



Jahresbericht 2006

2007



***VDV-Unternehmen –
Garanten eines leistungs-
fähigen öffentlichen Verkehrs
für Personen und Güter***

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Jahresbericht 2006

2007



***VDV-Unternehmen –
Garanten eines leistungs-
fähigen öffentlichen Verkehrs
für Personen und Güter***

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

6	Verbandspolitik Rechtsanwalt Reiner Metz	Anhaltende Talfahrt bei der ÖPNV-Finanzierung, Teilerfolge bei der europäischen ÖPNV-Verordnung
14	VDV-Kampagne Wolfgang Schwenk	VDV-Kampagne auf Kurs
16	VDV-Kampagne Karola Lambeck	Political Engineering mit den Themen Fußball-WM und Tourismus
18	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Stephan Anemüller	VDV erschließt neue Partnerschaft mit Akteuren des Tourismus
20	Marketing im Personenverkehr Friedhelm Bihn	Fußball-WM hat das Image des öffentlichen Verkehrssystems in Deutschland in der ganzen Welt erheblich gesteigert
22	Brüssel Ulrich Weber	Initiativen der europäischen Institutionen mit Auswirkungen auf ÖPNV und Schienengüterverkehr – Licht und Schatten aus Brüssel
24	Steuern Ralf Stollberg	Das neue Energiesteuergesetz – Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen
28	VDV-Akademie Michael Weber-Wernz	Die VDV-Akademie – auf dem Weg ins zweite Jahrünft
30	Bildung Michael Weber-Wernz	Mit nachhaltigem Personalmanagement die unternehmerischen Herausforderungen meistern
32	Arbeits- und Verkehrsmedizin Hartmut Reinberg-Schüller	Schlafapnoe – ein neues Beurteilungskriterium für die Erteilung der Fahrerlaubnis
34	Statistik des Personenverkehrs Ursula Dziambor	2006 – ein erfolgreiches Jahr für den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen
38	Verkehrsbetriebswirtschaft Marga Weiß	Verbesserte Kostendeckung trotz Mittelkürzungen und erhöhter Energiepreise
42	VDV-Kernapplikation Dr. Till Ackermann Christophe Fondrier Dr. Joseph Lutgen	Start erster Umsetzungsprojekte nach dem Standard der VDV-Kernapplikation
44	Volkswirtschaft Dr. Till Ackermann	Drängende Antworten auf den radikalen Klimawandel
46	Verbundfragen Dr. Manfred Knieps	VDV überarbeitet Empfehlungen zu Kombitickets
48	Personenbeförderungsrecht Martin Schäfer	Richterliche Klärungen und politische Diskussionen zum Genehmigungswettbewerb
50	Beförderungsrecht im Personenverkehr Thomas Hilpert	VDV erwirkt Beibehaltung von flexiblen Lenk- und Ruhezeiten
52	ÖPNV-Finanzierung Claudia Errington	Länder erreichen Kompetenzerweiterung für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs
54	Vergaberecht Stefan Bahrenberg	Vergaberecht in Bewegung – Europa macht Tempo
56	Güterverkehrspolitik Dr. Martin Henke	Wege zur Erhaltung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur
58	Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs Michael Fabian	Die Umsetzung der »Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit«
60	Schienengüterverkehr Dr. Heike Höhnscheid	Entwicklung des Schienengüterverkehrs – Anlass für Optimismus
63	Absatz im Güterverkehr Marcus Gersinske	COTIF – das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
66	Ordnungsfragen der Eisenbahninfrastruktur Steffen Kerth	197 Vorschläge zur Weiterentwicklung des Bundesschienenwegenetzes
68	Marktfragen des Güterverkehrs Georg Lennarz	Der europäische Einzelwagenverkehr – Sorgenkind und Hoffnungsträger
70	Absatz im Güterverkehr Marcus Gersinske	Verbände wehren den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Sicherung der Transportkette erfolgreich ab

72	Eisenbahn- und Maschinentechnik Jürgen Mallikat	Lärmreduzierung im konventionellen transeuropäischen Bahnsystem
74	Eisenbahnbetrieb Götz Walther	VDV-Schrift 757 »Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« als einheitliches Regelwerk für den Bremsbetrieb
76	Europäische Standardisierung Peter Haering	Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im internationalen Verkehrswesen
78	Normung Berthold Radermacher	Technische Spezifikationen und Normen für die europaweite Ausschreibung
80	Telematik und Informationssysteme Dieter Forkert	Forschungsvorhaben DISTEL: standardisierte digitale Mobilfunkkommunikation für ÖPNV-Anwendungen
81	Elektronische Informationsangebote Winfried Bruns	Elektronische Verbandskommunikation
82	Informationsverarbeitung Winfried Bruns	»Standardschnittstelle Infrastruktur-Datenmanagement« und »Automatische Fahrgastzählssysteme«: zwei neue Schriften der VDV-Schnittstelleninitiative
84	Verkehrsplanung Bernhard E. Nickel	Mit differenzierten Bedienungsweisen flexibel auf den demografischen Wandel reagieren
86	Betrieb Hartmut Reinberg-Schüller	Sicherheit im öffentlichen Verkehr rückt zunehmend in den Fokus
88	Bahnbau Herbert Sladek	Schienennetze des ÖPNV und des regionalen Stadtbahnverkehrs stark erweitert
91	Kraftfahrwesen Ralph Pütz	Linienbusse – wichtige Partner für die Erfüllung von »Kyoto« und »Nairobi«
94	Betriebshöfe und Werkstätten Alexander Koch	Grundlagen der Instandhaltung in Linienbusbetrieben des ÖPNV
96	Elektrische Energieanlagen Udo Stahlberg	Fachtagungen »Elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« als Ausdruck erfolgreicher Ausschussarbeit
98	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge Udo Stahlberg	Niederflur-Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge in Deutschland – eine Erfolgsgeschichte
100	Landesgruppe Baden-Württemberg Harald Dobelmann	Zuzüglermarketing: Willkommen in einer neuen Stadt!
102	Landesgruppe Bayern Gerrit Poel	Neues Bayerisches GVFG in Kraft; gemeinsame Tagung mit dem Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. weckt Brancheninteresse
104	Landesgruppe Hessen Matthias Jost	ÖPNV in Hessen bleibt in Bewegung
106	Landesgruppe Niedersachsen/Bremen Ulrich Bethke	ÖPNV-Finanzierung nimmt neue Wege: Unternehmen müssen sich im Wettbewerb behaupten – Einschnitte beim Verkehrsangebot
108	Landesgruppe Nord Walter Koch	Finanzierung, Kommunalisierung, Konsolidierung, aber auch Fußball-WM, Neubauten und innovative Technik markieren die Entwicklung im Norden
112	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen Martin Schäfer	NRW: Der Kuchen wird kleiner – wie soll er zukünftig verteilt werden?
114	Landesgruppe Ost Jürgen Prinzhausen	Unternehmensüberschreitendes rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) im Nordosten Brandenburgs
116	Landesgruppe Südost Jürgen Prinzhausen	Elf Jahre erfolgreiches grenzüberschreitendes Schülerferienticket in Mitteldeutschland
118	Landesgruppe Südwest Frank Birkhäuser	Weichenstellung für den regionalen ÖPNV – Rheinland-Pfalz will den Ausgleich im Ausbildungsverkehr landesspezifisch neu regeln
120	Ausgewählte Neuerscheinungen des VDV	
121	Verzeichnis der Bildquellen	
122	Impressum	

Anhaltende Talfahrt bei der ÖPNV-Finanzierung, Teilerfolge bei der europäischen ÖPNV-Verordnung

Das Jahr 2006 brachte der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland das befürchtete schrittweise Aussteigen des Bundes beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch die Föderalismusreform, während die Kürzungen bei den Bundesfinanzhilfen an die Länder nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) aufgrund des politischen Engagements der Länder und der Verkehrsverbände nicht so massiv ausfallen werden wie von den Haushaltspolitikern des Bundes ursprünglich geplant. Beide »Reformen« sind weit entfernt von der dringend notwendigen rationalen und bedarfsgerechten Gestaltung der finanziellen Grundlagen für die Zukunft des ÖPNV, insbesondere vor dem Hintergrund der Herausforderungen durch den Klimawandel. Bei der seit Jahren vor sich hindümpelnden Diskussion über die Fortentwicklung der geltenden EU-Verordnung Nr. 1191/69 für den Personenverkehr auf Straße und Schiene konnte im Berichtsjahr – insbesondere durch das Engagement der österreichischen EU-Präsidentschaft und von Bundesverkehrsminister Tiefensee nach der VDV-Jahrestagung in Bochum – eine Einigung auf der Ebene der EU-Verkehrsminister erreicht werden. Der am 11. Dezember 2006 auch formell mit der erforderlichen Mehrheit als »Gemeinsamer Standpunkt« beschlossene und von der EU-Kommission (KOM) zwischenzeitlich ausdrücklich unterstützte Text erfüllt zwar noch nicht alle Anforderungen an einen rechtssicher und bürokratiearm praktikierbaren Ordnungsrahmen, stellt aber eine tragfähige Basis für eine Einigung mit dem Europäischen Parlament (EP) im Laufe des Jahres 2007 dar.

Die verkehrspolitische Arbeit des Verbandes im Bereich ÖPNV im Jahr 2006 konzentrierte sich vor allem auf die ÖPNV-Finanzierung und den rechtlichen Ordnungsrahmen auf europäischer Ebene. Einen Höhepunkt der Verbandsarbeit bildete die VDV-Jahrestagung Ende Mai 2006 in Bochum.

Föderalismusreform bringt stufenweises Ende der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG

Bundestag und Bundesrat beschlossen kurz vor der parlamentarischen Sommerpause im Sommer des Berichtsjahres das Gesetzespaket zur Föderalismusreform. Dessen wesentlicher Inhalt war bereits im Anhang zu dem im November 2005 unterzeichneten Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD enthalten. Unter anderem die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch Bundesmittel nach dem GVFG wird danach schrittweise abgeschafft.

Auf der Grundlage des GVFG, das am 1. Januar 1971 in Kraft trat, und seiner Vorläuferregelungen aus dem Jahre 1967 erhielten alle Projektträger für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau bis einschließlich 2005 Bundesfinanzhilfen in Höhe von insgesamt 59 Milliarden Euro, davon 27 Milliarden Euro für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus und 32 Milliarden Euro für ÖPNV-Investitionen. Nicht enthalten hierin sind die erheblichen ergänzenden Mittel, die aus Länder- und Kommunalhaushalten flossen, und die aufzubringenden Eigenanteile der Verkehrsunternehmen. Rechnet man auch die ÖPNV-Projekte des Jahres 2006 und deren Komplementärfinanzierung hinzu, so konnten im Laufe von 40 Jahren allein im ÖPNV – vorsichtig geschätzt – Investitionen in einer Größenordnung von weit mehr als 40 Milliarden Euro realisiert werden. Diese Ist-Zahlen wären weit größer, wenn man sie inflationsbereinigt in heutigen Preisen ausdrücken

würde. Der im internationalen Vergleich hervorragende ÖPNV in Deutschland verdankt sein Ranking in hohem Maße dem GVFG und dem Miteinander von Bund, Ländern, Kommunen und Verkehrsunternehmen. Nur aufgrund des finanziellen Sich-Ergänzens aller Ebenen des Staates und der Verkehrsunternehmen konnte in Deutschland der anerkannt gute Ausbaustandard im ÖPNV erreicht werden, mit dem in erheblichem Maße neue Fahrgäste angezogen werden konnten. Gerade im Ausland wurde und wird immer noch mit viel Respekt auf das Modell GVFG geschaut, waren und sind dort die Städte und Gemeinden wie Verkehrsunternehmen vielerorts allein nicht in der Lage, ÖPNV-Investitionen zu finanzieren.

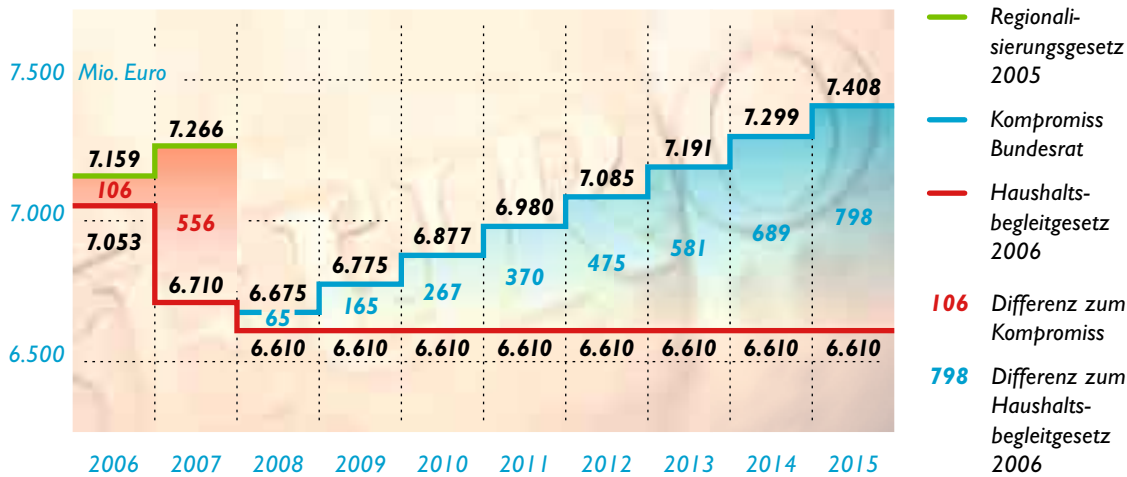
Das von Bund und Ländern beschlossene Ende dieser seit Jahrzehnten bewährten ÖPNV-Finanzierungsquelle wird schrittweise kommen. Bis Ende 2006 blieb das GVFG erhalten. Ab 2007 wird es teilweise abgeschafft: Der Bund stellt den Ländern bis Ende 2013 jährliche und nicht dynamisierte Festbeträge in Höhe von ca. 1,34 Milliarden Euro zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Bis Ende des Jahres 2013 wird dieser Betrag durch den Bundesgesetzgeber überprüft und in dann angepasster Höhe nur noch von 2014 bis 2019 gewährt; in diesem Zeitraum entfällt die Zweckbindung zugunsten der gemeindlichen Verkehrsverhältnisse, es verbleibt lediglich eine allgemeine »investive« Zweckbindung.

Zwar ist für 2019 eine weitere Neuregelung des Finanzausgleichs in der Bundesrepublik Deutschland angekündigt. Viel Hoffnung, dass die Städte und Gemeinden dann eigenständig in der Lage sein werden, größere ÖPNV-Investitionen zu finanzieren, besteht angesichts der sich verschärfenden finanzpolitischen Herausforderungen – die Stichworte lauten insbesondere »demografische Entwicklung« und »Kollaps der Sozialsysteme« – aber wohl nicht.

Durch Intervention des Verbandes konnte erreicht werden, dass das ÖPNV-Bundesprogramm nach dem bisherigen GVFG mit einer jährlichen Summe von ca. 330 Millionen Euro bis Ende 2019 weiter-



Regionalisierungsmittel 2006 – 2015 · Bund



leben wird; dieses Programm war im Koalitionsvertrag vom November 2005 »vergessen« worden.

Besonders fatal für den ÖPNV ist das vorgesehene Auslaufen dieser Bundesfinanzhilfen Ende 2019. Denn der ÖPNV-Investitionsbedarf in der Bundesrepublik Deutschland wird dann nicht gesättigt sein. Dies zeigt die von der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) vorgelegte Untersuchung »Investitionsbedarf des ÖPNV 2003 bis 2012«. Aus ihr ergibt sich zum einen, dass die Bedeutung von Grunderneuerung der in den alten Ländern in die Jahre kommenden ÖPNV-Anlagen erheblich zunehmen wird mit der Folge ansteigend hoher Bedarfe, zum anderen besteht in den jungen Bundesländern immer noch Nachholbedarf beim Neu- und Ausbau von ÖPNV-Betriebsanlagen. Außerdem macht die zunehmende Belastung der Umwelt durch den Kraftfahrzeugverkehr (Treibhausgase, Lärm, Flächenverbrauch) weitere Anstrengungen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl dauerhaft erforderlich. Der von der STUVA ermittelte Gesamtinvestitionsbedarf für die Aufrechterhaltung lediglich bisheriger Standards – ohne einen verkehrs- und umweltpolitisch wünschenswerten massiven Ausbau des ÖPNV – liegt beispielsweise allein für die Jahre 2008 bis 2013 bei über 16 Milliarden Euro.

Deshalb setzt sich der Verband für eine langfristig wirkende Ersatzfinanzierungsquelle zugunsten von ÖPNV-Investitionen ein, die am

objektiven Bedarf orientiert ist. Kurzfristig muss es den Ländern mit ihren GVFG-Ersatzregelungen gelingen, im ÖPNV zumindest die dringendsten Neu- und Ausbauprojekte sowie die erforderlichen Grunderneuerungsmaßnahmen sicherzustellen. Strikt abzulehnen ist die in einzelnen Ländern bereits sichtbar werdende Tendenz, die Freiheit bei der eigenen Gestaltung von Fördertatbeständen gegen Investitionen zu nutzen, z. B. indem zur Schonung der Landeskassen die Unterhaltung von Straßen aus den vom Bund gewährten GVFG-Ersatzmitteln bestritten werden soll.

Massive Einschnitte bei Regionalisierungsmitteln trotz verabreiteter Teilkompensation

Ebenfalls kurz vor der parlamentarischen Sommerpause 2006 wurde vom Bundesrat das Haushaltsbegleitgesetz 2006 angenommen. Mit diesem Artikelgesetz erhöhten sich mit Wirkung ab 2007 nicht nur die Regelsätze bei der Umsatzsteuer und Versicherungssteuer von 16 auf 19 Prozent. Vor allem wurden mit ihm – schon mit Wirkung ab 2006 und in der Größenordnung ansteigend – drastische Kürzungen bei den vom Bund auf die Länder übertragenen Regionalisierungsmitteln für den ÖPNV in Höhe von 2,3 Milliarden Euro allein für die Jahre 2006 bis 2009 gegenüber dem vorherigen rechtlichen Status quo vorgenommen.

Die neuen Beträge im RegG lauten: 7,053 Milliarden Euro im Jahre 2006 (minus 106 Millionen Euro), 6,71 Milliarden Euro im Jahr 2007

(minus 556 Millionen Euro) und »eingefrorene« 6,61 Milliarden Euro ab dem Jahr 2008 (minus 765 Millionen Euro im Jahr 2008). Durch die Regelungstechnik (Nennung eines Betrages »ab« 2008) wirkt das Gesetz über das Ende der Legislaturperiode im Jahre 2009 hinaus.

Immerhin wurde nach massivem Widerstand von Ländern und Verkehrsverbänden nach langen Bund-Länder-Verhandlungen kurz vor der entscheidenden Bundesratssitzung im Juni 2006 noch eine erhebliche Milderung der Kürzungen vereinbart. Hiernach ist für die Jahre 2008 bis 2010 eine Teilkompensation in Höhe von insgesamt 497 Millionen Euro vorgesehen, wobei ab dem Jahr 2009 die Dynamisierung in Höhe von 1,5 Prozent jährlich wieder aufgenommen wird, woraufhin die Länderchefs im Bundesrat »grünes Licht« für das Haushaltsbegleitgesetz 2006 gaben.

Investitionsbedarf des ÖPNV (in Mio. Euro) *

	Σ 2003–2007	Σ 2008–2012
Kommunale Unternehmen und NE-Bahnen	13.109	10.069
DB AG	4.317	5.447
Private Busunternehmen	1.575	880
Summe	19.001	16.396

* konservative Schätzung

Pressestimmen zur Angebotseinschränkung im Nahverkehr

Verkehrsunternehmen schlagen »Pakt für bezahlbare Mobilität« vor
Agentur Associated Press (AP), 26. November 2005

Bund streicht Zuschüsse für den Nahverkehr zusammen
Tagesschau, 23. November 2005

Stadtbahnen vor dem Kollaps
Handelsblatt, 28. Dezember 2005

Weniger Busse und längere Wartezeiten
Solinger Tagblatt, 15. Februar 2006

Kritik an Sparplänen für den Nahverkehr
Kölner Stadt-Anzeiger, 29. Juni 2006

Im Nahverkehr drohen weitere Einschnitte im Land
Der Tagesspiegel, 15. Juli 2006

Während die Länder mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 erhebliche Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln werden hinnehmen müssen, werden sie durch andere Elemente des Gesetzespaketes erhebliche Mehreinnahmen erzielen, vor allem durch die erhöhte Umsatzsteuer – und zwar im Verhältnis von mehr als 1:10.

Der Verband richtete aufgrund dieser Sachlage folgende Forderungen an die Politik im Bund und in den Ländern:

1. Die verabredete Teilkompensation muss so schnell wie möglich durch Änderung des RegG umgesetzt werden; hierbei ist ein langfristiger Zeithorizont anzustreben, möglichst wie beim GVFG bis Ende 2019, um den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Planungssicherheit zu geben.

2. Die Länder müssen ab 2007 in dem Maße, wie die Bundesmittel nach dem RegG gekürzt werden, Landesmittel als Kompensation

bereitstellen. Das gilt vor allem für diejenigen Länder, die in den vergangenen Jahren ihre originären Landesmittel – beispielsweise bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr – zurückgefahren oder ganz eingestellt und diese Leistungen aus Regionalisierungsmitteln (mit)finanziert haben.

Ein Entwurf eines Kompensationsgesetzes zur Änderung des RegG lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Es bleibt dringend zu hoffen, dass die Einigung über die Teilkompensation auf der Ebene des Bundes und der Länder rasch im RegG umgesetzt werden wird.

Angekündigte und tatsächliche Kompensationsaktivitäten aufseiten der Bundesländer waren bislang sehr unterschiedlich. Die Palette der daraus resultierenden Maßnahmen reicht dementsprechend von Aufrechterhaltung des bisherigen Angebotes bei moderater Anpassung der Fahrpreise bis hin zu massiven Kürzungen beim Angebot bei gleichzeitig erheblich steigenden Fahrpreisen.

Initiative des VDV zur Zukunft der ÖPNV-Finanzierung bleibt notwendig

Der Widerspruch zwischen konkretem politischen Handeln bei der Bereitstellung öffentlicher Mittel zugunsten des ÖPNV, das von Rückzug geprägt ist, und den objektiven Anforderungen an einen leistungsfähigen ÖPNV, die einen massiven ÖPNV-Ausbau erfordern, tritt besonders vor dem Hintergrund der globalen Erderwärmung zu Tage (siehe auch Bericht auf S. 44). Deshalb ist der vom VDV geforderte Pakt für bezahlbare Mobilität unter der Überschrift »Neuer Konsens zur Finanzierung des ÖPNV« notwendiger denn je (vgl. hierzu VDV-Jahresbericht 2005, Seite 6 f.). Mit dieser Initiative hatte sich der VDV – als einziger Spitzenverband der deutschen Wirtschaft – schon vor den Wahlen zum Deutschen Bundestag im September 2005 zu Wort gemeldet und einen solchen Pakt angemahnt.

Darin ist eine Selbstverpflichtung des Verbandes und seiner Mitglieder enthalten, sich – wie in den vergangenen Jahren auch – mit ganzer Kraft für weitere Kostensenkungen und Ertragssteigerungen und damit zur Entlastung öffentlicher Kassen einzusetzen. Dabei betont der VDV ausdrücklich die Notwendigkeit, das »Ob« und das »Wie« der bisherigen Verkehrsangebote auf den Prüfstand zu stellen. Zudem wird ein konzeptioneller Weg aufgezeigt, wie in Zeiten dramatischer Entwicklungen öffentlicher Haushalte ein angemessenes ÖPNV-Grundangebot in den Städten und Regionen aufrechterhalten werden kann. Die Bewältigung dieses Zielkonfliktes setzt ein abgestimmtes und vor allem rationales Handeln aller am ÖPNV Beteiligten voraus. Trotz der im Berichtsjahr beschlossenen Änderungen im GVFG und RegG erhält der Verband das Angebot an die Politik aufrecht.

VDV-Jahrestagung in Bochum

Die VDV-Jahrestagung Ende Mai 2006 in Bochum erhielt zum Auftakt ein besonderes Gepräge aufgrund der engagierten Diskussion über die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung und wegen des aus Sicht des Verbandes völlig unbefriedigenden Standes der Vorbera-

Bundesverkehrsminister Tiefensee wurde während der VDV-Jahrestagung 2006 am Eingang von wütenden Gewerkschaftsmitgliedern empfangen



tungen der Nachfolgeverordnung zur Verordnung (EWG) 1191/69 auf der Ebene der Beamten im Rat der EU.



VDV-Präsident Günter Elste setzte hierzu sehr deutliche Akzente. Er warnte, dass die Früchte erfolgreicher Arbeit und der hervorragende Ruf des deutschen ÖPNV akut bedroht seien. Denn der Bund wolle sich ohne Rücksicht auf Bedarfs- und Sachargumente bei der ÖPNV-Finanzierung zunehmend enthaften. »Wir stehen zeitgleich den massivsten Angriffen auf die Finanzierungsgrundlagen in der Nachkriegsgeschichte und Verschärfungen des rechtlichen Ordnungsrahmens gegenüber, die für zahlreiche ÖPNV-Unternehmen existenzbedrohend sind«.

Trotz der bereits erfolgten Absenkungen bei den Ausgleichszahlungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden und für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen seien die Fahrgastzahlen und der Kostendeckungsgrad kontinuierlich gestiegen. In der Zeit von 1994 bis 2005 seien die Regionalisierungsmittel um zirka 15 Prozent, die Zahl der Fahrgäste im selben Zeitraum um zirka 35,3 Prozent angewachsen. Die Dimension der im Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2006 vorgesehenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel werde zu massiven Leistungskürzungen und Preiserhöhungen führen. Bei dem vorgesehenen Kahlschlag könne der ÖPNV seine bedeutende Rolle für die Funktionsfähigkeit der Wirtschaftsstandorte in unserem Land, zur Sicherung einer Grundmobilität für alle Bürger und zur Bewältigung der weiter verschärfenden Anforderungen aufgrund der EU-Umweltrichtlinien nicht mehr hinreichend wahrnehmen. Im Rahmen der Föderalismusreform wolle die Große Koalition zudem das GVFG einfach zum Auslaufmodell erklären. Eine Sättigung des Investitionsbedarfs sei aber nicht abzusehen und könne auch von

der Großen Koalition nicht einfach wegdefiniert werden, betonte der VDV-Präsident.

Für die Beurteilung der neuen EU-Verordnung seien aus Sicht des VDV die folgenden Fragen entscheidend: Bringt die Verordnung mehr Effizienz und Qualität im ÖPNV? Bedeutet sie mehr Rechtssicherheit zum gegenwärtigen vergabe- und beihilferechtlichen Status quo? Ist Subsidiarität – also Gestaltungsfreiheit vor Ort – gewährleistet? Sind die Kernforderungen des EP erfüllt? Wissen die Betroffenen angesichts der unter den Beamten unter großem Zeitdruck gefundenen Formulierungen, was die Verordnung tatsächlich vor Ort bewirken wird? Leider seien alle Fragen mit »nein« zu beantworten.

Beim Schienengüterverkehr laufe Deutschland angesichts der dynamischen Nachfrageentwicklung sehenden Auges in eine schwerwiegende Engpasssituation hinein. Die Versäumnisse beim konsequenten Ausbau des Produktionsmittels Schienenweg werde den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Exportfähigkeit unseres Landes gefährden, warnte Elste.



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee sagte dem VDV in seiner verkehrspolitischen Rede zunächst eine engere und bessere Abstimmung zu. Bei den Verhandlungen über die Novellierung der EU-Verordnung 1191 sei es unerlässlich, dass die Spezifika des deutschen ÖPNV, die es so in anderen europäischen Ländern nicht gebe, Berücksichtigung fänden. »Wir wollen die Verbände erhalten. Wir wollen den Querverbund erhalten«, betonte der Minister. Des Weiteren wolle Deutschland ein Europa des Mittelstandes. »Wir sind uns einig: Die eigenwirtschaftlichen Betriebe, die Inhouse-Vergabe-Fragen gehören nicht in die Regelung auf europäischer Ebene.« Das müsse durchgesetzt werden, was kompliziert genug sei. Es brauche

Regelungen, die rechtssicher seien und nicht in Auslegungsdiskussionen mündeten, und es brauche nicht zuletzt auch festgeschriebene Sicherheits-, Umwelt und Sozialstandards, die – wenn es Wettbewerb gebe – tatsächlich auch einen Wettbewerb unter Gleichen ermöglichten. Zur Haushaltskonsolidierung erläuterte der Minister, dass sich im Koalitionsvertrag die Spitzen der Parteien und auch einige Ministerpräsidenten zu drastischen Maßnahmen bekannt hätten. Der Verkehrsbereich sei beherrscht von einer Diskrepanz zwischen den Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb einerseits und dem, was die öffentliche Hand zu leisten vermöge, andererseits. Er würde gerne mehr Geld für den Verkehrshaushalt zur Verfügung haben, dieses sei aber nicht da.



Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke betonte in seiner Rede, dass Kürzungen mit Augenmaß vorgenommen werden müssten. Die Regionalisierung Anfang der 90er Jahre sei das Vorziehen der Föderalismusreform im Kleinen gewesen. Wenn dann die Mittelvergabe nur noch nach Kassenlage vorgenommen werde, lasse das Schlimmes befürchten für die anderen großen Projekte der Föderalismusreform. Hier gehe es um die Glaubwürdigkeit des Reformprozesses in Deutschland. Wittke sprach den Mitgliedsunternehmen des VDV seinen Dank dafür aus, dass die finanziellen Einbußen bei der Anpassung der Mittel nach § 45a Personenbeförderungsgesetz und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz bisher weitgehend kompensiert wurden und nicht in massive Leistungseinschränkungen gemündet seien. »Auf NRW-Ebene ist damit jedoch das Ende der Fahnenstange erreicht, den Verkehrsunternehmen kann nicht noch mehr zugemutet werden«, betonte Wittke.

Bei der EU-Verordnung 1191 zur Marktöffnung im ÖPNV habe NRW

Redner bei der VDV-Jahrestagung 2006 in Bochum waren unter anderem VDV-Präsident Günter Elste ...

NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke ...

... sowie Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee

ein »ungutes Gefühl«, weil die deutschen Besonderheiten bisher keine Berücksichtigung gefunden hätten. Das ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen stehe vor der Novellierung. Bei den bisher neun kommunalen Zweckverbänden, die Aufgabenträger für den SPNV seien, müsse versucht werden, eine Struktur zu schaffen, in der die Nachfragemacht so gebündelt werde, dass die Marktmacht wirklich ausgespielt werden könne. Statt bisher vieler Förderöpfe nebeneinander solle im Land künftig mehr mit Pauschalen gearbeitet und vor Ort entschieden werden, was mit den Mitteln passieren solle. Wittke forderte die Unternehmen in NRW auf, in eine intensive Diskussion über die Novelle des Landes-ÖPNV-Gesetzes einzutreten.

Zu Gast in Bochum:
Christian Ude,
Präsident des Deutschen
Städtetages und
Münchener Oberbürger-
meister ...



Der Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München, Christian Ude, verwies darauf, dass die Europäische Kommission ihren Vorschlag für eine neue ÖPNV-Verordnung mit europaweit tätigen Unternehmen begründe, denen z. B. der deutsche Markt bislang verschlossen sei. »Abgesehen davon, dass das so nicht mehr stimmt: Es wird nicht von den Bürgern als Konsumenten der Leistung her gedacht, sondern von deren Produzenten. Ob sich so das Ansehen der EU in der Bevölkerung verbessern lässt, erscheint mir sehr fraglich. Wir alle wollen mög-

... der mit seinen
Ausführungen beim
interessierten Publikum
ebenso viel Aufmerk-
samkeit erfuhr ...



lichst viel Qualität und Effizienz im ÖPNV und zufriedene Kunden.« Der stark von städtischer Initiative geprägte ÖPNV in Deutschland und Österreich müsse sich jedenfalls nicht verstrecken, zumal angesichts der Restrukturierungserfolge der letzten Jahre. Wer vor Ort die Verantwortung für den ÖPNV trage und dafür zu Recht auch vom Bürger verantwortlich gemacht werde, müsse selbst entscheiden können, welche Struktur er unter den jeweils gegebenen Bedingungen für die sinnvollste hält. Klar sei aber auch: Eine öffentliche Kofinanzierung bleibe unverzichtbar, wenn der ÖPNV weiterhin seine Rolle – wie sie im offiziellen Teil der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und SPD deutlich beschrieben sei – erfolgreich wahrnehmen soll.

Mag. iur. Klaus Gstettenbauer, Delegationsleiter für die Ratsarbeitsgruppe »Public Service Obligations« beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich, umriss in der Fachtagung Personenverkehr die Geschichte der EU-Beschäftigung mit dem lokalen Nahverkehr, den Werdegang der neuen EU-Verordnung, den Stand der Verhandlungen und das Ziel der österreichischen Ratspräsidentenschaft, bei der Verkehrsministerratsitzung am 9. Juni 2006 eine politische Einigung zu erreichen. Dabei skizzierte er die unterschiedlichen Ziele und Interessen der Mitgliedsstaaten, so unter anderem, dass alle zehn neuen EU-Staaten für eine völlige Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes einträten.

Eckhard Busch, Abteilungsleiter im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, erinnerte daran, dass mit dem RegG als Kernbestandteil der Bahnreform die Verantwortung für den SPNV auf die Länder übergegangen sei, die hierfür einen am Bedarf orientierten Ausgleich erhielten. Hierbei handele es sich um einen originären Anspruch der Länder, der bewusst neben die Formen allgemeiner Finanzausgleichsregelungen gestellt wurde. Bund und Länder seien sich dabei einig gewesen, dass die Mittel »insbesondere« für den SPNV zu verwenden seien, die Länder aber frei seien, sie auch für andere Zwecke im ÖPNV zu verwenden.

Kritisch befasste sich Busch mit den Plänen, das GVFG im Zuge der Föderalismusreform aufzuheben. Für die Länder sei es von erheblicher Bedeutung, dass das ÖPNV-Bundesprogramm erhalten bleibe. NRW werde sich dafür einsetzen, auch Grunderneuerungsinvestitionen zu ermöglichen. Auch dürfe der Verteilungskampf mit anderen investiven Bereichen nicht zu Lasten des Verkehrs gehen.

Dipl.-Ing. Volker Sparmann, Sprecher der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und VDV-Vizepräsident, beschäftigte sich mit innovativen Preis- und Tarifstrategien – Wege zur Nutzerfinanzierung. Zum einen sei es erforderlich, erzielte Effizienzgewinne einzusetzen, um Finanzierungsengpässe im aktuellen Angebot auszugleichen. Zum anderen aber stünde die Branche vor einem Paradigmenwechsel weg von der Haushalts- und hin zur Nutzerfinanzierung. Künftig müsse der Mobilitätsmarkt als ein integrierter Markt gesehen werden.

Die Sicherung der Mobilität sei eine Aufgabe, die innerhalb des Gesamtsystems gelöst werden müsse. Hierzu sei die Unterscheidung in individuelle und öffentliche Verkehrsmittel nicht immer hilfreich, mitunter sogar hinderlich. Ein Gesamtsystem für die Finanzierung der Mobilität könnte so aussehen, dass die Investitionskosten und die Betriebskosten von Individualverkehr (IV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) gemeinsam getragen werden. Die Mittel würden gepoolt und dann zielgerichtet für Investitionen und Betrieb ausgeschüttet. Kernpunkt sei dabei eine anteilige Finanzierung der IV- und der ÖV-Systeme durch die Nutzer. Deren Anteil solle tendenziell steigen gemäß der Maxime »Verkehr finanziert Verkehr«. Zudem solle eine nutzungsabhängige Finanzierung jeder einzelnen Fahrt, also eine leistungsgerechte Bepreisung angestrebt werden. Hierzu sei ein konsequentes Ertragsmanagement zu installieren. Darüber hinaus gelte es, über marktgestalterische Maßnahmen neue Kundenpotenziale zu erschließen.



In der Fachtagung Güterverkehr formulierte Dipl.-Volksw. Heiner Rogge, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes, die Anforderungen der Speditionsbranche an die Eisenbahnen. Speditions- und Logistikdienstleister würden vor allem leistungsfähige Infrastrukturen und Verkehrssysteme benötigen. Diese erwarteten, dass sich durch eine weitere Marktöffnung und eine Intensivierung des Wettbewerbs der qualitative Leistungswettbewerb auf der Schiene deutlich verstärken werde. Wenn die Bahnen jedoch Partner in logistischen Netzwerken werden wollten, dann gehe es nicht nur um Insellösungen, auch nicht nur um Verkehre von A nach B, sondern um Netzwerkintegration. Die Bahnen seien gefordert, gemeinsam mit den Speditionen Branchenlösungen zu entwickeln. Dass dies erfolgreich gelingen könne, zeige die Vermarktung von Neuwagenverkehren.

