbeitung eines landesweit gültigen Tarifmodells wurde der Themenkomplex »Organisation des ÖPNV« mit behandelt. Hierzu wurde vom Gutachter des Landes ein Diskussionsvorschlag entwickelt, der vorsieht, das Management von ÖPNV und SPNV in einer landesweiten Gesellschaft zusammenzufassen (Landesnahverkehrsgesellschaft, LNG). Auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte gäbe es Regionale Nahverkehrsgesellschaften (RNG), in denen die lokale und regionale Kompetenz der ÖPNV-Organisation genutzt würde. Die RNG sollten die LNG kontrollieren und sie als Servicegesellschaft nutzen. Für die Verkehrsunternehmen ist in diesem Projekt nur eine Nebenrolle (»Kutschersposition«) vorgesehen. Es gilt das Besteller- / Erstellerverhältnis zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmern. Das Land möchte dieses Konzept möglichst schnell umsetzen. Aufgabe des VDV wird es innerhalb der laufenden Diskussionen sein, die vorhandene Kompetenz der Verkehrsunternehmen und die Eigenschaft als Systemanbieter für den ÖPNV beziehungsweise SPNV zu sichern und im Sinne der Fahrgäste einzusetzen.

■ Regional bezogen werden eine Reihe von Werbeaktivitäten seitens der Verkehrsunternehmen, aber auch der Aufgabenträger und einbezogener Dritter durchgeführt. Das Land möchte diese Aktivitäten durch eine landesweit angelegte ÖPNV-Dachkampagne unterstützen. Nach intensiver Diskussion konnte Einvernehmen hergestellt

werden zwischen den Verbänden VDV und sho (Schleswig-Holsteinscher Omnibusverband) sowie den kommunalen Verbänden und den Vertretern des Landes. Zuständig für Systemwerbung ist das Land, bei den Verkehrsunternehmen verbleiben Kompetenz und Verantwortung für die Produktwerbung. Auch wenn die Durchführung einer Dachkampagne von allen Beteiligten als grundsätzlich sinnvoll betrachtet wurde, bleibt das Resümee, dass der Aufgabenträger Land die regionalen Aktivitäten offenbar in eigene landesweite Aktivitäten eingebettet sehen will und dadurch die lokale autarke Kompetenz mindestens eingeschränkt würde.

Auf dem Prüfstand stand in der Landesgruppe Nord nicht nur die Organisation, sondern auch die Finanzierung des ÖPNV. Busförderung und Betriebshofförderung in Schleswig-Holstein sollen grundsätzlich verändert werden. Das Ministerium für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein wollte sich ursprünglich bereits 2001 aus der Förderung zurückziehen. Es hat dies jedoch unter anderem aufgrund der Intervention von VDV und sho zurückgenommen und führt die Förderung nunmehr stufenweise zurück. Die Busförderung soll nun bereits mit Ablauf des Jahres 2001 und die Betriebshofförderung mit Ablauf des Jahres 2002 enden. Danach wird nur noch in allgemein zugängliche Anlagen investiert, so zum Beispiel ZOB, Haltestellen etc. Mit dieser Maßnahme will die Landesregierung sich vorrangig auf den ÖPNV-Wettbewerb einstellen und die Förderinstrumente entsprechend anlegen. In Mecklenburg-Vorpommern bleibt die Förderung der Fahrzeugbeschaffung bei der Straßenbahn wie geplant. Beim Bus liegt die Förderquote derzeit unter 50 Prozent, geplant ist das Erreichen der 50-Prozent-Marke.

Die Veränderung der Berechnungs- basis für den Ausgleich gemäß § 45a

PBefG durch das Land Schleswig-Holstein seit 1996 führte bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Einnahmeeinbußen. Die in Schleswig-Holstein ansässigen Verkehrsunternehmen zogen ihre Klage gegen diese Entscheidung zurück, nachdem es zu einer außergerichtlichen Einigung mit dem Land kam. In der Zwischenzeit haben die Hamburger Unternehmen, die in Schleswig-Holstein Leistungen erbringen, im Rahmen ihrer Klage Recht zugesprochen bekommen. Der VDV bemüht sich, auch für die schleswig-holsteinischen Unternehmen zu einer tragbaren Lösung zu kommen.

In den Kreisen Nordfriesland, Stormarn, Schleswig-Flensburg und Dithmarschen haben die Verkehrsunternehmen mit den Kreisen so genannte Restrukturierungsverträge abgeschlossen, im Kreis Ostholstein stehen die Verhandlungen kurz vor dem Abschluss. Die Verkehrsunternehmen lassen die Kreise an Synergieeffekten und Leistungsoptimierungen teilhaben und erhalten dafür die vertragliche Zusicherung der Sicherstellung ihrer Leistungen für einen langfristigen Zeitraum. Der VDV begrüßt diese vertraglichen Bindungen, da sie den Unternehmen die nötige Zeit lassen, sich auf den Wettbewerb vorzubereiten. Gleichzeitig bringen die Kreise damit ihre Absicht zum Ausdruck, mit den Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein weiter fair zusammenarbeiten zu wollen.

Im Bereich des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) wurde der Kooperationsvertrag zwischen dem HVV und den Verkehrsunternehmen unterschrieben. Der Kooperationsvertrag regelt die Zuständigkeiten sowie die Rechte und Pflichten in der Zusammenarbeit zwischen den Verbundverkehrsunternehmen und der HVV GmbH und soll das gemeinsame Auftreten aller Unternehmen im HVV sicherstellen. Bei den Regelungen ist berücksichtigt worden, dass die Vertragskonditionen sowohl unter derzeitigen Verhältnissen als auch in einem künftigen Wettbewerbsmarkt anwendbar sind. Neue Unternehmen können durch diesen Vertrag in den Verbund integriert und auf die für alle geltenden Regeln verpflichtet werden. Dabei wurden auch eigenwirtschaftlich arbeitende Unternehmen berücksichtigt. Ins-

**Strukturelle Veränderungen im ÖPNV/SPNV geplant**

**Restrukturierungsverträge abgeschlossen**

**Änderung der ÖPNV-Finanzierung**

**Hamburger Verkehrsverbund**

besondere zwei Bestandteile des Kooperationsvertrags spielen für die Erstellung eines hochqualitativen Angebots eine wichtige Rolle:

■ Das Einnahmenaufteilungsverfahren regelt die Verteilung der gemeinsamen Fahrgeldeinnahmen nach der tatsächlichen Nachfrage. Diese wird durch Fahrgastzählungen mit Hilfe automatischer Geräte und manueller Zählungen ermittelt und territorial abgegrenzt.

■ Von den Verkehrsunternehmen zu erfüllende Qualitätsstandards, die detailliert beschrieben werden, sollen den hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr im HVV sichern.

Sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Mecklenburg-Vorpommern wird die Einführung von flächendeckenden Tarifen vorbereitet. In Schleswig-Holstein wird nach Vorliegen von Gutachten zum einheitlichen Tarif innerhalb des Landes gemeinsam mit Hamburg an der Ausweitung des Verbundtarifes des Hamburger Verkehrsverbundes gearbeitet. Die Verkehrsunternehmen und die Verbände sind in beide Projekte einbezogen.

Das heutige HVV-Gebiet ist deutlich kleiner als die verkehrlichen Verflechtungen im Wirtschaftsraum Hamburg. Vor diesem Hintergrund untersucht der HVV die Möglichkeiten einer Erweiterung des Verbundraumes: Die neuen Grenzen und die Anforderungen an das Angebot müssen definiert, das Tarifsystem muss angepasst und die finanziellen Auswirkungen müssen ermittelt werden.

Im Hinblick auf den in Schleswig-Holstein gelegenen nördlichen Teil des HVV-Gebiets sind sich die Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn sowie die Länder Schleswig-Holstein und Freie Länder Schleswig-Holstein und Freie und Hansestadt Hamburg grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit einig, den HVV-Verbundraum zu vergrößern, wenn und soweit dies seitens der schleswig-holsteinischen Seite finanzierbar ist. Im Jahre 2000 begannen die notwendigen Untersuchungen für eine Verbundausweitung, Anfang 2001 sollen die Grundlagen für eine Entscheidung erarbeitet sein.

Dipl.-Ing. Holger Michelmann

## Zehn Jahre VDV in den neuen Bundesländern

**Die Herbstgruppenversammlung der Landesgruppe Südost hatte in diesem Jahr einen besonderen programmatischen Höhepunkt. Der ehemalige VDV-Hauptgeschäftsführer, Herr Prof. Dr.-Ing. Günter Girnau hielt einen mit großen Beifall aufgenommenen Festvortrag zur Verbandsarbeit der vergangenen zehn Jahre in den neuen Bundesländern. Gerade weil in unserer schnelllebigen Zeit die Vergangenheit rasch verblasst, soll dieser Bericht die Rolle und Bedeutung des VDV bei der Entwicklung der ostdeutschen Verkehrsbetriebe vom Kombinat zu marktwirtschaftlich strukturierten Unternehmen nachzeichnen.**

Erinnere man sich: Nach dem Bau der Mauer wurden die teilweise noch bestehenden Kontakte zwischen den Verkehrsunternehmen in Ost und West völlig unterbunden. Die Abschottung der Straßenbahn- und Omnibusbetriebe in der DDR war vollzogen. Diese bedrückende Situation wurde – für alle unerwartet – mit dem Fall der Mauer beendet. Die Grenze war über Nacht durchlässig geworden. Der sofort einsetzende Reiseverkehr sprengte alle Dimensionen. Für die ÖPNV-Unternehmen auf beiden Seiten bedeutete das Einrichten und Betreiben von grenzüberschreitenden Verkehren absolutes Neuland. Es ist aus heutiger Sicht erstaunlich, mit wie viel »Gründereuphorie«, ohne klaren Rechtsrahmen und mit extrem kurzer Vorbereitungszeit, die Fahrten zum Kennenlernen der »anderen Seite« organisiert wurden. Pragmatismus, Kreativität und auch viel Risikobereitschaft waren gefragt, um die notwendigen unternehmerischen Entscheidungen zu treffen. Berlin als der Brennpunkt in der neu gewonnenen Reisefreiheit steht wohl exemplarisch für die Nachnovemberzeit des Jahres 1989.