Dipl.-Ing. oec. Joachim Thonagel, Director Logistics Network Central Europe der UPM-Kymmene Sales GmbH, ging auf die Rolle des Bahntransportes in der Strategie eines großen Industrieunternehmens ein. Der Einsatz von Bahntransporten für die Kundenbelieferung und die Anlieferung an Inlandslager hänge von einer Vielzahl von Kriterien ab. Der Grundanforderung mit dem Vorhandensein eines Gleisanschlusses werde vielfach leider nur unzureichend Rechnung getragen. Gerade bei Neubauten solle dies zukünftig stärker Berücksichtigung finden. Neben der reinen Anbindung würden Kapazitäten und Bedienung über eine frequente Nutzungsmöglichkeit entscheiden. Generell sei die Transportentfernung ein entscheidender Faktor. Unabdingbar für den Waggon-einsatz seien Flexibilität in der

Leerwagenverfügbarkeit, verlässliche Laufzeiten, ein schadensfreier Transport verbunden mit allen erforderlichen Informationen.

Raimund Stür, Vorstand der TX Logistik AG, sieht die Auflösung tradierter Rollen im europäischen Schienengüterverkehr als Chance. Der internationale Wettbewerb führe dazu, dass die Anbieter von Schienengüterverkehr sich in stärkerem Maße mit Wettbewerbern auseinandersetzen müssten, um die eigene Entwicklung sicherstellen zu können. Damit entstehe eine zunehmende Qualität und somit Attraktivität des Schienengüterverkehrs. Die Schiene gewinne an Bedeutung in intermodalen Arbeitsprozessen. Durch das gestiegene Interesse in diesem Bereich werde an Schnittstellenoptimierung in Bezug auf Infrastruktur und IT-Lösungen gearbeitet. Bei den politischen Zielen zur Entwicklung der Verkehrsmengen auf der Schiene trete nach einer Stagnation der Mengenentwicklung nun ein deutliches Wachstum ein. Insgesamt befinde sich die Branche in einem motivierenden Umfeld mit einem erheblichen Übergewicht an neuen Chancen für alle Marktteilnehmer.

In der gemeinsamen Abschlussveranstaltung wies Matthias Kurth, Präsident der Bundesnetzagentur, darauf hin, dass bei den Eisenbahnnetzen als natürlichen Monopolen kein Infrastrukturwettbewerb, sondern lediglich ein »Dienstewettbewerb« entstehen könne. Alle Erbringer von Eisenbahnverkehrsleistungen seien somit zwingend auf den diskriminierungsfreien Zugang zu den Schienenwegen und den Serviceeinrichtungen angewiesen. Das Potenzial des Verkehrsweges Schiene sei noch nicht ausgereizt, so dass sich hier Wachstumsmöglichkeiten für alle

bereits vorhandenen Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen, aber auch für neue Wettbewerber ergeben würden. Die Bundesnetzagentur werde auf der Basis des ihr zur Verfügung stehenden Instrumentariums und unter Einbringung ihrer bei der Regulierung der Telekommunikations- und Postmärkte erworbenen Fachkompetenz alles Erforderliche tun, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu fördern und damit einen entscheidenden Beitrag für weiteres Wachstum zu leisten.



... wie auch Prof. Dr. Klaus Töpfer, ehemaliger Bundesumweltminister, der heute im Auftrag des UN-Umweltprogrammes in Nairobi aktiv ist

Prof. Dr. rer. pol. Klaus Töpfer, Bundesminister a. D. und Exekutivdirektor des United Nations Environment Programmes (UNEP), wies abschließend darauf hin, dass die wirtschaftliche Entwicklung in der globalen Welt einen drastischen Anstieg der Mobilitätsbedürfnisse für den Transport von Gütern und Produkten und für die weiterhin deutlich ansteigende Zahl der Menschen begründe. Die Mobilitätstechniken unserer Zeit seien in überwältigendem Maße von fossilen Energieträgern, also von Kohle, Mineralöl und Gas abhängig. Weltweit komme diesen Energieträgern fast 80 Prozent des gesamten Energieangebotes zu. In den entwickelten Ländern der Welt habe der Verkehr durchschnittlich einen Anteil von 30 bis 35 Prozent an den Emissionen des Klimagases CO₂. Dabei werde wissenschaftlich nicht mehr bestritten, dass die Menschheit bereits mit einer deutlichen Erhöhung der Temperatur lebe und dass diese bedrohliche Entwicklung vornehmlich der Verwendung fossiler Energien zugeschrieben werden müsse.

Die Kosten des Klimawandels würden weiter steil ansteigen. Dem Konflikt zwischen verbesserter Mobilität im Rahmen der Globalisierung und dem damit verbundenen Klimawandel müsse wirksam entgegengetreten werden. Die »Kohlenstoffhaltigkeit« der Mobilität müsse entscheidend gesenkt und jeder Ansatzpunkt

Über zahlreiche instrumentelle Ansätze muss die »Kohlenstoffhaltigkeit« der Mobilität gesenkt werden, um das Klima zu schützen und Kosten zu sparen



für eine Vermeidung von Mobilität ohne Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung genutzt werden. Die Instrumente dafür würden von einer optimierten Stadt- und Landschaftsplanung über die Veränderung der Motorenkonzepte und die Verminderung fossiler Energien bis hin zu neuen, bahnbrechenden Organisationsformen und Techniklösungen des öffentlichen Verkehrs reichen. Im Bereich des Modal Split müsse insbesondere auch im Güterverkehr Entscheidendes erreicht werden.

Tagung des EU-Verkehrsminister-rates im Juni 2006

Der während der Jahrestagung geäußerte Unmut der Branche über den von der KOM am 20. Juli 2005 beschlossenen Verordnungsvorschlag zur Marktöffnung im ÖPNV (vgl. VDV-Jahresbericht 2005, Seite 11 ff.) und über den hierzu auf der Ebene des Rates durch die Fachbeamten erreichten Beratungsstand stieß bei Bundesverkehrsminister Tiefensee auf fruchtbaren Boden. In einem Spitzengespräch mit dem Minister noch in der Woche der VDV-Jahrestagung unter Beteiligung auch anderer Verbände wurden essenzielle Forderungen aus Sicht der Branche verabredet, für die sich Bundesverkehrsminister Tiefensee in der Tagung des EU-Verkehrsminister-rates am 9. Juni 2006 in Luxemburg stark machen wollte.

In dieser Tagung wurde tatsächlich eine politische Einigung unter den europäischen Verkehrsministern erreicht. Bundesminister Tiefensee konnte dabei auch wesentliche Teile des verabredeten Forderungskataloges durchsetzen. Das gilt besonders für Direktvergaben an so genannte »interne Betreiber« in Verbundgebieten und deren Kooperationsmöglichkeiten mit

privaten Partnern. Fortschritte gegenüber dem KOM-Vorschlag vom Juli 2005 wurden auch im Bereich der Übergangsvorschriften realisiert. Die Branche hätte mehr Zeit, sich auf das System des regulierten Wettbewerbs einzustellen: Erst drei Jahre nach Bekanntmachung im EU-Amtsblatt träte die Verordnung in Kraft. Weitere zwölf Jahre hätten die Mitgliedsstaaten Zeit, die vollständige Anwendung des Artikels 5 (der die Vergabe so genannter öffentlicher Dienstleistungsaufträge regelt) sicherzustellen. Schließlich beständen umfassende Bestandsschutzvorschriften für vorhandene öffentliche Dienstleistungsaufträge inklusive Liniengenehmigungen nach dem PBefG sowie für Verträge im Eisenbahnbereich. Auch die Formulierungen zu den Anforderungen an Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Kassen im Anhang wurden klarer gefasst.

Im Verkehrsministerrat wurden aber auch Verschlechterungen gegenüber dem KOM-Vorschlag vom Juli 2005 beschlossen. Dies gilt zum einen für weitere – mehr Bürokratie schaffende – Bekanntmachungs- und Berichtspflichten. Zum anderen wurde in dem Anhang eine Formulierung geändert, die geeignet ist, die Querfinanzierung des ÖPNV innerhalb von Unternehmen oder Konzernen durch Erträge auf kommerziellem Gebiet zu gefährden. Dies könnte erhebliche Folgen haben sowohl für im kommunalwirtschaftlichen Querverbund organisierte Unternehmen als auch für private Verkehrsunternehmen, die beispielsweise im Reiseverkehr aktiv sind.

Von Bundesminister Tiefensee gar nicht erst in den Forderungskatalog aufgenommen wurde leider die schon seit Jahren vom VDV, aber auch vom EP mit qualifizierter

Mehrheit erhobene Forderung, das Nebeneinander von allgemeinem europäischen Vergaberecht und der sektorspezifischen Verordnung zugunsten eines Anwendungsvorrangs der Verordnung aufzulösen (so genannte »lex specialis«). Die Bundesrepublik Deutschland hatte die ursprünglich erhobene Forderung nach einer lex specialis seit der Verkehrsministerrats-Tagung im März 2006 nicht mehr vertreten. Damit wurde das von der KOM vorgeschlagene Prinzip, unterschiedliche Vergabeverfahren je nach Inhalt der ÖPNV-Dienstleistungen anwenden und voneinander abgrenzen zu müssen, mit allen nachteiligen Folgen in Bezug auf die Rechtsklarheit anerkannt. Bundesminister Tiefensee hatte in der Tagung der Verkehrsminister am 9. Juni 2006 seine Zustimmung zu der politischen Einigung aber immerhin davon abhängig gemacht, dass eine rechtssichere Klarstellung der Anwendungsbereiche des allgemeinen EU-Vergaberechts und der Vorschriften der Verordnung erfolgt.

Diese Klarstellung wurde in dem Text der Einigung, der vom EU-Ratssekretariat in einem inoffiziellen Dokument niedergeschrieben wurde, zunächst nicht erreicht. Nach einem ungewöhnlich langen Prozess der Übersetzung des Textes (aufgrund einer Intervention der Bundesregierung) wurde dann schließlich im November 2006 eine amtliche Textfassung vorgelegt, die für erheblich mehr Klarheit sorgte.

Der Verkehrsministerrat nahm am 11. Dezember 2006 das Dokument vom November 2006 mit der erforderlichen Mehrheit als »Gemeinsamen Standpunkt« an. Die KOM erklärte kurz darauf offiziell gegenüber dem EP, dass sie diesen unterstützt. Damit liegt der Ball nunmehr im Spielfeld des EP, das unter deutscher Präsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 in zweiter Lesung über den Vorschlag zu beraten hat. Zum Redaktionsschluss war erkennbar, dass dem Vorschlag in der Fassung des Gemeinsamen Standpunktes des Rates vonseiten des EP wohl nicht ohne Abänderungsanträge gefolgt werden würde.

Änderungserfordernisse am Gemeinsamen Standpunkt aus Sicht des VDV

Der Verband hatte sich frühzeitig in die Diskussion mit dem EP

eingbracht und erklärt, dass der Gemeinsame Standpunkt des Rates eine tragfähige Basis für einen vernünftigen Kompromiss darstelle. Gleichwohl sind aus Sicht des VDV in zweiter Lesung im EP vor allem folgende Änderungen essenziell:

1. Der Text in der Fassung des Gemeinsamen Standpunktes negiert ebenso wie der dritte Vorschlag der KOM vom Juli 2005 das Petitum des EP vom 14. November 2001 nach einem klaren und eindeutigen Vorrang der Verordnung vor den Vergaberichtlinien.

Das vom Gemeinsamen Standpunkt akzeptierte komplizierte Nebeneinander von allgemeinem EU-Vergaberecht (Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG) und den Vorschriften der Verordnung führt einerseits zu uferlosen Rechtsstreitigkeiten: Die Fachjuristen streiten heute schon darüber, in welchen Fällen das allgemeine EU-Vergaberecht anwendbar sein würde und wann die Verordnung. Andererseits bestände bei einer Akzeptanz des Vorrangs des allgemeinen EU-Vergaberechts vor den Vorschriften der Verordnung die Möglichkeit, dass sich durch Änderung der allgemeinen Vergaberichtlinien und der hierzu ergehenden Rechtsprechung der Anwendungsbereich der Verordnung ständig verändert. Entsprechende Rechtsetzungsimpulse durch die KOM – etwa in Bezug auf Dienstleistungskonzessionen – sind bereits angekündigt.

Selbst wenn man also, wie der Gemeinsame Standpunkt, davon ausgeht, dass die Abgrenzung der Vorschriften im Text nunmehr rechtssicher praktikierbar sei, so gilt dies doch nur für den Moment. Niemand kann heute sicher sein, dass sich sogar bereits vor Inkrafttreten der Verordnung ein anderer Anwendungsbereich ergeben wird. Angesichts der notwendigen langfristigen Planungs- und Investitionshorizonte im öffentlichen Personenverkehr darf es nicht sein, dass die Anwendung der maßgebenden branchenspezifischen Rechtsvorschriften durch ständige Änderungen von Vorschriften des allgemeinen Vergaberechts und der hierzu ergehenden Rechtsprechung beeinträchtigt wird. Im Extremfall könnte mit solchen Änderungen die Anwendung der branchenspezifischen Verordnung

sogar ganz leerlaufen. Nur mit einer klaren und abschließenden branchenspezifischen Verordnung (lex specialis) kann, wie vom EP bereits in der I. Lesung 2001 gefordert, das Ziel der Verordnung, nämlich die Schaffung von Rechtssicherheit für Behörden und Verkehrsunternehmen, erreicht werden. Dieses Ziel kann durch Änderungen in den Artikeln 5 Abs. 1 und 8 Abs. 1 erreicht werden. Die KOM behauptet zwar, dass eine solche Regelung gegen die Vorschriften des Welthandelsrechts verstoße. Dies widerspricht aber dem Ergebnis eines auf Anregung von EP-Abgeordneten bei dem WTO-Rechtsexperten Prof. Dr. iur. Hermann Pünder in Auftrag gegebenen Gutachtens.



2. Nach der engen Formulierung des Artikels 8 Abs. 2 durch den Gemeinsamen Standpunkt soll nur die Anwendung des Artikels 5 auf Aufträge (gemeint sind »öffentliche Dienstleistungsaufträge«, was begrifflich klargestellt werden sollte) zwölf Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung verpflichtend sein. Das impliziert, dass alle anderen Artikel (z. B. allgemeine Vorschriften und Anhang) sofort nach Inkrafttreten zu erfüllen wären. Eine solche Differenzierung war weder von den Verkehrsministern gewollt noch entspräche sie praktischen Bedürfnissen. Es ist für die Rechtssicherheit und die notwendige bruchfreie Gestaltung des Übergangszeitraumes notwendig, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Hinblick auf die hierin enthaltenen Betrauungs- und Finanzierungselemente den langen Bestandsschutz von zwölf Jahren erhalten. Daher muss eine Ausweitung der Übergangsvorschriften auf alle Bestimmungen der Verordnung erfolgen und somit eine Übergangsfrist von zwölf Jahren für alle Artikel gelten.

3. Der Gemeinsame Standpunkt schafft im Anhang (Ziffer 5, zweites Tiret) ein Auslegungsproblem, das bei der Formulierung durch die KOM in ihrem Vorschlag vom Juli 2005 nicht bestanden hat. Die – unvollständige – Zusammenfassung von ehemals zwei Sätzen der KOM auf einen Satz könnte nämlich als personenverkehrsspezifisches Querfinanzierungsverbot dergestalt interpretiert werden, dass etwa Unternehmen ihre Gewinne im kommerziellen Bereich (z. B. aus dem Betrieb eines Fernreisebüros) nicht mehr zur Finanzierung der Gemeinwohlverpflichtungen verwenden dürften (s. o.). Das wäre weder von der KOM noch von den Verkehrsministern so gewollt.

Sinn und Zweck der Ziffer 5 des Anhangs ist vielmehr – und das ist nicht zu beanstanden –, dass bereits in der Buchführung solcher Verkehrsunternehmen, die neben Diensten, die Gegenstand von Ausgleichsleistungen sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, noch andere (insbesondere kommerzielle) Tätigkeiten ausüben, die Konten der unterschiedlichen Aktivitäten klar voneinander getrennt sein müssen. Damit soll nachvollziehbar bleiben, wohin Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand tatsächlich geflossen sind. Vermieden werden soll aber lediglich, dass Kosten des kommerziellen Geschäftsbereichs der Tätigkeit im gemeinwirtschaftlichen Bereich zugeordnet werden können. Das ist sinnvoll und entspricht den Prinzipien des EG-Vertrages, die in der allgemeinen EU-Transparenzrichtlinie 2006/111/EG näher und in dieser Weise kodifiziert sind. Die Formulierung des KOM-Vorschlags aus dem Jahre 2005 ist zur Klarstellung vorzuziehen.

Neben diesen Forderungen hat sich der Verband mit weiten Vorschlägen zu wichtigen Detailverbesserungen an die EP-Abgeordneten gewandt. Es bleibt zu hoffen, dass am Ende der Beratungen im EP ein für die ÖPNV-Branche tragfähiger Kompromiss herauskommen wird.

*Geschäftsführer Personenverkehr
Rechtsanwalt Reiner Metz*

Zum Thema Vergaberecht hat der VDV ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben bei Prof. Dr. iur. Hermann Pünder

VDV-Kampagne auf Kurs

Der Konsens zur ÖPNV-Finanzierung bröckelt, Busse und Bahnen müssen bei angespannter Kassenlage im Bund sowie in Ländern und Gemeinden mit anderen Politikfeldern um Kofinanzierung ringen. Politische Kommunikation und die integrierte VDV-Kampagne des Verbandes zielten 2006 darauf ab, fach- und finanzpolitischen Entscheidern die Bedeutung des ÖPNV für Wirtschaft und Umwelt, für Mobilität und Gesellschaft anschaulich und wirklichkeitsnah zu vermitteln.

Mit dem im November 2005 von CDU/CSU und SPD unterschriebenen Koalitionsvertrag kam im Bund eine Große Koalition mit der klaren Zielsetzung in die politische Verantwortung, über Reformprojekte eine wirtschaftliche Erholung der Bundesrepublik Deutschland zu erreichen. Im ersten Regierungsjahr hat die Große Koalition vor allem durch die Förderalismusreform, die beschlossene Mehrwertsteuererhöhung einschließlich des Haushaltsbegleitgesetzes sowie die Gesundheitsreform die politische Diskussion bestimmt.

In der Verkehrspolitik des Jahres 2006 war die von der DB AG angestrebte rasche Privatisierung des Unternehmens im Zuge eines Börsenganges das öffentlich herausragende Verkehrsthema. Zahlreiche Gutachten und öffentliche Stellungnahmen wie auch die zur Entscheidungsfindung in den Ausschüssen des Bundestages getroffenen Aussagen von Sachver-

ständigen und Experten dienten dem Ziel, die Entscheidungsfindung des Eigentümers Bundesrepublik Deutschland und des dafür zuständigen Bundestages zu erleichtern, und führten gleichzeitig zu einer weiteren Belebung der öffentlich kontrovers geführten Diskussion.

Auswirkungen und Konsequenzen der Reformbeschlüsse betreffen die Mitgliedsunternehmen des VDV teilweise massiv. Hier stehen Beschlüsse im Vordergrund, mit denen die Finanzierungsgrundlage des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik einschneidend verändert wird. So wurden über Jahrzehnte gewachsene und bewährte Finanzierungsinstrumente einseitig gekürzt, zeitlich befristet oder in Länderzuständigkeit verlagert. Angesichts dieser gravierenden Veränderungen für die Branche war es für die Einflussicherung des Verbandes existenziell, mit einer geschlossenen, klaren und zielorientierten Positionsbestimmung in den relevanten Verbandsgruppen die Basis zu schaffen, um über die Instrumente der VDV-Kampagne und der politischen Kommunikation eine Interessensvertretung erfolgreich wahrnehmen zu können.

Enthftung des Bundes führt zu Verantwortungszuwachs der Länder

Mit dem »Pakt für bezahlbare Mobilität« unterbreitete der Verband frühzeitig einen eigenen Diskussionsbeitrag, um die Sparlast mitzutragen und ein ausreichendes Grundangebot an Nahverkehrsleistung erhalten zu können. Ungeachtet hiervon beschloss die Große Koalition Anfang 2006 im Bundeskabinett mit dem Haushaltsbegleitgesetz drastische Kürzungen der Regionalisierungsmittel, mit denen im Wesentlichen Bestellungen im Schienenpersonennahverkehr bzw. Finanzierungen des übrigen ÖPNV geleistet worden waren. Es war offensichtlich, dass diese Einsparpläne zu deutlichen Angebotskürzungen einerseits sowie Fahrpreisanpassungen andererseits

führen würden. Mit einer letztendlich erfolgreichen Argumentation des Verbandes, die zu einer Abmilderung der Kürzungspläne im Bundesrat führte, war die den Bundesländern zugeordnete höhere Verantwortung für den öffentlichen Verkehr und eine daraus abgeleitete Gestaltungsaufgabe für das Angebot mit Bussen und Bahnen zu kommunizieren.

Die im Zuge der VDV-Kampagne entwickelten Motive verfolgten das Ziel, Nahverkehrskunden für die erkennbaren Konsequenzen der Regionalisierungsmittelkürzungen zu sensibilisieren und den Bundesländern die gewachsene Verantwortung für die Sicherstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes zu verdeutlichen. Das im Kampagnenbüro zentral entwickelte und vereinbarte Plakatmotiv wurde von VDV-Landesgruppen adaptiert und vor Ort zur Information der Nahverkehrskunden eingesetzt.

Steigende individuelle Mobilitätskosten: preiswertes ÖPNV-Angebot vielerorts einzige Alternative

Insgesamt legte die deutsche Wirtschaft im Jahr 2006 mit einem vom Statistischen Bundesamt erwarteten Wachstum von 2,5 Prozent erfreulich deutlich zu. Dieses Wachstum bildet sich allerdings so nicht beim Einkommen der privaten Haushalte ab. Die verfügbaren Einkommen großer Teile der Bevölkerung steigen sehr schwach bzw. sind zum Teil sogar rückläufig. Vor dem Hintergrund steigender Spritpreise verwundert es nicht, wenn die Ausgaben für Verkehr nach den Wohnungskosten mittlerweile zum zweitgrößten Ausgabenposten der privaten Haushalte angestiegen sind. Ihre Mobilitätsbedürfnisse zu organisieren wird für immer mehr Menschen zu einer schwierigen Aufgabe, zumal Studien von einer weiteren, auch langfristig erkennbaren Kostensteigerung privater Mobilität ausgehen. Eine durch die VDV-Kampagne Ende 2005 in Auftrag gegebene Untersuchung zeigte erneut, wie sehr für Pkw-Fahrer die Nutzung von Bussen und Bahnen eine preiswerte Mobilitätsalternative ist. Die VDV-Kampagne stützte über Anzeigen, Presseartikel, Hintergrundpapiere und Berechnungsbeispiele dieses zunächst kostenmotivierte Umsteigen auf Busse und Bahnen.



Die preiswerteste Mobilitätsalternative: Bus und Bahn



Zentral entwickelt, dezentral realisiert. Plakatmotive zur Kürzung der Regionalisierungsmittel

Alle entwickelten Kommunikationsmittel sind regional von den Mitgliedsunternehmen adaptierbar, denn ÖPNV-Märkte sind regionale Märkte, die am wirkungsvollsten über die Aktivitäten der Mitgliedsunternehmen erschlossen werden können. So beinhaltet die Kostenentwicklung der individuellen Mobilität Marktchancen für die Mitgliedsunternehmen, Neukunden aus dem Feld der Pkw-Fahrer zu gewinnen.

Diese auf den Kunden abgestellte Kommunikation galt es, durch eine an die Politik adressierte Argumentation zu begleiten. So war zu verdeutlichen, dass der Erhalt eines preiswerten und attraktiven, für breite Bevölkerungskreise alternativen ÖPNV-Angebotes einer staatlichen Kofinanzierung bedarf, die auskömmlich und verlässlich bereitgestellt werden müsse, und daher Strukturbrüche in der Finanzierung mit negativen Auswirkungen auf Angebot und Fahrpreise zu vermeiden seien. Kontinuität in der Verantwortung für den ÖPNV garantiert umweltverträgliche Mobilität, sichert Lebensqualität und Wirtschaftswachstum.

Gesellschaftspolitische Relevanz des ÖPNV bewusst machen – Busse und Bahnen als Problemlöser und Partner für Mobilität

Die Branchenresultate des Jahres 2006 sind ein beeindruckender Beleg für die Erreichung strategischer Ziele der VDV-Kampagne. Busse und Bahnen sind Problemlöser und Partner für Mobilität. Die Kampagnenschwerpunkte 2006 belegen dies sehr anschaulich:

- WM 2006: Die »Green Goal«-Ziele wurden übertroffen. Ein hochwertiger, leistungsstarker öffentlicher Nahverkehr sicherte als Problemlöser effizient und umweltschonend den Kundentransport zu WM-Stadien und Public-Viewing-Plätzen.
- Perspektivwechsel: Der bundesweite Fotowettbewerb brachte Tourismus und Mobilität zusammen. Umfragen belegen, dass insbesondere der Wachstumsmarkt Städtetourismus ein attraktives Angebot von Bussen und Bahnen als Partner für Mobilität fordert.

Zu beiden Schwerpunktthemen wird an anderer Stelle dieses VDV-Jahresberichtes ausführlich berichtet.

Bundespräsidentenfest 2006: Menschen und Unternehmen vorstellen, die Deutschland voranbringen

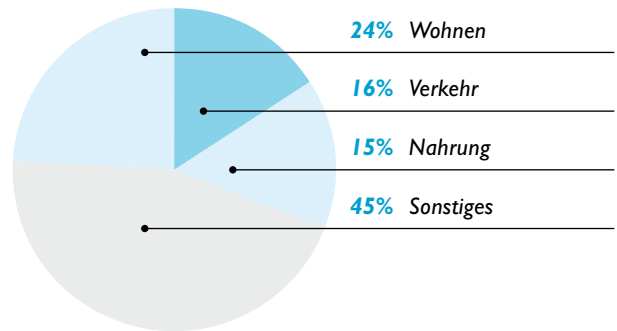
Zum Sommerfest 2006 lud Bundespräsident Horst Köhler unter dem Leitgedanken »Menschen und Unternehmen, die Deutschland inspirieren und voranbringen« ein. Der VDV folgte der Einladung gern. Die Kampagne »Damit Deutschland mobil bleibt« präsentierte einen eigenen Informationsstand. Mit ausgewählten Beispielen wurde auf dem Kampagnenstand die Innovationskraft der Branche eindrucksvoll belegt. Sie verdeutlichen folgende Themen:

- Nahverkehrsbusse schonen die Umwelt. Ein Dieselmotorsystem, mit dem bereits mehr als die Hälfte der Flotte der VDV-Mitgliedsunternehmen ausgerüstet ist, wurde anhand eines Modells als effektives Abgasreinigungssystem vorgestellt.
- Bahnfahrzeuge sind Energiesparer. Mit einem Energiespeicher im Fahrzeug ist eine Energieeinsparung bis zu 30 Prozent, eine Reduktion der Emission (Primärenergieerzeugung) bis zu 30 Prozent und eine bis zu 50 Prozent reduzierbare, vom Netz zu liefernde Spitzenleistung erreichbar.
- Elektronische Fahrkartengeneration. Ein Videofilm informierte zum Pilotversuch mit dem AllfaTicket im Verkehrsverbund Oberelbe, der Bewährungsprobe für ein elektronisches Ticket in der Praxis.

Zum Sommerfest waren die Mitglieder des Präsidiums und weitere Funktionsträger des Verbandes eingeladen. Unter den rund 3.000 geladenen Gästen tummelten sich viele Repräsentanten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Eine ausgezeichnete Möglichkeit für die Mitglieder des VDV, auch in direkten Gesprächen die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu unterstreichen.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

Struktur der Konsumausgaben



Die Ausgaben für Verkehr nehmen den zweiten Rang bei den Konsumausgaben der privaten Haushalte ein. Damit liegen sie seit 2003 vor den Ausgaben für Nahrung. (Quelle: Destatis 2006)

Der Bundespräsident und der Bundesverkehrsminister am VDV-Kampagnenstand



Political Engineering mit den Themen Fußball-WM und Tourismus

Im Jahr 2006 war Deutschland im Fußball-Taumel. Auch die VDV-Kampagne hat die Fußball-Weltmeisterschaft im eigenen Land aufgegriffen, um politische Entscheider von der Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für solche Großereignisse zu überzeugen. Mit einem nationalen Fotowettbewerb konnten sich Tourismuspolitiker aller Fraktionen im Deutschen Bundestag außerdem ein Bild von der Leistung des ÖPNV für die boomende deutsche Tourismusbranche machen. Zum ersten Mal setzte die Kampagne bei der Umsetzung stark auf die Kampagnen-Ansprechpartner in den VDV-Mitgliedsunternehmen.

Schon zu Beginn des Jahres war klar: 2006 würden sich Politik und Öffentlichkeit nur durch zwei Themen beeindrucken lassen: Fußball und Wirtschaft. Daher hat die Kampagne des VDV genau diese beiden Themen aufgegriffen.

WM ohne ÖPNV nicht machbar

Kernziel der Aktivitäten der Kampagne zur Fußball-WM im eigenen Land war es, politischen Entscheidern zu verdeutlichen, dass solche nationalen Großereignisse ohne Busse und Bahnen gar nicht durchführbar wären. Diese Aussage wurde untermauert durch die Ergebnisse einer Studie des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) in Dresden im Auftrag des VDV. Denn nach dieser Untersuchung hätte bei der Fußball-Weltmeisterschaft ein Verkehrschaos gedroht, wenn nicht mindestens die Hälfte aller Besucher mit Bus und Bahn zu den WM-Stadien oder Fan-Meilen in den Innenstädten gefahren wären. Für die Studie wurden die Parkmöglichkeiten aller WM-Stadien ermittelt und mit der zu erwartenden Nachfrage verglichen.

Die Ergebnisse der Studie wurden zum einen in der Pressearbeit eingesetzt. Zum anderen bildeten sie aber auch die argumentatorische Grundlage für ein Booklet, das das Magazin »Focus« in Zusammenarbeit mit dem VDV herausgebracht hat (siehe S. 21). Das Booklet klebte am 8. Mai 2006 auf jedem

»Focus«-Titelblatt. Zusätzlich verschickte der VDV das Booklet an Verkehrs-, Haushalts- und Sportpolitiker in Bund und Ländern, die großes Interesse zeigten. Aus mehreren Landtagen gab es Nachbestellungen. Außerdem war das Booklet der offizielle Wegweiser, den rund 2.000 WM-Hostessen an den Stadien zur Information der Fans einsetzten.

Neben der »Focus«-Kooperation war eine eigene WM-Website des VDV »www.mit-bus-und-bahn-zur-wm.de« ein wichtiges Element der Wegweisung und Information (siehe S. 21). Die Website wurde vor allem bei Journalisten bekannt gemacht und bot viele zusätzliche Informationen zur Leistungsfähigkeit von Bussen und Bahnen bei der WM. Außerdem wurde zu den Informationen der Verkehrsunternehmen vor Ort verlinkt.

Busse und Bahnen sind Tourismusfaktor

Während die Fußball-Weltmeisterschaft vor allem zwölf Städte und damit ihre Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen beschäftigte, brachte die WM rund zehn Millionen Besucher nach Deutschland. Eine einmalige Gelegenheit, Deutschland als attraktives Tourismusland zu präsentieren. Dazu kommt, dass die Tourismusbranche in Deutschland boomt. Zwischen 1993 und 2005 stieg die Zahl der Übernachtungen in den deutschen Städten mit mehr als

25.000 Einwohnern um 40 Prozent. Der Trend betrifft also nicht nur die Metropolen und Großstädte. Busse und Bahnen spielen in diesem Geschäft eine entscheidend wichtige Rolle. Die Zusammenhänge zur Bedeutung des ÖPNV für die Tourismusbranche waren vielen Wirtschaftspolitikern bislang nicht ausreichend bekannt. Daher wurde es zum Ziel der Kampagne, den Tourismusexperten unter den Wirtschaftspolitikern genau diese Sachverhalte näher zu bringen.

27 Millionen Kunden sind ein maßgeblicher politischer Faktor

Da 27 Millionen Fahrgäste eine politische Größe sind, stellte die Kampagne die Kunden beim Thema Tourismus in den Mittelpunkt. Der bundesweite Fotowettbewerb »Perspektivwechsel – Deutschland entdecken mit Bus & Bahn« sollte die Bedeutung von Bussen und Bahnen als Tourismusfaktor verdeutlichen. Von Mai bis Juli 2006 waren Fahrgäste, Mitarbeiter und andere Interessierte aufgerufen, in vier Fotokategorien, einer Sonderkategorie für Marketingkonzepte und in einem Kindermalwettbewerb Bilder einzusenden. Das Ergebnis: Über 1.600 Beiträge gingen beim Kampagnenbüro ein.

Dieser große Erfolg war vor allem zwei Faktoren zu verdanken. Zum einen beteiligten sich zahlreiche VDV-Mitgliedsunternehmen intensiv daran, den Fotowettbewerb bei den eigenen Kunden und Mitarbeitern zu bewerben. Das Kampagnenbüro stellte dafür Faltblätter, Texte für Kunden- und Mitarbeiterzeitungen sowie für Intranet und Internet zur Verfügung. Zum anderen halfen zwei Kooperationspartner erfolgreich dabei, den Fotowettbewerb bekannt zu machen. Die DB Regio AG warb mit über 80.000 Faltblättern und vielzähligen Artikeln in Kundenzeitschriften und im Internet. Der Deutsche Tourismusverband (DTV) informierte alle Fremdenverkehrsämter und Touristeninformationen.

Die hochkarätig besetzte Jury aus Tourismuspolitikern aller Fraktionen im Deutschen Bundestag, Verkehrs- und Tourismusexperten sowie Fotografen hatte aufgrund der vielen beeindruckenden Einsendungen im wahrsten Sinne die Qual der Wahl. So kürten die 18 Jurymitglieder zunächst anhand

Das Booklet des »Focus« stellte die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Fußball-WM heraus

Das Kampagnen-Extranet im Mitgliederbereich auf www.vdv.de bietet alle Materialien zum Herunterladen



eines Kataloges der eingegangenen Bilder die Landessieger in den vier Fotokategorien. Am 7. September 2006 traf sich die Jury in Berlin, um die Bundessieger zu bestimmen.

Die Landessieger erhielten ihre Preise zum größten Teil auf den Landesgruppensitzungen im Herbst. Die bundesweiten Gewinner wurden am 26. September 2006 am neueröffneten Hauptbahnhof in Berlin mit ihren Preisen ausgezeichnet. Dabei erhielten nicht nur die Fotografen einen Preis. Auch die abgebildeten Verkehrsunternehmen wurden ausgezeichnet: mit dem »Entdeckerprädikat 2006«. Trotz vielfältiger Termine in der Bundeshauptstadt nahmen die wichtigsten Tourismuspolitiker Berlins an der feierlichen Preisverleihung teil.

Political Engineering mit Fotowettbewerb

Wie geplant verfehlte die große Resonanz auf den Wettbewerb bei Kunden und Mitarbeitern ihre Wirkung bei den politischen Entscheidern nicht. »Um Deutschland zu bereisen und möglichst viele Winkel zu entdecken, sind Busse und Bahnen die geeigneten Begleiter. Sie bringen Jung und Alt zum Ziel und bieten zahlreiche Extras für Touristen. Deshalb ist es wichtig, die Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV auch in Zeiten knapper Haushalte zu erhalten – denn ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist unerlässlich für ein attraktives touristisches Angebot«, so lautete das Fazit des Schirmherren des Fotowettbewerbs, des Beauftragten der Bundesregierung für Tourismus, Ernst Hinsken MdB. Die fünfwöchige Ausstellung aller Landes- und Bundessieger des Fotowettbewerbs im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie fand sogar das Interesse von Bundeswirtschaftsminister Michael Glos. Die Folge: Eine Auswahl der Bilder wird auch in Zukunft im Besucherraum des Bundeswirtschaftsministeriums zu sehen sein.

Längerfristige Wirkung

Mit der Broschüre »Starke Partner für den Tourismus: Bus & Bahn« hat der VDV die Kernbotschaften zur Bedeutung des ÖPNV für den Tourismus politischen Entscheidern in Bund und Ländern direkt zukommen lassen. Außerdem hat die beka, die Einkaufs- und Wirt-



Der Tourismusbeauftragte der Bundesregierung, Ernst Hinsken MdB, WDR-Moderatorin Hendrike Brenninkmeyer und VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann (v.r.) bei der feierlichen Preisverleihung in Berlin



Ulrich Pfister erläuterte Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (vorne) im Namen des Ausschusses für Marketing und Kommunikation den VDV-Fotowettbewerb

schaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen GmbH, aus den Bildern der Bundessieger einen Kalender für 2007 und aus den Bildern der Landessieger einen Kalender für 2008 produziert. Auch diesen hat der VDV an mehrere Entscheider verschickt. Langfristig besonders gut einsetzbar ist jedoch der MERIAN-Reiseführer »Deutschland entdecken mit Bus & Bahn«, den der Verlag Travel House Media (THM) in Zusammenarbeit mit dem VDV im Frühjahr 2007 herausgebracht hat. Das Buch kann in jeder Buchhandlung bestellt werden.

Mehr Service für Mitgliedsunternehmen

Abgesehen von der inhaltlichen Arbeit gegenüber politischen Entscheidern war die weitere Verbesserung des Serviceangebots für die VDV-Mitgliedsunternehmen ein Schwerpunkt der Kampagnenarbeit im Jahr 2006. Die Analyse des ersten Kampagnenjahres 2005 hatte gezeigt, dass die Angebote der Kampagne zur Unterstützung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit häufig nicht schnell genug bei den richtigen Mitarbeitern in den Mitgliedsunternehmen ankamen. Der VDV beschloss daher,



Die vier erstplatzierten Bundessieger des VDV-Fotowettbewerbs: Bundessieger »Schönste Strecke«, Olaf Bergmeier, »Buslinie 100 der BVG«, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG); Bundessieger »Schönste Haltestelle«, Jürgen Eichel, »Bunststift-haltestelle«, Regiobus Hannover GmbH; Bundessieger »Schönstes Verkehrsmittel«, Dieter Hauschild, »Harzquerbahn«, Harzer Schmalspurbahn GmbH (HSB); Bundessieger »Schönstes Ausflugsziel«: Dieter Hauschild, »Göltzschtalbrücke«, Vogtlandbahn GmbH



ein Netzwerk von Kampagnenansprechpartnern aufzubauen. Es sollte in jedem Unternehmen ein Mitarbeiter gefunden werden, der alle Kampagneninformationen und -materialien persönlich erhält, bewertet und gegebenenfalls im eigenen Unternehmen umsetzt.

Auf den Landesgruppensitzungen im Frühjahr 2006 wurde damit begonnen, diese Ansprechpartner zu suchen. Bis zum Ende des Jahres hatte etwa ein Drittel der VDV-Mitgliedsunternehmen mit Personenverkehr einen solchen Ansprechpartner benannt. Im Jahr 2007 ist es das Ziel der Kampagne, diesen Anteil auf 100 Prozent zu steigern. Schließlich sollen die Mitgliedsunternehmen die Vorteile aus den erarbeiteten Argumenten, Infografiken und anderen PR-Materialien schnellstmöglich und zielgenau erhalten. Darüber hinaus können die Kampagnenansprechpartner untereinander ein Netzwerk bilden. So trafen sich einige Ansprechpartner zum ersten Mal auf dem VDV-Marketingkongress in Würzburg, um sich mit dem Kampagnenbüro, aber auch untereinander auszutauschen.

Eine weitere Serviceverbesserung bestand in der Einführung des so genannten Kampagnen-Extranets im Mitgliederbereich auf www.vdv.de. Nach der Anmeldung im Mitgliederbereich befindet sich in der linken Navigationsleiste der Link auf »Deutschland bleibt mobil«, der direkt ins Extranet führt. Dort stehen alle Texte, Grafiken und Materialien nach Themen sortiert zum Herunterladen bereit. Wer möchte kann sich hier auch den Newsletter der Kampagne bestellen.

In ihrem zweiten Jahr hat es die Kampagne 2006 geschafft, wiederum ein Stückchen näher an die Mitgliedsunternehmen heranzurücken. Das soll im kommenden fortgesetzt werden. Inhaltlich steht das Jahr 2007 unter dem Thema »Wirtschaft, Arbeit und Mobilität«. Denn wenn es um Wirtschaftswachstum oder Arbeitsplätze geht, dann wird die Politik hellhörig. Ohne Mobilität – also ohne Busse und Bahnen – gibt es aber keinen Aufschwung. Dies gilt es, vor allem Wirtschafts- und Finanzpolitikern in Bund und Ländern zu vermitteln.

M. A. Karola Lambeck

VDV erschließt neue Partnerschaft mit Akteuren des Tourismus

Die VDV-Kampagne stellte 2006 das Thema »ÖPNV und Tourismus« in den Mittelpunkt. Gemeinsam mit Partnern der Tourismusbranche wurde die gemeinsame Dienstleistungsfunktion verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitisch thematisiert. Hierzu bildete sich eine funktionierende Allianz mit dem Deutschen Tourismusverband (DTV) und der Deutschen Bahn AG.

Der Freizeitverkehr nimmt ständig zu. Insbesondere der Städtetourismus boomt. So hat der DTV ermittelt, dass die Zahl der Übernachtungen in Städten ab 25.000 Einwohnern in den vergangenen zwölf Jahren um 40 Prozent und die Zahl der Ankünfte um 50 Prozent gestiegen sind. Deutschlandweit werden bereits zwölf Prozent der touristischen Wege im Nahbereich unter 50 Kilometern mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, der Umweltverbund mit dem Fahrrad macht 28 Prozent aus. Dies ergab eine Analyse durch das Institut infas.

Eine repräsentative forsa-Umfrage verdeutlichte darüber hinaus, dass zum Beispiel 20 Prozent der Städtereisenden während eines Aufenthaltes immer und fast jeder Vierte (23 Prozent) meistens Busse und Bahnen nutzt. Gefragt nach den Vorteilen, sagen 77 Prozent der Befragten, dass Sehenswürdig-

keiten besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar seien als mit dem Pkw. 75 Prozent verweisen auch auf die Zeitersparnis, 68 Prozent schätzen das stressfreiere Reisen und den höheren Komfort.

ÖPNV: Dienstleister des Tourismus

Diese Zahlen belegen, dass der ÖPNV ein wichtiger Dienstleister des Tourismus ist. Zudem zeigen zahlreiche Kooperationsprojekte vor Ort, dass ein gegenseitiges Interesse und beiderseitiger Nutzen mit dem Thema verbunden sind. Ohne diese Überzeugung würden die Unternehmen ihren Aufwand in Produktgestaltung, Marketing und Vertrieb nicht betreiben.

Mit einem Bruttoumsatz von 82 Milliarden Euro jährlich ist der Fremdenverkehr in Städten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der zugleich 1,6 Millionen Arbeits-

Vorteile des ÖPNV bei Städtereisen

Man erreicht viele Sehenswürdigkeiten in der Stadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln besser als mit dem Auto	77 %
Man spart Zeit, wenn man mit Bussen und Bahnen fährt, weil man Staus und die Parkplatzsuche vermeidet	75 %
Man hat weniger Stress und mehr Komfort, wenn man mit Bussen und Bahnen fährt	68 %
Man lernt Stadt und Leute besser kennen, wenn man mit Bussen und Bahnen fährt	62 %
Man erlebt mehr, wenn man mit Bussen und Bahnen fährt	58 %
Man kann sich in der Stadt besser orientieren, wenn man mit Bussen und Bahnen fährt	57 %
Die Kosten für Busse und Bahnen sind geringer als fürs Auto und den Parkplatz	50 %

Quelle: Repräsentative Erhebung von forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH im Auftrag des VDV 2006, Basis: 1.001 Befragte, statistische Fehlertoleranz: plus/minus drei Prozent

plätze sichert. Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs tragen dazu bei, dass die Tourismusbranche ihre Funktion ausfüllen und ausbauen kann. Diese wirtschaftlichen Zusammenhänge gilt es in die Branchen hinein und in weitere gesellschaftliche Bereiche hinaus darzustellen. Im Ergebnis muss für die Unterstützung der beiden arbeitsplatzintensiven, umweltfreundlichen und allen sozialen Gruppen offen stehenden Dienstleistungsbranchen geworben werden.

**Die Strategie:
informieren – etablieren –
mobilisieren**

Der Blick des ÖPNV, aber auch die Anforderungen an den ÖPNV sind sehr stark auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse im Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungverkehr gerichtet. Freizeitverkehre spielen in der Betrachtung von außen, also auch im Bild der relevanten politischen Entscheider, noch eine sehr geringe Rolle. Die Strategie der VDV-Kampagne in diesem Themenfeld ist deshalb langfristig angelegt.

Zunächst wurde über die thematischen Zusammenhänge und die hiermit verbundenen wirtschaftlichen Potenziale informiert. Diese Phase ist weitestgehend im Jahr 2006 mit dem Fotowettbewerb »Perspektivwechsel – Deutschland entdecken mit Bus & Bahn«, mit der Sonderkategorie zu Kooperationsprojekten zwischen Betreibern des ÖPNV und des Tourismus und mit der Veröffentlichung des Merian-Reiseführers »Deutschland entdecken mit Bus & Bahn« im März 2007 abgeschlossen.

Durch die kontinuierliche Weiterverfolgung dieses Themas in der Kommunikation des VDV soll erreicht werden, dass Medienvertreter und politisch Verantwortliche Entscheidungen zu Gunsten des ÖPNV auch auf Grundlage der Anforderungen der Freizeit- und Tourismuswirtschaft treffen. Eine solche Mobilisierung der politischen Entscheider auf direktem (Entscheideransprache) und zugleich indirektem Weg (via Medien) entspricht der Mechanik der VDV-Kampagne.



Mit einer attraktiv gestalteten Broschüre transportierte die VDV-Kampagne die thematischen Zusammenhänge in die Aufmerksamkeit von Entscheidern in Politik und Gesellschaft



Ein Merian-Reiseführer stellt 33 konkrete Ausflugsrouten mit Bussen und Bahnen vor und zeigt eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit des ÖPNV für die Tourismuswirtschaft

**VDV und DTV:
neue Partnerschaft zwischen ÖPNV
und Tourismuswirtschaft**

Der VDV wird die Zusammenarbeit mit dem DTV intensivieren. Im DTV sind unter anderem die regionalen Tourismusorganisationen zusammengeschlossen, die wiederum Unternehmen, Fremdenverkehrsämter und Kommunen vor Ort vereinen. Gemeinsam wollen beide Verbände zu einer Stärkung des Bewusstseins für den öffentlichen Verkehr im Freizeit- und Tourismussektor beitragen. Hierdurch lassen sich die Marktchancen der Unternehmen beider Branchen verbessern.

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

Fußball-WM hat das Image des öffentlichen Verkehrssystems in Deutschland in der ganzen Welt erheblich gesteigert

Erstmals in der Geschichte der FIFA-Weltmeisterschaften hat es ein Kombiticket gegeben, das die Eintrittskarte zu den Spielen mit der Berechtigung gekoppelt hat, Busse und Bahnen zu nutzen. Auch für die 15.000 ehrenamtlichen FIFA-Volunteers gab es eine Vereinbarung zwischen FIFA und VDV. Das Magazin »Focus« veröffentlichte zusammen mit dem VDV ein Booklet »Fußball-WM – Der Weg ins Stadion – alle Städte, alle Spiele«. Speziell für die WM wurde ein Internet-Portal eingerichtet. Ein eigenes Anzeigenmotiv zur WM hat auf die Bedeutung von Bussen und Bahnen bei der WM hingewiesen. Insgesamt brachte die WM den öffentlichen Verkehrsmitteln über 30 Millionen zusätzliche Fahrgäste. Die WM hat so für die ganze Welt auch als Leistungsschau des ÖPNV in Deutschland gedient und das Image des öffentlichen Verkehrssystems erheblich gesteigert.

Die Verkehrsunternehmen und -verbände in Deutschland haben die Chance genutzt, anlässlich der FIFA-Fußball-Weltmeisterschaft im Jahr 2006 die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs weltweit zu präsentieren und so das Image des öffentlichen Verkehrssystems in Deutschland erheblich zu steigern. Sie haben so zum Gelingen dieses Fußballfestes einen entscheidenden Beitrag geleistet. Rund 3,2 Millionen Fans verfolgten die Spiele in den Stadien, vorher nie erwartete 19 Millionen fußballbegeisterte Besucher feierten bei den Fanfesten. Und mit zwei Millionen Gästen aus dem Ausland kamen doppelt so viele nach Deutschland wie von der FIFA erwartet.

30 Millionen zusätzliche Fahrgäste

So haben die Busse und Bahnen in den zwölf WM-Städten und bei den

DB AG in den gut vier Wochen der Fußball-WM insgesamt mehr als 30 Millionen Fahrgäste zusätzlich zum normalen Tagesgeschäft befördert. Ein Ergebnis, das die Prognosen der Veranstalter um ein Mehrfaches übertroffen hat. Dazu hat entscheidend beigetragen, dass es erstmals in der Geschichte der FIFA-Weltmeisterschaften ein Kombiticket gegeben hat, das die Eintrittskarte zu den Spielen mit der Berechtigung, Busse und Bahnen zu nutzen, gekoppelt hat.

Das Verhandlungsergebnis des VDV für die zwölf Städte sah so aus: Die Eintrittskarte galt als Tageskarte am Spieltag vom Betriebsbeginn am frühen Morgen bis in den frühen Morgen des nächsten Tages zum freizügigen Fahren mit Bussen und Bahnen in den jeweiligen Netzen der Verkehrsverbände der zwölf Austragungsorte. Zwei Millionen Ticketinhaber sind bei den

64 Spielen der Fußball-WM mit Bussen und Bahnen zu den Stadien gefahren. Dies bedeutet, dass mehr als 60 Prozent der Stadionbesucher öffentliche Verkehrsmittel genutzt haben. Damit ist das Ziel der FIFA, dass für eine reibungslose An- und Abreise zu den Stadien mindestens die Hälfte aller Stadionbesucher mit dem ÖPNV anreisen soll, deutlich übertroffen worden. Dieses Ziel war auch Teil des innovativen Konzepts »Green Goal«, mit dem erstmals eine Fußball-WM besonders umweltfreundlich durchgeführt wurde.

Die Resonanz auf die »Public-Viewing«-Angebote und die Fanfeste haben die Erwartungen auch erheblich übertroffen. Da diese zumeist in den Innenstädten angeboten wurden, hat der Prozentsatz der Fans, die mit Bussen und Bahnen angereist sind, vielfach bei bis zu 90 Prozent gelegen. Auch die 15.000 ehrenamtlichen FIFA-Volunteers bewegten sich in den WM-Städten mit Bussen und Bahnen zu ihren Einsatzorten, nachdem es auch für diese Gruppe eine Vereinbarung zwischen der FIFA, dem VDV und den Verkehrsunternehmen und -verbänden über die kostenlose Beförderung während der gesamten WM gegeben hatte.

Der Massenansturm auf Busse und Bahnen hat an die Verkehrsunternehmen und -verbände über Wochen extrem hohe Anforderungen gestellt – vielfach bis an die Grenze der Kapazitäten und der Leistungsfähigkeit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind mit bewundernswerter Motivation und großem Einsatz unter anderem als Fahrer, als Service- und Sicherheitskräfte und in den Betriebsleitzentralen im Einsatz gewesen. Für Reinigungsdienste und den Ausfall von technischen Anlagen wie Lautsprecher, Videoanlagen, Rolltreppen, Aufzügen oder Fahrkartenautomaten stand immer Personal bereit, um schnell Abhilfe zu schaffen. Zusätzliche Bahnen und Busse wurden eingesetzt; das Angebot wurde deutlich im Takt verdichtet und bis in die Nachtstunden verlängert – vor allem bei den Spielen mit Verlängerung und Elfmeterschießen. Insgesamt kam es fast nirgendwo zu gravierenden Betriebsstörungen.

In allen WM-Städten haben Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Zur Weltmeisterschaft wurde ein einheitliches Wegelenkungssystem entwickelt



Erstmals bei einer Fußball-WM galt die Eintrittskarte auch als Fahrschein des ÖPNV im gesamten Verbundgebiet am ganzen Tag des gebuchten Spiels



dazu beigetragen, dass die Fahrgäste von Bussen und Bahnen schnell und komfortabel in die Stadien und zu den Fanfesten gelangt sind. Der Bund hat einen maßgeblichen Anteil an der Finanzierung der Baumaßnahmen getragen, die mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz gefördert wurden. Aber auch die Bundesländer haben ganz wesentlich zur Finanzierung der WM-Projekte beigetragen. Insgesamt wurden die Investitionsmittel in Infrastrukturmaßnahmen zugunsten des ÖPNV vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit 802 Millionen Euro angegeben. Mit rund 55 Millionen Euro hat der Bund außerdem Informationstafeln gefördert, die den WM-Gästen den Weg erleichtert haben.

Für die WM-Wegelenkung hatte der VDV in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und -verbänden ein einheitliches, modular aufgebautes System entwickelt, das international standardisierte wie auch regional verwendete Elemente ermöglichte. Zusammen mit der von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten Konzeption für die Bundesautobahnen entstand so ein intermodales Wegelenkungssystem, das für die Fans einfach erkennbar war. Die Beobachtungen vor Ort haben, mit ganz wenigen Ausnahmen,

Stadion – alle Städte, alle Spiele« in einer Auflage von rund 800.000 Exemplaren vertrieben. Weitere 100.000 Exemplare sind von den Verkehrsunternehmen und -verbänden vor Ort verteilt worden. In dem Booklet waren allgemeine Informationen zu den Spielen und zum ÖPNV-Angebot enthalten, außerdem ausführliche Hinweise dazu, wie man bequem und schnell das Stadion, das Fanfest und die anderen WM-Events in jedem der zwölf Austragungsorte erreicht.

Diese Informationen waren auch ausführlicher über ein speziell eingerichtetes Internet-Portal (www.mit-bus-und-bahn-zur-wm.de) abzurufen. Durch das in diese WM-Website integrierte Auskunftssystem DELFI war es auch möglich, eine konkrete Fahrplanauskunft für alle zwölf Austragungsorte einzuholen. Das internetbasierte Fahrplaninformationssystem DELFI war mit Hilfe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Anforderungen der WM erweitert worden. Die Reisenden konnten Informationen von Haus zu Haus in den vier FIFASprachen mit Einbeziehung von Störungsanzeigen und Fahrplanabweichungen über alle Verkehrsmittel hinweg erhalten.

Mit einem zur WM entwickelten Anzeigenmotiv »Täglich fahren wir 27 Millionen Menschen. Jetzt kommen noch ein paar neue Gesichter



Mit einem Anzeigenmotiv wurde auf die Bedeutung von Bussen und Bahnen für das Gelingen der WM hingewiesen



Nach der WM wurden die Erfahrungen in einem Sonderheft der Zeitschrift »Bus & Bahn« veröffentlicht



einen reibungslosen Verkehrsfluss im ÖPNV und im Fußwegeablauf gezeigt.

900.000 »Focus«-Booklets

Zur Information der Fans hat das Magazin »Focus« in Zusammenarbeit mit dem VDV das Booklet »Fußball-WM – Der Weg ins

dazu« wurde auf die Bedeutung des ÖPNV für das Gelingen der WM hingewiesen. Die Anzeige wurde in Sonntagszeitungen, Publikumszeitschriften, Sportzeitschriften sowie politischen und Journalistenmagazinen geschaltet. Mit der Pressearbeit des Verbandes zur WM wurden in rund 120 teils umfangreichen Beiträgen und Kom-

mentaren in Tageszeitungen und Zeitschriften mit einer Gesamtauflage von rund 5,75 Millionen Exemplaren Botschaften des Verbandes transportiert.

Nach der WM wurden die Ergebnisse der umfangreichen Aktivitäten in einem eigenen Heft der Zeitschrift »Bus & Bahn« (Heft 7-8/06) veröffentlicht. Außerdem wurden in einer »WM-Nachlese« Ende August 2006 in Frankfurt am Main die gemachten Erfahrungen mit den Partnern ausgetauscht und unter reger Beteiligung von Kolleginnen und Kollegen aus den Verkehrsunternehmen und -verbänden in der Schweiz und in Österreich für die Austragung der Fußball-Europameisterschaft 2008 in den beiden Ländern weitergegeben. Es bestehen auch erste Kontakte nach Südafrika für die dort im Jahr 2010 stattfindende nächste Fußball-Weltmeisterschaft.

Zur WM wurde ein eigenes Internet-Portal eröffnet

Initiativen der europäischen Institutionen mit Auswirkungen auf ÖPNV und Schienengüterverkehr – Licht und Schatten aus Brüssel

Neben der neuen Verordnung für den ÖPNV-Rechtsrahmen – dem seit vielen Jahren beherrschenden Thema – standen in Brüssel in 2006 eine Reihe weiterer Initiativen der europäischen Institutionen mit Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr und den Schienengüterverkehr auf der Tagesordnung. Dabei liegen Licht und Schatten häufig nahe beieinander.

Bei Klimaschutz und Energieeffizienz ist Brüssel eine treibende Kraft. Im Zuge aktueller Diskussionen zu den Kosten des Klimawandels (so genannter Stern-Bericht) und zur Weiterführung des Kyoto-Abkommens hat die Europäische Kommission (KOM) im Januar 2007 in ihrer Mitteilung KOM (2007) 2 vorgeschlagen, dass sich die EU verpflichten sollte, die Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber dem Stand von 1990 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Damit soll die globale Erwärmung auf maximal 2 °C begrenzt werden. In engem Zusammenhang damit und zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen steht ein im Oktober 2006 von der KOM vorgestellter Aktionsplan für Energieeffizienz KOM (2006) 545. Dieser sieht vor, den Energieverbrauch in der EU bis zum Jahr 2020 um 20 Prozent zu reduzieren. Beide Initiativen enthalten

Verkehrsarten eine hohe Bedeutung beimisst. Auch die Senkung der Emissionen aus dem Straßengüterverkehr wird als wichtige Maßnahme genannt. Dies kann nur durch eine Verlagerung des Gütertransportes auf Schiene und Wasser erreicht werden. Leider hat die KOM jedoch in ihrer Halbjahresbilanz zum Verkehrsweißbuch von 2001 den damals verwendeten Begriff »Verkehrsverlagerung« durch »Co-Modalität« ersetzt. Darunter versteht sie nicht mehr die Verlagerung von Verkehren von einer Verkehrsart auf eine andere, sondern die »effiziente Nutzung der einzelnen Verkehrsträger oder ihrer Kombinationen zur optimalen und nachhaltigen Nutzung der Ressourcen«.

Grünbuch zur städtischen Mobilität

Nachdem sich die KOM über viele Jahre hinweg schwerpunktmäßig auf Maßnahmen der Marktöffnung in den verschiedenen Verkehrsbereichen und auf den Fernverkehr zur Vernetzung des innereuropäischen Verkehrs konzentriert hat, rückt nun die Mobilität in Ballungsräumen immer mehr in ihr Blickfeld. 80 Prozent aller Europäer leben in Ballungsräumen, in denen 75 bis 85 Prozent des jeweiligen nationalen Bruttozivilprodukts erwirtschaftet werden. Vor dem Hintergrund, dass in Ballungsräumen 40 Prozent der CO₂-Emissionen und 70 Prozent der Luftschadstoffe des Straßenverkehrs ausgestoßen werden und andere verkehrsrelevante Probleme wie Staus oder Unfälle konzentriert auftreten, hat die KOM für Sommer 2007 die Veröffentlichung eines Grünbuches zur städtischen Mobilität angekündigt. Dabei soll der öffentliche Nahverkehr eine zentrale Rolle einnehmen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Diskussion über das Grünbuch wird die Zuständigkeit für verkehrspolitische Maßnahmen

in Ballungsräumen darstellen. Aus Sicht des VDV muss die Kohärenz zwischen Maßnahmen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene gewährleistet sein. Es darf nicht sein, dass von europäischer Seite die Förderung des ÖPNV zur Lösung der Umwelt- und Verkehrsprobleme in Ballungsräumen gefordert wird und in den Mitgliedsstaaten auf nationaler und regionaler Ebene die Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV zunehmend in Frage gestellt werden.

Richtlinienvorschlag zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge

Eine von der KOM Ende 2005 vorgeschlagene Richtlinie zur Förderung sauberer Straßenfahrzeuge KOM(2005) 634 zeigt beispielhaft einerseits die unterstützenswerten Absichten und andererseits Probleme durch die konkrete Ausgestaltung eines europäischen Rechtstextes. Mit dem Richtlinienvorschlag verfolgt die KOM verschiedene Ziele, die vom VDV unterstützt werden: Zunächst soll ein Markt für Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien und Kraftstoffen geschaffen werden. Außerdem erhofft sich die KOM durch die Verringerung der Schadstoffemissionen einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität.

Der konkrete Inhalt des Richtlinienvorschlags ist jedoch kritisch zu sehen. Er sieht vor, dass zwingend mindestens 25 Prozent der jährlich neu beschafften schweren Nutzfahrzeuge (über 3,5 Tonnen) dem strengen Emissionsstandard »EEV« (Environmentally Enhanced Vehicles) entsprechen müssten. Die Richtlinie wäre bei der Beschaffung öffentlicher Flotten, aber auch für Busse anzuwenden, die von privaten Unternehmen für öffentliche Nahverkehrsleistungen mit Konzessionen oder Genehmigungen der öffentlichen Hand beschafft oder geleast werden. Positiv zu bewerten ist, dass der ursprüngliche technologieorientierte Ansatz der KOM, nur so genannte »alternative« Energieträger und Kraftstoffe (Gas, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Hybrid, elektrische Antriebe) vorzuschreiben, durch einen technologieneutralen Vorschlag ersetzt wurde. Damit umfasst der Vorschlag auch die vom VDV geforderte saubere Dieselschifftechnologie, sofern diese EEV erreicht.



Der öffentliche Nahverkehr rückt verstärkt ins Blickfeld europäischer Institutionen; hier im Bild das Berlaymont-Gebäude, Sitz der juristischen Abteilung der Europäischen Kommission in Brüssel

Vorschläge für Maßnahmen, mit denen die genannten Ziele erreicht werden sollen. Die Eindämmung der verkehrsbedingten Emissionen in der EU wird dabei eine entscheidende Rolle spielen, da der Verkehrsbereich im Vergleich mit anderen Sektoren in der EU seit 1990 steigende Treibhausgasemissionen verursacht hat.

Aus Sicht des VDV ist deshalb sehr erfreulich, dass die KOM der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und nicht motorisierter

Dagegen enthält der Vorschlag nur begrenzte Vorschriften, wie die Extrakosten, die sich aus der Beschaffung der EEV-Fahrzeuge ergeben, gedeckt werden könnten. Die EU-Mitgliedsstaaten werden zwar aufgefordert, entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen oder dafür EU-Struktur- und Kohäsionsfonds einzusetzen. Die Erfahrungen aus Deutschland zeigen jedoch eine andere Realität, da in vielen Bundesländern inzwischen die Busförderung abgeschafft wurde.

Dieser Aspekt wird in einer Position der UITP, dem internationalen Verband für öffentlichen Nahverkehr, an deren Entwicklung sich der VDV maßgeblich beteiligt hat, aufgegriffen. Sie stellt darüber hinaus den Nutzen einer EEV-Norm in Frage, da das Einführungsdatum der EURO V-Schadstoffklasse, die sich von EEV nur geringfügig unterscheidet, sehr nahe an das mögliche Datum der Umsetzung der Richtlinie kommt und die KOM darüber hinaus bereits Überlegungen zu einer Euro VI-Norm hat. Außerdem weist die Position darauf hin, dass eine Strategie für eine Verkehrsverlagerung hin zum ÖPNV weitaus mehr Umweltvorteile (Luftqualität, Energieeffizienz, Ausstoß von Treibhausgasen, etc.) als der vorliegende Richtlinienvorschlag hätte.

Im Rahmen der Diskussionen des Richtlinienentwurfs im Europäischen Parlament haben das UITP-EuroTeam und der VDV gemeinsam die Position einer Reihe von Abgeordneten des Europäischen Parlaments (EP) vorgestellt. Das EP war offen gegenüber den Argumenten der Branche und hat in einer Abstimmung im zuständigen Unterausschuss im Juni 2006 beschlossen, den KOM-Vorschlag abzulehnen und den Rat aufzu-

fordern, den Vorschlag ebenfalls abzulehnen und keinen gemeinsamen Standpunkt zu formulieren. Als Hauptargument wurde von den Abgeordneten der zu späte Umsetzungszeitpunkt der Richtlinie vorgebracht. Obwohl der Rat daraufhin das Dossier nicht weiter behandelt hat, bedeutet dies nicht dessen Beendigung. Die KOM beabsichtigt, das Thema »Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen« im Rahmen des Grünbuches zur städtischen Mobilität in einem größeren Zusammenhang und anhand verschiedener Politikoptionen erneut zu diskutieren.

Sicherheit im Eisenbahnverkehr und im städtischen Nahverkehr

Nach Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Terroris- musprävention im Luft- und See- verkehr hat die KOM im Februar 2006 eine Verordnung zur Verbes- serung der Sicherheit der Liefer- kette KOM(2006)79 vorgeschlagen. Der VDV hat in einer konzertierten Aktion zusammen mit dem Bundes- verband öffentlicher Binnenhäfen (BöB), der European Rail Freight Association (ERFA) und anderen Verbänden eine ablehnende Position eingenommen (siehe Beitrag auf S. 70). Nach deutlicher Kritik der Wirtschaft und auch der großen Mehrheit der EU-Mitglieds- staaten haben die niederländische Berichterstatterin im EP, Hennis- Plasschaert, und weitere Abgeord- nete die KOM aufgefordert, den Verordnungsvorschlag zurückzu- ziehen, was höchstwahrscheinlich erfolgen wird.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass die KOM damit auf weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr und öffentlichen Nahverkehr verzichtet. Bereits im Dezember

2006 hat die KOM eine Richtlinie KOM(2006)787 »über die Ermitt- lung und Ausweisung kritischer europäischer Infrastrukturen (KEI) und die Bewertung der Notwen- digkeit, ihren Schutz zu verbes- sern« vorgeschlagen.

Der Richtlinienvorschlag sieht ein EU-weites Verfahren vor, wie KEI ermittelt werden sollen. Dazu sollen sektorübergreifende Krite- rien ausgearbeitet, mit welchen dann eine Liste von KEI erstellt werden soll. Davon könnten auch Eisenbahninfrastruktur und Infrastruktur des städtischen öffentlichen Nahverkehrs betroffen sein, da diese unter die genannten Kategorien »Schienenverkehr« und »Straßenverkehr« fallen könnten. Nach der Ausweisung von KEI werden eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, wie beispielsweise die Erstellung und regelmäßige Aktualisierung (alle zwei Jahre) von Sicherheitsplänen, Einführung von Sicherheitsbeauf- tragten bei zuständigen Betreibern, die Durchführung von Risikoab- schätzungen und eine regelmäßige Berichtspflicht an die KOM.

Der VDV hat bei verschiedenen Anlässen – wie einer im Frühjahr 2006 durch die KOM durchgeführ- ten Konsultation zur Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr – immer wieder darauf hingewiesen, dass es sich bei Infrastrukturen des öffentlichen Nahverkehrs nicht um Infrastruktur mit europaweiter Bedeutung, sondern vorrangig um regional und lokal relevante Infra- struktur handelt. Wie die weiteren Diskussionen in Parlament und Rat verlaufen werden und ob dieser Argumentation letztlich bei der möglichen Umsetzung der Richtlinie gefolgt wird, bleibt abzuwarten.

Dipl.-Geogr. Ulrich Weber



»Sauberer Bus«:
Wasserstoffbus mit
Tankanlage auf einem
Betriebshof der
Hamburger Hochbahn
in Hummelsbüttel

Das neue Energiesteuergesetz – Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen

Die Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 dient der weiteren Harmonisierung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und Strom in der Europäischen Union. Zum 1. August 2006 hat die Bundesregierung die Umsetzung abgeschlossen. Aus systematischen Gründen wurde das Mineralölsteuergesetz nicht mehr nur fortgeschrieben, sondern zugleich modernisiert. Die Chance aber, auch das Stromsteuergesetz in ein einheitliches Regelwerk zur Besteuerung aller Energieerzeugnisse zu integrieren, wurde nicht genutzt. Kurz nach dem Inkrafttreten wurde das Energiesteuergesetz geändert, um eine Koalitionsvereinbarung zur Einführung einer Biokraftstoffquote als Ersatz für die Befreiung bestimmter Biokraftstoffe zum 1. Januar 2007 einzuführen. Der Beitrag befasst sich mit den Auswirkungen auf den Einsatz der Traktionsenergien in den Verkehrsunternehmen und zeigt noch bestehenden politischen Handlungsbedarf auf.

Die gute Nachricht sei vorangestellt: Die Steuer für herkömmlichen Dieselmotoren wurde nicht erhöht und die ÖPNV-Erstattung nicht weiter angetastet, nachdem die Vergütung im Jahre 2004 um zwölf Prozent gekürzt wurde. Ansonsten ergibt sich allerdings bei den Energieabgabebelastungen eher ein differenziertes Bild. Künftig werden neben den Mineralölen auch pflanzliche Öle, bestimmte Fette sowie Kohle und Koks besteuert. Die bis 2009 befristete Begünstigung für Flüssiggas, das als Kraftstoff in Fahrzeugen verwendet wird, wurde um neun Jahre verlängert, die Begünstigung für Erdgas um zwei Jahre verkürzt. Damit sind beide Kraftstoffgase nun einheitlich bis 2018 begünstigt. Per Saldo ergibt sich daraus im ÖPNV ein Nachteil, da der Erdgaseinsatz bei mehr als 1.500

Bussen überwiegt, auch wenn die ÖPNV-Erstattung für Erdgas bis 2020 fortgeführt wird.

Kohlesteuer belastet Traditionsbahnen und gefährdet Verkehrsangebot

Neue Belastungen für die Verkehrsunternehmen resultieren aus der Einführung einer Kohlesteuer. Im Gegensatz zu anderen Kraftstoffen ist – obwohl EU-rechtlich erlaubt – national keine Steuerermäßigung für diese Traktionsenergie vorgesehen worden. Zwar werden nur noch wenige Bahnen mit Kohle betrieben, doch trifft die Besteuerung um so härter, da der Kraftstoff bisher steuerfrei war. Selbst Hausbrand bleibt bis 2011 steuerfrei. Der VDV hat auf die Ungleichbehandlung hingewiesen und eine Entlastung der betrof-

fenen Bahnen gefordert. Nachbesserungen sind notwendig, will man die wirtschaftliche Existenz und damit das verkehrliche Angebot, aber auch das kulturelle Erbe der Traditionsbahnen nicht gefährden.

Verheizung von Dieselmotoren wird entlastet

Bei der Beheizung von Bussen und Bahnen führte die unterschiedliche Steuerbelastung von Diesel und Heizöl zu der Abwägung, entweder hohe Investitions- und Kapitalkosten für getrennte Fahrzeugtanks, getrennte Lagerhaltung auf den Betriebshöfen, höhere Betankungskosten etc. hinzunehmen oder auf den Vorteil der niedrigeren Besteuerung von Heizöl zu verzichten. Viele Unternehmen haben sich aus Kostengründen entschieden, teureren Dieselmotoren zu verheizen. Mehrfache Eingaben des Verbandes wurden unter Hinweis auf die Rechtslage immer wieder zurückgewiesen. Das Energiesteuergesetz enthält nun erstmals eine Rechtsgrundlage, um – auf Antrag – die Entsteuerung der Verheizung von Diesel und Flüssiggas zu erreichen (Tabelle 1). Die gesetzliche Voraussetzung, »das besondere wirtschaftliche Bedürfnis«, kann im öffentlichen Verkehr unterstellt werden. Die Handhabung in der Verwaltungspraxis bleibt abzuwarten.