Im Anschluss an die schon früher vollzogene Einrichtung von Verkehrskombinaten in den 15 Bezirken der DDR sollten auch die großen städtischen Verkehrsunternehmen Mitte der 80er Jahre in die Kombi-natsstruktur integriert werden. Verhindert werden konnte das in den Bezirksstädten Leipzig, Dresden, Chemnitz, Halle, Erfurt und Magdeburg, die dadurch eine gewisse Eigenständigkeit behielten. Es überrascht deshalb nicht, dass sich Vertreter dieser Verkehrsunternehmen im Februar 1990 bei den Verkehrsbetrieben in Braunschweig trafen, um erste Kontakte mit den westdeutschen Partnern zu knüpfen.

Prof. Girnau, der seit dieser Zeit an vorderster Stelle die Integration der

ostdeutschen Verkehrsunternehmen in eine gesamtdeutsche ÖPNV-Struktur begleitet hat, erinnert sich: »Dies war für mich ein denkwürdiges Treffen. Ich gestehe, dass ich mit der Vorstellung nach Braunschweig gefahren bin, eine Mitgliedschaft in unserem VÖV anzubieten. Ich habe aber meinen Vorschlag nicht sofort unterbreitet, sondern habe zunächst zugehört. Dann kam aber alles ganz anders. Ich merkte, hier begegnete ich einem Personenkreis, der einer bloßen Übernahme reserviert gegenüber stand und der auch auf die eigenen, unter schwierigsten Bedingungen erreichten Leistungen verwies. Diese Erkenntnis führte dazu, dass wir – anders als geplant – in dieser Sitzung beschlossen, einen VÖV-DDR zu gründen. Zu verhindern war aber, einen zusätzlichen Verkehrsverband in Ostdeutschland auf Dauer zu etablieren, denn dann wären die Probleme für die Mitglieder und die Verbandsarbeit erheblich gestiegen. Wir haben daher die Gründung eines VÖV-DDR satzungsgleich mit dem VÖV der Bundesrepublik vereinbart und zusätzlich einen Passus aufgenommen, der bei rechtskräftiger Vereinigung der beiden deutschen Staaten die Zusammenführung der beiden Verbände vorsah. Damit schlossen wir aus, dass sich ein weiterer Verkehrsverband in einem vereinigten Deutschland bilden konnte. Die weitere Entwicklung ahnten wir damals aber noch nicht.«

Damit waren die Weichen gestellt. Bereits Mitte März 1990 wurde der VÖV-DDR in Leipzig gegründet. 29 Verkehrsunternehmen bekundeten ihre Mitgliedschaft. Erleichtert wurde das Ganze durch die noch bestehende Mitgliedschaft dieser Unternehmen in einer »Erzeugnisgruppe elektrisch betriebener Nahverkehrsbetriebe«. Diese Institution – sozusagen ein Verband nach DDR-Verständnis – hatte seit Gründung im Jahre 1974 vorrangig die Aufgabe,

die prekäre Ersatzteil- und Materialsituation durch Eigenproduktion in den Verkehrsbetrieben zu entschärfen. Man verstand sich aber auch als »Notgemeinschaft«, die auf vielfältigen Gebieten kooperierte und daher auch sehr stark den Erfahrungsaustausch betrieb. Das Ende der Erzeugnisgruppe war somit gleichzeitig Neubeginn.

Sehr schnell setzte spürbare Hilfe über den VÖV der Bundesrepublik sowohl materieller Art als auch in Informations- und Schulungsangeboten ein. Auch die Omnibusbetriebe in den Verkehrskombinaten zeigten zunehmendes Interesse an einer Mitgliedschaft in diesem neuen Verband, so dass bis Ende 1990 die Mitgliederstärke auf 45 Verkehrsunternehmen anwuchs.

Mit dem 3. Oktober 1990 war der Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland vollzogen. Einigungsvertrag und Treuhandgesetz verpflichteten zur unentgeltlichen Übertragung von Vermögen, das der Erfüllung kommunaler Selbstverwaltungsaufgaben diente. Das ÖPNV-Vermögen der Kraftverkehrskombinate war auf 189 Landkreise und 26 kreisfreie Städte verteilt. Die Vermögensentflechtung gestaltete sich außerordentlich kompliziert, weil es sich in der Regel um Mischbetriebe mit einer breiten Leistungspalette handelte. Um wirtschaftlich existenzfähige Unternehmen an die Gebietskörperschaften übertragen zu können, mussten Regelungen für die Entschuldung von Altkrediten gefunden werden. In der überwiegenden Mehrheit der Fälle wurde den Forderungen der Gebietskörperschaften entsprochen und die ÖPNV-Unternehmen mit mehr als 220 Millionen DM entschuldet. Insgesamt war die Kommunalisierung des ÖPNV eine Erfolgsgeschichte, auch wenn sie erst Mitte 1993 abgeschlossen wurde. Die bestehenden ÖPNV-Netze blieben weitestgehend erhalten und wurden in der Mehrheit von kommunalen Verkehrsunternehmen übernommen. In einer Vielzahl von Gesprächen mit den Entscheidungsträgern und in Informationsveranstaltungen hat der Verband nicht unerheblich zu dieser Entwicklung beigetragen.

Mit der Herstellung der Einheit Deutschland stand auch der vereinbarte Zusammenschluss der beiden Verkehrsverbände in West und Ost schneller als erwartet auf der Tages-

ordnung. Zahlreiche Anschlussbahnen von ostdeutschen Betrieben hatten zwischenzeitlich ebenfalls einen Antrag auf Mitgliedschaft gestellt, was die Chancen zu einer Einbeziehung des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen (BDE) in eine Fusion zu einem einheitlichen, schlagkräftigen Verkehrsverband in Deutschland vergrößerte. »Die Tür stand nur eine kurze Zeit offen«, so Prof. Girnau. Und diese Zeitspanne wurde genutzt. Mit dem Zusammenschluss des VÖV der Bundesrepublik, des VÖV-DDR und des BDE am 6. November 1990 wurden die ostdeutschen Mitgliedsunternehmen gleichberechtigte Partner im neuen VDV. Sie wurden in der neugeschaffenen VDV-Landesgruppe Ost zusammengefasst.

Eine der wichtigsten verkehrspolitischen Entscheidungen war die Einbeziehung der ostdeutschen Verkehrsunternehmen in die Förderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ab 1990, die es ermöglichte, in großem Umfang dringende Neu- und Ersatzinvestitionen zu tätigen. Die Erweiterung des GVFG-Förderkataloges auf Straßenbahnmodernisierung und Gleisinstandhaltung half, den dringenden Nachholbedarf schnell zu realisieren. So erhielten bis 1995 über 600 Tatra-Straßenbahnen eine »Verjüngungskur« und mussten nicht durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Weitere Investitionszuschüsse flossen aus dem Programm »Aufschwung Ost« und dem Investitionszulagengesetz. Durchschnittlich wurden in den ersten Jahren nach der Wende jährlich etwa eine Milliarde DM an Investitionszuschüssen in die neuen Bundesländer vergeben. Diese Investitionen ermöglichten eine schnelle Steigerung der Produktivität, die aber auch zu Personalanpassungen führten. So stieg die spezifische Leistung je Mitarbeiter, bezogen auf die geleisteten Fahrplan-Kilometer, zwischen 1990 und 1995 um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent.

Die Fahrpreise der DDR – über viele Jahre auf sehr niedrigem Niveau konstant geblieben – gerieten ab 1991 in Bewegung, weil die daraus resultierenden hohen staatlichen Betriebskostenbeihilfen auf Dauer nicht finanziert werden konnten. Bei einer Aufwandsdeckung von etwa 20 Prozent durch die Fahrgelderlöse betrug die Betriebskostenbeihilfen im Jahr 1991 etwa 1,4 Milliarden

DM. In den Folgejahren entwickelte sich die Tarifstruktur sehr unterschiedlich. Mit den jährlichen Fahrpreisanhebungen konnten die Landeshilfen bis 1995 um mehr als die Hälfte reduziert werden. Die Angleichung an das Fahrpreinsniveau der alten Bundesländer ist aber auch heute noch nicht erreicht und ist eine Ursache für den zwar inzwischen auf beachtliche 59 Prozent gestiegenen, aber immer noch geringeren Kostendeckungsgrad der ostdeutschen Verkehrsunternehmen.

Im Jahre 1994 war die Neustrukturierung der ostdeutschen Verkehrsunternehmen im wesentlichen abgeschlossen. Die Verantwortung des Bundes für den ÖPNV war weitgehend auf die Länder und kommunalen Gebietskörperschaften übergegangen, die nunmehr auch eigene verkehrspolitische Rahmenbedingungen setzten. Die Landesgruppe Ost umfasste mittlerweile über 100 Mitgliedsunternehmen, und es stellte sich die Frage, ob die Organe einer so großen Landesgruppe in fünf Bundesländern und dem Stadtstaat Berlin die erforderliche »Präsenz vor Ort« leisten konnten. Mit dem Beschluss für eine neue Zuordnung der Mitgliedsunternehmen in mehrere Landesgruppen ab 1995 wurden die richtigen verbandspolitischen Weichen für eine effektivere Landesgruppenstruktur im Osten Deutschlands gestellt. Es zeigt sich seitdem sehr deutlich, dass mit dem Angleichen der Lebensbedingungen in Ost und West auch die betriebswirtschaftlichen und technologischen Unterschiede zwischen den ostdeutschen und westdeutschen Verkehrsunternehmen immer geringer werden, auch wenn dieser Prozess noch nicht abgeschlossen ist.

Festzuhalten bleibt abschließend eine wichtige Erfahrung aus dem Aufbau einer effizienten und schlagkräftigen Verbandsstruktur in den neuen Bundesländern, die Prof. Girnau in seinem Nordhauser Festvortrag mit den Worten beschrieb: »Vor zehn Jahren wurde eine großartige Entwicklung zum Nutzen aller eingeleitet. Nur ein großer, angesehener Verband hat Chancen. Erhalten Sie sich diesen einheitlichen, starken Verband, tragen Sie – wenn notwendig – Streit intern aus. Trennung führt zur Schwächung.«

Dipl.-Oek. Ulrich Lehmann

**Einen turbulenten Wandel haben die ÖPNV-Unternehmen der ehemaligen DDR durchlebt**

**Heute werden die betriebswirtschaftlichen und technologischen Unterschiede zwischen den west- und ostdeutschen Unternehmen immer geringer**



## Zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in den neuen Bundesländern

**Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Ostdeutschland – gemeint sind die fünf neuen Bundesländer und Berlin – war in den vergangenen Jahren immer wieder Gegenstand von Betrachtungen im VDV-Jahresbericht. Die gewählten Titel spiegeln dabei recht unterschiedliche Entwicklungstendenzen und Ergebnisse wieder: Zur Entwicklung von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) in den neuen Bundesländern (1992), »Langsamfahrt«: Öffentliche Eisenbahnen in Ostdeutschland (1996), Zahlreiche neue Eisenbahnunternehmen in den neuen Bundesländern (1997). Der folgende Beitrag stellt nunmehr eine Zwischenbilanz dar und deutet Entwicklungstendenzen für die nahe Zukunft an.**

Am Anfang war die Deutsche Reichsbahn – und sonst nichts! Sonst nichts? – jedenfalls nichts im Sinne anderer öffentlicher Eisenbahnen, von NE im eigentlichen Sinne. Aber es gab zum Zeitpunkt der Wende ein anderes, nicht zu unterschätzendes Eisenbahnpotential – circa 4.750 Anschlussbahnen, die als Erfüllungsgehilfen der Deutschen Reichsbahn voll in die Bewältigung der Transportaufgaben einbezogen waren.

**Mecklenburg-Vorpommern: erfolgreicher Wettbewerb im SPNV**

Zehn Jahre später bietet sich ein völlig anderes Bild: Der Anteil des Eisenbahngüterverkehrs in Ostdeutschland hat sich dem der alten Bundesländer angepasst und beträgt nur noch circa 15 Prozent früherer Größenordnungen. Die Zahl der in Betrieb befindlichen Anschlussbahnen ist um die Hälfte geschrumpft, die Transportmenge in den noch betriebenen Industrie- und Werksbahnen beträgt analog zu DB Cargo ebenfalls nur noch ca. 20 Prozent früherer Werte. Neu entstanden sind – vornehmlich nach der Bahnstrukturreform – über 40 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen mit sehr unterschiedlicher Charakteristik.

**Verbessertes Angebot in Berlin und Brandenburg**

In Mecklenburg-Vorpommern ist die inzwischen mehrheitlich zur Connex-Gruppe gehörende

Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) – hervorgegangen aus der nichtöffentlichen, ausschließlich im Güterverkehr tätigen Industrieanschlussbahn Neubrandenburg – seit 1998 ein ernstzunehmender Wettbewerber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Mit neuen attraktiven Fahrzeugen (Typ Talent) werden vornehmlich in der Ost-West-Relation Schwerin – Neubrandenburg – Pasewalk jährlich circa zwei Millionen Zugkilometer erbracht. Starke Analogien zum Werdegang der Ostmecklenburgischen Eisenbahn weist ein neues (öffentliches) Eisenbahnverkehrsunternehmen in Schwerin auf: Die Stadtwerke Schwerin – mit ihrer Industrie- und Hafenbahn in der Vergangenheit ebenfalls nur mit der Bedienung von Anschlussgleisen beschäftigt – haben mit der »Mecklenburg Bahn GmbH« ein Tochterunternehmen gegründet, welches mit sechs neuen Dieseltriebwagen (LINT 41) ab Sommer 2001 den Betrieb auf der Strecke Rehna – Schwerin – Parchim durchführen wird.

Wenn vom SPNV in Mecklenburg-Vorpommern die Rede ist, kommt man an der Erfolgsstory der Usedomer Bäderbahn nicht vorbei. Die 100%ige Tochtergesellschaft von DB Regio gilt heute allgemein als

Modellprojekt für die von der DB AG angekündigte Ausgliederung regionaler Netze. Als Grundlage und Voraussetzung für die in den letzten Jahren so erfolgreiche Entwicklung wird immer wieder die gemeinsame Verantwortungswahrnehmung für Infrastruktur und Betrieb durch die Geschäftsführung angeführt. Gleiche Erfahrungen liegen bei der zur Unternehmensgruppe van Engelen gehörenden Rügensch Kleinbahn GmbH vor. Wenn der »Rasende Roland« auch nicht vordergründig unter dem Aspekt SPNV, sondern vielmehr als Mosaikstein eines Tourismuskonzeptes betrachtet werden muss, so hat die Geschäftsführung auch dieses Unternehmens in den vergangenen Jahren mit Flexibilität, Entscheidungsfreudigkeit und Mut zum Risiko positive Akzente für eine erfolgreiche Entwicklung setzen können.

Während sich in Mecklenburg-Vorpommern die Aktivitäten der (neuen) öffentlichen Eisenbahnunternehmen eindeutig auf den SPNV konzentrieren, bietet sich in Berlin-Brandenburg ein ganz anderes Bild. Bleiben wir aber zunächst beim SPNV, deren Träger eindeutig die DB Regio AG und die S-Bahn Berlin GmbH sind. DB Regio ist es gelungen, mit ständigen Angebotsverbesserungen – insbesondere auf den die Bundeshauptstadt querenden Regionalbahn- und Regionalexpresslinien – ein stabiles Wachstum im Fahrgastaufkommen zu realisieren.

Im Nordwesten Brandenburgs erbringt die Prignitzer Eisenbahn GmbH – zum Teil als Subunternehmer der DB Regio AG – SPNV-Leistungen im Umfang von circa eine Million Zugkilometern. Die Entwicklung dieses Unternehmens nötigt Respekt ab. Mitte der neunziger Jahre mit einer handvoll Mitarbeiter gestartet, weist es heute über 100 Beschäftigte auf. Es entbehrt nicht einer gewissen Tragik, dass infolge äußerst dünner Besiedlung der Region in naher Zukunft mit weiterer Abbestellung von SPNV-Leistungen gerechnet werden muss. Um eine entsprechende Kompensation des Leistungsausfalls zu erreichen, will sich das Unternehmen – welches übrigens auf technischem Gebiet Mut zum Risiko beweist, in dem alle Diesellokomotiven und -triebwagen mit Rapsöl betrieben werden – verstärkt dem Güterverkehr zuwenden.

**Aus der ehemaligen Industrieanschlussbahn Neubrandenburg wurde der SPNV-Wettbewerber Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH**



Zu diesem Zweck wurde mit der Industriebahngesellschaft Berlin ein gemeinsames Tochterunternehmen gegründet – Rail Cargo Berlin.

Von den etablierten NE in Berlin weist die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft mit Umschlag und Transport von Müll ein stabiles Aufkommen auf. Sie feierte im Jahr 2000 ihr hundertjähriges Jubiläum und verdient die Bezeichnung »Privatbahn« ohne Wenn und Aber, da sie sich zu hundert Prozent in Familienbesitz befindet. Ein zusätzliches Betätigungsfeld konnte sich die Bahn über einen langfristigen Kooperationsvertrag mit DB Cargo zur Bedienung des Güterbahnhofs Neukölln sichern. Mülltransport und -umschlag waren auch lange Zeit ein Standbein der Osthavelländischen Eisenbahn AG in Berlin-Spandau. Der Wegfall dieser Aufgabe hat vor Jahren zu empfindlichen Einbußen für das Unternehmen geführt. Gegenwärtig lebt die Bahn vornehmlich von der Bedienung eines Großkunden. Mit Übernahme der Betreiberfunktion für das künftige GVZ Berlin-West (Wustermark) werden perspektivische Hoffnungen für eine Aufwärtsentwicklung verbunden. Dritte im Bunde der Berliner NE ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG. Diese weist gegenwärtig die Besonderheit auf, dass sie nach Rückübertragung ihres Eigentums von der DB AG derzeit »nur« als Infrastrukturbetreiber auftritt (und für die Nutzung der Anlagen entsprechende Entgelte von DB Regio beziehungsweise DB Cargo erhält). Der Infrastruktur widmet sich das Unternehmen mit aller Kraft. Seit 1999 läuft ein umfangreiches Sanierungs- und Modernisierungsprogramm mit Neubau von Bahnsteigen, Brückenerneuerung, Installation moderner Sicherungstechnik und Sicherung zahlreicher Bahnübergänge. Zu Ihrem hundertjährigen Bestehen (2001) will sich die Bahn im neuen Outfit präsentieren.

Zur Attraktivitätssteigerung soll dann auch der Einsatz moderner Fahrzeuge (Gelenktriebwagen der Baureihe 646 von ADtranz) gehören. Die Pläne des Vorstandes gehen noch weiter: Mit dem Wiederaufbau der Strecke Wilhelmsruher Damm – Schönholz soll der direkte Anschluss an die Berliner City (Bahnhof Gesundbrunnen) hergestellt werden, was die Attraktivität der »Heidekrautbahn« er-



RegioBahn Bitterfeld GmbH: Pilotfall der Kooperation einer NE mit DB Cargo in den neuen Bundesländern

heblich steigern würde. Langfristig wird auch die Zielstellung verfolgt, selbst als Eisenbahnverkehrsunternehmen wieder aktiv zu werden.