Traditionsbahnen wie die Harzer Schmalspurbahn sind nicht nur Verkehrsanbieter, sondern auch ein schützenswerter Teil des kulturellen Erbes; die vorgesehene Kohlesteuer wird ihre Existenz stark gefährden



Aufbau des neuen Energiesteuergesetzes (EnergieStG) *

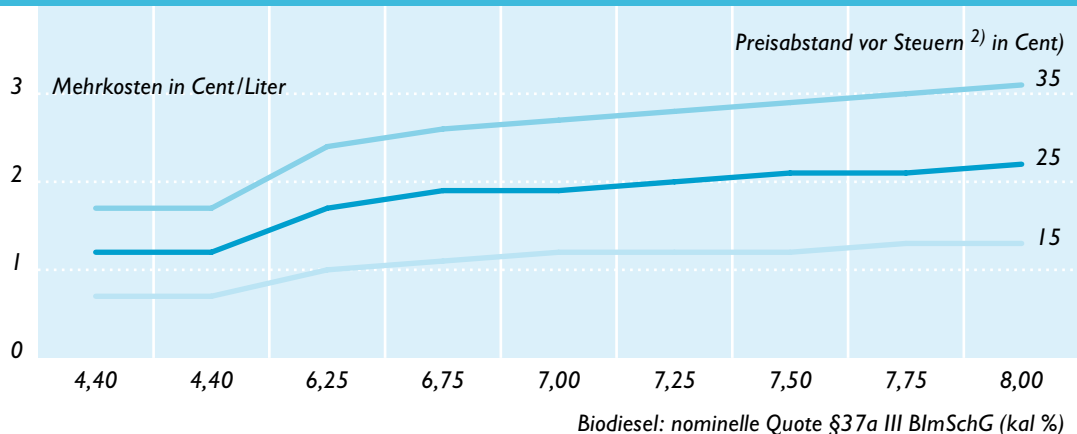
Kapitel 1	Allgemeine Bestimmungen
u. a.	§ 1 Steuergebiet, Energieerzeugnisse
	§ 2 Steuertarif
Kapitel 2	Bestimmungen für Energieerzeugnisse außer Kohle und Erdgas
Kapitel 3	Bestimmungen für Kohle
Kapitel 4	Bestimmungen für Erdgas
Kapitel 5	Steuerentlastung
u. a.	§ 49 Steuerentlastung für Gasöle und Flüssiggase (Verheizung)
	§ 50 Steuerentlastung für Biokraft- und Bioheizstoffe
	§ 52 Steuerentlastung für die Schiff- und Luftfahrt
	§ 56 Steuerentlastung für den Öffentlichen Personennahverkehr
Kapitel 6	Schlussbestimmungen

* verkündet im BGBl. I 2006 S. 1.534 vom 15. 7. 2006 als Artikel 1 des »Gesetz zur Neuordnung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes«; geändert durch Art. 1 des »Gesetz zur Einführung einer Biokraftstoffquote durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zur Änderung energie- und stromsteuerrechtlicher Vorschriften (Biokraftstoffquotengesetz – BioKraftQuG)« vom 18. 12. 2006 (BGBl. I S. 3.180)

Besteuerung von Biodiesel als Reinkraftstoff (fiktive Beimischungsquote bis 2015 berücksichtigt)

Jahr	Biodieselquote Energiegehalt § 37a III BlmSchG ^{1) 2)} (kal %)	Biodiesel- quote Volumen ³⁾ (vol. %)	Regelsteuer auf fiktive Quote ⁴⁾ (Cent)	Differenz zur fiktiven Quote	ermäßigte Steuer auf Biodiesel ⁵⁾ (Cent/Liter)	Steuer auf Biodiesel vor fiktiver Quote (Cent)	Biodiesel- steuer inkl. fiktiver Quote (Cent/Liter)
2007	4,40 %	4,83 %	2,27	95,17 %	7,10	6,76	9,03
2008	4,40 %	4,83 %	2,27	95,17 %	13,40	12,75	15,03
2009	6,25 %	6,87 %	3,23	93,13 %	19,70	18,35	21,58
2010	6,75 %	7,42 %	3,49	92,58 %	26,00	24,07	27,56
2011	7,00 %	7,69 %	3,62	92,31 %	32,30	29,82	33,43
2012	7,25 %	7,97 %	3,75	92,03 %	44,90	41,32	45,07
2013	7,50 %	8,24 %	3,88	91,76 %	44,90	41,20	45,08
2014	7,75 %	8,51 %	4,01	91,49 %	44,90	41,08	45,08
2015	8,00 %	8,79 %	4,13	91,21 %	44,90	40,95	45,09

¹⁾ nominale Quoten beziehen sich gem. § 37a Abs. 3 S. 5 BlmSchG auf den Energiegehalt der Kraftstoffe (vgl. FN 3) · ²⁾ neben der Gesamtquote gilt für Diesel eine konstante Mindestquote von 4,4 %, für Ottokraftstoffe eine steigende Quote (1,2 % in 2007; 3,6 % in 2010) · ³⁾ Umrechnungsfaktor Biodieselquote: Quotient aus dem volumetrischen Energiegehalt in Megajoule/Liter von Diesel (35,87) und Biodiesel (32,65) · ⁴⁾ Wert = Anteil Biodiesel (Quote nach Volumen) x Regelsteuersatz (47,04 Cent/Liter) · ⁵⁾ Regelsteuersatz (47,04 Cent/Liter) abzüglich Biodieselentlastung gem. § 50 III EnergieSt

Mehrkosten aus der Biodiesel-Beimischungspflicht in Abhängigkeit von der Produktkostendifferenz ¹⁾

Bei steigenden Röhölpreisen und relativ stabilen Biokraftstoffpreisen kann die Beimischungspflicht preisdämpfend wirken. Die Situation könnte bereits bei Rohölpreisen oberhalb der Marke von 100 \$ / Barrel eintreten. ¹⁾ Mehrpreis für Großabnehmer von Biodiesel gegenüber Gasöl frei Verbrauchsstelle (vor Energie- und Umsatzsteuer) · ²⁾ Lesebeispiel: Preisabstand vor Steuern je Liter 0,75 € (Biodiesel) ./. 0,50 € (Diesel) = 0,25 € bzw. 25 Cent.

Biodiesel wird durch Besteuerung sukzessive seine Wirtschaftlichkeit verlieren

Größte Aufmerksamkeit in der Fachöffentlichkeit fand die Besteuerung von Biokraftstoffen, und hier wird es nun kompliziert: Mit der Energiesteuernovelle und deren Änderung durch das Biokraftstoffquotengesetz wurde die faktische – weil nur bedingte – Steuerbefreiung von Biodiesel abgeschafft, eine stufenweise Erhöhung der Steuerbelastung von Biodiesel als Reinkraftstoff ab August 2006, für

Pflanzenöl ab 2008 sowie eine Biokraftstoffbeimischungsverpflichtung ab 2007 eingeführt. Nur Biosynthesekraftstoffe, Biogas und Bioethanol bleiben bis 2015 unverteuert, soweit beihilferechtlich keine Überförderung festgestellt wird.

Die bis Juli 2006 geltende Biodieselbefreiung war bis Ende 2009 befristet und stand unter dem wenig beachteten europarechtlichen Vorbehalt, dass durch die Begünstigung keine Überförderung im Vergleich zu fossilen Kraftstoff-

fen stattfindet. Die Biodieselsteuer war also europarechtlich bereits vorgezeichnet und Investitionen in Biokraftstofftechnik wirtschaftlich entsprechend riskant. Nachdem dann im Biokraftstoffbericht 2004 (BT-Drs. 15/5816) eine Überförderung festgestellt wurde, war die Bundesregierung zum Einstieg in eine (Kompensations-)Besteuerung verpflichtet. Allerdings zeigte sich während der Debatte im Gesetzgebungsverfahren, dass die vorgesehenen Steuersätze zu hoch angesetzt waren. Sie wurden leicht nach unten korrigiert.

Steuersätze und Steuerermäßigungen für Dieseldieselkraftstoffe nach dem Energiesteuergesetz bis 2015

Jahr	Dieseldieselsteuer Regelsatz § 2 I Nr. 4b ¹⁾	Biodieseldiesel- entlastung § 50 III	Steuerbelastung von Biodieseldiesel vor Quote nominell ²⁾		ÖPNV- Erstattung (einheitlich) § 56 II	Steuerbelastung von Biodieseldiesel im ÖPNV effektiv		Dieseldiesel im ÖPNV effektiv
	(Cent/Liter)	(Cent/Liter)	(Cent/Liter)	inkl. Quote effektiv ³⁾ (Cent/Liter)	(Cent/Liter)	(Cent/Liter)	(Cent/Liter)	(Cent/Liter)
2007	47,04	39,94	7,10	9,03	5,402	3,63	41,638	
2008	47,04	33,64	13,40	15,03	5,402	9,62	41,638	
2009	47,04	27,34	19,70	21,58	5,402	16,18	41,638	
2010	47,04	21,04	26,00	27,56	5,402	22,16	41,638	
2011	47,04	14,74	32,30	33,43	5,402	28,03	41,638	
2012	47,04	2,14	44,90	45,07	5,402	39,67	41,638	
2013	47,04	2,14	44,90	45,08	5,402	39,67	41,638	
2014	47,04	2,14	44,90	45,08	5,402	39,68	41,638	
2015	47,04	2,14	44,90	45,09	5,402	39,69	41,638	

¹⁾ der Regelsatz gilt einheitlich für herkömmlichen Diesel sowie die im Rahmen der Quote beigemischten Biokraftstoffe · ²⁾ Regelsteuersatz (47,04 Cent/Liter) abzüglich Biodieseldiesel-Entlastung (Steuererstattung) · ³⁾ Steuer auf Quote zum Regelsatz zuzüglich ermäßigte Steuer auf Reinkraftstoffanteil nach Abzug der Quote

Biokraftstoffquote gilt auch für Biodieseldiesel als Reinkraftstoff

Ab 2007 ist die Mineralölwirtschaft verpflichtet, einen wachsenden Mindestanteil Biokraftstoffe beizumischen (Tabellen 2, 3). Die Mindestquote – beim Diesel – beträgt zwar konstant 4,4 Prozent. Da die Gesamtquote für alle Biokraftstoffe aber bis 2015 auf acht Prozent ansteigt, wird voraussichtlich auch die mit der Benzinquote konkurrierende Dieseldieselquote – abhängig von den wirtschaftlich-technologischen Bedingungen einer Beimischung – weiter steigen. Der Quotenanteil unterliegt der Regelbesteuerung und gilt auch für Reinkraftstoffe (fiktive Quote). Der stufenweise Abbau der Biodieseldieselvergünstigung bis 2012 bezieht sich also nur auf den die Beimischungsquote übersteigenden Teil. Im Gesetzgebungsverfahren konnte erreicht werden, dass die mit der Einführung der Ökosteuern begründete ÖPNV-Vergütung auch für die Kompensationssteuer gilt. Während Biodieseldiesel beim Einsatz im ÖPNV nach alter Rechtslage mit Ablauf der Befreiungsregelung ab 2010 übergangslos mit 41,6 Cent pro Liter besteuert worden wäre, steigt die Belastung nun erst stufenweise (2010: 22,2 Cent pro Liter) bis auf 39,7 Cent pro Liter in 2012 (Tabelle 4). Eine gesetzlich verankerte, jährliche Überprüfung der Kompensationssteuer soll sicherstellen, dass eine Absenkung

der Steuerbelastung möglich bleibt. Vor diesem Hintergrund relativiert sich zwar der Einstieg in eine Besteuerung von Biokraftstoffen, aber Fakt bleibt auch, dass der Einsatz von Reinkraftstoffen sukzessive unrentabler wird.

EU-Steuerrecht sieht massive Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger vor

Auch bei wohlwollender Interpretation der gesetzlichen Änderungen darf nicht übersehen werden, dass das EU-Recht für die umweltverträglichen Verkehrsträger einen höheren Stellenwert vorsieht, als der deutsche Gesetzgeber diesen einräumt (Tabelle 5). Die Richtlinie bietet den Mitgliedsstaaten mehrere Optionen, um die »potenziellen ökologischen und sozialen Vorteile des öffentlichen Personenverkehrs zu fördern, wobei der Umweltwirkung der einzelnen Verkehrsträger Rechnung zu tragen ist« (KOM (2006) 342, S. 6). Buskraftstoffe sollen regelmäßig nur bis zum Mindestsatz gesenkt werden, um auch im öffentlichen Verkehr »Anreize für Energieeffizienz und Umweltschutz aufrechtzuerhalten« (KOM (2006) 741, S. 4). Weitergehende Ausnahmen bleiben dennoch möglich. Auch Steuersatzdifferenzierungen für Gewerbedieseldiesel sollen helfen, die Wettbewerbsposition gegenüber dem Individualverkehr zu verbessern. Für Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn und Ober-

leitungsbus ist sogar eine Vollbefreiung möglich. Nahezu alle Mitgliedsstaaten machen von dem EU-Instrumentarium Gebrauch. 13 Mitgliedsstaaten wenden für Diesel einen Nullsatz oder einen stark ermäßigten Steuersatz an (Quelle: EU-Kommission, Excise Duty Tables 01/2006, INFRAS 2004). Der Bahnstromverbrauch ist überwiegend entweder befreit oder erreicht nur einen Bruchteil der Belastung in Deutschland (Quellen: UIC Facts on Competition in the European Transport Market, Sept. 2004; vgl. auch VDV-Jahresbericht 1998/1999).

Busse und Bahnen als strategische Partner im Klimaschutz besser einbinden

Auch nach der Novellierung bleibt die Steuerbefreiung für die Luftfahrt unangetastet, für die Schifffahrt wurde sie sogar erweitert. Im Gegensatz dazu nutzt der deutsche Gesetzgeber das steuerpolitische Instrumentarium bei Bussen und Bahnen nur in engen Grenzen (Tabelle 6). Umweltfreundliche Verkehrsträger dürfen nicht Besteuerungsziel sein, sondern müssen als strategische Partner in die Klimaschutzpolitik besser eingebunden werden. Denn attraktive Mobilitätsalternativen sind das effizienteste Instrument zur schnellen Erreichung von Klimaschutzziele im Verkehrsbereich. Diese hoch zu besteuern gleicht einer Fahrt mit

Vergünstigungsnormen der Energiesteuerrichtlinie für den Schienen- und Personenverkehr

Rechtsgrundlage	Einschränkungen	Begünstigungsumfang
Staffelsätze, Art. 5	Mindestsatz	u. a. ÖPNV (einschl. Taxis)
Gewerbediesel, Art. 7 Abs. 2, 3	Mindestsatz ¹⁾	Personenbeförderung mit Omnibussen ²⁾ im Linien- und Gelegenheitsverkehr; Güterbeförderung mit Lkw ³⁾
Bahnbefreiung, Art. 15 Abs. 1 e)	keine	Energieerzeugnisse und Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und im Oberleitungsbusverkehr
Gasbefreiung, Art. 15 Abs. 1 j)	keine	Erdgas und Flüssiggas bei Verwendung als Kraftstoff
Politische Erwägungen, Art. 19 ⁴⁾	auf Antrag, Laufzeitbegrenzung, Kompatibilität ⁵⁾	Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (z. B. Steuerbefreiungen für Kraftstoffe bei Einsatz einer besonders umweltfreundlichen Technologie)

¹⁾ zusätzlich dürfen bisher geltende nationale Steuersätze (Stichtag 01.01.2003) nicht unterschritten werden · ²⁾ Kraftfahrzeuge der Kategorien M2/M3 gemäß Richtlinie 70/156/EWG vom 06.02.1970 · ³⁾ mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen; in Deutschland bis zum 01.01.2008 12 Tonnen (weitere Übergangsbestimmungen siehe Art. 18) · ⁴⁾ unter die Vorschrift fallen nur solche Ausnahmeregelungen oder Ermäßigungen, die nicht in den Geltungsbereich einer anderen Vorschrift, insbesondere Art. 5 und 15, fallen. Die Kommission sieht den Anwendungsbereich entsprechend stark eingeschränkt (vgl. KOM (2006) 741, Ziffer 4 f.) · ⁵⁾ Kompatibilität mit Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik; neben Art. 5, 15 und 17 anwendbar; auf sechs Jahre befristete Einzelermächtigungen (verlängerbar)

Ausgewählte Energiesteuersätze (in €)

Steuersätze / Energieart	EU-Mindeststeuer ¹⁾		Steuersätze in Deutschland		Geltungsbereich
	seit 2004	ab 2010	Regelsatz	ermäßigter Satz ²⁾	
Dieselmotorkraftstoff (je 1.000 Liter)	302,00	330,00	470,40	416,38 ^{3) 4)} (= 11 %)	ÖPNV ⁵⁾
Benzin bleifrei (je 1.000 Liter)	359,00	359,00	654,50	600,48 ^{3) 4)} (= 8 %)	ÖPNV ⁵⁾
Erdgas (je MWh)	2,60 ⁶⁾	2,60 ⁶⁾	13,90 ⁷⁾	12,90 ^{7) 8)} (= 7 %)	ÖPNV ⁵⁾
Flüssiggas (je 1.000 kg)	125,00	125,00	180,32 ⁷⁾	166,95 ⁹⁾ (= 7 %)	ÖPNV ⁵⁾
Strom (je MWh)	0,50 ¹⁰⁾	0,50 ¹⁰⁾	20,50	11,42 (= 44 %)	O-Busse, Schienenbahnverkehr ¹¹⁾
Kohle, Koks (je Gigajoule)	0,15 ¹²⁾	0,15 ¹²⁾	0,33	–	–

¹⁾ Gesamtheit der als indirekte Steuern (mit Ausnahme der Umsatzsteuer) erhobenen Abgaben gemäß Richtlinie 2003/96/EG · ²⁾ Angabe in Klammern: Steuervorteil gegenüber Regelsatz in Prozent (gerundet) · ³⁾ schwefelfrei · ⁴⁾ einschließlich nachträgliche Steuervergütung bei Verwendung im ÖPNV · ⁵⁾ Kraftfahrzeuge im Linienverkehr sowie Schienenbahnen (ohne Bergbahnen); vgl. § 56 Abs. 1 EnergieStG · ⁶⁾ Befreiungsmöglichkeit gem. Art. 15 1 i) · ⁷⁾ befristet bis zum 31.12.2018 · ⁸⁾ ÖPNV-Erstattung i. H. v. 1,00 € endet erst zum 31.12.2020 · ⁹⁾ ÖPNV-Erstattung i. H. v. 13,37 € befristet bis zum 31.12.2009; der Regelsteuersatz von 180,32 € steigt ab 2019 auf 409,00 € · ¹⁰⁾ nur gültig bei betrieblicher Verwendung, sonst 1,00 € · ¹¹⁾ gilt nur für Fahrstrom; ohne Bergbahnen / Werkverkehre; vgl. § 9 Abs. 2 Nr. 2 StromStG · ¹²⁾ Mindeststeuersatz gilt für Heizstoffe bei betrieblicher Verwendung (sonst 0,30 €); ein Mindeststeuersatz für Kohle zur Verwendung als Kraftstoff ist in der Richtlinie nicht vorgesehen (siehe aber den Auffangtatbestand Art. 2 III der Richtlinie). Die Befreiungsmöglichkeit für Bahnen gem. Art. 15 1 e) der Richtlinie gilt für alle Energieerzeugnisse. § 37 II Nr. 1 EnergieStG schließt die steuerfreie Verwendung von Kohle als Kraftstoff hingegen explizit aus.

angezogener Handbremse. Geringe Energiekosten für umweltverträgliche Verkehrsträger sind denn auch eine der Grundvoraussetzungen, um über attraktive und kostengünstige Angebote den Modal Split nachhaltig zu verbessern, zumal die Anlastung der externen Kosten

für den Individual- und Straßengüterverkehr immer noch nicht verursachergerecht erfolgt. Die Bundesregierung hat erklärt, die EU-Ratspräsidentschaft zu nutzen, um die Klimapolitik voranzubringen. Mit einer Reduzierung der Abgabenlast für den Schienen-

und Personenverkehr nach den Vorgaben der EU-Rahmenrichtlinie 2003/96/EG kann das Klimaschutzziel ohne weitere Konsultation der EU-Kommission sofort und effizient angegangen werden.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Die VDV-Akademie – auf dem Weg ins zweite Jahr fünf

Die Verbandsakademie ist fünf Jahre alt geworden. Mit ihren Bildungs- und Informationsangeboten sowie ihren verschiedenen Personalprojekten für den ÖPNV- und Eisenbahnsektor ist sie zwischenzeitlich zu einer wichtigen Partnerin für viele Verkehrsbetriebe und ihre Beschäftigten, aber auch für Wissenschaft und Beratung herangewachsen. Mitarbeiterkompetenzen und Investitionen in die berufliche Weiterbildung stellen eine strategische Erfolgsgröße im unternehmerischen Entwicklungsprozess dar. Die VDV-Akademie begleitet und unterstützt Unternehmen auf diesem Weg.

Kerngeschäft I – Lehrgänge zur beruflichen Qualifizierung

Die Anerkennung als Betriebsleiter/-in BOKraft erhält seitens der Genehmigungsbehörden mehr und mehr einen eigenständigen Stellenwert. Deshalb bietet die Akademie seit 2005 Vorbereitungslehrgänge zur Betriebsleiterin / zum Betriebsleiter BOKraft an. Sie stoßen auf große Resonanz. Zwischenzeitlich sind zwei Lehrgänge durchgeführt worden; 24 Absolventen haben ihre Prüfung vor einem Ausschuss der VDV-Akademie bestanden.

Zwei Lehrgänge zur Verkehrsmeisterin / zum Verkehrsmeister (VDV) konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Die Akademie führt im Auftrag mehrerer Verkehrsunternehmen auch Inhouse-Qualifizierungen für diesen Abschluss durch. Im Laufe des Jahres 2007 wird das Lehrgangsangebot in diesem Segment weiter ausgebaut. Es wird Auffrischkurse für bereits tätige Verkehrsmeister / -innen sowie spezielle Qualifizierungen für Leitstellenmanager / -innen geben.

Im Rahmen eines Gestaltungsprojektes hat die VDV-Akademie

begonnen, ein Kompetenz- und Qualifizierungsmodell für den ÖPNV sowie die Schienengüterverkehrs- und Logistikbranche aufzubauen. Hierbei geht es um die Entwicklung eines anerkannten, kohärenten sektoralen (Weiter)-Bildungssystems – von der verkehrsspezifischen Berufsausbildung bis zum Bachelor- und Master-Studium.

2007 werden die konzeptionellen Vorarbeiten für den Aufbau eines brancheneigenen Aus- und Weiterbildungsportals geleistet, mit dem die Kompetenzzentren der VDV-Akademie und andere, ausgewählte Bildungseinrichtungen die Möglichkeit haben, ihre Qualifizierungsangebote vorzustellen.

Kerngeschäft II – Kongresse, Tagungen, Fachgespräche

Im Mittelpunkt stand wieder die Ausrichtung der drei großen Kongresse des VDV: Marketing-, Personal- und Internationaler Eisenbahnkongress. Hochkarätige nationale und internationale Referenten, fesselnde Beiträge, die Vermittlung von Umsetzungswissen und die zusammen über 400 Teilnehmer machten diese Veranstaltungen zu inhaltlichen Highlights.

Viele vor- und nachbereitende Tagungen vertieften die Kongress-themen. Aktuelle technische, betriebliche und europäische Entwicklungen im ÖPNV und Schienengüterverkehr standen dabei im Vordergrund.

Die Veranstaltungen der Akademie wurden von über 1.600 Teilnehmern besucht. 2007 wird die VDV-Akademie neben vielen Tagungen und Kongressen insbesondere Fachgespräche und Workshops durchführen, in deren Zentrum Humanressourcen-Themen und andere personalwirtschaftliche Fragestellungen stehen werden.

Kerngeschäft III – Projekte

Der Aufbau von projektbezogenen Netzwerken durch die VDV-Akademie ist weiter vorangeschritten. Aus der Vielzahl der Personalprojekte werden im Folgenden zwei vorgestellt.

Seit August 2006 ist die VDV-Akademie Trägerin eines vom Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen und der Europäischen Union geförderten Modellprojektes zur Entwicklung von »Innovationsstrategien für Verkehrsunternehmen mit alternierenden Belegschaften«. Hier arbeiten sechs Verkehrsunternehmen, zwei Beratungsunternehmen und die Akademie daran, die Branche des kommunalen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen flächendeckend auf die personalwirtschaftlichen Anforderungen des demografischen Wandels vorzubereiten. Im Projekt INNOVA sollen Unternehmen befähigt werden, innovative Gestaltungsmaßnahmen zur langfristigen Förderung der Arbeits- und Beschäftigungsfähigkeit einzuleiten und umzusetzen. Mehrere Transferveranstaltungen für die gesamte Branche sind für 2007 geplant.

Die VDV-Akademie hatte im Rahmen ihres Projektes »Personal- und Arbeitsqualität« eine Untersuchung zu den Erfahrungen mit der Gruppenarbeit im Fahrdienst seit Anfang der 1990er Jahre in Auftrag gegeben und sie unter dem Titel »Gruppenarbeit – Beteiligungsorientierung – neue Produktionskonzepte. Analyse moderner arbeitsorganisatorischer Modelle im ÖPNV und anderen Branchen« anlässlich des zweiten VDV-Personalkongresses im Oktober 2006 veröffentlicht.

Die Untersuchung zeigt, dass es kein geschlossenes, alle Beteiligten glücklich machendes Gruppensystem gibt. Jedes der in den neun untersuchten Unternehmen integrierten Systeme hat aufgrund der spezifischen unternehmenskulturellen Hintergründe andere Ausprägungen und einen anderen Charakter. Allgemein ausgedrückt: Es sind keine eindeutigen oder vorherrschenden Muster identifizierbar, die ökonomischen und beteiligungsorientierten Erfolg garantieren würden. Das Projekt wird 2007 weiter geführt.

Fünf Jahre Wachstum haben den Umfang der von der VDV-Akademie angebotenen Dienstleistungen beständig zunehmen lassen





Kerngeschäft IV – Kompetenz-Zertifizierungen

Mit dem Kompetenzhandbuch für Aus- und Weiterbildungsstätten im ÖPNV hat die VDV-Akademie ein inhaltliches Gerüst geschaffen, um die VDV-Mitgliedsunternehmen frühzeitig auf die Qualifizierungsanforderungen des neuen, seit Oktober 2006 geltenden Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) vorzubereiten. Es ist auch ein Handlungsleitfaden für die Realisierung ausgezeichneter Kompetenz in der Aus- und Weiterbildung von Omnibusfahrer/-innen.

Auf dieser Basis hat die Akademie ein neues Geschäftsfeld eröffnet und bietet seit Herbst 2006 Fahrschulen und Weiterbildungseinrichtungen von VDV-Mitgliedsunternehmen eine Begutachtung ihres Kompetenzmanagement-Systems an. Voraussetzung für die anschließende branchenbezogene Zertifizierung ist der Nachweis ihrer inhaltlichen und formalen Kompatibilität mit den Anforderungen der VDV-Akademie an die Aus- und Weiterbildung von Omnibusfahrer/-innen und die Qualitätsstandards von Ausbildern.

Im letzten Quartal 2006 sind zwei Fahrschulen zertifiziert worden. Viele Begutachtungsanträge und -absichten liegen vor. Für 2007 und 2008 ist eine Ausdehnung auf das Geschäftsfeld der Personalzertifizierung von Ausbildern und Trainern beabsichtigt. Hier wird die Akademie mit einem großen Zertifizierungsträger zusammenarbeiten.

Die VDV-Akademie im Internet

Zwischenzeitlich hat die VDV-Akademie einige interessante Internet-Plattformen für verschiedene Themenfelder aufgebaut.

Zum einen natürlich die »Stamm«-Homepage www.vdv-akademie.de. Hier erhalten Sie alle Informationen rund um die attraktiven Angebote zur Aus- und Weiterbildung und die verschiedenen Projekte. Zum anderen gibt es die Seite www.vdv-personalkongress.de mit Beiträgen und Diskussionen rund um die VDV-Personalkongresse.

Auf www.innova-projekt.de erfahren Sie alles über das Demografie-Projekt der Akademie und ihrer Partner.

Die Seite www.eu-busfahrer.de wurde geschaffen, um Aus- und Weiterbildungsstätten, Fahrschulen und Kraftfahrer über das weite Feld der Aus- und Weiterbildung von Omnibusfahrer/-innen zu informieren und den VDV-Mitgliedsunternehmen eine Plattform für ihre Qualifizierungsangebote zu bieten. Unter www.move2job.de schließlich erhalten Sie viele Informationen über Berufsausbildungsangebote in VDV-Mitgliedsunternehmen.



Die Mitgliedschaft in der VDV-Akademie – eine lohnenswerte Sache mit Perspektiven

Mitgliedschaft und Mitarbeit in der VDV-Akademie lohnen sich für die Unternehmen – inhaltlich, aber auch finanziell. So erhalten Beschäftigte aus Mitgliedsunternehmen nicht nur 20 Prozent Rabatt auf die Teilnahmegebühren von Lehrgängen und Veranstaltungen, sondern es fließen zusätzlich 25 Prozent der gezahlten Jahresbeiträge in Form von Bildungsgutscheinen an die Unternehmen zurück. Entsprechend der Gutscheinsumme können Kongresse, Tagungen und Lehrgänge der Akademie besucht werden. Außerdem haben Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit, aktiv ihre Vorstellungen und Interessen in die verschiedenen Akademieprojekte einzubringen.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz

Sechs Modellbetriebe mit unterschiedlicher Größe und Dienstleistungspalette entwickeln im Projekt INNOVA (www.innova-projekt.de) demografietaugliche Personalstrategien für die Verkehrsbranche – zum Beispiel auf Basis von Projektionsvarianten zur Altersstrukturanalyse der Beschäftigten



Unter www.vdv-personalkongress.de können sämtliche Vorträge der VDV-Personalkongresse heruntergeladen werden – mittels einer »Presenter« genannten Software sogar im Originalton

Mit nachhaltigem Personalmanagement die unternehmerischen Herausforderungen meistern

Unternehmenskultur und Humanressourcen sind wesentliche Komponenten, die Wettbewerbsvorteile langfristig sicherstellen können. Nachhaltiges Personalmanagement hat dafür zu sorgen, dass diese Faktoren erfolgreichen Handelns zur Geltung kommen. Mit den beiden Personalkongressen, seiner »Bochumer Erklärung« und der Mitteilung »Arbeitsqualität als wichtige Voraussetzung von Dienstleistungsqualität« hat der VDV Akzente für die betriebliche Personal- und Bildungsarbeit gesetzt.

Das auf der europäischen Richtlinie 2003/59/EG basierende Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, das im vergangenen Jahr in Kraft gesetzt worden ist und dem Omnibusfahrer eine Teilnahme an insgesamt 35 Stunden Weiterbildung innerhalb von fünf Jahren verpflichtend vorschreibt, ist ein profanes, aber schönes Beispiel für das, was Nachhaltigkeit im Personalmanagement bewirken soll: konstante Professionalität und ausgezeichnete Qualität in der Berufsausübung. Deswegen hat der VDV dieses Gesetz begrüßt und unterstützt mit seiner Akademie die Unternehmen aktiv bei der Umsetzung.

Nun ist regelmäßige Weiterbildung als ein Element lebenslangen Lernens zwar notwendig, aber nicht hinreichend, um nachhaltiges Personalmanagement begründen zu können. Es geht um die Betrachtung und Gestaltung des Gesamtprozesses von Mitarbeiterkarrieren – beginnend bei der Rekrutierung für das Unternehmen über die Kompetenzentwicklung und Mitarbeiterbindung bis zur Freistellung. Gelingt dies, kann der gesellschaftliche Mehrwert der personalintensiven Dienstleistungsbranchen ÖPNV und Eisenbahn erheblich gesteigert werden.

Die Bochumer Erklärung des VDV-Ausschusses für Personalwesen

Die Teilnehmer des zweiten VDV-Personalkongresses, der im Herbst 2006 in Bochum stattfand, diskutierten die verschiedenen Facetten von gesamtheitlicher Personalarbeit und stritten leidenschaftlich über die Wege ihrer Umsetzung. Mit der auf dem Kongress vorgelegten »Bochumer Erklärung« ruft der Ausschuss für Personalwesen im VDV die Mitglieder des Verbandes zur Diskussion und Umsetzung nachhaltiger Personalstrategien auf.

Punktuell ausgerichtete und kurzfristig wirkende Personalarbeit ist passé. In den vergangenen Jahren hat sich in den Verkehrsunternehmen personalpolitisch viel getan. Kaum ein Betrieb, der nicht zwischenzeitlich seine Personalarbeit professionell gestaltet. Oftmals ist diese Entwicklungstendenz durch die vielfältigen und komplizierten Restrukturierungsprozesse angestoßen worden. Auch hierbei ist schnell deutlich geworden: Ohne das Know-how, das Erfahrungswissen und die Kooperationsbereitschaft der Beschäftigten sind die damit zusammenhängenden Anforderungen nicht zu meistern.

Demografietaugliche Rekrutierungsstrategien

Erfolgreiche Beschäftigtenkarrieren beginnen bei der Auswahl. Gezieltes Personalmarketing ist heute unumgänglich, um Mitarbeiter mit Potenzial gewinnen zu können. Die Personalrekrutierung muss vorrangig vor dem Hintergrund qualitativer und quantitativer Personalplanung erfolgen – unter Berücksichtigung alters- und genderspezifischer Rahmenbedingungen. Die Berufsausbildung von Jugendlichen als den Beschäftigten von morgen wird neben den traditionellen künftig vor allem auf die neuen verkehrsspezifischen Berufe, wie Kauffrau / Kaufmann für Verkehrsservice oder der Fachkraft im Fahrbetrieb setzen.

Dies ist schon deshalb wichtig, um der »demografischen Falle« zu entkommen. Wer gute Fachkräfte und bessere Dienstleistungen im ÖPNV will, kommt an einer sukzessiven Professionalisierung von Anlertätigkeiten nicht vorbei. Berufsausbildung ist hier ein zentrales Gestaltungsinstrument. Mit der zwischenzeitlich gesetzlich geregelten Absenkung des Mindestalters auf 18 Jahre für das Führen von Kraftomnibussen im Linienverkehr ist die letzte Hürde für einen produktiven Einsatz von Fachkräften im Fahrbetrieb schon während der Berufsausbildung gefallen.

Qualifizierung und Flexibilisierung

Die Förderung und gezielte Qualifizierung von Beschäftigten sind entscheidende Erfolgsfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit. Verkehrsunternehmen können ihren Kunden Flexibilität und Qualität nur dann bieten, wenn ihre Mitarbeiter eigenverantwortlich, innovativ und motiviert handeln. Die Organisations- und Personalentwicklung hat dies gezielt zu fördern – z. B. durch beteiligungsorientierte Arbeitsformen und funktionsgruppenbezogene Qualifizierungsprogramme. So verschenkt z. B. eine nur halbherzige Verankerung von Gruppensystemen im Fahrdienst produktive Potenziale. Die Entwicklung von Führungs(nachwuchs)kräften durch Potenzialanalysen, Audits, Mentorenprogramme und gezielte Laufbahnplanungen geben diesem Prozess seine besondere Würze.

Bedienelemente aus dem Ergonomielabor erleichtern den Fahrdienst – doch ohne regelmäßige Weiterbildung ist kein Fahrer den gestiegenen Anforderungen dauerhaft gewachsen



Beschäftigungsfähigkeit und Altersmanagement

Die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sicherzustellen ist angesichts eines sich abzeichnenden Fachkräftemangels und der demografischen Entwicklung unerlässlich. Dies bezieht sowohl die fachlichen Kompetenzen und die physische Arbeitsfähigkeit als auch den so genannten »psychologischen Arbeitsvertrag« mit ein.

Vertrauensvolle Führung, adäquate Arbeitsbedingungen und Arbeits- und Qualifizierungsmodelle, die die individuellen Potenziale altersgerecht zur Geltung kommen lassen, sind dabei wichtige Instrumente. Als flankierende Maßnahmen dürfen aber auch ein betriebliches Gesundheitsmanagement und betriebliche Konzepte zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf nicht unterschätzt werden. Hier besteht in vielen Branchenunternehmen noch Handlungsbedarf.

Das betriebliche Altersmanagement bekommt in den nächsten Jahren einen hohen Stellenwert. Ältere Beschäftigte verfügen über ein spezifisches, von Erfahrungen geprägtes Wissen, das zum Nutzen des Unternehmens verwendet werden muss. Gefördert werden solche Mitarbeiter durch altersgerechte Tätigkeitsanforderungen, z. B. in altersgemischten Arbeitsgruppen, und innovative Arbeitszeitmodelle, die die unterschiedlichen Lebens- und Altersrhythmen berücksichtigen und einen gleitenden Übergang in den Ruhestand absichern.



Zu Gast auf der »Engelsburg«: Der zweite VDV-Personalkongress fand im neueröffneten Betriebshof der Bogestra eine besonders anregende Kulisse vor

Einladung zum kritischen Gespräch

Vertreter aller Mitglieder sind eingeladen, auch in den nächsten Jahren über ihre Umsetzungserfahrungen im Rahmen nachhaltiger Personalarbeit zu diskutieren und gemeinsam entsprechende Konzepte und Strategien weiterzuentwickeln. Der Ausschuss für Personalwesen und die VDV-Akademie begleiten die Diskussion um die »Bochumer Erklärung« über verschiedene Publikationen und Fachgespräche. Über die Internet-Plattform www.vdv-personalkongress.de können Erfahrungen, Personalinstrumente und betriebliche Konzepte kommuniziert werden.

Der dritte VDV-Personalkongress wird am 25. und 26. Oktober 2007 in Dresden stattfinden. Er wird die für die betriebliche Zukunft entscheidenden Themen aufgreifen und neue Impulse in die Diskussion einbringen. Dabei werden auch und insbesondere die bis dahin vorliegenden Ergebnisse des Gestaltungsprojekts »Innova –

Innovationsstrategien für Verkehrsunternehmen mit alternden Belegschaften« eingesteuert und die verschiedenen Strategien und Konzepte auf ihre Demografietauglichkeit geprüft.

Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz



Mit Kongressen, Tagungen, Werkstattseminaren und Fachgesprächen bildet die VDV-Akademie eine umfassende Plattform für Information, Beratung und Diskussion in der Verkehrsbranche

Schlafapnoe – ein neues Beurteilungskriterium für die Erteilung der Fahrerlaubnis

Die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) hat in ihrer Anlage 4 die Schlafapnoe als neues Eignungskriterium zum Führen von Kraftfahrzeugen aufgenommen. Die Leitlinien für die ärztliche Beurteilung der Tauglichkeit in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 714) wurden daraufhin überarbeitet und an die geänderte Gesetzgebung angepasst. Zur Unterstützung der ärztlichen Diagnostik der für die Tauglichkeit relevanten Schlafapnoe wurde eine Handlungshilfe erarbeitet. Darüber hinaus wird in einem Feldversuch die Eignung eines mobilen Testgeräts zur Überprüfung des Verdachts auf eine Schlafapnoe getestet.

Ausgelöst durch die auf Übermüdung, Sekundenschlaf und mangelnde Konzentration zurückzuführende hohe Anzahl an Unfällen – jeder fünfte Unfall in Deutschland ist nach einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen allein auf Übermü-

oder Depressionen auftreten. Während des nächtlichen Schlafs verursachen Atemstillstände eine Sauerstoff-Unterversorgung, die zu wiederholten Weckreaktionen (als automatische Alarmreaktion des Körpers) führen. Folge der Weckreaktionen, die meist von

Nächtliche Atemnot und daraus resultierende Tagesmüdigkeit kann im Straßenverkehr tödlich sein. Mit nicht einmal fünf Prozent befindet sich nur ein Bruchteil der von Schlafapnoe Betroffenen in therapeutischer Behandlung



Innovative Lösungen der letzten Jahre bieten den Anwendern dank geringer Größe und robustem Design ein hohes Maß an Freiheit und Flexibilität

dung zurückzuführen –, hat der Gesetzgeber die Schlafapnoe als zusätzliches Beurteilungskriterium für die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) aufgenommen. Demzufolge besteht nur dann die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn die Schlafapnoe erfolgreich behandelt und das Auftreten einer Tagesschläfrigkeit ausgeschlossen wird und regelmäßige Kontrollen stattfinden.

Schlafapnoe-Syndrom

Bei der Schlafapnoe, die auch als Schlafapnoe-Syndrom bezeichnet wird, handelt es sich um eine Erkrankung, bei der in der Regel Atemstillstände (Apnoen) und starkes Schnarchen (Hypopnoen) während des Schlafs auftreten und die durch eine ausgeprägte Beeinträchtigung der Wachheit am Tage gekennzeichnet ist, welche bis zum Einschlafzwang (»Sekundenschlaf«) gehen kann. Darüber hinaus können auch Folgeerkrankungen wie Bluthochdruck, Herzinfarkt, Schlaganfall

den Betroffenen nicht bewusst wahrgenommen werden, ist ein nicht erholsamer Schlaf, der wiederum zu der ausgeprägten Tagesmüdigkeit führt.

Nach Schätzung der Deutschen Gesellschaft für Schlafforschung und Schlafmedizin leiden ca. 800.000 Menschen in Deutschland unter dem Schlafapnoe-Syndrom. Andere Schätzungen gehen von bis zu zwei Millionen erkrankter Menschen aus, die größtenteils nichts von ihrer Erkrankung und den damit verbundenen Risiken ihrer Verkehrssicherheit wissen! Bekannt ist, dass unter Müdigkeit leidende Menschen im Vergleich zu gesunden Menschen ein höheres Unfallrisiko haben. Unabhängig davon haben Menschen mit einem ausgeprägten Schlafapnoe-Syndrom eine um ca. zehn Jahre verminderte Lebenserwartung.

Es bestehen mehrere Formen der Schlafapnoe, wobei die so genannte »obstruktive Schlafapnoe« die am häufigsten auftretende, aber auch schwerwiegendste Form darstellt.

Die obstruktive Schlafapnoe entsteht durch eine Verengung (Obstruktion) der Atemwege. Durch Erschlaffung und Entspannung des weichen Gaumenmuskels werden die Atemwege verengt oder sogar kurzzeitig verschlossen. Eine freie Atmung wird so behindert bzw. verhindert. Die regelmäßig auftretenden Apnoen und Hypopnoen – gemessen als AHI (Anzahl der Apnoen und Hypopnoen pro Stunde) –, die zehn Sekunden und länger andauern können, wiederholen sich bei einer obstruktiven Schlafapnoe vielfach in einer Nacht.

Keine schnelle Diagnose »Schlafapnoe« möglich

Eine Schlafapnoe kann vielfältige Ursachen haben, daher bedarf es einer eingehenden ärztlichen Prüfung. Ursache können beispielsweise Übergewicht, angeborene Fehlbildungen/-stellungen des Unterkiefers oder eine konstitutionelle Erschlaffung der Rachenmuskulatur sein. Nicht jeder übergewichtige, tagessmüde oder nachts schnarchende Busfahrer muss gleich eine Schlafapnoe haben, obgleich bei Auftreten mehrerer Symptome die Wahrscheinlichkeit steigt.



Da vielfach behandelnde Ärzte, vor allem Hausärzte, entsprechende Symptome unter diesem Aspekt werten, besteht die Notwendigkeit, eine Vorgehensweise zur Abklärung einer Schlafapnoe zu empfehlen. Eine Überweisung in ein Schlaflabor, in dem letztendlich die Erkrankung diagnostiziert werden kann, sollte nicht gleich zu Beginn eines Risiko-Screenings erfolgen, da ansonsten unnötige Kosten und Fehlzeiten im Unternehmen entstehen, die es zu vermeiden gilt.

Überarbeitung der VDV-Schrift 714

Die Aufnahme der Schlafapnoe in die in Anlage 4 FeV aufgeführte Liste der häufig vorkommenden »Erkrankungen und Mängel, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können« hat auch die Überarbeitung der VDV-Schrift 714 »Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen« notwendig gemacht. In der im April 2006 veröffentlichten überarbeiteten VDV-Schrift 714 wird darauf hingewiesen, dass bereits in der Anamneseerhebung u. a. relevante Schlafapnoe-Symptome wie Schlafstörungen und schlafbedingte Atemregulationsstörungen (Tages schläfrigkeit, Einschlafneigung u. a.) sowie Schnarchen gezielt abgefragt werden sollen, um so ein weiter gehendes, anlassbedingtes Schlafapnoe-Screening auslösen zu können.

Damit möglichst nur die von Schlafapnoe potenziell betroffenen Mitarbeiter einer ausführlichen Diagnostik unterzogen werden, hat der Unterausschuss »Arbeits- und Verkehrsmedizin« des Ausschusses für Personalwesen in Zusammenarbeit mit der BG Bahnen im Nachgang zur überarbeiteten VDV-Schrift 714 eine Handlungshilfe für ein einheitliches ärztliches Vorgehen erarbeitet.

»Epworth-Sleepiness-Scale (ESS)«-Fragebogen

Für die Routinediagnostik wird empfohlen, dass im Vorfeld der mündlichen Anamnese der ESS-Fragebogen (Fragebogen zur Tagesschläfrigkeit) beantwortet wird. Mit dem Fragebogen wird die subjektive Neigung zur Tagesmüdigkeit numerisch erfasst. Anhand der vorgegebenen Grenzwerte wird je nach erzielter Punktzahl eine Empfehlung ausgesprochen, ob unter Berücksichtigung zusätzlicher Risikofaktoren eine weiterführende Diagnostik erforderlich ist. Zusätzliche Risikofaktoren sind Übergewicht (Body-Mass-Index >30), Bluthochdruck, chronisch obstruktive Lungenerkrankung (COPD), koronare Herzkrankheit (KHK), Herzrhythmusstörungen und Diabetes mellitus.



Risiko-Screening mit mobilem Testgerät

Sofern bei vorhandener betriebsärztlicher Betreuung die Möglichkeit besteht, eine Grobanalyse der Schlafqualität mit einem mobilen Testgerät durchzuführen, sollte diese vor einer weiteren schlafdiagnostischen Abklärung in einem Schlaflabor erfolgen. Diese Untersuchungsmethode erleichtert die Identifizierung der Probanden, die auf jeden Fall einer weiteren schlafdiagnostischen Abklärung zugeführt werden müssen. Wenn betrieblich keine Möglichkeiten für ein Risiko-Screening gegeben sind, soll der Hausarzt die weitere schlafdiagnostische Abklärung in einem Schlaflabor veranlassen.

Fahrdiensttauglichkeit nur bei erfolgreicher Behandlung

Ergibt die schlafdiagnostische Abklärung im Schlaflabor die Diagnose Schlafapnoe-Syndrom, bestehen bis zur erfolgreichen therapeutischen Behandlung Bedenken gegen die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Die effektivste Behandlungsmethode des Schlafapnoe-Syndroms stellt die kontinuierliche positive Überdruckbeatmung der CPAP-Therapie (continuous positive airway pressure) mit einer Nasenmaske dar. Über die Nasenmaske werden die Patienten mit Raumluft beatmet, wobei ein kontinuierlicher positiver Druck den Atemwegen zugeführt wird. Die Atemwege werden durch den Beatmungsdruck offen gehalten, so dass sich Atmung und Schlaf wieder normalisieren. Neben der CPAP-Therapie bestehen weitere Maßnahmen zur Behandlung von Schlafapnoe

wie beispielsweise chirurgische Korrekturen, Aufbisschienen, Gewichtsreduzierung, Vermeidung von Schlaftabletten oder Alkohol vor dem Schlafengehen, Schlafen in Seitenlage etc. Zu berücksichtigen ist aber, dass eine erfolgreiche Behandlung des Schlafapnoe-Syndroms nicht in jedem Fall gegeben ist. Entscheidend für den Behandlungserfolg ist die Wachheit am Tage, d. h. das Fehlen der Tagesschläfrigkeit.

Regelmäßige Kontrolle ist notwendig

Nach der FeV ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei einer erfolgreichen Behandlung der Schlafapnoe mit der Auflage von regelmäßigen Kontrollen verbunden. Nach der vom Unterausschuss »Arbeits- und Verkehrsmedizin« erarbeiteten Handlungshilfe wird bei unauffälligem Behandlungsverlauf eine erste Nachuntersuchung spätestens nach einem Jahr empfohlen, eine zweite Nachuntersuchung spätestens nach weiteren zwei Jahren. Im Falle von Auffälligkeiten oder neu aufgetretenen oder veränderten Risikofaktoren wie Entwicklung eines hohen Blutdrucks oder Gewichtszunahme von fünf Kilogramm sind eine Vigilanzprüfung (Messung der Tagesschläfrigkeit) und ggf. eine erneute schlafmedizinische Diagnostik zu veranlassen.

Feldversuch mit mobilem Testgerät

Zur Verbesserung eines betrieblich durchgeführten Risiko-Screenings des Schlafapnoe-Syndroms führt der Unterausschuss »Arbeits- und Verkehrsmedizin« einen mehrmonatigen Feldversuch mit einem mobilen Testgerät durch. Es wird geprüft, ob und mit welcher Genauigkeit die mit einem mobilen Testgerät ermittelte Grobanalyse der Schlafqualität auch für eine Diagnose Schlafapnoe geeignet ist.

Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller

Relevante Schlafapnoe-Symptome wie Schlafstörungen und schlafbedingte Atemregulationsstörungen wie z. B. Tagesschläfrigkeit, Einschlafneigung und Schnarchen sollen gezielt abgefragt werden – so sieht es die überarbeitete VDV-Schrift 714 für die Anamneseerhebung vor

2006 – ein erfolgreiches Jahr für den öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen

Das von den VDV-Unternehmen zur Verfügung gestellte Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde 2006 in erfreulichem Maße von den Fahrgästen angenommen. Die Nutzung der dafür bereitgestellten Verkehrsmittel Busse, städtische Schienenbahnen und Eisenbahnen erhöhte sich bundesweit um fast zwei Prozent und übertraf damit noch die Erfolgsbilanz des Vorjahres. Dabei fiel die Steigerungsrate im Eisenbahnverkehr mit 4,0 Prozent besonders deutlich aus, blieb jedoch hinter der Vorjahresentwicklung zurück. Die im Straßenpersonenverkehr tätigen Unternehmen erzielten dagegen mit 1,3 Prozent den höchsten Fahrgastzuwachs seit Jahren. Die Fahrtenzahlen im städtischen Schienenverkehr erhöhten sich dabei mit einem Plus von 1,6 Prozent überdurchschnittlich, während sich die Anzahl der Fahrten im Busverkehr nach einem geringen Rückgang 2005 wieder um ein Prozent erhöhte. Die in Personenkilometern gemessene Verkehrsleistung erhöhte sich beim Busverkehr um 1,1 Prozent und bei den städtischen Schienenbahnen um 1,5 Prozent. Die im VDV organisierten Eisenbahnunternehmen erzielten mit 3,5 Prozent ein deutliches Ertragsplus. Die im Straßenpersonenverkehr tätigen Unternehmen hatten zwar durch den Fahrausweisverkauf um durchschnittlich 5 Prozent mehr Erträge in ihren Kassen. Durch die weiter sinkenden Fahrgeldersatzleistungen blieb der Gesamtzuwachs jedoch unterhalb der Drei-Prozent-Marke. Damit stiegen die Nettoumsatzerlöse insgesamt auf 8,9 Milliarden Euro an.

Nach der durchgehend erfreulichen Entwicklung der letzten Jahre, in denen die VDV-Unternehmen bereits deutliche Fahrgast- und Einnahmenezuwächse erzielen konnten, setzte sich dieser Erfolgskurs im Jahr 2006 mit erhöhter Dynamik fort.

Vergleich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln

Dank der Umstellung der statistischen Erhebung, in der jetzt auch verkehrsmittelbezogene Fahrten und Personenkilometer erfragt werden, ist für das Jahr 2006 nun

auch ein spezifischer Vergleich dieser Größen zum Vorjahr möglich. Die Fahrten nach Verkehrsmitteln enthalten auch die Umsteiger zwischen den unterschiedlichen Betriebszweigen eines Unternehmens und ergeben deshalb mit 10,2 Milliarden eine größere Grundgesamtheit als die um die Umsteiger bereinigten Unternehmensfahrten (9,5 Milliarden Fahrten).

Bei der in Personenkilometern gemessenen Verkehrsleistung sind die Grundgesamtheiten dagegen identisch, unabhängig davon, ob sie differenziert nach Verkehrsmitteln oder für die Gesamtunternehmen ausgewiesen werden.

Während die Verteilung der Fahrten mit über 81 Prozent deutlich zu Gunsten der Straßenverkehrsmittel Bus und Tram ausfiel, ergab sich bei der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr aufgrund der höheren Fahrtweiten ein anderes Bild. Diese Unternehmensgruppe erbrachte 48 Prozent, also knapp die Hälfte der im Jahr 2006 geleisteten Personenkilometer. Damit erhöhte sich der Anteil des Eisenbahnpersonenverkehrs am gesamten im VDV organisierten öffentlichen Verkehr beim Verkehrsaufkommen um 0,2 und bei der Verkehrsleistung sogar um 0,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

Auffällig erscheint die deutliche Zunahme der Fahrten und der Personenkilometer im städtischen Schienenverkehr mit den Verkehrsmitteln U-Bahn, Straßen- und Stadtbahn sowie Bahnen besonderer Bauart. Diese befinden sich vor allem in städtischen Ballungsgebieten, wo gut ausgebaute Verkehrssysteme zu einer besonders ausgeprägten Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs führten.

Die Touristenströme anlässlich der Fußballweltmeisterschaft im Sommer 2006 trugen insbesondere in den Austragungsorten, die ausnahmslos ausgebaute Stadtbahn- bzw. U-Bahnssysteme anbieten konnten, ein Übriges zu dieser Erhöhung bei. Bei einem

Vorläufige Gesamtentwicklung der Fahrgäste und der Erträge (Nettoumsatzerlöse) im VDV 2006/2005 *

Fahrgäste (Angaben in Mio.)	2005	2006	Erträge (Nettoumsatzerlöse, Angaben in Mio. €)	2005	2006
VDV-Personenverkehr gesamt		+ 1,9 % 9.360 9.534	VDV-Personenverkehr gesamt		+ 3,1 % 8.615 8.881
VDV-Straßenpersonenverkehr		+ 1,3 % 7.512 7.612	VDV-Straßenpersonenverkehr		+ 2,9 % 5.905 6.076
VDV-Eisenbahnpersonenverkehr		+ 4,0 % 1.848 1.922	VDV-Eisenbahnpersonenverkehr		+ 3,5 % 2.710 2.805

* Berechnung für das Jahr 2006 auf Grundlage der Unternehmensmeldungen aus vier Quartalen

WM-bedingten zusätzlichen Aufkommen von insgesamt 30 Millionen Fahrgästen (bezogen auf alle öffentlichen Verkehrsmittel) erklärt sich dadurch aber nur ein Teil der Zuwächse, die in diesem Marktsegment allein schon 57 Millionen Fahrten ausmachten.

Demgegenüber profitierte der Busverkehr 2006 bundesweit offensichtlich weniger von den WM-bedingten Zuwachsraten. Zwar sind beispielsweise die Metrobusysteme in Berlin und München gut angenommen worden. Ein erheblicher Anteil des Busverkehrs spielt sich jedoch in der Fläche ab, wo das Verkehrsaufkommen tendenziell geringer wuchs. Verantwortlich hierfür waren nicht zuletzt im Bundesdurchschnitt weiter sinkende Schülerzahlen (in allen allgemeinbildenden Schulen – 1,6 Prozent), da diese Fahrgastgruppe dort einen besonders hohen Anteil am Verkehrsaufkommen innehat.

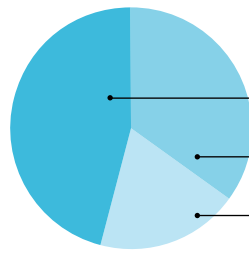
Der Eisenbahnpersonenverkehr konnte mit 4,0 Prozent wiederum die höchsten Fahrgastzuwächse für sich verbuchen. Im Gegensatz zu 2005, als zumindest ein Teil der damals ausgewiesenen Zuwachsraten von 5,8 Prozent auf geänderte Berechnungsgrundlagen einzelner Unternehmen zurückzuführen war, stellen diese für 2006 eher das Abbild der Wirklichkeit dar. Zusätzlich genutzt wurden die Nahverkehrszüge auch von WM-Fahrgästen, die zwischen den verschiedenen Veranstaltungsorten hin- und herpendelten.

Besonderheiten der Verkehrsentwicklung im Jahr 2006

Wie die Auswertungen der Entwicklung im Jahresverlauf zeigen, wurde die Verkehrsentwicklung 2006 nicht nur durch die seit Langem zu beobachtenden regionalen Unterschiede geprägt, sondern ebenso durch den unterschiedlichen Verlauf in den einzelnen Quartalen des Jahres.

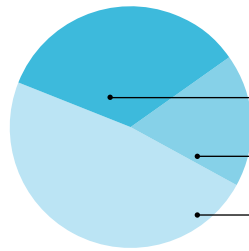
Mit Fahrgastzuwächsen von fast vier Prozent verlief das erste Quartal für die Verkehrsunternehmen am erfolgreichsten. Neben der späteren Lage der Osterfeiertage bzw. -ferien, die im weiteren Jahresverlauf wieder ausgeglichen wurde, wirkte sich der lange und vielerorts sehr strenge Winter

Fahrgäste im VDV nach Sparten 2006 *



Sparte	Fahrgäste in Mio.	Veränderung zum Jahr 2005
BUS	4.692	+ 1,0 %
TRAM	3.584	+ 1,6 %
EisenbahnPV	1.934	+ 4,0 %
VDV gesamt	10.210	+ 1,8 %

Personenkilometer im VDV nach Sparten 2006 *



Sparte	Personen-km in Mio.	Veränderung zum Jahr 2005
BUS	30.306	+ 1,1 %
TRAM	15.535	+ 1,5 %
EisenbahnPV*	42.200	+ 3,7 %
VDV gesamt	88.041	+ 2,4 %

* Berechnung für das Jahr 2006 auf Grundlage der Unternehmensmeldungen aus vier Quartalen

positiv auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus. Davon waren zwar die verschiedenen Regionen Deutschlands in unterschiedlichem Ausmaß betroffen, einen grundsätzlichen Unterschied zwischen Stadt und Land oder Ost und West gab es an dieser Stelle jedoch nicht.

Der im zweiten Quartal gelegene Monat Juni brachte 30 Millionen zusätzliche Fahrten durch das bundesweite Großereignis Fußballweltmeisterschaft. Diese Zahl übertrifft das durchschnittliche Verkehrsaufkommen eines Tages von 27 Millionen Fahrten um drei Millionen. Bundesweit und auf das gesamte Quartal verteilt ergab sich ein Zuwachs von zwei Prozent, was angesichts der deutlich höheren Zuwächse im ersten Quartal und des örtlich aufgetretenen

Massenansturms eigentlich eher bescheiden anmutet. Wie bereits ausgeführt, profitierten Ballungsräume (Austragungsorte) und Bahnen (sowohl Eisenbahnen als auch städtische Bahnen) besonders von dem zusätzlichen Fahrgastaufkommen.

Ab dem dritten Quartal schwächte sich die Positiventwicklung insgesamt deutlich ab, auch wenn der Juli teilweise noch durch die WM geprägt war und nach dem eigentlichen Ereignis noch mehr Touristen als üblich in Deutschland verblieben waren. Von der lange anhaltenden Schönwetterperiode im Spätsommer und Herbst und dem zum Ende des Jahres 2006 ausgebliebenen Wintereinbruch gingen keine positiven Impulse mehr auf Busse und Bahnen aus.

In Zeiten wärmerer Winter ein zunehmend selteneres Bild: Ein Fahrzeug der Usedomer Bäderbahn (UBB) bei der Einfahrt in den verschneiten Bahnhof Ückeritz



Ansturm auf ein städtisches Schienenfahrzeug anlässlich der WM: Von diesem zusätzlichen Fahrgastaufkommen profitierten vor allem Ballungsräume (an den Austragungsorten) und Bahnen (Eisenbahnen wie auch städtische Bahnen)



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Das Jahr 2006 war geprägt von positiven Berichten über eine allgemeine wirtschaftliche Belebung. Bedeutende wirtschaftliche Einflussfaktoren wie das Bruttoinlandsprodukt (+2,5 Prozent), die Erwerbszahlen (+0,7 Prozent) und die privaten Konsumausgaben (+0,6 Prozent) entwickelten sich deutlich besser als in den Vorjahren.

Insbesondere die Entwicklung der Erwerbstätigkeit hat unmittelbaren Einfluss auf die Verkehrsbranche. Positiv wirkte sich 2006 vor allem aus, dass seit 2001 erstmals wieder ein nennenswerter Anstieg der Arbeitnehmerzahl gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen war. Ihre Zahl erhöhte sich um 222.000 Personen (+0,6 Prozent) auf knapp 34,7 Millionen Beschäftigte, die ihren Arbeitsplatz in der Regel mit

Hilfe eines Verkehrsmittels erreichen müssen. Ohne die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsträger zu diesem Zeitpunkt genau quantifizieren zu können, liegt die Annahme nahe, dass auch ÖPNV und SPNV von dieser Entwicklung profitierten. Es kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere das Marktsegment der Zeitkarten für jedermann, das in den letzten Jahren eher rückläufige Tendenzen aufwies, 2006 wieder wuchs.

Die bessere Gesamtstimmung wirkte sich zudem auf das Konsum- und Freizeitverhalten der Bevölkerung aus, so dass auch aus diesem Anlass mehr Fahrten unternommen wurden.

Auch als Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs lag der deutsche Automarkt nach mehreren schlechten Jahren wieder deutlich im Plus. Einen besonderen Boom

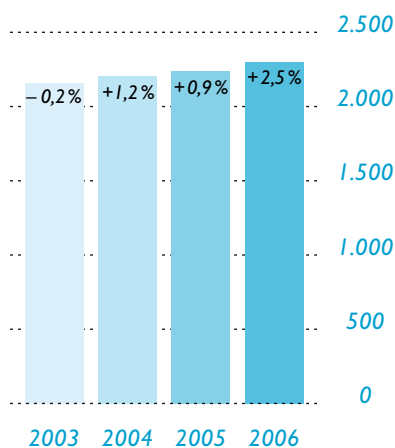
erlebte diese Branche in den letzten beiden Monaten des Jahres, als viele Käufer die Anschaffung von Konsumgütern wegen der 2007 zu erwartenden Mehrwertsteuererhöhung vorzogen. Insgesamt wurden im Jahr 2006 3,5 Millionen Pkw neu zugelassen. Das waren vier Prozent mehr als im Jahr zuvor und so viele wie seit sieben Jahren nicht mehr. Erfahrungsgemäß werden Neuanschaffungen besonders intensiv genutzt, was sich bei der Entwicklung des Modal-Split zu Gunsten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auswirken könnte. Eine vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebene und von der Universität Marburg organisierte Studie »Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Deutschland 2006« belegte zwar eindeutig ein gestiegenes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung. Gleichzeitig zeigte sie aber auch auf, dass die Verantwortung gern an die Politik delegiert wurde und die Bereitschaft, als Beitrag zum Umweltschutz z. B. auf Busse und Bahnen umzusteigen, eher gering war.

Demografische Rahmenbedingungen für den ÖPNV

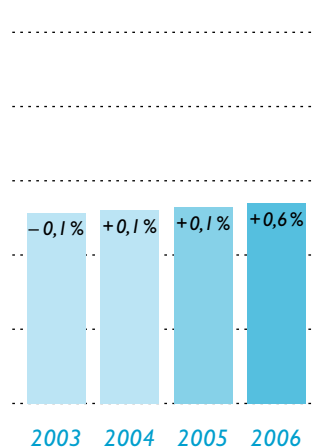
Von den demografischen Einflussfaktoren gingen 2006 keine positiven Impulse für den ÖPNV/SPNV aus. Die Einwohnerzahl Deutschlands sank wiederum um 130.000 Personen auf am

Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts, der Konsumausgaben privater Haushalte und der Erwerbstätigkeit

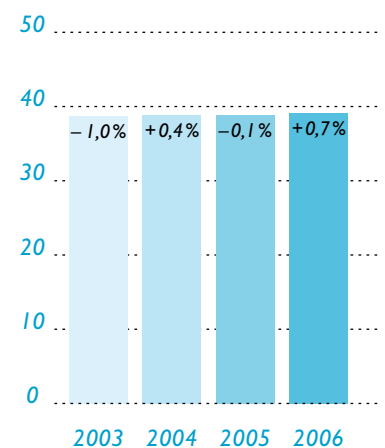
Bruttoinlandsprodukt
in Mrd. Euro
zu jeweiligen Preisen *



Konsumausgaben der
privaten Haushalte in Mrd. Euro
zu jeweiligen Preisen *

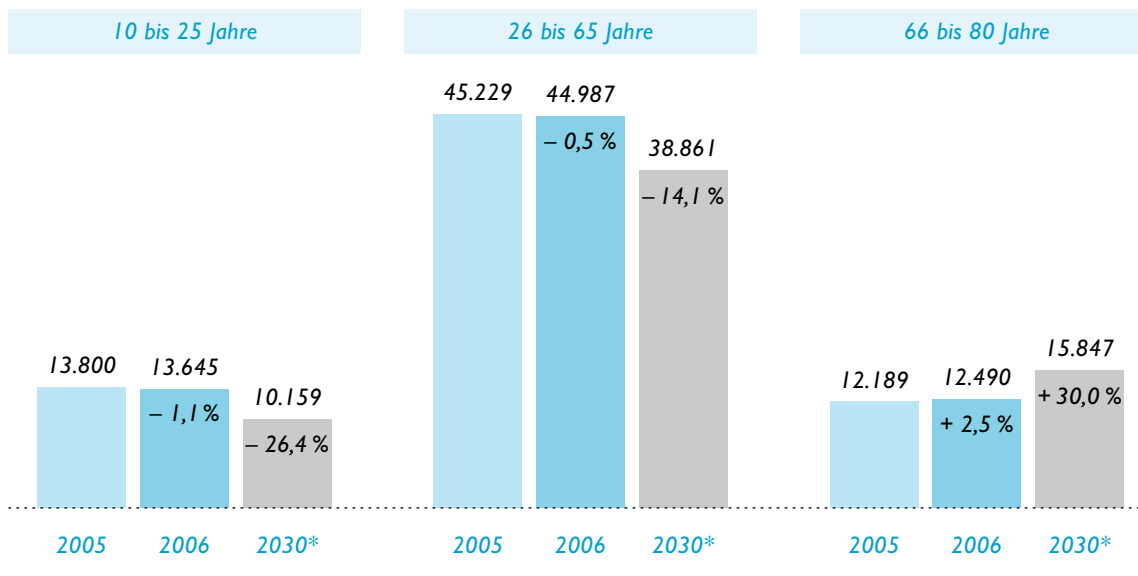


Erwerbstätige
in Mio.
im Jahresdurchschnitt



* Veränderungsrate zum Vorjahr preisbereinigt

Bevölkerungsentwicklung in Deutschland (in 1.000)



* Veränderungsrate bezieht sich auf das Jahr 2005

Ende des Jahres 82,31 Millionen Menschen. Während die gesunkene Anzahl der Neugeborenen und Sterbefälle keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen hatte, bedeutete der 2006 zu beobachtende Rückgang des Wanderungsüberschusses auf 20 bis 30.000 Personen auch einen unmittelbar geringeren Zuwachs an potenziellen Verkehrsteilnehmern. Bei Einwanderern handelt es sich tendenziell um die mobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen, die zudem noch selten im Besitz eines Pkw ist und schon deshalb zu den intensiven Nutzern von Bussen und Bahnen zählt.

Die Altersstruktur der Bevölkerung veränderte sich laut der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes vom 7.11.2006 bereits zwischen den Vergleichsjahren 2005 und 2006 deutlich. Vor allem die Gruppe der älteren Kinder und Jugendlichen (10 bis 25 Jahre) sank bereits um 155.000. Die in der Lebensphase Beruf und Familie eingebundene Bevölkerungsgruppe der 25- bis 65-Jährigen sank sogar um 242.000, während die Gruppe der »mobilen Rentner« zwischen 65 und 80 Jahren um 300.000 Personen wuchs. Die beiden Bevölkerungsgruppen der jüngeren Kinder unter 10 Jahren und der über 80-Jährigen sind wegen ihres meist fehlenden Vermögens, allein am Verkehrsgeschehen teilzuhaben, aus der Betrachtung herausgenommen.

Diese Entwicklung wird sich fortsetzen und dazu führen, dass 2030 die Anzahl der mobilen Rentner um 30 Prozent gestiegen, diejenige der in der Ausbildungsphase befindlichen unter 25-Jährigen aber um 26,4 Prozent gesunken sein wird.

Bundesweit weiterhin ungünstig entwickelten sich 2006 die Schüler- und Studentenzahlen, zwei für die Verkehrsunternehmen und -verbände besonders interessante Nutzergruppen. Neben einem weiteren Rückgang der Schüler an allgemeinbildenden Schulen von 1,6 Prozent nahm auch die Anzahl der Studienanfänger gegenüber dem Vorjahr um 3,5 Prozent ab. Kompensiert wurde dies bislang allerdings durch die Zuwächse in den zurückliegenden Jahren, so dass die Zahl der insgesamt eingeschriebenen Studierenden 2006 noch konstant blieb.

Erträge

Die Erfassung der sonstigen fahrgastbezogenen Erträge wurde für die Jahreserhebung 2005 grundlegend überarbeitet und den aktuellen Erfordernissen angepasst. Einige früher erhobene Positionen, die keinen unmittelbaren Bezug zur Fahrgastbeförderung hatten, sind in der neuen Erhebung nicht mehr enthalten. Im Gegenzug wurde die Position »Fahrgeldanteil aus Bestellerentgelt« für Unternehmen mit Bruttoverträgen neu in den Fragenkatalog aufgenommen.

Da diese Änderungen bereits für das Jahr 2005 wirksam geworden waren, ist der Vergleich zwischen den Jahren 2006 und 2005 wieder uneingeschränkt möglich.

Die Erträge der VDV-Unternehmen stiegen 2006 um 3,1 Prozent auf 8,9 Milliarden Euro an. Dieses Ergebnis beruhte zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts auf Hochrechnungen über die Steigerung der Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf und ging zudem von den Auswirkungen der Kürzungen der Surrogate für die Beförderung von Schwerbehinderten gemäß §§ 148 ff. SGB IX und für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG aus. Diese waren für das Jahr 2005 erstmals um zweistellige Prozentwerte zurückgegangen (um 10,9 bzw. 11,4 Prozent). Auch für 2006 ist mit einem weiteren Rückgang ähnlicher Größenordnung zu rechnen.

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Verbesserte Kostendeckung trotz Mittelkürzungen und erhöhter Energiepreise

Die Trends der vergangenen Jahre hielten im Jahr 2005 an. Die gestiegenen Energiekosten und diversen Absenkungen von Ausgleichszahlungen und Zuschüssen ließen vielerorts deutliche Tarifierhöhungen notwendig werden. Die Fahrgastzahlen sowie die Beförderungserträge stiegen weiter an. Auch die Erfolge der Restrukturierungen setzten sich fort. Die entstandenen Leistungsverflechtungen zwischen den Unternehmen fanden ihren Niederschlag in einer sich wandelnden Struktur der Erträge und Aufwendungen. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit zeigten Wirkung. Die Aufwendungen blieben annähernd konstant. Im Westen erreichten die Unternehmen des VDV einen Kostendeckungsgrad von 72,9 Prozent (+ 1,4 Prozent). Die Unternehmen in den östlichen Bundesländern erreichten einen Durchschnittswert von 67,2 Prozent (+ 2,4 Prozent). Im Bundesdurchschnitt lag der Kostendeckungsgrad bei 72,2 Prozent.

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Lage der Mitgliedsunternehmen im Personenverkehr führt der VDV in jedem Jahr die Erhebung »Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr« durch. Sie erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung. Unternehmen mit mehreren Betriebszweigen werden dabei nur mit den der Verkehrssparte zugerechneten Erträgen und Aufwendungen berücksichtigt.

Die ausgewiesenen Jahresfehlbeträge liegen regelmäßig deutlich unter dem tatsächlichen Defizit. Die Ursache liegt darin, dass handelsrechtlich unter den Erträgen auch solche ausgewiesen werden, die wirtschaftlich betrachtet Verlustausgleichscharakter haben. Das handelsrechtliche Ergebnis wird daher in der VDV-Rechnung um diese Erträge modifiziert. Zieht man von den gesamten Erträgen solche mit Verlustausgleichscharakter ab, erhält man einen bereinigten Nettoertrag (Abb. 1). Dieser dient einer besser geeigneten Darstellung der Ergebnislage bei den Mitgliedsunternehmen.

Der Kostendeckungsgrad nach VDV-Definition als Verhältnis von Nettoertrag zu Gesamtaufwand spiegelt also den Grad der Aufwandsdeckung wider, den die Unternehmen ohne Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter erreicht haben. Die erfreuliche Entwicklung des Kostendeckungsgrades (Abb. 2 und 3) war nicht zuletzt auf die Erhöhung der Umsatzerlöse – insbesondere der Beförderungserträge – zurückzuführen.

Beförderungserträge gestiegen

Die Beförderungserträge sind im Berichtsjahr 2005 bundesweit um 1,5 Prozent gestiegen (West + 1,9

Prozent, Ost – 1,2 Prozent, Abb. 5). Die Fahrgäste hatten vielerorts deutliche Tarifierhöhungen zu tragen. Der durchschnittliche Anhebungssatz bei den Tarifen lag bei 3,6 Prozent. Die Entwicklung der Beförderungsfälle war im gesamten Bundesgebiet sehr heterogen. Während einige Regionen deutliche Zunahmen verzeichnen konnten (insbesondere in Ballungsgebieten), hatten andere Gebiete Rückgänge zu verbuchen. Die östlichen Bundesländer hatten auf Grund der hohen Arbeitslosigkeit und des anhaltenden Bevölkerungs- und Schülerrückganges im Straßenpersonenverkehr eine Abnahme der Fahrgastzahlen von 0,9 Prozent hinzunehmen. Insgesamt stiegen die Fahrgastzahlen der VDV Unternehmen bundesweit um 1,5 Prozent (Straßenpersonenverkehr + 0,7 Prozent). Tendenziell legten die Fahrgäste kürzere Strecken zurück.

Ertragssteigerung durch zunehmende Leistungsverflechtungen

Ebenfalls deutlich positiv entwickelten sich die Umsatzerlöse aus erbrachten Leistungen für andere Unternehmen. Sie nahmen im Vergleich zum Vorjahr um knapp 35,1 Prozent zu. Dabei sind nicht zuletzt Steigerungen auf Grund zunehmender Leistungsverflechtungen zum Teil mit neu gegründeten Tochterunternehmen zu verzeichnen (u. a. Erträge aus der Bereitstellung von Trassen, Personal und Fahrzeugen).

Auch unter den sonstigen Erträgen wurden bei einigen Unternehmen deutliche Steigerungen auf Grund von Leistungsverflechtungen verbucht. Diese Ertragssteigerungen wurden allerdings durch Sondereinflüsse (z. B. Auflösung von Sonderposten) bei anderen Unternehmen kompensiert.

Ausgleichs- und Erstattungsleistungen gekürzt

Deutlich rückläufig waren die Einnahmesurrogate. 2005 griff die zweite Stufe des so genannten Koch-Steinbrück-Papiers. Es begründete bei den Ausgleichsleistungen für die ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG für das Berichtsjahr 2005 Mittelkürzungen von 8,0 Prozent. Die Unternehmen hatten 2005 einen absoluten Rückgang von 52 Millionen Euro zu verzeichnen. Prozentual lag diese Entwicklung mit 6,5 Prozent unterhalb der gesetzlichen Mittelkürzung. Der Grund hierfür liegt in den Daten des Vorjahres – durch Sondereinflüsse lag der Rückgang in 2004 mit 7,6 Prozent deutlich über den gesetzlichen Kürzungen von 4,0 Prozent.

Auch die Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen gemäß § 148 SGB IX wurden mit Wirkung für 2005 um neun Millionen Euro (– 2,9 Prozent) gekürzt. Dies ist auf gesetzliche Änderungen bei der Berücksichtigung von Begleitpersonen und bei der Härtefallregelung zurückzuführen.