Die Rolle als Eisenbahnverkehrsunternehmen spielen im Land Brandenburg neben der bereits genannten Prignitzer Eisenbahn weitere Unternehmen mit Erfolg. Die EKOTRANS GmbH Eisenhüttenstadt – 100-prozentige Tochter der EKOSTAHL GmbH – liefert dabei den Beweis, dass das Verhältnis zu DB Cargo sowohl durch Kooperation, als auch durch Wettbewerb gestaltet werden kann. Im Verkehr zwischen dem Grenzbahnhof Guben und dem Werkbahnhof Ziltendorf agiert EKOTRANS als Subunternehmer von DB Cargo (nicht zuletzt deshalb, weil für eine NE im grenzüberschreitenden Güterverkehr an der EU-Außengrenze derzeit noch unüberwindbare Hindernisse bestehen), auf anderen Relationen (vornehmlich in Nord-Süd-Richtung) betätigt sich das Unternehmen auch als Wettbewerber zu DB Cargo und trägt so zur Verbesserung des eigenen Betriebsergebnisses bei. Auf der Grundlage eines Kooperationsvertrages mit DB Cargo sammelt auch AHG Baustoffhandel Cottbus – erst im Jahre 2000 als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen – erste Erfahrungen bei der Bedienung von Kunden. Bemerkenswert für die Lausitzer Region ist, dass der Zentrale Eisenbahnbetrieb der LAUBAG in Schwarze Pumpe – größtes VDV-Mitgliedsunternehmen Ostdeutschlands im Bereich des Güterverkehrs – bisher keine Ambitionen zeigt, als öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig zu werden. Die LAUBAG konzentriert sich somit auf das Kerngeschäft – Abbau von Braunkohle.

Interessante Aspekte ergeben sich bei Betrachtung der Eisenbahnland-

schaft in Sachsen-Anhalt. Bezüglich der territorialen Ansiedlung neuer öffentlicher Eisenbahnen fällt zunächst eine starke Konzentration im Chemiedreieck auf. Daneben sind aber auch einige Details von Interesse: Das Unternehmen Infra Leuna GmbH ist infolge bisher ausgebliebener Privatisierung (das heißt, noch zur Bundesanstalt für Vereinigungsbedingte Sonderaufgaben gehörend) keine NE, sondern eine Eisenbahn des Bundes – mit der Konsequenz, dass nicht der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht, sondern das Eisenbahn Bundesamt zuständiges Aufsichtsorgan ist. Die Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft mbH in Schkopau (Mehrheitsgesellschafter: DB Cargo) hält sich bei der Entwicklung eigener Aktivitäten auf dem Netz der DB AG offenbar zurück, denn bisher sind keinerlei Güterzugleistungen außerhalb des eigenen Standortes bekannt. Die RegioBahn Bitterfeld GmbH – 100-prozentig zu Connex gehörend – bildet in den neuen Bundesländern den Pilotfall für die Kooperation mit DB Cargo. Das Projekt beinhaltet, dass das Sammeln und Verteilen von Güterwagen (also Zugbildung und -auflösung, Kundenbedienung, Abfertigungsdienst bis hin zur Akquisition) nur noch von der NE vorgenommen wird und sich DB Cargo auf den Fernverkehr konzentriert. Das Modell wurde in zwei Schritten realisiert: Bereits Ende 1999 hat die RegioBahn die Bedienung der Güterverkehrsstellen im Raum Bitterfeld übernommen, Ende Mai 2000 folgten die Güterverkehrsstellen im Raum Dessau, Rossau, Coswig und Zerbst. Interessantes Detail: Beim Einsatz der Lokomotiven hat es sich aus betriebswirtschaftlicher Sicht als günstig erwiesen, auf Kapazitäten von DB Cargo zurückzugreifen. Die bisherigen Ergebnisse des Pilotvorhabens sind für beide Partner zufriedenstellend.

Sachsen-Anhalt: starke Konzentration im Chemiedreieck



Weit über die neuen Bundesländer hinaus bekannt wurde u. a. die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH

Wer bestimmt das Geschehen auf den Gleisen im Freistaat Sachsen?

Aktivitäten im Freistaat Thüringen

Als echter Wettbewerber von DB Cargo mit Aktivitäten, die weit über den eigenen Standort hinausgehen, hat wiederholt die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH – zur Unternehmensgruppe van Engelen gehörend – von sich reden gemacht. Das Unternehmen ist nicht nur im Güterverkehr aktiv, sondern auch im SPNV, hier nicht als Konkurrent, sondern als Partner von DB Regio im Gemeinschaftsunternehmen »Burgenlandbahn«. Der Part der Karsdorfer Eisenbahn besteht dabei in der Bereitstellung, Wartung und Instandhaltung der 18 neuen Triebwagen (Typ LVT / S von Bombardier). Ein drittes Geschäftsfeld des Unternehmens besteht in der Wartung, Instandhaltung (einschließlich Umrüstung und Modernisierung), Reinigung und Vermietung von Lokomotiven und Wagen. In diesen Rahmen gehört auch das mit der Rumänischen Eisenbahn gegründete Joint-Venture-Unternehmen »Roger Rail«, mit dessen Hilfe rollendes Material (Lokomotiven und Güterwagen) nach Deutschland importiert und im Gegenzug deutsche Eisenbahntechnik in den Balkan exportiert werden soll. Ausdruck des Bemühens, die Geschäftstätigkeit international auszurichten, ist die Tatsache, dass die Karsdorfer Eisenbahn seit Ende 1999 assoziiertes Mitglied im internationalen Eisenbahnverband (UIC) ist. Dies ist zweifellos ein Novum in der NE-Landschaft. Wenn von den Eisenbahnen in Sachsen-Anhalt die Rede ist, dürfen die Harzer Schmalspurbahnen GmbH – die »Größte unter den Kleinen« – nicht übersehen werden. Die HSB waren die erste öffentliche NE in den neuen Bundesländern. Mit zahlreichen

Veranstaltungen konnte 1999 der 100. Geburtstag der Bahn gefeiert werden. Als wichtiger Bestandteil des Harzer Tourismuskonzeptes scheint die Zukunft des Unternehmens nicht in Frage gestellt.

Ein Blick auf die vom Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit zugelassenen öffentlichen Eisenbahnunternehmen (über 20!) könnte zu der Annahme führen, dass zahlreiche NE das Geschehen im Freistaat Sachsen mitgestalten. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich jedoch, dass in der genannten Zahl allein zehn Museums- beziehungsweise Parkeisenbahnen vertreten sind. Vernachlässigt man außerdem jene Unternehmen, die zwar eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen besitzen, bisher aber noch nicht am Markt agieren, dann verbleibt ein sehr kleiner Rest. Von mehreren durch den Freistaat Sachsen initiierten Regionalisierungsmodellen hat sich das Vogtlandprojekt Zweifels ohne am besten entwickelt. Im Ergebnis europaweiter Ausschreibung hatte im Frühjahr 1995 die Bayerische Regentalbahn AG den Zuschlag für den SPNV im Vogtland erhalten. Nach Verzögerungen bei der Sanierung der Infrastruktur (verantwortlich DB Netz AG) wurde im Oktober 1996 mit neuen modernen Fahrzeugen (Regiosprinter der Firma Siemens – Düweg) der Betrieb aufgenommen. Die seit dem 1. 1. 1998 agierende Vogtlandbahn GmbH (Tochtergesellschaft der Regentalbahn AG) hat inzwischen ihr Einsatzgebiet wesentlich ausdehnen können und bedient auf insgesamt fünf Linien (mit insgesamt circa 400 Kilometern Länge) auch die Nachbarländer Thüringen,

Bayern, Tschechien. Neben diesem eurorégionalen Nahverkehrssystem »EGRONET« verdient eine weitere Besonderheit Beachtung: Über eine reaktivierte Industriebahntrasse wurde mit einem Dreischienengleis (Straßenbahn 1.000 mm + Normalspur) eine direkte Verbindung vom Zwickauer Hauptbahnhof in das Zentrum der Stadt geschaffen. Letzter Höhepunkt in der erfolgreichen Entwicklung der Vogtlandbahn war im Juli 2000 die Eröffnung eines neuen Betriebshofes in Neumark. In der nach ökologischen Gesichtspunkten gestalteten und vom Freistaat Sachsen maßgeblich geförderten Anlage wird nicht nur der eigene, inzwischen auf 27 Regiosprinter und neun Desiro-Triebwagen angewachsene Fahrzeugpark gewartet, sondern es werden auch verstärkt Dienstleistungen für Dritte angeboten.

Während im SPNV mit der Freiburger Eisenbahngesellschaft (Mehrheitsgesellschafter ist die Eurobahnverkehrsgesellschaft Mainz) und mehreren Schmalspurbahnen weitere Anbieter neben DB Regio auftreten, tritt im Güterverkehr lediglich die in Dresden ansässige Import, Transport, Logistik (ITL) GmbH in Erscheinung – weniger als Kooperationspartner, denn als Wettbewerber von DB Cargo. Der circa 20 Lokomotiven umfassende Fahrzeugpark wird vornehmlich im Baustellenbereich, weniger für das Erbringen von regelmäßigen Güterzugleistungen eingesetzt.

Einfach und übersichtlich gestalten sich die Aktivitäten von Regionalbahnen im Freistaat Thüringen: Als erste öffentliche Güterbahn in den neuen Bundesländern – hervorgegangen aus einer ehemaligen Anschlussbahn – trat bereits 1993 die Hörseltalbahn GmbH in Eisenach (zur Connex-Gruppe gehörend) in Erscheinung. Als logistischer Dienstleister der Opel Eisenach GmbH betreibt die Hörseltalbahn auch einen mit moderner Umschlagtechnik ausgerüsteten KLV-Terminal.