Entwicklungen im Ausbildungsverkehr

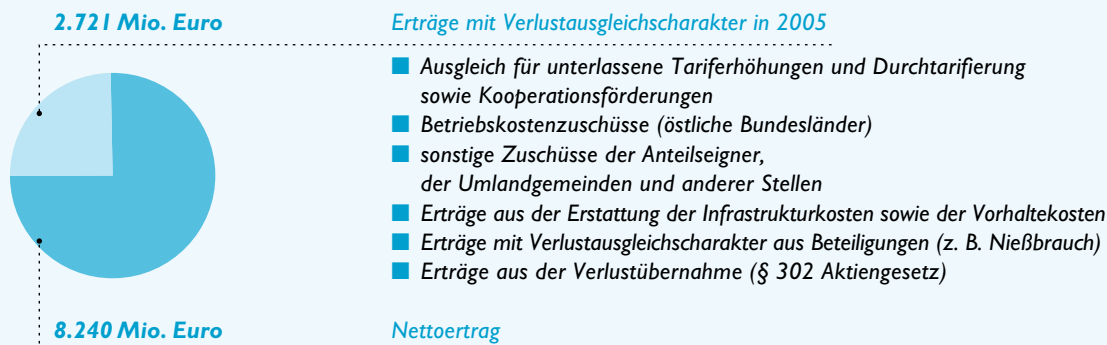
Betrachtet man die Entwicklungen im Ausbildungsverkehr (Abb. 4) in den vergangenen zehn Jahren, lässt sich Folgendes feststellen:

- Der Anteil der Fahrten im Ausbildungsverkehr an den gesamten Unternehmensfahrten hat sich seit 1995 um 11,8 Prozentpunkte auf bemerkenswerte 37,9 Prozent erhöht.
- Zeitgleich wurde der absolute Betrag der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG um 7,7 Prozent gekürzt.
- Die Beförderungserträge nahmen indessen um 30,7 Prozent zu.

Dem Anstieg ermäßigter Fahrten im Ausbildungsverkehr stand ein absoluter Rückgang der Ausgleichszahlungen gegenüber. Die zusätzlich entstandenen beziehungsweise nicht (mehr) gedeckten Kosten mussten vor allem über die Fahrgeldeinnahmen finanziert werden.

Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag in 2005

Abbildung 1



Entwicklung der Kenngrößen 2005 / 2004*

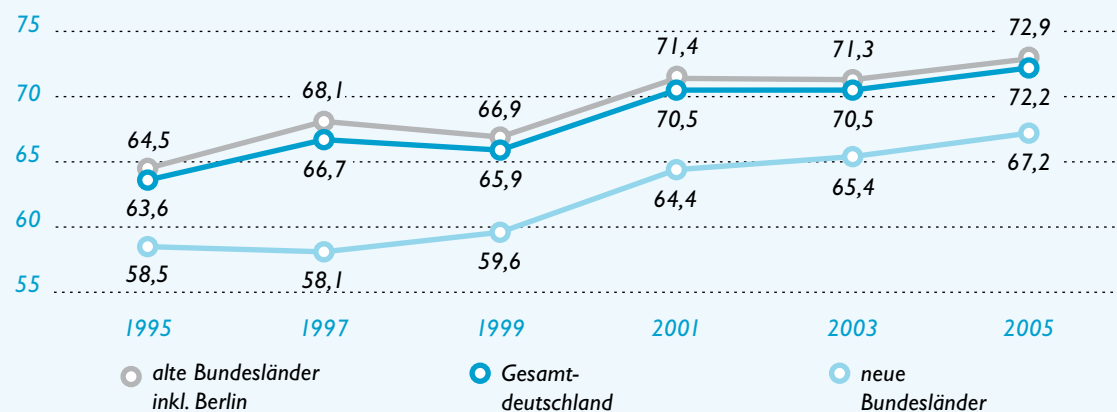
Abbildung 2

	absolut 2005 (Mio. Euro)	Veränderung 2005/2004
alte Bundesländer		
Aufwand	9.860	+ 0,9 %
Ertrag	9.415	+ 1,9 %
Nettoertrag	7.197	+ 2,5 %
Fehlbetrag	2.663	- 3,1 %
Kostendeckungsgrad	72,9 %	+ 1,4 %
neue Bundesländer		
Aufwand	1.555	- 4,0 %
Ertrag	1.546	- 4,0 %
Nettoertrag	1.043	- 1,8 %
Fehlbetrag	512	- 8,1 %
Kostendeckungsgrad	67,2 %	+ 2,4 %
Gesamtdeutschland		
Aufwand	11.415	+ 0,2 %
Ertrag	10.961	+ 1,1 %
Nettoertrag	8.240	+ 1,9 %
Fehlbetrag	3.175	- 3,9 %
Kostendeckungsgrad	72,2 %	+ 1,7 %

* der SPNV der DB-Gruppe wurde nicht berücksichtigt

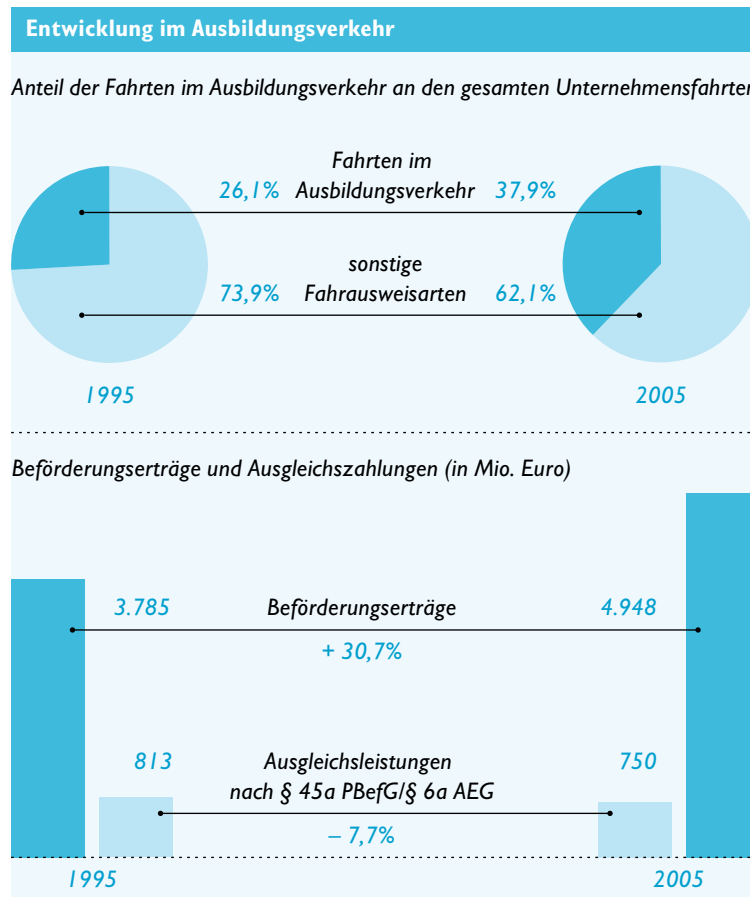
Entwicklung des Kostendeckungsgrades (in Prozent)

Abbildung 3



Der ÖSPV der DB AG wurde seit 2004 durch die DB Stadtverkehr GmbH gemeldet. Die Datenbasis weicht von der bisherigen Grundgesamtheit ab. Für 2003 wurde eine Neuberechnung auf Grundlage der neuen Datenbasis zu Vergleichszwecken vorgenommen. Der SPNV der DB Regio AG ist nicht enthalten. Eine Ausnahme stellt die S-Bahn Hamburg dar, die von 1998 bis 2002 einbezogen wurde. Sie wurde ab 2003 nicht mehr berücksichtigt.

Abbildung 4



Erträge insgesamt gestiegen

Insgesamt lässt sich für die Entwicklung der Erträge eine positive Bilanz ziehen (Abb. 5). Während der Nettoertrag bundesweit um 1,9 Prozent anstieg, gingen die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um 1,4 Prozent zurück. Die Gesamterträge erhöhten sich um 1,1 Prozent. Die Aufwendungen nahmen mit 0,2 Prozent unterproportional zu den Erträgen zu.

Enormer Anstieg beim Materialaufwand

Der Materialaufwand stieg im Jahr 2005 um 7,5 Prozent. Verantwortlich für diese Entwicklung sind zum einen die Preissteigerungen für Treibstoffe (Dieselkraftstoff und Fahrstrom, Abb. 6) und zum anderen der anhaltende Trend zur Restrukturierung.

Deutlicher Preiseffekt bei Treibstoffen

Der erhebliche Preisanstieg im Jahr 2005 traf die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs besonders hart. Die Aufwendungen für Fahrstrom erhöhten sich bei einer Preissteigerung von 8,2 Prozent gemäß unserer

Erhebung um 10,1 Prozent. Die Aufwendungen für Dieseltreibstoff nahmen bei einer Preiserhöhung von 16,6 Prozent um 13,6 Prozent zu. Preisbereinigt (spezieller Preisindex) lässt sich feststellen, dass der Verbrauch von Dieselmotorkraftstoff leicht rückläufig war (Abb. 6). Im Straßenpersonenverkehr ging die Betriebsleistung gemessen in Wagenkilometer gemäß VDV-Statistik um zwei Prozent zurück. Der Eisenbahnpersonenverkehr war sogar um über zehn Prozent rückläufig.

Restrukturierungen weiter vorangetrieben

Den weitaus größten Anteil an der Aufwandssteigerung hatten im Jahr 2005 die Aufwendungen für bezogene Leistungen mit einer Zuwachsrate von 8,5 Prozent. Auch in dieser Entwicklung zeigt sich der Trend zu Restrukturierung bei vielen Mitgliedsunternehmen. Die Ertrags- und Aufwandsstruktur bei diesen Unternehmen wurde durch die neu entstandenen Leistungsbeziehungen merklich beeinflusst.

Beispielweise übernahm in einem Fall ein von fünf VDV-Mitgliedsunternehmen gemeinsam gegründetes Tochterunternehmen für

diese Unternehmen das operative Geschäft. Je nach vertraglicher Gestaltung kann es in derartigen Fällen zu zusätzlichen Erträgen z. B. für die Bereitstellung von Trassen, Personal und Fahrzeugen kommen. Die Leistungen der Tochterunternehmen gehen in Form von Aufwendungen für bezogene Leistungen in die Erfolgsrechnung der Mitgliedsunternehmen ein. So hat sich 2005 der Anteil der Aufwendungen für bezogene Leistungen an den gesamten Aufwendungen von 17,3 Prozent in 1995 auf 25,9 Prozent erhöht (Abb. 7). Der Anteil des Personalaufwandes an den gesamten Aufwendungen ist unterdessen von 50,9 Prozent auf 38,3 Prozent zurückgegangen (Abb. 7).

Personalarückgang und deutliche Aufwandsenkung

Die VDV-Mitgliedsunternehmen hatten 2005 einen Rückgang der (Voll-)Beschäftigten um 4,7 Prozent zu verzeichnen. Das statistische Bundesamt meldete für diesen Zeitraum eine allgemeine Tarifierhöhung (Löhne und Gehälter) um 1,3 Prozent. Die rückläufige Personalentwicklung führte zu einer Verminderung des Personalaufwandes um durchschnittlich 3,2 Prozent auf 4.541 Millionen Euro. Die alten Bundesländer hatten eine Aufwandsreduktion von 2,9 Prozent zu verbuchen, während in den neuen Bundesländern sogar ein Rückgang in Höhe von 5,4 Prozent festzustellen war. Auch die anderen Aufwandsarten waren durchweg rückläufig, so dass die Aufwandssteigerung von 0,2 Prozent alleine auf die Erhöhung des Materialaufwandes zurückzuführen war. Der Fehlbetrag ging aufgrund der geschilderten Ertrags- und Aufwandsentwicklungen bundesweit um 3,9 Prozent zurück.

Der Trend hält an

Die bereits vorliegenden Informationen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Branche im Jahr 2006 zeigen, dass die Trends der letzten Jahre anhalten. Der Prozess der strategischen Neuausrichtung und Restrukturierung sowie der Verbesserung der operativen Ertragskraft wurde und wird von den Mitgliedsunternehmen weiter fortgesetzt.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

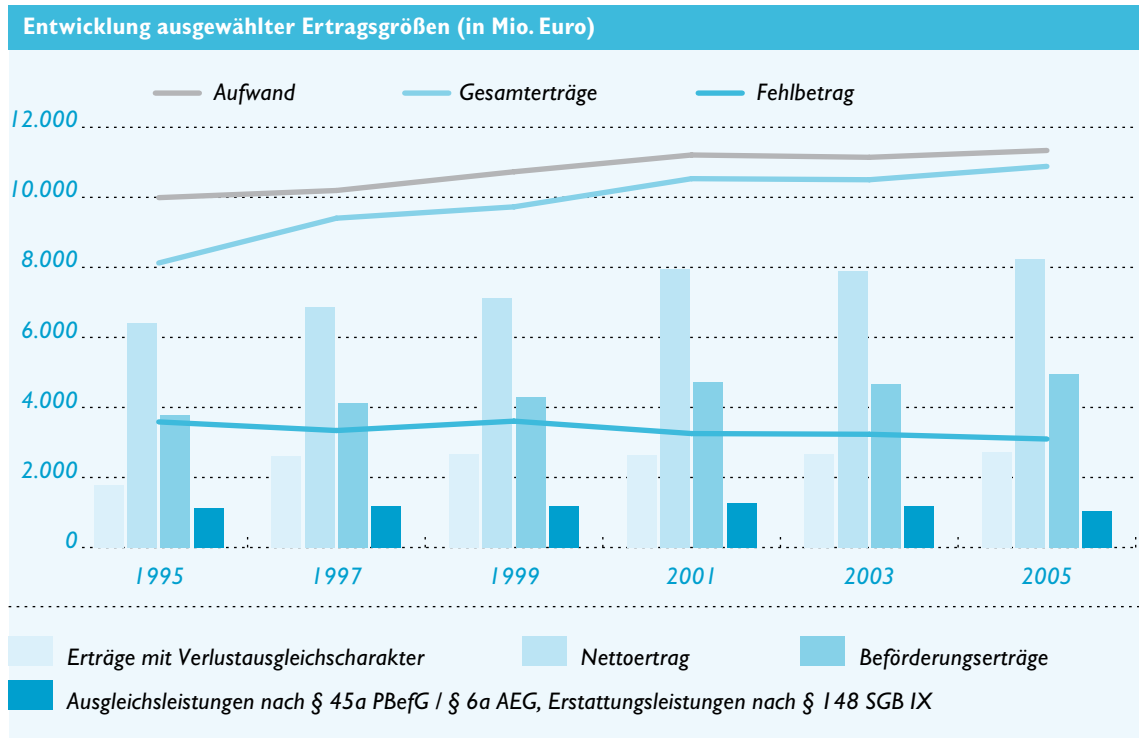


Abbildung 5

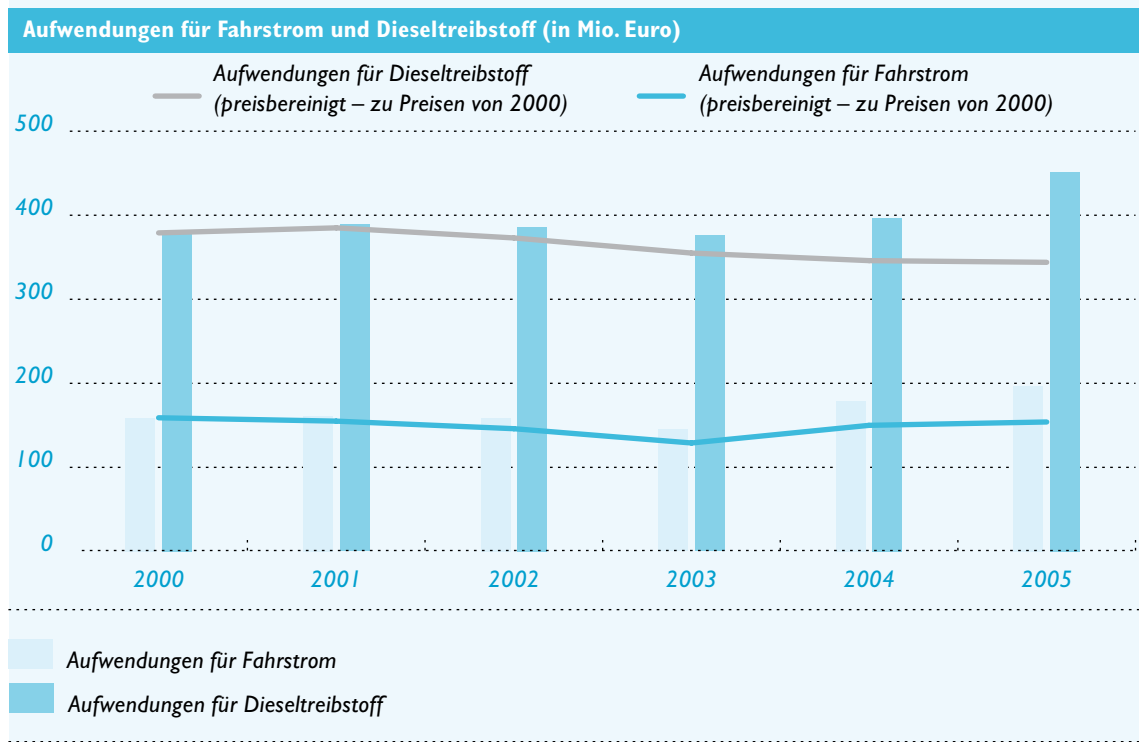


Abbildung 6

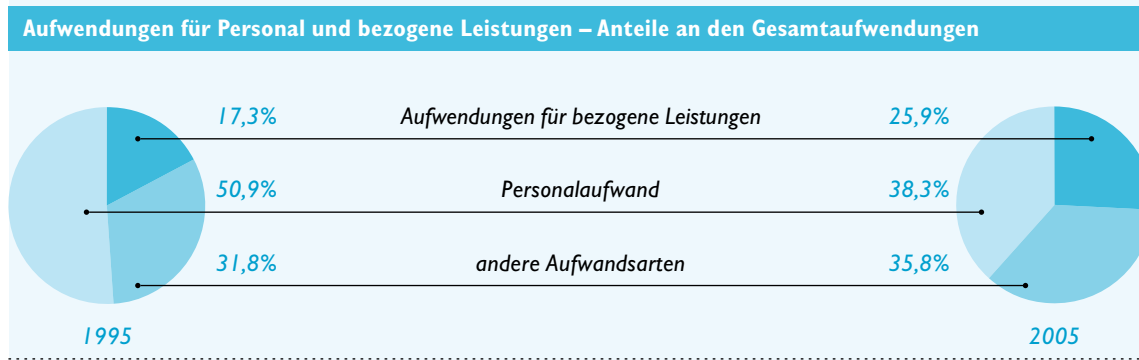


Abbildung 7

Start erster Umsetzungsprojekte nach dem Standard der VDV-Kernapplikation

Die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG meistert ihre Aufgaben zum Aufbau eines interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagementsystems erfolgreich. Umsetzungsprojekte in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und im Saarland sind gestartet. Zu deren Unterstützung werden mehrere Ausschreibungen und Projekte durchgeführt.

Das Jahr 2006 begann mit dem Zuschlag zu einer 2005 als Dienstleister für die Verkehrsunternehmen und Verbände VRR, VRS und VGN durchgeführten europaweiten Ausschreibung. Beschafft werden über drei Millionen Chipkarten in zwei Losen. Los I umfasst über 2,2 Millionen Mikroprozessorkarten mit VDV-Kernapplikation und ausschließlich berührungsloser Funkschnittstelle. Los II umfasst über 0,8 Millionen Mikroprozessorkarten mit VDV-Kernapplikation inklusive Geldbörsenfunktion und sowohl kontaktbehafteter als auch kontaktloser Schnittstelle. Der erfolgreiche Abschluss dieser Ausschreibung markierte den Startpunkt für einen komplexen Beschaffungsvorgang: die europaweite Vergabe eines Sicherheitssystems nach VDV-Kernapplikation im Verhandlungsverfahren.

Ausschreibung zu Gunsten Dritter

Dieses System sollte in der Lage sein, nicht nur die bereits bestellten Karten und ca. 50 Verkehrsunternehmen und Verbände abzusichern. Es ist auch so ausgelegt, dass jedes einzelne der ca. 6.000 weiteren Verkehrsunternehmen an diesem System partizipieren kann. Auf Grundlage vorteilhafter Konditionen aus der Ausschreibung ist die Nutzung des Sicherheitssystems als Dienstleistung kurzfristig und ohne lange Planungs- und Ausschreibungsverfahren möglich.

Besondere Herausforderungen stellten bereits für das erste Projekt die zuvor von den Auftraggebern festgelegten hohen Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit,

sowie der nach dem Durchführungsbeschluss der Kommanditistenversammlung vom 30. März 2006 verbleibende Zeitrahmen dar. Bis Ende November 2006 mussten

- Verdingungsunterlagen inkl. umfangreicher Vertragswerke und Lastenhefte erstellt,
- das Verhandlungsverfahren (inklusive Bieterwettbewerb, Beantwortung der Bieterfragen, Angebotsprüfung, Vertragsverhandlung und Abschluss) durchgeführt,
- das Umsetzungsprojekt aufgesetzt (Planung, Pflichtenheft etc.),
- die Initialleistungen implementiert (Zertifikate, Sicherheitsmodule und Schlüsselmanagement),
- die Dienstleistungsprozesse definiert und umgesetzt,
- die Integration mit den Kartenproduzenten sowie den Komponenten- und Systemlieferanten der unterschiedlichen Auftraggeber besprochen und die entsprechenden Tests unterstützt,
- die Werkverträge mit den ca. 50 Auftraggebern besprochen und unterschrieben,
- die Bestellungen abgearbeitet und
- der Wirkbetrieb aufgenommen werden.

Zur Realisierung der ersten Stufe des Sicherheitsmanagements gehörten Aufbau und Inbetriebnahme von Basisfunktionen in allen drei Bereichen des Sicherheitsmanagementsystems (siehe Abb. links): die Zertifikats-Infrastruktur für die VDV-Kernapplikation mit einem Trust-Center und das Schlüsselmanagement sowie die Produktion der Sicherheitsmodule (SAMs).

Diese drei Säulen des Sicherheitsmanagements sorgen dafür, dass jede echte Chipkarte und jedes darauf aufgebuchte Originalticket bei Kontrollen als vertrauenswürdig erkannt werden kann und Fälschungen keine Chance haben.

Einbindung der Umsetzungsprojekte

Die Einführungsprojekte in den Verkehrsverbänden VRR, VRS und VGN waren eng mit der Inbetriebnahme des Sicherheitsmanagementsystems verzahnt. Die VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG hatte dabei die Aufgabe, das sehr komplexe Projekt mit einer Vielzahl von Beteiligten zu koordinieren. Die entsprechenden Verträge für die Inanspruchnahme der Leistungen des Sicherheitsmanagements wurden zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Sicherheitsdienstleister geschlossen. Zudem wurden die Ausprägungen der einzelnen Einführungsprojekte hinsichtlich der VDV-Kernapplikation konfiguriert und entsprechende Leistungen des Sicherheitsmanagementsystems bestellt. Ferner wurden die Systeme der Kartenhersteller mit dem Sicherheitsmanagementsystem zusammengeschaltet und die resultierenden Kernapplikations-konformen Nutzermedien nicht nur auf Komponentenebene, sondern auch auf der Gesamtprozessebene erfolgreich getestet.

Auch die SAMs wurden in die Terminals verschiedener in den Verbänden tätiger Hersteller integriert und anschließend die Terminalprozesse getestet. Die ausgewählten Hersteller haben die Chipkarten für die Verkehrsunternehmen und auch SAMs mit der notwendigen spezifischen Ausstattung an kryptografischen Schlüsseln produziert und ausgeliefert. Diese Sicherheitschips sind für die Terminals der einzelnen Verkehrsunternehmen notwendig.

Die Rollen der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG waren dabei vielfältig. Die kleine Firma übernahm die Gesamtkoordinierung der Projekte und diente als wesentlicher Know-how-Träger, um die Zielerreichung der Projekte zu sichern. Sie überwachte die Qualität der Ergebnisse und war für die Freigabe und Abnahme von Leistungen im Rahmen des

Sicherheitsmanagement der VDV-Kernapplikation

Sicherheitsmanagement

Public-Key-
Infrastruktur
(Zertifikate)

Schlüssel-
management
dezentral /
zentral

Secure-
Application-
Module
(SAM)

Monitoring

Projekts verantwortlich. Nach der Vertragsunterzeichnung am 21. September 2006 und Bestellung durch die Auftraggeber im November hat das Sicherheitsmanagement den Wirkbetrieb zum 2. Dezember 2006 unter Einhaltung des Budgets aufgenommen. Dies war nur möglich aufgrund der hervorragenden Kooperation aller Anbieter, die sehr pragmatisch zusammengearbeitet haben, aber auch der Auftraggeber, die ihr Vertrauen bewahrt und nicht minder schwierige Zeitpläne eingehalten haben.

Im Jahr 2007 wird es mit dem vollständigen Ausbau des Sicherheitsmanagementsystems und der Umsetzung organisatorischer Prozesse zu einem integrierten Sicherheitsmanagement für die Verkehrsunternehmen und Verbände sowie mit neuen Kernapplikationskonformen Einführungsprojekten weitergehen. Damit steht nun allen Verkehrsunternehmen und Verbänden das Sicherheitssystem für ihr Kernapplikations-kompatibles Projekt des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) zur Verfügung.

Projekte vor dem Abschluss

Neben der Beschaffung des Sicherheitsmanagements wurden von der VDV-Kernapplikations GmbH & Co. KG drei Projekte aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesverkehrsministeriums (FoPS) bearbeitet:

■ FoPS-Projekt »Einheitliche Kundenschnittstelle«

Hier werden die Rahmenbedingungen festgelegt, die sicherstellen, dass Fahrgäste in den verschiedenen Regionen jeweils auf einheitliche Weise mit dem System zurechtkommen. Dies umfasst die Definition einzuhaltender Standards für die Benutzerschnittstellen, bezieht sich jedoch auch auf die notwendigen Kundenprozesse bis hin zur Definition bundeseinheitlicher Logos und Piktogramme für die unterschiedlichen Ausprägungen des Systems.

■ FoPS-Projekt »Rules & Regulations«:

Ziel in diesem entscheidenden Projekt ist die Bearbeitung der notwendigen Organisationskonzepte

sowie Regel- und Vertragswerke mit besonderem Fokus auf die vielfältigen rechtlichen Rahmenbedingungen. Diese aufsichtsrechtlichen, öffentlich-rechtlichen und handelsrechtlichen Anforderungen sind für ein deutschlandweites interoperables Fahrgeldmanagementsystem zu berücksichtigen.

■ FoPS-Projekt »Zertifizierung«:

Dieses Projekt definiert die Zertifizierungsverfahren und schafft die Grundlagen für die Beauftragung eines Dienstleisters mit der Prüfung von Komponenten und Systemen. Mittelfristig soll es den Herstellern ermöglicht werden, ihre Produkte als Kernapplikations-kompatibel zu zertifizieren. Hierdurch wird der Ausschreibungsprozess für die Auftraggeber vereinfacht bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Im Ergebnis werden die beschafften Systeme sowohl miteinander als auch mit den Systemen anderer Regionen kompatibel sein.

Darüber hinaus wird die zweite Chipkartenausarbeitung vorbereitet: Zukünftig sollen Rahmenverträge durch ein Verhandlungsverfahren vergeben werden. Die Vorteile für die Begünstigten sind dann eine höhere Flexibilität in Bezug auf Abnahmemengen bei gleichzeitiger Nutzung von Skaleneffekten, die Flexibilität in der Ausgestaltung der Karte im Rahmen definierter Optionen sowie die Reduktion von Transaktionskosten und Unsicherheiten durch deutlich vereinfachte und verkürzte Planungs- und Beschaffungsprozesse. Zurzeit werden die kartellrechtlichen Rahmenbedingungen geprüft und der Abstimmungsprozess mit den geplanten Auftraggebern bezüglich der zu schließenden Geschäftsbesorgungsverträge vorangetrieben. Aus solchen Rahmenverträgen ist eine deutliche Beschleunigung der Beschaffungsprozesse und Projekte zu erhoffen und somit ein schnelleres Wachstum des Marktes. Nicht zuletzt werden kleinere Verkehrsunternehmen und Verbände deutlich von diesem System profitieren können.

Aufgrund der vielen Aufgaben in Verbindung mit der knappen Personalsituation ließen sich nicht



E-Ticketing-Anwendung in Schwäbisch-Hall im Einsatz: das »Kolibri«-System

alle wünschenswerten Ziele in Bezug auf Kommunikation und Marketing erreichen. 2007 wird ein deutlicher Fokus auf diese Punkte gelegt werden, so dass die Kernapplikation besser vermittelt wird und einen höheren Bekanntheitsgrad erreicht. Bereits 2006 wurden hierzu einige Grundsteine gelegt, etwa

- der Internetauftritt unter www.vdv-ka.de,
- ein Excel-Werkzeug zur Ermittlung der Wirtschaftlichkeit von Projekten zur Einführung von Abo-Chipkarten,
- ein Informationsstand auf der VDV-Jahrestagung,
- Informationsworkshops bei Verkehrsunternehmen und Verbänden,
- Präsentationen bei nationalen und internationalen Veranstaltungen sowie
- die Wiederaufnahme der EFM-Seminare am 25. und 26. Oktober 2006 in Schwäbisch-Hall, in dem das dortige »Kolibri«-System, die Kernapplikation und weitere E-Ticketing-Anwendungen dargestellt wurden.

Der Standard »VDV-Kernapplikation« ist geschaffen. 2007 ist das Jahr, in dem das System zur Einführung bereitsteht.

Dr.-Ing. Dipl.-Kfm. Till Ackermann
Christophe Fondrier
Dr. Joseph Lutgen

Drängende Antworten auf den radikalen Klimawandel

Der Klimawandel ist Realität. Monat für Monat erreichen uns neue Meldungen über seine dramatischen Folgen. Das Abschmelzen des arktischen Eises, der weltweite Schwund der Gletscher, der Anstieg des Meeresspiegels, die Verschiebung von Vegetationszonen, Stürme, Überschwemmungen und Dürreperioden sind nur einige der schlimmsten Konsequenzen. Auch Europa ist schon jetzt massiv betroffen: Hochwasser, Winterstürme und Hitzewellen werden langsam zur Normalität. Die Politik, insbesondere die Verkehrspolitik, muss jetzt Maßnahmen zugunsten des öffentlichen und des Schienengüterverkehrs ergreifen, die besonders umweltfreundlich sind.

Die menschliche Verantwortung für die globale Erwärmung kann nicht mehr ernsthaft in Frage gestellt werden. Die globale Durchschnittstemperatur ist bisher um 0,8 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten gestiegen. Die Klimawissenschaft warnt davor, dass sie bis zum Jahr 2100 sogar um bis zu 4,5 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten steigt, wenn nicht gehandelt wird. Und auch für Deutschland werden bis zum Ende des Jahrhunderts um mindestens zwei bis drei Grad Celsius höhere Temperaturen prognostiziert. Der Bericht des ehemaligen Weltbank-Chefökonom Nicholas Stern warnt vor drohenden Schäden in Höhe von fünf bis 20 Prozent der globalen Wirtschaftsleistung. Doch die gute Nachricht ist: Der Nutzen aktiver Klimapolitik kann das ökonomische Desaster verhindern. Bis zum Jahr 2100 würde nach dieser Studie jeder eingesetzte Euro für Klimaschutz bis zu zwanzig Euro an Klimaschäden vorbeugen. Die Kernthese lautet: Die Kosten der Stabilisierung des Klimas sind zwar erheblich, aber tragbar; Verzögerungen wären gefährlich und sehr viel teurer.

Die politische Antwort kann daher nur lauten: Jetzt handeln und den Ausstoß klimaschädlicher Gase weltweit schnell und drastisch senken. Um das Allerschlimmste zu verhindern, muss der Anstieg der globalen Erwärmung auf maximal zwei Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten begrenzt werden. Deshalb müssen die globalen Treibhausgase bis 2050 mindestens um 25 Prozent gesenkt werden, dabei werden die Industrieländer natürlich einen

weitaus höheren Beitrag zu leisten haben. Der Kampf gegen den Klimawandel gehört ins Zentrum der Politik und der Gesellschaft. Der Verkehr ist dabei ein wesentliches Handlungsfeld.

Deutschlands Chancen

Die Zustimmung zum Klimaschutz ist hoch: Deutschland soll in der internationalen Klimaschutzpolitik Vorreiter sein, fordern 67 Prozent der Deutschen. Im Vergleich zu den Vorjahren hat laut Umweltbundesamt die Zahl der Befürworter einer deutschen Vorreiterrolle stark zugenommen. Immer stärker dringt die Problematik der globalen Klimaerwärmung in die öffentliche Meinung vor. Vor allem Deutschland steht in der ersten Hälfte des Jahres 2007 mit seinem EU- und G8-Vorsitz in besonderer Verantwortung. Die G8-Präsidentschaft muss genutzt werden, um die internationalen Klimaverhandlungen voranzubringen. Deutschland hat noch die Chance, sein Klimaziel zu erreichen, den Ausstoß der Treibhausgase bis 2012 um 21 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Doch ohne zusätzliche Anstrengungen wird dieses Ziel verfehlt. Insbesondere durch die Zunahme des Straßenverkehrs stieg der Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrsbereich.

Ökonomische Anreize

Politisch durchsetzbar erscheinen derzeit technische Maßnahmen wie z. B. Abgasgrenzwerte; regulatorische Maßnahmen finden unterschiedliche Zustimmungsraten. So wird ein Tempolimit auf Autobahnen überwiegend abgelehnt, andere

Maßnahmen erfreuen sich aber großer Zustimmung. Das große Potenzial ökonomischer Maßnahmen, die über die Beeinflussung von Preisen Anreize zu Verhaltensänderungen setzen, wird bisher kaum genutzt. Dabei gelten ökonomische Maßnahmen als sehr effizient, denn sie schreiben kein bestimmtes Verhalten vor, sondern setzen lediglich Anreize, auf die die Verkehrsteilnehmer geeignet reagieren sollen und können. Ökonomische Maßnahmen sind immer dann besonders sinnvoll, wenn damit Schritte zu einer höheren Kostenwahrheit einhergehen, wenn z. B. externe Kosten gesenkt werden.

Ein Autofahrer bezahlt für die Abnutzung, Kraftstoff, Reifen, Öl, Versicherung und Steuern. Nur selten bezahlt er für die Straßbenutzung oder den Parkraum. Er bezahlt nicht für die Luft, die sein Motor klimawirksam verbrennt und verschmutzt, für den Lärm, den sein Motor erzeugt, für den Abrieb seiner Reifen, der sich auf der Straße sammelt. Lärm ruft Schlaf- und Konzentrationsstörungen, Krankheiten und ein erhöhtes Herzinfarktrisiko hervor und macht Schallschutzmaßnahmen notwendig. Feinstaub und Luftschadstoffe bewirken Atemwegserkrankungen, bodennahes Ozon, sauren Regen und können Krebs erzeugen. Die medizinischen Behandlungskosten, die geringere Lebenserwartung, aber auch die Zerstörung von Gebäuden oder die Ertragseinbußen der Landwirtschaft und die Kosten von klimabedingten Überschwemmungen, hat der Autofahrer nicht auf seiner Rechnung.

Nutzen des öffentlichen Verkehrs

Die Kosten, die der Autofahrer nicht auf seiner Rechnung hat, tragen andere: Die Anwohner, die Steuerzahler, die Allgemeinheit und zukünftige Generationen. In zahlreichen Forschungsvorhaben wurde belegt, dass der ÖPNV und der Schienengüterverkehr einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen. Dabei geht es bewusst nicht um den vermeintlichen Nutzen durch die Verkehrsleistung selbst – dieser wird von den Verkehrsteilnehmern und der verladenden Wirtschaft heute schon individuell konsumiert – sondern um den Nutzen durch vermiedene externe Kosten.

Die Bedeutung des ÖPNV in Stichworten: ÖPNV ...

- ist ein Element kommunaler und städtischer Identität
- sichert die Lebensqualität der Städte
- ist Wirtschafts- und Standortfaktor
- sichert Mobilität für Jedermann effizient, sozial und ökologisch verträglich
- spart Autoverkehr ein und nützt auch dem notwendigen Autoverkehr
- reduziert den Flächenbedarf in Städten und Gemeinden
- ist aktiver Klima- und Umweltschutz

Zum Beispiel wurde in dem Projekt »Kommunaler Nutzen des ÖPNV« des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Referenzkommunen nachgewiesen, dass der Grenznutzen des ÖPNV die Kosten um den Faktor von 2,2 bis 7,2 übersteigt. Insbesondere die Entlastung der Umwelt von Schadstoffen und klimawirksamen Gasen durch die Nutzung von Bussen und Bahnen – der spezifische Ausstoß je beförderter Person in der Morgenspitze liegt gegenüber dem Auto bei bis zu 1:20 – und die hohe Verkehrssicherheit sprechen hier für einen Umstieg auf den ÖPNV. Darüber hinaus entlastet der öffentliche Verkehr das Straßennetz und sorgt für Zeitersparnisse für den Wirtschaftsverkehr und eine Erreichbarkeit der Innenstädte speziell zu Hauptverkehrszeiten. Zudem schafft der ÖPNV einen Optionsnutzen, ihn jederzeit benutzen zu können, und bietet damit gewissermaßen eine Mobilitätsgarantie. Auch aus dem Schülerverkehr sind Busse und Bahnen nicht wegzudenken.

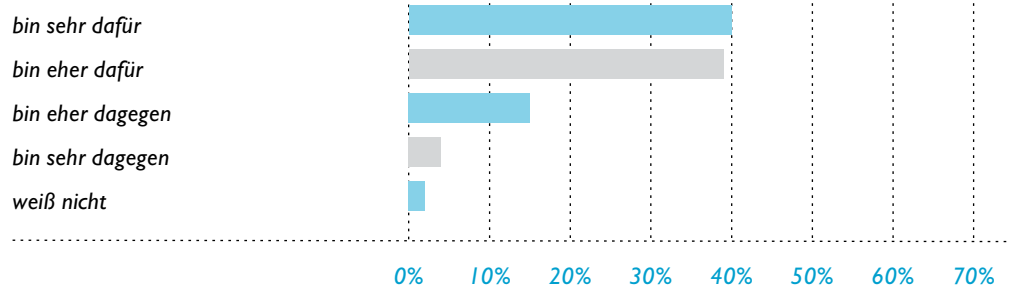
Für den Güterverkehr auf der Schiene sprechen ähnlich gute Gründe. Die Massenleistungsfähigkeit auf Basis fahrplangenaue Logistik, die Entlastungsfunktionen der Transitmagistralen und der große Umwelt- und Sicherheitsvorteil sprechen auch hier für den Verkehrsträger Schiene. Unstrittig ist, dass insbesondere die Entlastung der Straßen hohe Nutzenbeiträge für die Allgemeinheit und die übrigen Verkehrsteilnehmer (die Autofahrer und den Wirtschaftsverkehr) erbringt, die grundsätzlich abgeschöpft werden könnten. Dazu gibt es verschiedene Möglichkeiten wie z. B. Abgaben von Einwohnern, Gebäudebesitzern oder Arbeitgebern für die Erreichbarkeit oder Nahverkehrsabgaben, CO₂-Abgabe zum Kraftstoffpreis oder CO₂-orientierte Steuern, Straßenbenutzungs- und Parkgebühren. Diese Varianten mögen heute nicht populär sein. Es darf aber angesichts der zu erreichenden Klimaziele keine Tabus für die Diskussion geben.

Mehr Kostenwahrheit hilft dem öffentlichen Verkehr

Alle objektiven Studien und Ergebnisse weisen in eine eindeutige Richtung: Schritte zur Kostenwahrheit helfen dem öffentlichen Ver-

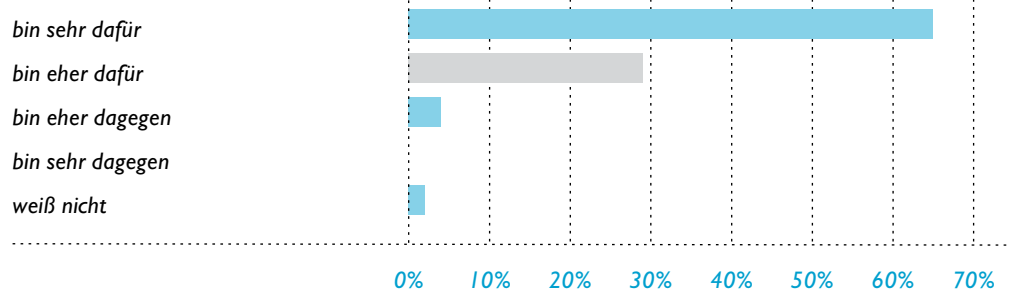
Einstellung zur Verringerung der Feinstaubbelastung

Frage: Wie ist Ihre Einstellung dazu, dass in größeren Städten Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaubbelastung durchgeführt werden, z.B. Straßen vorübergehend für Lkw und Pkw gesperrt werden?



Einstellung zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Anweisung: Sagen Sie mir bitte Ihre Meinung zu einigen Vorschlägen zur Entlastung der Straßen. Der Güterverkehr sollte stärker von der Straße auf die Schiene verlagert werden.



kehr. Denn langfristig überwiegen sowohl theoretisch-wissenschaftlich als auch aufgrund praktischer Erfahrungen die Vorteile kostenwahrerer Preisstrukturen im Verkehr. Jeder Schritt zur Kostenwahrheit im Verkehr für alle Verkehrsträger hilft dem öffentlichen Personenverkehr und dem Schienengüterverkehr, ja bringt deren Systemvorteile erst richtig zur Geltung. Verzichteten die Betreiber auf dieses Instrument, handelten sie genau genommen gegen ihre eigenen Interessen.

Der Grund dafür liegt in den Systemvorteilen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs: Diese verursachen pro Verkehrsleistung geringere externe Kosten als der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Lkw-Güterverkehr, so dass sich die Belastungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr durch eine Anlastung externer Kosten weniger erhöhen würden als für den MIV und den Lkw. Diese Tendenz wird durch die Wechselwirkungen zwischen Verkehrssystem und Raumstrukturen weiter verstärkt. Letztlich vermeiden kostenwahrere Preise

im Verkehr Aufwände zur Schadensreparatur und generieren selbst Einnahmen, die durchaus zweckgebunden dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden könnten und sollten.

Bleibt die Frage, wie die Akzeptanz für diesen Ansatz in der Bevölkerung vergrößert werden kann. Die Maßnahmen müssen als sozial und effizient zur Verminderung von verkehrsbedingten ökonomischen und ökologischen Problemen sowie zur Verbesserung der Situation der Bevölkerung wahrgenommen werden. Es geht nicht darum, die Optionen der Menschen einzuschränken. Im Gegenteil: Als Folge kostenwahrerer Preise werden sich kleineräumigere Versorgungsstrukturen entwickeln und so die Mobilität der Menschen erhalten oder sogar erhöhen. Dabei sollten preisliche Maßnahmen nie isoliert, sondern immer in Paketlösungen – auch mit einer nachhaltigen ÖPNV-Finanzierung und Förderung des Schienengüterverkehrs – angewendet werden, um Klima- und Umweltwirkungen gezielt zu mindern und die Akzeptanz zu erhöhen. Es gibt keine Alternative.

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

Quelle: Umweltbundesamt »Umweltbewusstsein in Deutschland 2006«

VDV überarbeitet Empfehlungen zu Kombitickets

Anzahl und Vielfalt so genannter Kombitickets haben in den letzten Jahren merklich zugenommen. Die Verbreitung von Kombitickets ist in vielen Bereichen fast schon zur Normalität geworden und wird von den Kunden häufig als eine selbstverständlich gewordene Dienstleistung empfunden. Der wachsenden Bedeutung dieses Marktsegmentes hat der VDV durch die Überarbeitung der Verbandsempfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets Rechnung getragen. Ziel der im Herbst 2006 erschienenen VDV-Mitteilung 9716 ist es vor allem, den VDV-Unternehmen Handlungsempfehlungen und praktische Hinweise für die tarifliche und vertriebliche Gestaltung von Kombitickets aufzeigen.

Kombitickets stellen eine Leistungskombination mit Dritten dar, bei der eine Grundleistung aus einem anderen Bereich zugleich eine Fahrtberechtigung für den ÖPNV enthält. Beide Leistungen werden so in kombinierter Form angeboten (daher auch die Bezeichnung Kombiticket). Nicht unter diesen Begriff zu fassen sind die inzwischen weit verbreiteten Tarifangebote an bestimmte Fahrgastgruppen, die nach dem Solidarmodell kalkuliert sind, wie Schüler-, Semester- oder Jobtickets, da Schule, Studium oder Arbeit keine Grundleistung im eigentlichen Sinne darstellen.

Ziele von Kombitickets

In den letzten Jahren wurden von den VDV-Mitgliedern zahlreiche unterschiedliche Kombiticket-Modelle entwickelt und entsprechende Vereinbarungen mit Vertragspartnern aus verschiedensten Branchen abgeschlossen. Mit der Umsetzung von Kombitickets werden von den Verkehrsverbänden und -unternehmen vorrangig wirtschaftliche Zielsetzungen verfolgt. So können durch die Kooperation mit Dritten

- Tarifeinnahmen gehalten bzw. gesteigert,
- Kosten, z. B. die Vertriebskosten, gesenkt,

- Einnahmen durch einen reduzierten Anteil von Schwarz- und Graufahrern gesichert,
- und somit letztendlich der Deckungsbeitrag (zum Beispiel pro Linie oder Veranstaltung) erhöht werden.

Daneben sollen mittels Kombiticket-Vereinbarungen durch den Abbau von Zugangshemmnissen aber auch neue Fahrgast- und Kundenpotenziale erschlossen sowie das Image eines ÖPNV-Unternehmens verbessert werden.

Gesteigert werden konnte die Attraktivität von Kombitickets für die Nutzer in den vergangenen Jahren nicht zuletzt durch die häufig bei Kombiticket-Regelungen vereinbarte verbundweite Gültigkeit des Angebotes. Dadurch wird dem Kombiticket-Inhaber nicht nur die Nutzung eines Verkehrsunternehmens, sondern die freie Wahl und Nutzungsmöglichkeit aller öffentlichen Verkehrsmitteln auf Straße und Schiene im gesamten Verbundraum geboten. Damit kann er den ÖPNV auch für die Anfahrt aus dem Umland – zum Beispiel zu einem Fußballspiel – nutzen. Darüber hinaus ist die Rückfahrt mit dem Kombiticket in vielen Fällen am Veranstaltungstag zeitlich unbegrenzt möglich, was zusätzliche Flexibilität bietet.

Vor dem Hintergrund der geänderten Rahmenbedingungen und der gewachsenen Kombiticket-Vielfalt spiegeln die zuletzt im Februar 1989 vom Vorgängerverband VÖV herausgegebenen Empfehlungen inzwischen nicht mehr den aktuellen Diskussionsstand zu Kombitickets wider. Dieser Umstand sowie die rege Nachfrage nach verschiedenen Aspekten zu diesem Thema in der VDV-Hauptgeschäftsstelle wurden zum Anlass genommen, das VÖV-Papier zu Kombitickets grundlegend zu überarbeiten und zu aktualisieren. Entstanden ist daraus die VDV-Mitteilung Nr. 9716 »Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets«, die im Herbst 2006 veröffentlicht wurde.

Obligatorische und fakultative Lösungen als Grundformen von Kombitickets

Schwerpunkt der VDV-Mitteilung sind die tariflichen und vertrieblichen Aspekte bei der Gestaltung von Kombitickets. Dabei können grundsätzlich zwei Grundformen von Kombitickets unterschieden werden: zum einen obligatorische, zum anderen fakultative Modelle. Bei obligatorischen Varianten ist die ÖPNV-Fahrtberechtigung automatisch in der Grundleistung enthalten. Für den Kunden besteht somit keine Wahlmöglichkeit, sich für eine Version mit oder ohne ÖPNV zu entscheiden. Bei fakultativen Modellen ist hingegen die ÖPNV-Nutzungsmöglichkeit nur bei entsprechendem Wunsch des Kunden in der Grundleistung enthalten. Er kann hier also zwischen einer Variante mit und einer ohne Kombiticket wählen.

Welche der beiden Grundformen von Kombitickets gewählt wird, hängt maßgeblich von der Art der zu Grunde liegenden Hauptleistung

Ob ins Konzert oder ins Stadion: Kombitickets schließen Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV mit ein – wahlweise obligatorisch oder fakultativ



ab. In den meisten Fällen sind obligatorische Kombiticket-Lösungen ohne Wahlmöglichkeiten für den Nutzer attraktiver, weil sie auch die spontane Entscheidung für die ÖPNV-Nutzung zulassen. Diese sind aus ÖPNV-Sicht zugleich sinnvoller, weil darüber auch sonstige Nichtnutzer eine automatische Fahrtberechtigung erhalten und für sie damit Zugangshürden zum ÖPNV abgebaut werden. Der weitaus größere Teil der zurzeit bestehenden Kombitickets fällt dementsprechend in die obligatorische Kategorie.

Je nach Art und Dauer der Grundleistung sind mit Blick auf die im Zuge einer Kombiticket-Vereinbarung zu klärenden Fragen – und damit die Entscheidung für ein obligatorisches oder ein fakultatives Modell – vor allem folgende Punkte maßgeblich:

- Handelt es sich um eine eintägige oder mehrtägige ÖPNV-Fahrtberechtigung, die einbezogen werden soll?
- Soll sich die Kombiticket-Vereinbarung auf einen längeren Zeitraum beziehen und regelmäßig wiederkehrende Anlässe (wie Konzerte oder Fußballspiele) abdecken oder soll sie nur für ein einmalig stattfindendes Ereignis (beispielsweise Großveranstaltungen wie Kirchentage oder Turnfeste) gelten?
- Ergeben sich durch die Art der Grundleistung Verkehrsströme, die weitgehend auf den gleichen Zeitpunkt ausgerichtet sind (wie z. B. bei Theater- oder Sportveranstaltungen) oder verteilen sich diese über einen längeren Zeitraum (wie beispielsweise bei Messen oder einer Bundesgartenschau)?

In Abhängigkeit von den jeweiligen Gegebenheiten ist dann eine entsprechende Kombiticket-Lösung zu gestalten. Klassische Beispiele für Kombitickets sind derartige Vereinbarungen mit Messen, Konzertveranstaltern, Theatern, Sportvereinen oder Hotels. Daneben gibt es aber zahlreiche weitere Kooperationen, z. B. mit Busreise-Veranstaltern oder Seilbahn-Betreibern sowie für Weinfeste. In manchen Bereichen gibt es sogar landesweit oder bundesweit einheitliche Kombi-Lösungen, wie beispielsweise beim



vom VDV für die angeschlossenen Verkehrsverbünde/Verkehrsunternehmen koordinierten »City-Ticket« oder im Zuge der VDV-Aktion »Fahren & Fliegen«.

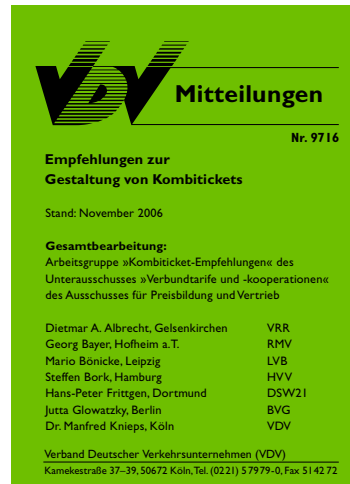
Anhand welcher Parameter die konkrete Kalkulation der jeweiligen Kombiticket-Pauschalen erfolgen kann, wie die Pauschalen im Zeitablauf überprüft bzw. fortgeschrieben werden können, welche steuerlichen Aspekte bei der Umsetzung von Kombitickets geklärt werden müssen und welche Faktoren zum Zwecke der Abrechnungssicherheit zu berücksichtigen sind, wird in der VDV-Mitteilung 9716 ausführlich dargestellt.

Neben der tariflichen Gestaltung sind bei Kombiticket-Regelungen aber auch aus vertrieblicher Sicht zahlreiche Aspekte zu beachten. Da beim Kombiticket eine Grundleistung mit einem ÖPNV-Ticket verbunden wird, muss die Fahrtberechtigung mit auf die Grundkarte bzw. ein vergleichbares Dokument aufgebracht werden. Es ist dadurch notwendig, dass der Vertragspartner ein entsprechendes Trägermedium einsetzt und zur Verfügung stellt, das die zeitliche und räumliche Gültigkeit des Kombitickets dokumentiert. Nicht zuletzt schon aus rechtlichen Gründen muss der Kunde seine Fahrtberechtigung bei Bedarf belegen können. Das Trägermedium für das Kombiticket muss ohne größeren Aufwand prüfbar und so weit wie möglich fälschungssicher sein. Einzelheiten zu dieser Problematik werden ebenfalls in der VDV-Mitteilung 9716 beleuchtet.

Auch die aktuell vorliegenden VDV-Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets können naturgemäß nur den aktuellen Status quo zu diesem Thema darstellen. Weil die

Wenn der Fahrschein zusammen mit der Eintrittskarte erworben wird, fällt die spontane Entscheidung für Bus und Bahn nicht schwer

Welche Aspekte bei der Gestaltung von Kombitickets berücksichtigt werden müssen – die neue VDV-Mitteilung 9716 gibt adäquat Auskunft



Bedeutung von Kombitickets in absehbarer Zeit weiter zunehmen dürfte, ist zu erwarten, dass sich weitere Gestaltungsformen für Kombitickets herausbilden werden, über die neue Kundengruppen für den ÖPNV erschlossen werden können. Insbesondere bei der vertrieblichen Gestaltung werden sich dadurch neue Fragen und weitere Verfahren zum Nachweis der Fahrtberechtigung durch den Kombiticket-Inhaber ergeben. Die VDV-Gremien werden die Entwicklungen in diesem Bereich daher aufmerksam verfolgen und bei Bedarf weitere Empfehlungen für die Mitglieder erarbeiten.

Dr. Manfred Knieps

Richterliche Klärungen und politische Diskussionen zum Genehmigungswettbewerb

Nach langjährigem Streit entschied das Bundesverwaltungsgericht am 19. Oktober 2006 über wesentliche Fragen des Personenbeförderungsrechts. Zunehmender Wettbewerb um Liniengenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen führte zu Forderungen nach einer Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Hinblick auf den Genehmigungswettbewerb. Der VDV stellte sich dieser Diskussion, lehnte aber eine voreilige Änderung des PBefG ab, da die zu erwartende Verabschiedung der EG-Verordnung zum öffentlichen Personennahverkehr (Verordnung »1191 neu«) ohnehin Gesetzesänderungen erfordern dürfte.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig befasste sich in dem Rechtsstreit, der seit 1999 über drei Instanzen geführt wurde, mit Genehmigungen für drei Buslinien. Ein Landkreis hatte seit Jahrzehnten als Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes die Liniengenehmigungen gehalten, die Betriebsführung jedoch einem privaten Unternehmer übertragen. 1997 gründete der Landkreis eine GmbH, deren Geschäftsanteile ihm zu 100 Prozent gehören; auf diese GmbH wurden die Liniengenehmigungen übertragen. Als die Genehmigungen im Jahr 1998 abliefen, waren sich die Beteiligten über die Fortsetzung der jahrelangen Partnerschaft nicht mehr einig. Nach verschiedenen Verfahrensschritten beantragten schließlich sowohl das kreiseigene Verkehrsunternehmen als auch der private Unternehmer die Liniengenehmigungen jeweils an sich, ohne dass ein Betriebsführer eingesetzt werden sollte. Die Genehmigungsbehörde erteilte die Genehmigung der kreiseigenen Verkehrsgesellschaft. In dem dann folgenden Rechtsstreit ging es auch um einige seit langem umstrittene Grundsatzfragen.

Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit

Die erste Frage war die, ob das deutsche Personenbeförderungsgesetz mit seiner Unterscheidung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, für die unterschiedliche Genehmigungsvoraussetzungen gelten, hinreichend klar und bestimmt ist. Diese Unterscheidung bedeutet unter anderem, dass für gemeinwirtschaftliche Verkehre die EG-Verordnung Nr. 1191/69 gilt, während sie für eigenwirtschaftliche nicht gilt. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte in seinem Urteil in Sachen »Altmark Trans« im Jahr 2003 Zweifel an dieser Regelung angemeldet, die Entscheidung aber

den deutschen Gerichten überlassen. In erst- und zweitinstanzlichen Beschlüssen und Urteilen waren daraufhin unterschiedlichste Meinungen vertreten worden.

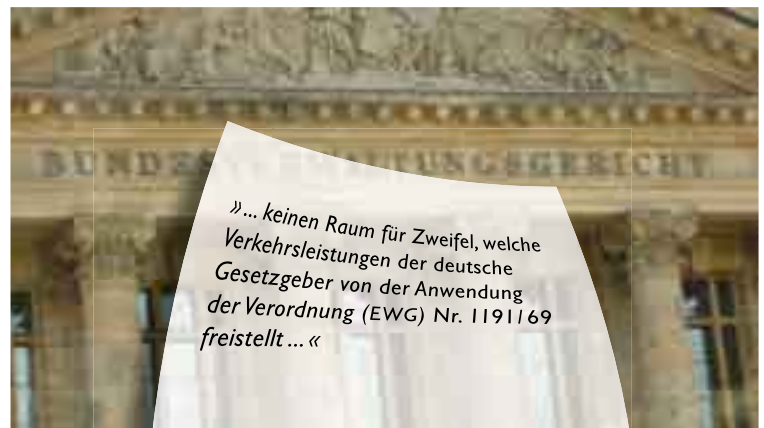
Nachdem der Rechtsstreit »Altmark Trans« sich durch Zeitablauf erledigt hatte, bestand für das höchste deutsche Verwaltungsgericht in diesem Verfahren erstmals Gelegenheit, sich in dieser Frage zu äußern. Das Bundesverwaltungsgericht hat dazu entschieden, dass die Abgrenzung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und damit die Teilbereichsausnahme von der Anwendung der EG-Verordnung Nr. 1191/69 klar und rechtssicher ist. Es hat ausführlich begründet, dass auch von der öffentlichen Hand bezuschusste Verkehrsleistungen als eigenwirt-

für welche er diese Verordnung für maßgeblich erklären wollte.»

Was prüft die Genehmigungsbehörde?

Die zweite Grundsatzfrage in dem Verfahren bezog sich darauf, was die Behörde vor Erteilung einer Liniengenehmigung prüft und was nicht. Zu klären war, ob die Genehmigungsbehörde untersuchen muss, ob die vom Unternehmer beantragte eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung durch rechtswidrige Beihilfen finanziert wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat hier die rechtlichen Zuständigkeiten in Europa und die tatsächlichen Möglichkeiten der Verwaltung erörtert und ist zu dem Schluss gekommen, dass es keine Prüfungskompetenz der Genehmigungsbehörden in Bezug auf das EU-Beihilferecht gibt. Im Übrigen würde das Genehmigungsverfahren überfrachtet, wenn darin auch schwierigste Fragen des europäischen Beihilferechts behandelt werden müssten. Das Gericht legt dar, dass dadurch weder die Durchsetzung des Beihilfeverbotes noch der Schutz übergangener Konkurrenten gefährdet ist, da die Europäische Kommission für die Einhaltung des Beihilferechts sorgen kann.

Das Bundesverwaltungsgericht sorgte mit seinem Entscheid vom Oktober 2006 für Klarheit bei der Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69



schaftlich anzusehen sind. Das Gericht bekräftigt seinen Vorlagebeschluss an den EuGH aus dem Jahr 2000, wonach sich diese Auslegung des Begriffs aus Wortlaut, Entstehungsgeschichte sowie Sinn und Zweck der im Jahr 1996 geänderten Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz ergibt. Die Regelung lässt nach den Worten des Gerichts »keinen Raum für Zweifel, welche Verkehrsleistungen der deutsche Gesetzgeber von der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 freistellt und

Das Bundesverwaltungsgericht hat damit insgesamt die von fast allen Bundesländern und vom VDV seit Jahren vertretene Auslegung des Personenbeförderungsgesetzes bestätigt. Es hat deutlich gemacht, wann welches Recht für die Erteilung einer Liniengenehmigung gilt und wer für welche Entscheidung zuständig ist. Das Urteil beantwortet nicht sämtliche im Personenbeförderungsgesetz diskutierten Fragen, aber es führt dazu, dass alle von derselben Rechtsgrundlage ausgehen und ermöglicht so

wieder eine einheitliche Genehmigungspraxis in Deutschland.

Wenn nunmehr feststeht, dass der Unternehmer, der eine Liniengenehmigung für eine eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung beantragt, nicht darlegen muss, ob und welche Zuschüsse er erhält, heißt das nicht, dass hier Beliebigkeit Einzug hält. Selbstverständlich muss sowohl derjenige, der einen Zuschuss gewährt, als auch derjenige, der ihn bekommt, das europäische Beihilferecht beachten. Dies bedeutet insbesondere, dass bei bezuschussten eigenwirtschaftlichen Verkehren die vier Kriterien des Europäischen Gerichtshofs aus seinem Urteil vom 24. Juli 2003 eingehalten werden müssen, um eine Überkompensation zu vermeiden.

Neben den lange umstrittenen Grundsatzfragen hat sich das Gericht auch damit befasst, welche Rechtsposition der Genehmigungsinhaber und der Betriebsführer bei der Wiedererteilung einer Genehmigung haben. Der Betriebsführer im Sinne des PBefG betreibt den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung, ist jedoch nicht Inhaber der Liniengenehmigung. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Betriebsführer, der die tatsächlichen Verkehrsleistungen in eigener Verantwortung erbracht hat, gegenüber dem Genehmigungsinhaber deutlich gestärkt. Vom Betriebsführer ist übrigens der Auftrags- oder Subunternehmer zu unterscheiden, der im fremden Namen und auf fremde Rechnung tätig und dementsprechend nicht Vertragspartner des Fahrgastes wird.

Genehmigungswettbewerb

Wenn Liniengenehmigungen auslaufen, bewerben sich zunehmend nicht mehr nur die bisherigen Unternehmer, sondern auch weitere Interessenten um die Genehmigung eines Busverkehrs. Daraus ergibt sich für die Genehmigungsbehörde immer häufiger die Frage, wie zwischen konkurrierenden Anträgen zu entscheiden ist und wie das Genehmigungsverfahren in dieser Situation verlaufen soll. Diese Entwicklung wird einerseits von der allgemeinen Marktentwicklung beschleunigt, andererseits wird in einzelnen Bundesländern

wie etwa Sachsen-Anhalt versucht, durch europaweite Bekanntmachungen auslaufender Liniengenehmigungen auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen den Wettbewerb zu intensivieren.

Diese Ausgangslage hat dazu geführt, dass innerhalb des Bund-Länder-Fachausschusses »Straßenpersonenverkehr« (BLFA) eine Arbeitsgruppe »Genehmigungswettbewerb« gegründet wurde. Im BLFA sind die für das PBefG zuständigen Referenten der Bundes- und Landesverkehrsministerien vertreten. Die Arbeitsgruppe wurde von den Ländern Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt gebildet. Sie erarbeitete bereits im Juli 2006 Vorschläge zur Änderung des PBefG, die der Fachöffentlichkeit jedoch erst Ende des Jahres 2006 bekannt wurden. Nach Auffassung der Arbeitsgruppe sollte eine europaweite Veröffentlichungspflicht für auslaufende Liniengenehmigungen festgeschrieben werden. Des Weiteren sollte etwa eine Antragsfrist festgelegt werden. Anträge auf Erteilung von Liniengenehmigungen dürften danach nur innerhalb von neun bis sechs Monaten vor Beginn des Genehmigungszeitraums gestellt werden.

Der VDV nahm die Vorschläge zum Anlass, in seinen Fachgremien erneut das Thema Genehmigungswettbewerb und die Frage, ob eine Änderung des PBefG erforderlich ist, ausführlich zu erörtern. Wie Chancen und Rechte bisheriger Betreiber und neuer Konkurrenten im Genehmigungsverfahren angemessen gewahrt werden, ist eine durchaus komplexe Problematik. Dies zeigt sich etwa bei der Frage nach der Nachbesserung eines gestellten Antrags im Laufe des Verfahrens.

Maßgeblich: der europäische Rahmen

Der Diskussionsprozess ist noch nicht abgeschlossen, entscheidend ist jedoch gegenwärtig ein zeitlicher Gesichtspunkt: Die EG-Verordnung zum öffentlichen Personennahverkehr (Verordnung »1191 neu«) wird aller Voraussicht nach Änderungen am PBefG erfordern. Während dieser Jahresbericht gedruckt wird, könnte das Europäische Parlament das mehr als sechs Jahre währende Verordnungsge-

nungsverfahren zu einem Abschluss bringen oder aber ein weitere Verhandlungsrunde zwischen den europäischen Institutionen einläuten. Solange dieses Verfahren nicht zu einer verbindlich beschlossenen Verordnung geführt hat oder aber endgültig gescheitert ist, führt eine Änderung des PBefG nur zu einer Verkomplizierung der Situation und zu weiteren ungeklärten Rechtsfragen.

Ass. jur. Martin Schäfer

VDV erwirkt Beibehaltung von flexiblen Lenk- und Ruhezeiten

Im Jahr 2006 verabschiedete die Europäische Union mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ein neues Regelwerk über die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr. In der Vorgängerverordnung (EG) Nr. 3820/85 war der ÖPNV ausgenommen. Bei den Beratungen über eine Neuregelung tauchten Überlegungen auf, diese Ausnahme aufzugeben. Das hätte für den Bus-ÖPNV z.B. die Abschaffung der so genannten Sechstelregelung und der Verteilungsmöglichkeit der Wochenruhezeit auf einen Zweiwochenzeitraum bedeutet. Unabhängig davon war es notwendige Folge der neuen Verordnung (EG) Nr. 561/2006, das Fahrpersonalgesetz (FPersG) und die Fahrpersonalverordnung (FPersV) zu novellieren. Darüber hinaus musste 2006 die Richtlinie 2002/15/EG umgesetzt werden.

Wer sich schon einmal mit den Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr befasst hat, der weiß um die höchst komplizierten Verschachtelungen dieses Rechtsbereichs. Europäisches Recht und nationales Recht greifen hier ebenso ineinander wie europäische Richtlinien, europäische Verordnungen, nationale Verordnungen und nationale Gesetze. Aber auch von der Schutzrichtung her ist das Recht der Lenk- und Ruhezeiten sehr vielgestaltig: Der Schutz der Fahrgäste, der Schutz des Fahrers als Arbeitnehmer und der Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer sind drei gleichermaßen vom Gesetz- und Verordnungsgeber gewollte Zwecke.

Im Jahr 2006 wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und



Der Gesetzgeber hat die Lenk- und Ruhezeiten im Busverkehr genau geregelt, damit die Fahrgäste sicher transportiert werden

des Rates vom 16. März 2006 die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 abgelöst. Darüber hinaus hat der deutsche Gesetzgeber im Sommer 2006 mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen,

die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, durch das Gesetz zur Änderung person beförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal ebenfalls neue Vorschriften für die Fahrerinnen und Fahrer im Bereich des Straßentransports erlassen. Schließlich erforderte die Ablösung der Verordnung (EG) Nr. 3820/85 durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch eine Anpassung des deutschen Rechts – hier des FPersG und der FPersV.

ÖPNV bleibt von EU-Verordnung weiterhin ausgenommen

Vor der Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 3820/85 gab es auf europäischer Ebene Bestrebungen, den ÖPNV wieder in den Geltungsbereich dieser Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenpersonenverkehr einzubeziehen. Hierfür wurden insbesondere zwei Argumente vorgebracht: zum einen die Schwierigkeiten bei der Kontrolle von Fahrern, die sowohl auf Strecken unter 50 Kilometer Linienlänge als auch auf Strecken von über 50 Kilometer Linienlänge eingesetzt werden; zum anderen gab es in einigen Mitgliedsstaaten Fälle, in denen versucht wurde, Linienlängen von über 50 Kilometer in kleinere Teilbereiche aufzuteilen und so die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 3820/85 zu umgehen.

Für den deutschen ÖPNV hätte die Einbeziehung in die Verordnung (EG) Nr. 3820/85 bzw. in ihre Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 561/2006 bedeutet, dass die – hierzulande – für den ÖPNV geltenden Lenk- und Ruhezeiten der FPersV nicht mehr zulässig und die europäischen Vorschriften unmittelbar anzuwenden gewesen wären: Zwar verweist auch heute schon die FPersV auf die europäischen Vorschriften, sie enthält

allerdings z. B. mit der so genannten Sechstelregelung in § 1 Absatz 3 Nr. 2 FPersV und der Verteilungsmöglichkeit der Wochenruhezeit auf einen Zweiwochenzeitraum in § 1 Absatz 4 FPersV einige für den ÖPNV wichtige Ausnahmen.

Nach langen Beratungen sah die Kommission schließlich ein, dass die Einbeziehung des ÖPNV in die Nachfolgeverordnung der (EG) Nr. 3820/85 eine Reihe von Nachteilen hätte. So schrieb sie schließlich selbst in ihren Vorschlag für die spätere Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinein: Der »Personenlinienverkehr unter 50 Kilometer [solle] angesichts der kurzen Fahrtstrecke sowie der Kosten und der Beeinträchtigung der Dienste, die der Einschluss nach sich ziehen würde« weiterhin ausgenommen bleiben. Als schließlich im Frühjahr 2006 die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 erschien, ergab sich für den ÖPNV – wegen dessen Herausnahme aus dem Anwendungsbereich – unmittelbar kein Problem mehr.

Allerdings bleibt die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für den ÖPNV dennoch nicht unerheblich. Da der europäische Gesetzgeber die Lenk- und Ruhezeiten für den ÖPNV ungeregelt ließ, hatte der deutsche Gesetzgeber diese Lücke mit dem FPersG und der FPersV ausgefüllt. Um die Lenk- und Ruhezeiten gerade für die Unternehmen und Fahrer, die sowohl ÖPNV als auch Gelegenheits- und Reiseverkehr betreiben, nicht zu unterschiedlich zu regeln, verweist die FPersV in wesentlichen Punkten auf die europäische Verordnung und gibt nur an den Stellen, an denen die europäische Verordnung für den ÖPNV nicht passt, Ausnahmemöglichkeiten. Mit der Ablösung der Verordnung (EG) Nr. 3820/85 durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 bestand nun auch für den deutschen Gesetzgeber die Notwendigkeit, seine Regelungen in der FPersV und dem FPersG anzugleichen.

Änderung des FPersG

In der zweiten Jahreshälfte 2006 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Referentenentwurf zur Änderung des FPersG vor. In dem FPersG sind zwar keine Lenk- und Ruhezeiten enthalten,

sondern im Wesentlichen nur Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass der dafür notwendigen Verordnungen. Aber eine für die Unternehmen nicht unbedeutete Norm findet sich doch: die Vorschrift über die Aufbewahrungspflichten und Aufbewahrungsdauer der Schaublätter im Sinne von Artikel 14 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Nach dem Referentenentwurf sollte diese Aufbewahrungsfrist auf zwei Jahre verlängert werden. Hiergegen wandte sich der VDV wie es derzeit aussieht sehr erfolgreich.

Zwar war zuzugeben, dass zweijährige Aufbewahrungsfristen auch im Arbeitszeitgesetz (ArbZG) für Arbeitszeitchweise verankert sind; allerdings sind Lenk- und Ruhezeiten nicht gleich den Arbeitszeiten. Es bestand somit kein Harmonisierungsbedürfnis zwischen den Aufbewahrungsfristen für Schaublätter und den Arbeitszeitchweisen. Demgegenüber bestand ein Harmonisierungsbedürfnis zu den Aufbewahrungsfristen nach EU-Recht. Und hier hätte der deutsche Gesetzgeber mit der Einführung der zweijährigen Aufbewahrungsdauer im Vergleich zu anderen europäischen Ländern erhöhte Anforderungen geschaffen.

Änderung der FPersV

Die vorgenannte Änderung im FPersG hatte der Verband zum Anlass genommen, bei der in der ersten Hälfte des Jahres 2007 anstehenden Novellierung der FPersV Entsprechendes für § 2 Abs. 3 Satz 4 FPersV bezüglich der Ausdrucke bei einem digitalen Kontrollgerät zu fordern und die Aufbewahrungspflichten dort ebenfalls auf den europäischen Standard von einem Jahr anzupassen. Hierdurch würde die gleiche Aufbewahrungsfrist gemäß § 1 Abs. 6 Satz 9 FPersV unabhängig von der Art der technischen Aufzeichnung hergestellt.

Diese Änderung in der FPersV ist der kleinere Brocken, auf den der Verband bei der Novellierung der FPersV sein Augenmerk gelegt hat. Hauptziel bleibt die Beibehaltung der in Deutschland den ÖPNV im Vergleich zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006 begünstigenden Sonderregelungen hinsichtlich der Ausdehnungsmöglichkeit der

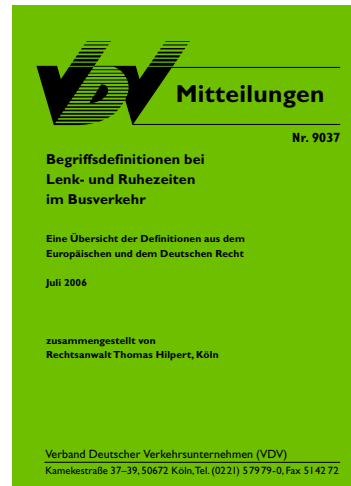
Wochenruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum sowie der so genannten Sechstelregelung.

Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG

Ein weiterer Bereich, in dem der Verband seinen Mitgliedern unzumutbare Belastungen ersparen konnte, war die Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben. In einem ersten Entwurf wollte das für die Umsetzung dieser Richtlinie federführende Bundesministerium auch die Verkehre des ÖPNV in den Geltungsbereich einbeziehen. Hier ist es durch Gespräche auf Beamtenbene gelungen, den ÖPNV bei der Umsetzung auszuklammern. Konkret bedeutet dies: Die Richtlinie wurde im Wesentlichen durch die Einfügung eines neuen § 21 a ArbZG in das deutsche Recht transferiert. Hierbei wurde der Geltungsbereich auf die Fahrer und Beifahrer beschränkt, für die auch die europäische Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder das AETR-Übereinkommen (dies ist wortgleich mit der vorgenannten Verordnung, gilt aber im Verhältnis zu den europäischen Ländern, die nicht Mitglied der EU sind) unmittelbar Anwendung findet.