Als nichtöffentliches kommunales Unternehmen hat die Erfurter Industriebahn GmbH 75 Jahre lang nur Güterverkehr betrieben. Mit der 1995 erlangten Konzession als öffentliches Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen für Personen- und Güterverkehr wurden die Voraussetzungen ge-



schaffen, die nach der Wende massiven Verluste im Güterverkehr durch entsprechende Leistungsangebote im SPNV zu kompensieren. Nach Anschaffung von fünf neuen Fahrzeugen (Typ Regio-Shuttle RS I von ADtranz) erfolgte im Mai 1998 der Einstieg in den SPNV auf der Strecke Erfurt – Bad Langensalza – Leinefelde. Inzwischen fahren die Züge in dieser Relation bis Kassel. Mit soliden Leistungen und unter Einhaltung vorgegebener Qualitätsstandards konnte das Unternehmen nicht nur das Vertrauen der Fahrgäste erringen, sondern auch den Aufgabenträger überzeugen. So war es nicht überraschend, dass die Erfurter Industriebahn – in Bietergemeinschaft mit der Hessischen Landesbahn – im Ergebnis weiterer Ausschreibungen den Zuschlag für SPNV-Leistungen in Südthüringen erhalten hat. Seit Anfang 2001 fährt nunmehr die Süd-Thüringen-Bahn GmbH auf den Strecken Eisenach – Meiningen – Eisfeld und Wernshausen – Zella Mehlis. Die Tochtergesellschaft beider Unternehmen bedient die Strecken zunächst im Auftrag von DB Regio, ab Fahrplanwechsel im Mai 2001 dann in eigenem Auftrag. Der Anteil der Erfurter Industriebahn / Süd-Thüringen-Bahn an den SPNV-Leistungen des Freistaates Thüringen erreicht damit circa 20 Prozent – eine beachtliche Größenordnung.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass sich die Eisenbahnlandschaft Ostdeutschlands, insbesondere seit der Bahnstrukturreform enorm verändert hat. Aus dem einst einfarbigen Bild ist inzwischen ein farbenprächtiges Mosaik entstanden. Dabei ergeben sich für die einzelnen Bundesländer recht unterschiedliche Aspekte und Schattierungen. Der Entwicklungsprozess gilt zudem keineswegs als abgeschlossen. Weitere neue Eisenbahnunternehmen schicken sich an, in den Markt einzutreten – sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr. In diesem Zusammenhang werden auch in die von der DB AG angekündigte Mittelstandsinitiative, in die Projekte MORA P und MORA C gewisse Erwartungshaltungen gesetzt. Wünschenswert wäre es, die neuen Regionalbahnen und interessierte Anschlussbahnen möglichst stark – teilweise überhaupt erstmalig – in all diese Überlegungen einzubeziehen.

Dr.-Ing. Winfried Marko

## Zehn Jahre ÖPNV in den neuen Bundesländern: Strukturelle Rahmenbedingungen, Angebotstrategien und Fahrgastentwicklung

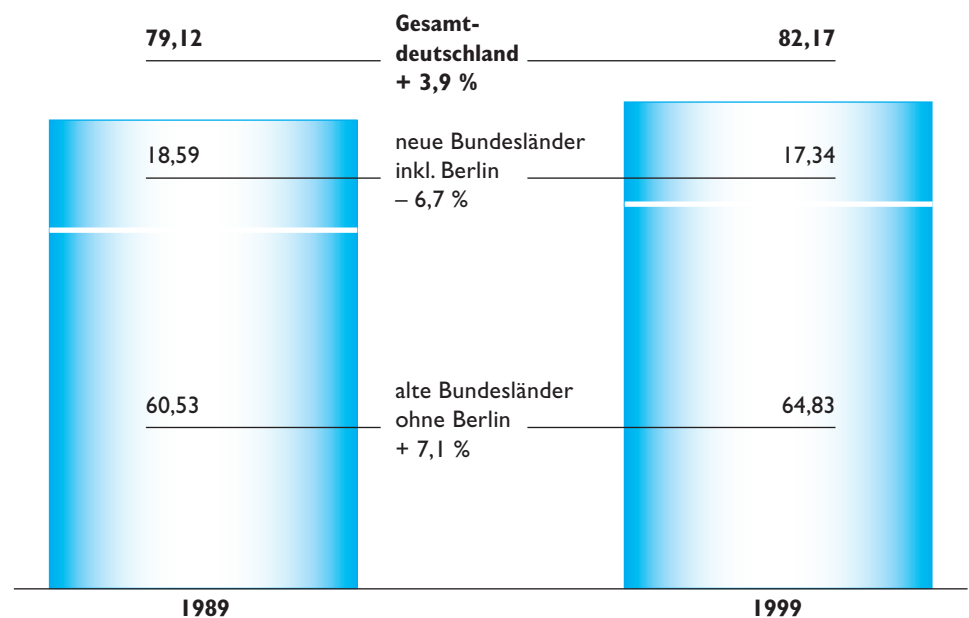
**Die demographischen Rahmenbedingungen als wesentliche Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖPNV haben sich in den neuen Bundesländern seit der Wiedervereinigung bis heute wenig positiv verändert. Dies kann beispielhaft an der Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen dargestellt werden, die auch für die ÖPNV-Unternehmen die entscheidende Grundlage für das Fahrgastpotenzial und damit die Unternehmensentwicklung bilden. Darüber hinaus hatten aber auch die in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich verfolgten Angebotsstrategien einen erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen, so dass sich deutliche Unterschiede herausgebildet haben.**

Während in den alten Bundesländern in den letzten zehn Jahren die Bevölkerung um 4,3 Millionen Einwohner (+7,1 Prozent) zunahm, ist in den neuen Bundesländern, einschließlich Berlin, im gleichen Zeitraum ein Verlust von immerhin 1,25 Millionen Einwohnern (–6,7 Prozent) entstanden. Dabei sind

erhebliche Unterschiede zwischen der Region Berlin (Berlin / Brandenburg) und den übrigen neuen Bundesländern festzustellen. So entfallen 94 Prozent des Verlustes (–1,18 Millionen Einwohner) auf die Länder außerhalb des Raumes Berlin, wobei die Rückgänge im Einzelnen zwischen 9 Prozent und

Starke regionale Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung Deutschlands

Bevölkerungsentwicklung in Deutschland 1999/1989 (in Mio. Einwohner)



Bevölkerungsentwicklung in den neuen Bundesländern – inkl. Berlin (in Tsd. Einwohner)

	Berlin	Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen
1989	3.410	2.649	1.964	4.913	2.965	2.684
1994	3.472	2.537	1.832	4.584	2.739	2.518
1999	3.387	2.601	1.789	4.460	2.649	2.449
<b>Zu- bzw. Abnahme</b>						
1989 – 1994	+ 1,8 %	- 4,2 %	- 6,7 %	- 6,7 %	- 6,9 %	- 6,2 %
		- 0,8 %			- 6,7 %	
1994 – 1999	- 2,4 %	+ 2,5 %	- 2,3 %	- 2,7 %	- 4,0 %	- 2,7 %
		- 2,4 %			- 3,2 %	
1989 – 1999	- 0,6 %	- 1,8 %	- 8,9 %	- 9,2 %	- 10,7 %	- 8,8 %
		- 1,2 %			- 9,4 %	



**Bevölkerungsentwicklung in Berlin und Brandenburg  
(in Tsd. Einwohner)**

	Berlin	Umland Berlin*	Übrige Landkreise und kreisfreie Städte in Brandenburg	Region Berlin (Berlin und Umland)
1989	3.410	1.450	1.199	4.860
1994	3.472	1.411	1.126	4.883
1999	3.387	1.534	1.067	4.921
<b>Zu- bzw. Abnahme</b>				
1989 – 1994	+ 1,8 %	– 2,7 %	– 6,1 %	+ 0,5 %
1994 – 1999	– 2,4 %	+ 8,7 %	– 5,2 %	+ 0,8 %
1989 – 1999	– 0,6 %	+ 6,0 %	– 11,0 %	+ 1,3 %

\* angrenzende Landkreise und Potsdam

**Entwicklung der Schülerzahlen in Brandenburg und Sachsen-Anhalt  
(in Tsd. Schüler)**

Schuljahr	Brandenburg		Sachsen-Anhalt	
	Grundschule	Gesamt	Grundschule	Gesamt
1991/1992	226	365	147	372
1995/1996	218	406	141	390
1999/2000	166	360	91	331
<b>Zu- bzw. Abnahme</b>				
1991 – 1995	– 3,5 %	+ 11,2 %	– 4,1 %	+ 4,8 %
1995 – 1999	– 23,9 %	– 11,3 %	– 35,5 %	– 15,1 %
1991 – 1999	– 26,5 %	– 0,3 %	– 38,1 %	– 11,0 %

11 Prozent lagen. In Berlin und Brandenburg betrug der Rückgang lediglich 1,2 Prozent (–71.000 Einwohner), was aber gegenüber den Erwartungen Anfang der 90er Jahre als enttäuschend zu bezeichnen ist.

Die Entwicklung innerhalb des Zehn-Jahres-Zeitraumes zeigt allerdings eine sich deutlich abschwächende Tendenz. So hat sich die Abnahme im Zeitraum 1994–1999 gegenüber 1989–1994 mehr als halbiert. In Brandenburg ergab sich in den letzten fünf Jahren sogar eine Zunahme von 64.000 Einwohnern, die jedoch ausschließlich auf die Entwicklung im Raum Berlin zurückzuführen ist. In den übrigen neuen Bundesländern sind im gleichen Zeitraum die Verluste mit etwa 380.000 Einwohnern, das sind etwa 70.000 bis 80.000 Einwohner je Jahr, allerdings immer noch vergleichsweise hoch.

In Brandenburg ist zwischen dem Berliner Umland und den übrigen Landesteilen zu unterscheiden. Aus diesem Grund ist in der Tabelle die

Entwicklung in Berlin, dem Berliner Umland (angrenzende Landkreise), den übrigen Landkreisen und kreisfreien Städten in Brandenburg sowie in der gesamten Region Berlin getrennt dargestellt. Es zeigt sich, dass in der Region Berlin seit der Wende die Bevölkerung zwar stetig zunimmt, jedoch mit äußerst geringen Steigerungsraten (etwa +0,2 Prozent pro Jahr). Dabei sank die Bevölkerung im Land Berlin wegen der Abwanderung ins Umland seit Mitte der neunziger Jahre um 85.000 Einwohner, während sie im Umland um 123.000 Einwohner zunahm. Dagegen entspricht die Entwicklung in den übrigen Landkreisen in Brandenburg weitgehend der Situation in den anderen neuen Bundesländern, das heißt, hohe Einwohnerverluste in den ersten Jahren nach der Wende und ein sich abschwächender Rückgang in den letzten fünf Jahren.

Noch stärker als die Bevölkerungsentwicklung wirkt sich die Abnahme von Schülern auf die Fahrgastzahlen der ÖPNV-Unternehmen

aus, da insbesondere in den ländlichen Räumen der Schülerverkehr in der Regel 70–90 Prozent des gesamten Fahrgastaufkommens ausmacht. Beispielhaft soll die Entwicklung der Schülerzahlen in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt dargestellt werden. Während Anfang der neunziger Jahre die Schülerzahlen in diesen Ländern insgesamt noch zunahmen, sind seit dem Schuljahr 1995/96 deutliche Rückgänge von –11 Prozent bis –15 Prozent zu verzeichnen. Diese Tendenz wird sich in den kommenden Jahren noch verstärken, da die Schülerzahlen in den Grundschulen als Basis für die weitere Entwicklung weit über proportional (–24 Prozent bis –35 Prozent seit 1995/96) zurückgingen. Dabei sind die Verlustzahlen in Sachsen-Anhalt weitgehend repräsentativ auch für die anderen neuen Bundesländer, da die Struktur etwa gleich ist und die positive Bevölkerungsentwicklung im Umland von Berlin den Schülerrückgang in Brandenburg abgemildert hat.

Die Veränderungen der demographischen Rahmenbedingungen in den neuen Bundesländern während der letzten zehn Jahre können somit wie folgt charakterisiert werden: Starker Bevölkerungsrückgang und gleichzeitige leichte Zunahme der Schülerzahlen in den ersten fünf Jahren und abgeschwächte Abnahme der Einwohner sowie starker Rückgang der Schülerzahlen in den letzten fünf Jahren. Insgesamt ist das Fahrgastpotenzial für die ÖPNV-Unternehmen damit ständig gesunken mit sich zurzeit weiter verstärkender Tendenz wegen der drastischen Abnahme der Schülerzahlen in jüngster Zeit.

Verkehrsunternehmen, kommunale Gebietskörperschaften und Landesregierungen haben auf die demographische Entwicklung und die sich damit abzeichnenden Fahrgastverluste bei der Gestaltung des Angebotes im ÖPNV in den Städten und Landkreisen (ohne SPNV) sehr unterschiedlich reagiert und damit die Fahrgastentwicklung erheblich beeinflusst. Dabei zeigt sich generell, dass hohe Minderungen des Angebotes jeweils drastische Rückgänge der Fahrgastzahlen zur Folge hatten, während stabile und steigende Angebote trotz der negativen demographischen Entwicklungen den Fahrgastrückgang mildern oder sogar ins Positive

Verschiedene Wanderungsbewegungen überlagern sich...

wenden konnten. Dieser Zusammenhang wird besonders deutlich bei der Betrachtung der Zeiträume 1990 bis 1994 und 1994 bis 1999. Reduzierungen des Angebots Anfang der 90er Jahre in Brandenburg, Sachsen und Thüringen in Höhe von –5 Prozent bis –15 Prozent führten zu erheblichen Fahrgastverlusten (–32 Prozent bis –50 Prozent). Dagegen wurde in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt das Angebot nur geringfügig gemindert (–2 Prozent bis –3 Prozent). Die Folge war, dass in diesen Ländern der Fahrgastrückgang vergleichsweise gering war und der größte Teil der Fahrgäste gehalten werden konnte. In den Folgejahren (1994 bis 1999) ist diese angebotsorientierte Verkehrspolitik auch in Brandenburg und in Thüringen umgesetzt worden (+13 Prozent bis +24 Prozent) mit wiederum deutlich positiven Auswirkungen auf die Fahrgastentwicklung. Dabei ist die hohe Zunahme des Angebotes in Brandenburg in erster Linie auf die gestiegene Nachfrage als Folge des erheblichen Einwohneranstiegs im Umland von Berlin und die enge Verflechtung mit Berlin zurückzuführen.

Die Intensität des Zusammenhangs zwischen Angebotsveränderungen und Fahrgastentwicklung wird am besten bei einem Vergleich der Veränderungsraten Anfang der 90er Jahre mit denen in den letzten fünf Jahren sichtbar. In Sachsen-Anhalt wurde das Angebot Anfang der 90er Jahre nur geringfügig (–3 Prozent) reduziert und in den Folgejahren deutlich ausgeweitet (+7 Prozent), was zum Ergebnis führte, dass die Fahrgastzahlen in zehn Jahren lediglich um insgesamt –13 Prozent (etwa ein Prozent pro Jahr) sanken. Dagegen führten die hohen Angebotsreduzierungen in Brandenburg und Thüringen mit –6 Prozent bis –15 Prozent Anfang der 90er Jahre zu extremen Fahrgastverlusten (–38 Prozent bis –50 Prozent), die auch durch die erheblichen Angebotsausweitungen in den Folgejahren (+13 Prozent bis +24 Prozent) nicht annähernd ausgeglichen werden konnten. Damit verblieb in diesen Ländern im Zehn-Jahres-Zeitraum ein Fahrgastverlust von –36 Prozent bis –49 Prozent. Hier zeigt sich deutlich, dass einmal verlorene Fahrgäste bei weitem nicht durch ein später deutlich verbessertes

Angebot wieder zurückgewonnen werden können. Die durchgängigen Angebotsreduzierungen in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen sind dagegen ein Beleg dafür, dass bei einer restriktiven Angebotsstrategie Fahrgastverluste in zum Teil erheblichem Umfang auf Dauer entstehen.

Allerdings sind bei der Bewertung der Zahlen neben den demographischen Veränderungen auch die strukturelle und die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Ländern zu berücksichtigen. Sachsen und Thüringen weisen im Vergleich zum übrigen ostdeutschen Raum geringere Arbeitslosenquoten und seit einigen Jahren auch ein besseres Wirtschaftswachstum auf. Dies begründet zu einem wesentlichen Teil, dass in den letzten fünf Jahren in Thüringen die Fahrgastzunahmen am höchsten und in Sachsen trotz weiter sinkendem Angebot die Fahrgastverluste vergleichsweise gering waren.

Die dargestellten Auswirkungen der Angebotsstrategien auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den neuen Bundesländern machen deutlich, dass auch bei ungünstigen strukturellen Rahmenbedingungen

das Angebot möglichst nicht reduziert werden sollte, solange nicht drastische Fahrgastrückgänge in Kauf genommen werden sollen. Dies gilt insbesondere für die ländlichen Räume, in denen wegen des Einwohnerrückganges und der sinkenden Schülerzahlen das Fahrgastpotenzial zurzeit noch schrumpft. Die Aufgabenträger sind deshalb aufgefordert, im Rahmen ihrer Verantwortung für den örtlichen und regionalen ÖPNV im Sinne der Daseinsvorsorge gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen ein angemessenes Angebot zu erhalten und möglichst durch kostengünstige Angebotsformen zu verbessern. Dafür sind allerdings auch in den nächsten Jahren weiterhin hohe finanzielle Unterstützungen erforderlich, die gemeinsam von den Aufgabenträgern und den Landesregierungen zu gewährleisten sind. Wie die positive Fahrgastentwicklung in einigen Teilen der neuen Bundesländer zeigt, kann dann bei einer günstigeren strukturellen Entwicklung, die mittelfristig auch in den neuen Bundesländern zu erwarten ist, die Benutzung des ÖPNV nicht nur stabilisiert, sondern wieder gesteigert werden.

Dr.-Ing. Martin Runkel

... und bewirken somit unterschiedliche Angebotsstrategien der ÖPNV-Unternehmen

#### Entwicklung des Betriebsleistungs-Angebots ohne SPNV (Wagen-km in Mio.)

	Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen
1990	79,5	44,1	196,0	79,0	70,1
1994	74,8	43,3	185,7	77,0	59,4
1999	92,4	32,0	175,8	82,6	67,2

#### Zu- bzw. Abnahme

1990 – 1994	– 5,9 %	– 1,8 %	– 5,3 %	– 2,5 %	– 15,3 %
1994 – 1999	+ 23,5 %	– 26,1 %	– 5,3 %	+ 7,3 %	+ 13,1 %
1990 – 1999	+ 16,2 %	– 27,4 %	– 10,3 %	+ 4,6 %	– 4,1 %

#### Entwicklung des Fahrgastzahlen ohne SPNV (Fahrgäste in Mio.)

	Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen
1990	312	123	674	209	259
1994	155	105	461	190	160
1999	160	88	449	182	166

#### Zu- bzw. Abnahme

1990 – 1994	– 50,3 %	– 14,6 %	– 31,6 %	– 9,1 %	– 38,2 %
1994 – 1999	+ 3,2 %	– 16,2 %	– 2,6 %	– 4,2 %	+ 3,8 %
1990 – 1999	– 48,7 %	– 28,5 %	– 33,4 %	– 12,9 %	– 35,9 %

## Die Institutionalisierung der Zusammenarbeit der VDV-Landesgruppe-Bayern mit dem Landesverband der Bayerischen Omnibusunternehmen e.V. (LBO)

Eine Zusammenarbeit zwischen VDV-Unternehmen und den Unternehmen des privaten Omnibusgewerbes besteht schon so lange, wie der ÖPNV selbst existiert. Unabhängig von auftretenden Konfliktfällen im Einzelfall entspannte sich in den letzten Jahren das bayrische Verhältnis auf Verbandsebene zunehmend und ist heute mehr denn je von intensiver Kooperation geprägt. Sechs Jahre nach Inkrafttreten des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes und vier Jahre nach Inkrafttreten der PBefG-Novelle treten der VDV-Bayern und LBO heute oft gemeinsam auf, um auf landesspezifische Entwicklungen zu reagieren.



Gemeinsam im Licht der Öffentlichkeit: VDV und LBO im konstruktiven Dialog

Zu Beginn der neunziger Jahre, als die Regionalisierung des Nahverkehrs begann erste Schatten zu werfen, trafen sich die Vorsitzenden und Geschäftsführer beider Verbände, um ihre Positionen zu dem sich im Entstehungsstadium befindlichen Bayerischen ÖPNV-Gesetz auszutauschen. Auch wenn es schon vorher Kontakte zwischen beiden Gruppierungen gegeben hatte, so dürfte aus heutiger Sicht dieses Zusammentreffen als Auftakt für die künftige Form des Miteinanders gewertet werden.

Mit der erkennbaren Polarisierung von »Aufgabenträgern« und »Verkehrsunternehmen« wurde beiden Seiten bewusst, dass die Grenzen im ÖPNV-Markt der Zukunft voraussichtlich anders verlaufen würden als in der Vergangenheit. Selbst wenn beiden Seiten bewusst war, dass die Interessenslage ihrer Mitglieder aufgrund der historischen Entwicklung, dem unternehmerischen Selbstverständnis und nicht zuletzt der Eigentumsverhältnisse sowie den daraus resultierenden

Zielen nie deckungsgleich sein würde, wurden von diesem Zeitpunkt an die Weichen für eine konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit neu gestellt.

Fanden die Vorabstimmungen zum Bayerischen ÖPNV-Gesetz, welches

in seiner Erstfassung schon zwei Jahre vor der PBefG-Novelle in Kraft trat, noch eher hinter den Kulissen statt, traten beide Verbände erstmals im Mai 1995 mit einer gemeinsamen Veranstaltung auf. Im Rahmen eines »Parlamentarischen Abends« fand in neuer Form ein intensiver Gedankenaustausch mit den Abgeordneten des damaligen Landtagsausschusses für Wirtschaft und Verkehr statt. Fachspezifischen Gesprächsstoff und Informationsbedarf gab es im Jahr eins nach Inkraft-Treten des ÖPNV-Gesetzes und kurz vor dem Wirksamwerden der PBefG-Novelle mehr als genug.

Die Veranstaltung war so erfolgreich, dass sie bereits eineinhalb Jahre später wiederholt wurde. Dieses Mal wurden die ersten Erfahrungen mit dem novellierten PBefG beleuchtet, das vor allem zahlreiche Probleme in Bezug auf die Interpretation und inhaltliche Abgrenzung der Begriffe »eigen-« und »gemeinwirtschaftlich« brachte. Auch wenn die Unternehmen beider Verbände zu diesem Zeitpunkt in sehr unterschiedlicher Ausprägung von den neuen Rahmenbedingungen betroffen waren, bestand Einigkeit darüber, mittel- bis langfristig besser mit- als gegeneinander zu handeln.

In diese Zeit fiel auch die Gründung eines Vereins in München, in dessen Rahmen die im MVV tätigen Verkehrsunternehmen eine intensive Zusammenarbeit beschlossen. Dies war notwendig geworden, weil durch einen Wechsel in der Gesellschafterstruktur des Verbundes die unternehmerischen Interessen unterzugehen drohten. Der Verein, der sich »Arbeitsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen im MVV e.V.« nannte, verfolgte damals wie heute primär das Ziel, auf breiter Basis die Kooperation untereinander fortlaufend zu festigen und zu verdeutlichen, dass Wettbewerb im

ÖPNV nicht allein das Austauschen vermeintlich profitloser und uniformer Verkehrsunternehmen bedeutet. Als im südbayerischen Raum die Ausschreibungsproblematik in Einzelfällen sogar zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führte, engagierte sich Mitarbeiter privater wie kommunaler Unternehmen gemeinsam für ihre Interessen, id est insbesondere für die Wiedererteilung von Konzessionen.

Der erste »Bayerische Nahverkehrstag«, der im Jahr 1996 noch unter dem Begriff »Workshop« in Nürnberg abgehalten wurde, bildete einen weiteren Meilenstein in der Zusammenarbeit beider Verbände. Auch hier traten LBO und VDV-Bayern gemeinsam auf, um im Dialog mit Vertretern von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden Standpunkte auszutauschen. Im Jahr 2000 fand er bereits zum fünften Mal statt, das Interesse ist ungebrochen. Gegenwärtig wird der sechste Nahverkehrstag vorbereitet, natürlich wieder in Kooperation beider Verbände.

Die Aufzählung von unterschiedlichen Feldern der Zusammenarbeit ließe sich noch beliebig fortsetzen. Informationsaustausch auf Geschäftsführebene, die Formulierung gemeinsamer Positionen gegenüber Dritten und die gegenseitige Teilnahme an den öffentlichen Veranstaltungsteilen der Landesgruppenversammlungen gehören mittlerweile zum Standard. Bei allen wichtigen verkehrspolitischen Tagesthemen sind VDV-Bayern und LBO bemüht, gegenüber Dritten geschlossen und zu Gunsten der Branche ÖPNV aufzutreten.

Die Unterschiedlichkeit der Klientel und der eigenen Ziele führt natürlich dazu, dass es zeitweilig auch Differenzen gibt. So bietet die Diskussion zu dem Entwurf der EU-Kommission zur Novellierung der EU-Verordnung 1191/69 ein geeignetes Feld, um auch die unterschiedlichen Interessenslagen hervorzuheben. Letztlich ist aber allen Beteiligten klar, dass trotz unterschiedlicher Positionen im Einzelfall den neuen Rahmenbedingungen besser mit sinnvoller Kooperation begegnet werden kann.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Intensivierung der Zusammenarbeit seit Beginn der neunziger Jahre

Vielfältige Kooperation auch bei bestehenden Differenzen sinnvoll



## Streitige Diskussion um Laufzeiten von Liniengenehmigungen, Kompromiss beim Schülerticket

Die zweite Hälfte des Jahres 2000 war geprägt von einer kontroversen Diskussion mit einer nordrhein-westfälischen Bezirksregierung über die Laufzeiten von Liniengenehmigungen für Kraftomnibusse. Der Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes hat zwar in der Versammlung der VDV-Landesgruppe im November 2000 zugesagt, dafür zu sorgen, dass die Bezirksregierungen in NRW in den anstehenden Genehmigungsverfahren im Omnibusbereich auch weiterhin eine Regellaufzeit von acht Jahren gewähren werden. Die Kontroverse ist aber bis heute noch nicht zufriedenstellend gelöst. Ein vernünftiger Kompromiss zum Thema »Schülerticket« wurde dagegen nach langer Diskussion erreicht.

Die Bezirksregierung Köln hat mit Datum vom 26. Juni 2000 ein »Strategiepapier« vorgelegt und hiermit eine »Konferenz der Landräte und Oberbürgermeister des Regierungsbezirks mit dem Regierungspräsidenten« initiiert. Diese Konferenz wurde ohne Einladung der Verkehrsunternehmen und ihrer Verbände durchgeführt. In ihr wurde unter anderem beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, in der Aufgabenträger, Verkehrsverbände und die Bezirksregierung »gemeinsame Strategien« abstimmen und Erfahrungen austauschen werden. Auch zu den Sitzungen dieser Arbeitsgruppe wurden Verkehrsunternehmen nicht eingeladen. Wesentliches Ergebnis der gemeinsamen Überlegungen von Aufgabenträgern und Bezirksregierung Köln war es unter anderem, neue Genehmigungen und Genehmigungsverlängerungen einheitlich und generell nur noch bis zum Jahr 2005 zu gewähren, um die Aufgabenträger ab diesem Zeitpunkt in die Lage zu versetzen, diese Verkehre in Linienbündeln ausschreiben zu können.

Der VDV hat sich gegen dieses einseitige und – wie er meint – dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) widersprechende Verhalten der Bezirksregierung zum Nachteil der Verkehrsunternehmen zur Wehr gesetzt. Zunächst wurden hierzu, leider fruchtlose, Gespräche mit der Bezirksregierung Köln selbst geführt. Eine Initiative gegenüber dem Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes, Ernst Schwanhold, war dann erfolgreich. Dieser erklärte in der VDV-Landesgruppenversammlung am 24. November 2000 in Bonn, er werde dafür sorgen, dass die Bezirksregierungen

in NRW in den anstehenden Genehmigungsverfahren im Omnibusbereich auch weiterhin eine Regellaufzeit von acht Jahren gewähren werden. Der in Ausführung dieser Ankündigung vom Ministerium am 8. Dezember 2000 an den Regierungspräsidenten Köln übersandte Erlass war indes nicht mit der gebotenen Klarheit formuliert. Dies hatte zur Folge, dass die Bezirksregierung Köln ihre eingeschlagene Linie im Wesentlichen beibehielt.

Der VDV ist der Auffassung, dass es den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV nach dem PBefG rechtlich nicht möglich ist, den Genehmigungsbehörden per Nahverkehrsplan oder durch Beschluss des Stadtrates bzw. des Kreistages vorzuschreiben, konkrete Linienbündel zu bilden, die zur Umsetzung eine Befristung von Genehmigungen erfordern. Denn nach den §§ 9 Abs. 2 und 16 Abs. 2 PBefG ist über die Bündelung von Genehmigungen und deren Laufzeiten immer eine Ermessensentscheidung im Einzelfall zu treffen. Eine solche Einzelfallentscheidung, die ausschließlich der Genehmi-

gungsbehörde obliegt, darf also nach dem Gesetz nicht im Sinne einer voraussetzungslosen und zwingenden Rechtsfolge vom Aufgabenträger antizipiert werden.

Es bleibt abzuwarten, ob die anhängigen Rechtsbehelfsverfahren zur Zufriedenheit der betroffenen Verkehrsunternehmen abgeschlossen und langwierige streitige Gerichtsverfahren verhindert werden können. Dies ist umso wichtiger, als die Verkehrsunternehmen in NRW bei aller Unsicherheit über den künftigen europäischen Ordnungsrahmen in der Übergangsphase zum Wettbewerb im ÖPNV dringend Rechtssicherheit in Bezug auf die Auslegung der aktuellen deutschen Rechtsvorschriften benötigen. Der VDV wird sich weiterhin mit aller Kraft darum bemühen, den bestehenden Konflikt möglichst ohne gerichtliche Auseinandersetzungen zur Zufriedenheit der Mitgliedsunternehmen zu lösen.

Wie bereits im VDV-Jahresbericht 1999 (Seite 97) berichtet, hatte der nordrhein-westfälische Landtag mit Beschluss vom 10. Dezember 1999 an die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen appelliert, landesweit allen weiterführenden Schulen und deren Schulträgern attraktive Angebote zur Einführung von Schülertickets auf der Basis der in der Region Bonn / Rhein-Sieg im laufenden Pilotvorhaben gewonnenen Erfahrungen zu unterbreiten.

Das Schülerticket im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) ist als schulbezogenes Solidarmodell ausgestaltet. Für alle Schülerinnen und Schüler der jeweiligen Schule wird das Ticket

Bezirksregierung Köln möchte zur Ausschreibung geeignete Linienbündel bilden

Nach langer Diskussion fand sich ein vernünftiger Kompromiss zum Schülerticket





abgenommen. Die Kosten von Tickets derjenigen Schülerinnen und Schüler, die das Ticket nicht abnehmen wollen, werden auf die das Ticket abnehmenden Schülerinnen und Schüler umgelegt oder von einem Dritten (zum Beispiel Sponsor) übernommen.

Bei dem zwischenzeitlich im Bereich des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) eingeführten Modell handelt es sich um ein optionales Modell: Entscheidet sich ein Schulträger im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung oder der Schulträger einer Ersatzschule, das Schülerticket an seinen Schulen einzuführen, erhebt er von dem nach den Schülerfahrkostenrecht freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schülern einen Eigenanteil von monatlich bis zu 15 DM; alle übrigen Schülerinnen und Schüler können selbst entscheiden, ob sie ein sehr preisgünstiges Schülerticket als Jahresabonnement erwerben. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bietet seit dem 1. Februar 2001 für die Schulen in den Städten Bochum, Dortmund und Neuss ebenfalls ein Schülerticket an, das dem in Aachen angebotenen Ticket im Wesentlichen entspricht.

Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr, das Innenministerium und das Ministerium für Schule, Wissenschaft und Forschung des Landes haben am 25. Januar 2001 per gemeinsamem Runderlass »Hinweise für die Träger von öffentlichen Schulen und Schulen in privater Trägerschaft (Ersatzschulen) sowie für Verkehrsverbände, -gemeinschaften und Verkehrsunternehmen zum Schülerticket in Nordrhein-Westfalen« veröffentlicht.

An der Erarbeitung haben die kommunalen Spitzenverbände, Verkehrsverbände aus den Ballungsgebieten und dem ländlichen Raum sowie der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmer e.V. (NWO) und der VDV im Rahmen eines Arbeitskreises beratend mitgewirkt. In die »Hinweise« sind auf Initiative des VDV gemeinsam mit dem NWO und den kommunalen Spitzenverbänden erhobene Forderungen weitgehend eingeflossen. Es konnte insbesondere folgende Klarstellung erreicht werden: »Die Entscheidung über ein Schülerticket-Tarifangebot obliegt den örtlichen Verkehrsunternehmen

bzw. Verkehrsverbänden/ -gemeinschaften (§ 39 Personenbeförderungsgesetz). Über die Abnahme entscheiden die Schulträger.«

In den »Hinweisen« wird ferner klargestellt, dass die finanzielle Absicherung des Schülertickets auf drei Säulen beruht, nämlich

- den Einnahmen aus dem Verkauf des Schülertickets an die Schülerinnen und Schüler und aus den Eigenanteilen der freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler,
- den bisherigen Aufwendungen der öffentlichen und privaten Schulträger für die Fahrkostenerstattung nach dem Schülerfahrkostenrecht des Landes und
- den Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG beziehungsweise § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die nach der Einführung des Schülertickets in der Höhe weiterhin an die Verkehrsunternehmen gewährt werden, »auf die ohne Einführung des Schülertickets nach der jeweils geltenden Rechtslage Anspruch bestanden hätte.«

Mit der zuletzt genannten Formulierung werden zumindest bis zur künftigen Fortschreibung der örtlichen Basiswerte für Schülertickets negative Folgen auf diese Ausgleichsleistungen – etwa bei der Ermittlung einer betriebsindividuellen mittleren Reiseweite – ausgeschlossen.

Die besondere Problematik von Schülertickets im ländlichen Raum wird in dem Erlass leider nicht sehr deutlich angesprochen. Es konnte immerhin erreicht werden, dass das Land eine gutachtliche Prüfung der Möglichkeiten der Einführung von Schülertickets im ländlichen Raum finanziell unterstützen wird.

Die »Hinweise« haben norminterpretierenden Charakter, das heißt zum einen, dass die bestehende Rechtslage etwa bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und im Schülerfahrkostenrecht unverändert bleiben soll. Zum anderen werden den Beteiligten (Schülerinnen und Schüler, Schulträger, Kommunalaufsicht und Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände / -gemeinschaften) wichtige Hinweise gegeben, wie die Landesregierung künftig praktisch vorgehen wird: Insoweit tritt eine

so genannte Selbstbindungswirkung ein, das heißt die nachgeordneten Behörden, zum Beispiel die Ausgleichsbehörden nach § 45a PBefG, sind hieran gebunden.

Zusammenfassend ist aus unternehmerischer Sicht festzustellen, dass der Erlass geeignet ist, die vorhandenen und mögliche weitere Schülertickets in NRW mit dem bestehenden rechtlichen Instrumentarium im Sinne kundenbezogener und auch wirtschaftlicher Lösungen weiterzuentwickeln.

Rechtsanwalt Reiner Metz



---

Autoren:

---

Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann

---

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

---

Ulrich Bethke

---

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

---

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser

---

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

---

Dipl.-Volksw. Ralf Busch

---

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

---

Ass. jur. Michael Fabian

---

Dipl.-Volksw. Dieter Fink

---

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

---

Volker Freiesleben

---

Staatl. gepr. Betriebsw.  
Marcus Gersinske

---

Dr. jur. Martin Henke

---

RA Thomas Hilpert

---

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

---

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

---

Dipl.-Volksw. Manfred Knieps

---

Dipl.-Oek. Ulrich Lehmann

---

Dipl.-Verw.-Betriebsw.  
Georg Lennarz

---

Dipl.-Soz. Mare Luik-Pani

---

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

---

Dr.-Ing. Winfried Marko

---

RA Reiner Metz

---

Ass. jur. Klaus Meyer

---

Dipl.-Ing. Holger Michelmann

---

Dr. jur. Thomas Muthesius

---

Dipl.-Ing. Bernhard Nickel

---

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

---

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

---

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

---

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller

---

Dr.-Ing. Martin Runkel

---

Ass. jur. Martin Schäfer

---

Dipl.-Ing. Martin Schmidt

---

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

---

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

---

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

---

Bildquellen:

---

S. 7 (alle), 8, 10, 16, 17  
Joachim Donath

---

S. 9 Kurt Oxenius

---

S. 13, 45 BASF AG

---

S. 31 Thorsten Reichel

---

S. 32 Westfälische Landes-  
Eisenbahn GmbH

---

S. 40 Hafenverwaltung Regensburg

---

S. 41 oben DB Cargo AG

---

S. 41 Mitte SKW Stickstoffwerke  
Piesteritz GmbH

---

S. 41 unten Westerwaldbahn des  
Kreises Altenkirchen GmbH

---

S. 42, 43 Häfen und Güterverkehr  
Köln AG

---

S. 55 Leipziger Verkehrsbetriebe  
GmbH

---

S. 59 Frank Wichmann

---

S. 61 Harzer Schmalspurbahnen  
GmbH

---

S. 62, 64 Erfurter Verkehrsbetriebe  
AG

---

S. 69 Dresdner Verkehrsbetriebe  
AG

---

S. 74 Daimler Chrysler AG

---

S. 87 (beide) üstra Hannoversche  
Verkehrsbetriebe AG

---

S. 88 Verkehrsverbund und Förder-  
gesellschaft Nordhessen mbH

---

S. 89 Stadtwerke Verkehrsgesell-  
schaft Frankfurt am Main mbH

---

S. 90, 91 Hoffmeister & Partner  
Agentur für Promotions und  
Marketing Services GmbH, Köln

---

S. 96 Ostmecklenburgische  
Eisenbahngesellschaft mbH

---

S. 97 Regiobahn Bitterfeld GmbH

---

S. 98 Karsdorfer  
Eisenbahngesellschaft mbH

---

S. 102 Verlag Heinrich Vogel

---

S. 103 Bernhard Nickel

---

Herausgeber:

---

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen (VDV)  
Kamekestraße 37–39  
50672 Köln  
Tel. (0221) 5 79 79 - 0  
Fax (0221) 51 42 72  
E-Mail info@vdv.de  
Internet www.vdv.de

---

Redaktion und Gestaltung:  
Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

---

Layout und grafische Gestaltung:  
Kai Uhlemann, Heike Schröder

---

Druck: Druckpunkt Offset GmbH,  
Bergheim-Gewerbepark

---

gedruckt auf umweltfreundlichen,  
100% igem Recyclingpapier

---

erschienen im August 2001