VDV-Mitteilung »Begriffsdefinitionen bei Lenk- und Ruhezeiten im Busverkehr«

Die vorhergehenden Abschnitte zeigen: Das Recht der Lenk- und Ruhezeiten gehört nicht zu den übersichtlichen Rechtsbereichen. Nicht nur, dass hier deutsches und europäisches Recht Hand in Hand gehen; da die Lenk- und Ruhezeiten drei Schutzzwecke (Fahrer, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer) haben, greifen hier deutsche Verordnungen und Gesetze sowie europäische Richtlinien und Verordnungen aus dem Arbeitsrecht, dem Straßentransportrecht und dem Recht der Personenbeförderung ineinander; und fast alle Rechtsvorschriften kommen mit Definitionen daher. Das war für den Verband Anlass, einen Definitions-Kalender, der alle Definitionen der einschlägigen deutschen und europäischen



Schafft Klarheit: Die neue VDV-Schrift 9037 listet alle Definitionen der einschlägigen deutschen und europäischen Vorschriften zum Thema Lenk- und Ruhezeiten übersichtlich auf

Vorschriften auflistet, herauszubringen. Die VDV-Mitteilung 9037 »Begriffsdefinitionen bei Lenk- und Ruhezeiten im Busverkehr« listet die Begriffe alphabetisch und nach Rechtswerken sortiert auf. Beides soll den Anwendern im Umgang mit den Rechtsvorschriften helfen.

Fazit

Der Bereich der Lenk- und Ruhezeiten war auch 2006 ein Feld tiefgreifender Veränderungen. Nach der Verabschiedung der neuen FPersV im Frühjahr 2007 konnte dieser Rechtsbereich mit Hilfe des VDV so geregelt werden, dass keine gravierenden Veränderungen die ÖPNV-Branche zusätzlich belasten.

Rechtsanwalt Thomas Hilbert

Länder erreichen Kompetenzerweiterung für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs

Im Berichtsjahr konnte der VDV nicht länger verhindern, dass die Ausgleichsregelungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden noch ein weiteres Mal einschneidend geändert wurden. Kritiker in den Ländern nutzten das Argument der vermeintlichen Komplexität der Regelungen als Vorwand, um erfolgreich auf die Einräumung einer Kompetenz für abweichende Länderregelungen anstelle der Bundesvorschriften mit Wirkung ab 1. Januar 2007 zu drängen; hiermit können erneut Kürzungen der Ausgleichsleistungen bewirkt werden. Die ersten Erfahrungen in den Ländern, die von der Länderkompetenz Gebrauch machen (möchten), zeigen: Es wird nicht unkomplizierter und die Bundesregelungen sind keineswegs überholt.

Die Ausgleichszahlungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden, bei denen es sich bundesweit um eine Größenordnung von jährlich knapp einer Milliarde Euro handelt, erfolgten bisher aufgrund von einheitlichen Bundesregelungen. Diese enthalten diverse Stellschrauben, mit Hilfe derer auch die Länder Einfluss auf Menge und Verteilung der Mittel nehmen können. Durch die im Jahr 2006 auf Druck der Länder zustande gekommenen Änderungen steht es den Ländern ab 1. Januar 2007 frei, die Bundesregelungen durch eigene Vorschriften abzulösen.

§ 45a Absatz 2 Satz 1 PBefG

Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus dem in diesem Verkehr geleisteten Personenkilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten.

Gesetzlicher Ausgangspunkt für die Berechnung der Ausgleichsleistungen sind § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), ergänzt durch die Verordnungen über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusgIV) und im Eisenbahnverkehr (AEAusgIV). Grundlage der Berechnung sind einerseits die konkreten Einnahmen und andererseits die auf Pauschalierungen basierenden Sollkosten. Einnahmen sind dabei alle Verkaufserlöse für rabattierte Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs. Die Sollkosten werden durch Multiplikation von länderspezifischen Sollkostensätzen mit den durch die Auszubildenden zurückgelegten Personenkilometern ermittelt, die grundsätzlich pauschaliert werden auf fünf oder acht Kilometer, und zwar an allen ausbildungsnotwendigen Tagen (die pro Wochen-, Monats-

und Jahreskarte festgelegt sind) 2,3 mal täglich.

Zur Berechnung der konkreten Ausgleichsleistungen werden die Einnahmen von den Sollkosten abgezogen und die Differenz halbiert. Dieser halbe Differenzbetrag war ursprünglich der Ausgleichsanspruch des einzelnen Verkehrsunternehmens. Das Haushaltsbegleitgesetz 2004 des Bundes aufgrund des sogenannten »Koch-Steinbrück-Papiers« führt jedoch zu pauschalen Abschlägen, die ab dem Jahr 2006 zwölf Prozent betragen.

Kritik an der bisherigen Methode

Diverse Pauschalierungen für die Berechnung der Personenkilometer wurden von Kritikern in den Ländern zum Anlass genommen, die Regelungen zwecks Eröffnung weiterer Einsparmöglichkeiten als zu ungenau anzugreifen. Insbesondere sind folgende Pauschalierungen vorgesehen: § 3 PBefAusgIV und AEAusgIV regeln die drei Komponenten mittlere Reiseweite, Zahl der ausbildungsnotwendigen Tage und Zahl der Fahrten pro Tag (2,3). Den Ausgleichsbehörden ist es aufgrund einer bereits Ende 2002 vorgenommenen Änderung der beiden Verordnungen möglich, die Zahl der ausbildungsnotwendigen Tage reduziert festzulegen, nicht aber die Zahl der Fahrten pro Tag. Die Verkehrsunternehmen ihrerseits können, etwa per Verkehrszählung, den Nachweis führen, dass in ihrem Gebiet die mittlere Reiseweite oder die tägliche Fahrtenzahl deutlich (mehr als 25 Prozent) über dem Pauschalwert liegt, und dann die tatsächlichen Werte in die Berechnung einbeziehen. Dies gilt nach der Änderung von 2002 wiederum nicht für die Anzahl der Tage, an denen die Zeitfahrausweise eingesetzt werden.

Als Hauptargumente gegen die bis einschließlich 2006 geltende Be-

rechnungsweise brachten Kritiker pauschal Manipulationsfähigkeit und Ungenauigkeit vor. Wenngleich es tatsächlich einzelne Fälle gegeben hat, in denen Fahrpläne und Streckenführungen im Hinblick auf die Ausgleichsleistungen »optimiert« wurden, kann dieser Kritik entgegengegriffen werden: Die bisherigen Regelungen führten dazu, dass die Unternehmen nicht selten pro Zeitkarte im Ausbildungsverkehr mehr Geld einnahmen als pro Erwachsenenkarte. Dies erklärt sich allerdings nicht aus einer besonders großzügigen Rechnung, sondern aus der kostenorientierten Berechnungsweise. Denn obwohl der Kostendeckungsgrad der Verkehrsunternehmen seit Jahren kontinuierlich steigt (vgl. S.39), sind die Fahrkartpreise im ÖPNV – jedenfalls im Durchschnitt – nicht kostendeckend oder gar gewinnbringend. Sie unterliegen im PBefG-Bereich der staatlichen Genehmigung und werden nicht selten – politisch gewollt – niedrig gehalten, weshalb man aus den Preisen keine Rückschlüsse auf die mit der Leistung verbundenen Kosten ziehen kann. Hinzu kommt, dass vor allem Schüler objektiv hohe Kosten verursachen, da sie naturgemäß oft gleichzeitig unterwegs sind und daher für die Belastungsspitzen sorgen, nach denen sich die Vorhaltung der personellen und sachlichen Ressourcen der Verkehrsunternehmen richtet.

Für die gesetzliche Unterstützung der Rabattierung der Auszubildendenzeitkarten sprechen gute Argumente: Neben Zielen der Sozialpolitik, Verkehrssicherheit und moderner Schulpolitik soll auch der ÖPNV unterstützt werden. Denn die Schüler bilden, vor allem in vielen ländlich geprägten Regionen, das Rückgrat des Nahverkehrs, der ohne diese Kunden überhaupt nicht aufrechtzuerhalten wäre. Und manche kleine Universitätsstadt hat mit der Einführung von Semestertickets auch ein deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot bei gleichzeitiger Entlastung des Individualverkehrs erlebt. Es wird also nicht nur gewünscht, dass die Auszubildenden mit dem ÖPNV mobil sind, sondern auch, dass dieser davon profitiert und so am Leben gehalten wird.

Dem Argument, dass man die Berechnungsmethode vereinfachen könne, hat sich der VDV nie verschlossen, sondern vielmehr selbst

Vorschläge dafür unterbreitet. Nur einem Abweichen vom Grundgedanken der Regelung, der kostenorientierten Ausgleichsberechnung, wurde konsequent widersprochen. Diesen Grundansatz der Orientierung der Ausgleichsregelungen nicht an Preisen, sondern an tatsächlichen Kosten für die Leistungserbringung, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) am 24. Juli 2003 deutlich unterstützt, als er in seinem Grundsatzurteil in der Sache »Altmark Trans« vier Kriterien für eine beihilferechtlich unbedenkliche Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre im Sinne des PBefG aufstellte. Denn auch wenn das dritte Kriterium den Unternehmen sogar einen Gewinn zugesteht, während § 45a PBefG von dem Betrag, der zur Kostendeckung erforderlich wäre, nur die Hälfte (minus zwölf Prozent) als Ausgleich vorsieht, so ist der Ausgangspunkt der Kostenorientierung doch derselbe. Und das vierte EuGH-Kriterium fordert ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen als Maßstab, was im Wesentlichen mit der Grundlage für die Bestimmung der Sollkostensätze übereinstimmt, die sich an »Durchschnittswerten einzelner Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind«, orientiert. Europarechtlich betrachtet sind die vorhandenen bundesrechtlichen Ausgleichsregelungen also ausgesprochen zukunftsfähig.

Entwicklung der Rechtsänderung

Bereits seit 1995 sind § 45a PBefG und § 6a AEG Angriffen aus den Ländern ausgesetzt, was insbesondere zu der oben erwähnten Novelle der Bundesverordnungen im Jahre 2002 führte. Im Jahr 2004 hatte das Land Niedersachsen angekündigt, weitere Änderungen zu fordern, um den Ländern die Möglichkeit einzuräumen, eigenständige rechtliche Grundlagen zu schaffen. Dies konnte zunächst – auch aufgrund der Aktivität des VDV – verhindert werden. Am 12. Januar 2006 brachte das Land Niedersachsen einen entsprechenden Vorschlag in den Bundesrat ein. Danach sollten die bundesgesetzlichen Vorschriften erhalten bleiben, den Ländern aber im Wege einer so genannten Rückholklausel die Möglichkeit eröffnet werden, diese durch jeweils eigene Vorschriften zu ersetzen. Zur Begründung des Vorhabens wurde ohne nähere

Erläuterungen angeführt, dass »die Erforderlichkeit einer bundesgesetzlichen Regelung nicht mehr gegeben« sei. Als Argument für die Rückholklausel wurden »neue und differenzierte Ausgestaltungsmöglichkeiten bei der Abgeltung von Ausgleichsansprüchen im Ausbildungsverkehr« genannt, »zum Beispiel über vertragliche Abgeltungsformen, die bislang gesetzlich nicht vorgesehen sind«. Dieser Grund ist nicht von bedeutender Schlagkraft, weil vertragliche Abgeltungsformen bisher zwar gesetzlich nicht vorgesehen, aber durchaus möglich waren und auch eingesetzt wurden. Dafür wären die Änderungen der Vorschriften also nicht nötig gewesen.

Der VDV hat im Verlauf der Diskussion um die Gesetzesänderung die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundestages angeschrieben. In dem Brief wurden die Gefahren für den ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum, beschrieben, auf mögliche beihilferechtliche Probleme hingewiesen, die durch differierende Ländergesetze aufkommen könnten, und eindringlich angeregt, ein ganzheitliches Finanzierungskonzept für den ÖPNV auf den Weg zu bringen, anstatt an immer mehr Stellen unkoordinierte Kürzungen zu ermöglichen. Dabei hat der VDV auf seinen konzeptionellen Vorschlag »Neuer Konsens zur Finanzierung des ÖPNV« verwiesen, mit welchem er vor den Bundestagswahlen 2005 zu einem »Pakt für bezahlbare Mobilität« aufgerufen hatte.

Gleichwohl wurde die Rückholklausel verabschiedet. Dabei gibt es kein konkretes Konzept für eine einfachere, aber gleichwertige Lösung. Ansonsten hätte die kritisierte Regelung durch eine bessere ersetzt werden können. Dies war jedoch nie ernsthaft in der Diskussion. Was die Bundesländer von vornherein angestrebt hatten, war die Möglichkeit, die bundesrechtlichen Regelungen ersetzen zu können, und zwar mit möglichst wenig inhaltlichen Vorgaben. Denn dadurch wird die Verhandlungsposition stark verbessert, wenn vertragliche Lösungen ausgehandelt werden. Für den ÖPNV ist es jedoch bereits eine große Belastung, dass in Zeiten allgegenwärtiger Mittelkürzungen ein weiterer Bestandteil der Planungssicherheit dahinschwindet.

Absenkung* der ausbildungsnotwendigen Tage

Bundesland	Absenkung auf Tage pro Karte für		
	Wochenkarte	Monatskarte	Jahreskarte
Hamburg	5	22	
Mecklenburg-Vorp.	5	22	200
Nordrhein-Westf.	5,1	18,2–23	200,2
Rheinland-Pfalz	5,3	22,8	
Schleswig-Holstein	5,1	21,8	
Thüringen	gemäß Fahrplanangebot		

* von ursprünglich 6 Tage pro Wochenkarte, 26 Tage pro Monatskarte und 240 Tage pro Jahreskarte

Für die Verhandlungen um vertragliche Lösungen ist die neue Situation unbefriedigend. Solange die bundeseinheitlichen Regelungen den Rahmen für die Ausgleichsleistungen gesteckt hatten, wurde darüber verhandelt, wie eine in etwa vorgegebene Summe mit geringerem Aufwand als bei dem gesetzlichen Verfahren auf die Anspruchssteller verteilt werden sollte. Nun steht zu befürchten, dass bei zukünftigen Verhandlungen die Höhe der Ausgleichsleistung in den Mittelpunkt rückt, wobei die Länder das einseitige Druckmittel haben, im Falle »mangelnder Kooperation« der Verkehrsunternehmen eine neue gesetzliche Regelung erlassen zu können.

Kostenorientierte Ausgleichsberechnung bleibt modern

Es bleibt zu hoffen, dass die Länder von dieser neuen Möglichkeit nur mit dem gebotenen Augenmaß Gebrauch machen, getreu den Worten des Niedersächsischen Ministers Walter Hirche aus der Bundesratssitzung vom 10. Februar 2006: »Wir Länder bekennen uns damit gleichzeitig zu unserer Verantwortung für den Ausbildungsverkehr.« Der Grundgedanke der bundesrechtlichen Regelung, den Ausgleich an den Kosten von gut geführten Unternehmen auszurichten, ist mit den vier Kriterien des EuGH aus dem »Altmark-Trans-Urteil« als modern bestätigt worden. Deshalb erscheint es geradezu leichtsinnig, eine bewährte Regelung durch Konzepte zu ersetzen, die beihilferechtlich weit hiervon entfernt sind.

Rechtsanwältin Claudia Errington

Vergaberecht in Bewegung – Europa macht Tempo

Mit Fug und Recht kann man behaupten, das Jahr 2006 war in vergaberechtlicher Hinsicht ein sehr bewegtes Jahr. Während der Gesetzgeber in Deutschland noch damit beschäftigt war, die zunächst »nötigsten« Vorgaben der Vergaberichtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (Vergaberichtlinien) aus dem Jahre 2004 in deutsches Recht umzusetzen, arbeitete Brüssel – in Gestalt der Europäischen Kommission – schon wieder an der Fortentwicklung des Vergaberechts. Mit einem Vorschlag für eine Überarbeitung der so genannten Rechtsmittelrichtlinien, die die Verbesserung der Wirksamkeit der Nachprüfung von Vergaben zum Gegenstand haben, und mit einer auslegenden Mitteilung zu – insbesondere – unerschwelligen Vergaben vermochte es die Kommission, die Diskussionen in der Vergaberechtsszene druckvoll anzuhetzen. Aber auch der Europäische Gerichtshof in Luxemburg (EuGH) beteiligte sich an der Fortentwicklung des Vergaberechts, indem er die bisher noch weitgehend unscharfen Voraussetzungen zur Inhouse-Vergabe nach den »Teckal«-Kriterien konkretisierte.

In gleich zwei Urteilen entwickelte der EuGH seine Rechtsprechung zur Zulässigkeit von vergaberechtsfreien Inhouse-Vergaben fort, wobei der Fokus auf der Vergabe an Gesellschaften in der Rechtsform der Aktiengesellschaft (AG) lag. Dabei handelt es sich um die Urteile in den Rechtssachen »Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori« (ANAV), C-410/04 vom 6. April 2006, und »Carbotermo und Consorzio Alisei«, (Carbotermo), C-340/04 vom 11. Mai 2006.

Nach der Entscheidung in der Rechtssache »Parking Brixen«, Urteil vom 13. Oktober 2005 (C-458/03), wurden in der Rechtsliteratur Stimmen laut, die es nicht mehr für möglich hielten, dass eine Inhouse-Vergabe an eine AG erfolgen könne. Dieser absoluten Einschätzung wurde jedoch mit dem Urteil des EuGH in der Rechtssache »ANAV« die Grundlage entzogen. In der unmittelbar auf die Entscheidung in der Rechtssache »ANAV« folgenden Entscheidung »Carbotermo« machte der EuGH jedoch deutlich, dass die Anforderungen an eine solche Inhouse-Vergabe an eine AG nach wie vor restriktiv zu behandeln sind.

Ausgangspunkt für beide Urteile waren die vom EuGH in der Rechtssache »Teckal«, Urteil vom 18. November 1999 (C-107/98), entwickelten Teckal-Kriterien. Danach ist eine Auftragsvergabe an ein rechtlich vom Auftraggeber getrenntes Unternehmen als »Inhouse-Vergabe« zulässig, wenn der Auftraggeber über das Unternehmen eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt (»Kontrollkriterium«) und dieses Unternehmen seine Tätigkeiten im Wesentlichen für den Auftraggeber erbringt (»Wesentlichkeitskriterium«). Dadurch dass er in der

Entscheidung »ANAV« die Inhouse-Vergabe an eine AG nicht aufgrund ihrer Rechtsform in Frage stellte, entschied der EuGH der Sache nach zum ersten Mal positiv bezüglich der Inhouse-Betrauung einer AG. Wobei diese Entscheidung insofern besonders beachtenswert ist, da es um eine Betrauung mit ÖPNV-Leistungen ging.

Gleichwohl ist damit die restriktive Auslegung des EuGH, wie er sie in der Rechtssache »Parking Brixen« hinsichtlich des Kontrollkriteriums erstmals ausführte, nicht obsolet geworden. Vielmehr bekräftigte der EuGH seine restriktive Auslegungspraxis in der Entscheidung »Carbotermo«. Dies unterstrich er schon dadurch, dass er wörtlich Bezug zur Entscheidung »Parking Brixen« nahm. Danach muss die Kontrolle über die zu beauftragende Stelle so ausgestaltet sein, dass der Auftraggeber die Möglichkeit habe, sowohl auf die strategischen Ziele als auch auf die wichtigen Entscheidungen dieser Gesellschaft Einfluss nehmen zu können. Diese Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle sei demnach nicht möglich, wenn der Verwaltungsrat der AG über weite Leitungsbefugnisse verfüge, die er autonom ausüben könne. Insofern ist es nicht die Rechtsform des Auftragnehmers, die über die Zulässigkeit der Inhouse-Vergabe entscheidet. Es sind die den Unternehmensorganen durch ihre Anteilseigner gewährten Befugnisse, die ein Unternehmen im Einzelfall einer den Anforderungen des EuGH genügenden Kontrolle durch ihre Anteilseigner entziehen können mit der Folge der Unzulässigkeit einer Inhouse-Vergabe.

In der Entscheidung »Carbotermo« nutzte der EuGH zudem erstmals die Gelegenheit, zum »Wesentlichkeitskriterium« ausführlich Stellung

zu nehmen. Zum Maßstab der konkreten Beurteilung der Frage, ob die Tätigkeit im Wesentlichen für den Auftraggeber verrichtet werde, führte der EuGH aus, dass der zuständige Richter alle qualitativen wie quantitativen Umstände des Einzelfalles berücksichtigen müsse. Demnach seien alle Tätigkeiten zu berücksichtigen, die ein Unternehmen als Auftragnehmer aufgrund der Vergabe verrichte. Es komme nicht darauf an, wer das betreffende Unternehmen vergüte, womit auch die Vergütungen Dritter als Nutzer der Dienstleistungen mit einzubeziehen seien. Es spiele auch keine Rolle, in welchem Gebiet die Leistungen erbracht werden. Damit dürften die Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf und sogar grenzüberschreitende Verkehre der Erfüllung dieses Kriteriums nicht entgegenstehen.

Hinzuweisen ist darauf, dass für den Anwendungsbereich der neuen EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße Sondervorschriften bezüglich der Beauftragung von »internen Betreibern« vorgesehen sind. Inwieweit diese neben oder vor die allgemeinen Regeln zur Inhouse-Vergabe nach »Teckal« treten, hängt von der konkreten Formulierung der Verordnung ab, die sich zum Redaktionsschluss noch in der Beratung befand.

Die Kommission erhöht den Druck

Im Juni 2006 legte die Kommission einen Vorschlag (KOM(2006) 195 endgültig/2 vom 14. Juni 2006) zur Änderung der Richtlinien 89/665/EWG und 92/13/EWG (Rechtsmittelrichtlinien) mit dem Zweck der Verbesserung der Wirksamkeit von Nachprüfungsverfahren im öffentlichen Auftragswesen vor. Der Kommissionsvorschlag sieht im Kern die gemeinschaftsweite Installation koordinierter Vorschriften über Mindest-Stillhaltefristen nach dem Vorbild des § 13 Vergabeverordnung (VgV) vor. Insoweit zielt der Vorschlag im Ergebnis auf eine europaweite Einführung bereits bestehender deutscher Regelungen und würde somit keine wesentlichen Neuerungen für die deutsche Vergabepaxis bringen. Jedoch sollen über das deutsche Vorbild hinaus auch bei freihändigen Vergaben Mindest-Stillhalte-

fristen eingeführt werden. Auch bei diesen freihändigen Vergaben soll nach Vorstellung der Kommission nunmehr nach entsprechender öffentlicher Bekanntmachung eine Mindest-Stillhaltefrist zwischen Zuschlagsentscheidung und Vertragsabschluss gelten.

Der VDV hat in seinen Stellungnahmen dazu eine kritische Haltung eingenommen. Schließlich gewähren die Richtlinie 2004/18/EG und insbesondere die »Sektorrichtlinie« 2004/17/EG sowie die europäische Rechtsprechung zu Inhouse-Vergaben den Auftraggebern ausdrücklich das Recht zu freihändigen Vergaben und zu Vergaben mit nur eingeschränkten Bekanntmachungspflichten. Im Ergebnis würden damit die freihändigen und weniger förmlichen Vergaben den förmlichen Verfahren gleichgestellt, da unabhängig von der rechtlichen Möglichkeit zur freihändigen Vergabe zu befürchten wäre, dass die Auftraggeber allein aufgrund des dadurch bewirkten unkalkulierbaren Prozessrisikos ihr Recht zur freihändigen Vergabe nicht oder nur sehr eingeschränkt wahrnehmen würden.

In dieselbe Richtung stößt die im Juli 2006 veröffentlichte Mitteilung der Kommission vom 23. Juni 2006 zu Auslegungsfragen bei Auftragsvergaben, die nicht oder nur teilweise von den Vergaberichtlinien erfasst werden, womit auch die Vergaben von Aufträgen betroffen sind, die die Schwellenwerte der Vergaberichtlinien nicht überschreiten. Die Kommission legt in der Mitteilung Entscheidungen des EuGH zu den Binnenmarktregeln des EG-Vertrages aus und entwickelt daraus Grundanforderungen zur Bekanntmachung, zum Verfahren der Vergabe und zum Rechtsschutz. Die Anforderungen der Kommission in der Mitteilung setzen höhere Standards als die bei höheren Vergabesummen einschlägigen Vergaberichtlinien. Daneben sind die Forderungen der Mitteilung unscharf. Insbesondere die Grundanforderungen zur vorherigen Bekanntmachung der beabsichtigten Vergabe, wie sie die Kommission fordert, ließen eine faktische Verschärfung des Vergaberechts befürchten. Diese könnte sich daraus ergeben, dass vorsichtige Vergabestellen sich an der Mitteilung orientieren, um der Gefahr von Prozessen und Klagen



Die Mitteilung der Europäischen Kommission vom 23. Juni 2006 zu Auslegungsfragen bei Auftragsvergaben stößt auf deutscher Seite auf erheblichen Widerstand

zu entgehen. Dies lässt befürchten, dass Auftraggeber, obwohl sie zur Anwendung der Mitteilung nicht verpflichtet sind, allein aus Sicherheitserwägungen förmliche Vergabearten wählen werden.

Deutscher Widerstand gegen Kommissionsvorhaben

Gegen beide zuvor genannten Maßnahmen der Kommission regte sich von offizieller Seite in Deutschland deutlicher Widerstand. Der Bundesrat hat in einem Beschluss zum Änderungsvorschlag der Rechtsmittelrichtlinien (BR Drs. 327/06 vom 7. Juli 2006) den Einwand erhoben, dass die Kommission mit ihrer Forderung nach erhöhten Bekanntmachungspflichten einen Gegenstand regeln wolle, der als materielles Recht in den Vergaberichtlinien und nicht in den Rechtsmittelrichtlinien verortet sein müsse. Die Bundesregierung hat gegen die Mitteilung der Kommission zu Auslegungsfragen sogar förmlich Klage auf Nichtigkeit dieses Rechtsaktes vor dem EuGH erhoben.

Dies zeigt, dass auch in der unmittelbaren Zukunft auf europäischer Bühne viel Bewegung im Vergaberecht zu erwarten sein wird. Auf nationaler Ebene ist diese Bewegung im Jahre 2007 auch garantiert, da die Bundesregierung für dieses Jahr bereits eine umfassende Reform des Vergaberechts angekündigt hat. Von besonderem Interesse dürfte dabei sein, inwieweit die Forderungen der Kommission und die Aussagen des EuGH zur Inhouse-Vergabe bei der Reform des deutschen Vergaberechts Anklang finden werden.

Ass. jur. Stefan Bahrenberg

Wege zur Erhaltung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur

Die eisenbahnpolitische Diskussion des Jahres 2006 wurde von dem geplanten Gang der DB AG an den Kapitalmarkt geprägt. Neben dem Netzzugang stand die Frage im Mittelpunkt, wie Leistungsfähigkeit und Qualität der Eisenbahninfrastruktur sichergestellt werden können. Es wurde um die Frage gestritten, welche Möglichkeiten dem Bund in Zukunft zur Erfüllung der Verpflichtung nach Art. 87e) GG verbleiben, dem »Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes« Rechnung zu tragen.

Der positive Trend der Eisenbahnen wird sich nur dann dauerhaft fortsetzen lassen, wenn das Netz im Hinblick auf Qualität und Quantität den Anforderungen aller Nutzer entspricht. Dabei hat der Zuschnitt des Netzes auch einen Wettbewerbsaspekt, denn ein diskriminierungsfreier Zugang zu einem nicht kundengerechten Netz würde weitgehend ins Leere zielen.

Unterschiedliche Interessen am Netz bergen Konfliktpotenziale

Beim Thema Eisenbahninfrastruktur sind die Interessen der verschiedenen Beteiligten nicht deckungsgleich. Das primäre Interesse der Nutzer sind hinreichende Kapazität und Flexibilität sowie Mängelfreiheit zu günstigen Preisen. Die Infrastrukturunternehmen sind an Einnahmen interessiert, aber auch an einem möglichst geringen

Dieses Konfliktpotenzial legt die Schaffung von Strukturen nahe, die konfliktarm sind oder den Beteiligten die eigenständige Lösung von Konflikten ermöglichen. Für Fälle, in denen diese Mittel versagen, muss es darüber hinaus auch fremdgesteuerte Verfahren als Korrektiv geben.

VDV-Umfrage zeigt das Spektrum der Netzmängel auf

Angesichts des Erfolges, den der Eisenbahnverkehr in den letzten Jahren hatte, aber auch angesichts des Rationalisierungsdrucks, der auf dem Netz lastet, ist es nicht weiter verwunderlich, dass die Anforderungen der Verkehrsunternehmen an die Infrastruktur nicht immer erfüllt werden. Die regelmäßigen Umfragen des VDV bei den Unternehmen und Aufgabenträgern zu Schwachstellen der



Aufwand für Bau und Unterhaltung der Strecken und Anlagen. Von staatlicher Seite besteht ein Interesse an möglichst geringem Zuschussbedarf sowie an dem wirtschaftlichen Erfolg seiner Beteiligungen, aber auch ein verkehrs- und strukturpolitisches Interesse an hinreichender Infrastrukturausstattung als Grundlage eines effizienten Verkehrssystems. In diesem Dreiecksverhältnis ergibt sich zwangsläufig ein Konfliktpotenzial, das sich auch in der verkehrspolitischen Diskussion niederschlägt.

Bundesschienenwege belegen dies. Die Befragten klagen über Betriebserschwernisse und Engpässe durch fehlende, z. T. zurückgebaute Weichen, Überhol-, Neben-, Abstell- und Ladegleise sowie durch Verlängerung von Zugfolgeabschnitten, zu viele Langsamfahrstellen sowie über eine mangelnde Ausnutzung des Potenzials einzelner Strecken. War die Befragung auch auf die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes beschränkt, so sind auch für die weniger im Rampenlicht stehende Eisenbahninfrastruktur

der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) beträchtliche Defizite festzustellen. Auch bei den NE steht die Infrastruktur unter starkem Wirtschaftlichkeitsdruck. Zudem stehen ihnen vor allem für die Güterverkehrsstrecken und -anlagen kaum staatliche Mittel zur Verfügung. Ohne hinreichende Finanzierung der staatlichen Infrastrukturaufgaben dürften auch alle Mittel der Regulierung kein leistungsfähiges Eisenbahnnetz garantieren. Daher ist auch in Zukunft staatliches Engagement bei der Finanzierung der Schieneninfrastruktur unverzichtbar.

LuFV müssen konkrete Vereinbarungen enthalten

Die Rahmenbedingungen der Netzbewirtschaftung werden auf Bundesebene zukünftig durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) formuliert. Um einerseits bestimmte Qualitätsanforderungen zu gewährleisten und andererseits eine wirtschaftliche Betriebsführung zu ermöglichen, muss eine solche Vereinbarung konkret und belastbar sein. Dies setzt voraus, dass das einzuhaltenen Leistungsniveau nicht pauschal, sondern bezogen auf einzelne Strecken bzw. Teilnetze festgelegt wird. Auch die finanziellen Leistungen des Bundes sind verlässlich festzuschreiben. Die LuFV muss sicherstellen, dass beide Vertragsparteien ihre Verpflichtungen erfüllen. Dies sollte zum einen durch gestufte Sanktionsregelungen bei Qualitätsmängeln der Infrastruktur geschehen. Zum anderen sollte auch der Bund für seine finanziellen Pflichten haftbar gemacht werden; ihm sollte die Möglichkeit genommen werden, sich unter Berufung auf den Haushaltsvorbehalt aus der Verantwortung zu stellen.

Durch die jährliche Publikation streckenspezifischer aussagefähiger Netzzustandsberichte, die von neutralen Sachverständigen zu testieren sind, ist Transparenz sicherzustellen. Bei dauerhaften Qualitätsverstößen des Netzbetreibers sollte als Ultima Ratio eine Vertragsauflösung vorgesehen werden. Nach diesem Schritt würde die Bewirtschaftung erneut vergeben (ggf. unter Regelung eigentumsrechtlicher Folgen) und in der Folge eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit einem Dritten abgeschlossen.

Gerade in regionalen Netzen werden Maßnahmen zurückgestellt, auch wenn über diese Strecken Verkehre dem Hauptnetz zugeführt werden

Es ist zuzugestehen, dass ein solches Vertragsmanagement einen gewissen Aufwand erfordert. Dieser Aufwand wird allerdings mehr als kompensiert durch die mögliche Straffung der derzeit aufwändigen Abläufe bei Investitionsvorhaben mit BSchwAbG-Mitteln.

Das Instrument der LuFV ist nicht nur für die Bundesebene geeignet, sondern ebenfalls für das Verhältnis von Ländern und nichtbundeseigenen Bahnunternehmen. Bisher ist die Übernahme finanzieller Verantwortung der Länder für die NE-Infrastruktur eher eine Ausnahme. Der Abschluss von LuFV wäre mit der vom VDV geforderten Überführung der Verantwortung für regionale Eisenbahninfrastruktur vom Bund auf die Länder nicht nur vereinbar, sondern würde diesen Schritt durch die Schaffung einer definierten Schnittstelle zwischen Gebietskörperschaft und Unternehmen erleichtern. Die Forderung nach Regionalisierung der Verantwortung für das regionale Netz hat im Übrigen durchaus etwas mit dem Netzzustand zu tun. Sie bedeutet Verantwortung vor Ort, die Bedarfsabschätzung und Dimensionierung wird vereinfacht. Sie schafft alternative Bewirtschaftungsformen, erlaubt Benchmarking bei der Netzbewirtschaftung und mildert daher die Nachteile des natürlichen Monopols.

Leistungsabhängige Entgeltregeln können gegebenenfalls helfen

Als Anreiz zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes kommen auch leistungsabhängige Bestandteile in Entgeltregeln für die Fahrwegnutzung in Frage. Die gesetzlich geforderte Einführung des »Performance Regimes« erweist sich in der Praxis jedoch als schwierig. Der VDV hat in der Mitteilung »Leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege« einige Anregungen hierzu gegeben. Bei aller Berechtigung des Ansatzes verbleiben nach den bisherigen Erfahrungen Zweifel daran, ob es gelingt, die notwendige Objektivität einer leistungsabhängigen Trassenpreiskomponente mit einem tragbaren Aufwand für alle Beteiligten zu gewährleisten.

Um zu verhindern, dass die Leistungsfähigkeit des Netzes nicht durch »Flaschenhälse« gefährdet



Stark belastete Netzabschnitte sollen nicht zu belastenden Flaschenhälsen werden. Deshalb sind hier eine schnelle Rückmeldung und Netz Anpassungen notwendig

wird, legt die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) für den Fall einer Überlastung von Schienenwegen ein formalisiertes Verfahren fest. Die Überlastung eines Schienenweges ist anzuzeigen und zu veröffentlichen; anschließend ist seine Kapazität zu analysieren und Abhilfemaßnahmen einschließlich einer Leistungssteigerung zu prüfen. Binnen sechs Monaten ist sodann ein Plan zur Erhöhung der Kapazität des Schienenweges einschließlich einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzulegen. Offen bleibt allerdings, ob und wie die notwendigen Maßnahmen zu finanzieren sind. Daher beschränkt sich die Wirksamkeit dieses Verfahrens weitgehend auf den Appell zur Behebung des Missstandes und eine gewisse Disziplinierungswirkung für den Netzbetreiber.

Der Netzbeirat dient als Sprachrohr der Netznutzer

Zur Stärkung der Stimme der Nutzer des Eisenbahnnetzes hat der Gesetzgeber ferner die Möglichkeit zur Einrichtung eines Netzbeirats geschaffen. Im Gegensatz zur Forderung des VDV wurde dieser jedoch nicht bei der Bundesregierung, sondern bei der DB Netz AG eingerichtet. Aufgabe dieser Institution ist es, Transparenz bei Fragen des Zuschnitts und der Qualität des Netzes zu schaffen und Nutzerinteressen zu artikulieren. Der Netzbeirat bei der DB Netz AG hat sich am 13. Januar 2006 konstituiert und tagt derzeit vierteljährlich. Er besteht aus 17 Mitgliedern, darunter Vertretern unterschiedlicher Unternehmen, Vertretern der Eisenbahnverbände (darunter des VDV) sowie der Aufgabenträger des SPNV. Entgegen ursprünglicher Skepsis sind die ersten Erfahrungen positiv: Es herrscht eine offene und

sachliche Diskussionsatmosphäre, die allen Beteiligten Erkenntnisgewinn bringt. Es muss sich allerdings erst zeigen, ob dieses Gremium über die Analyse und Kommunikation über die Netznutzung hinaus tatsächlich entscheidend auf den Zuschnitt des Netzes Einfluss nehmen kann.

Neben den geschilderten »weichen« Verfahren zur Sicherstellung der Netzqualität wird immer die Notwendigkeit einer behördlichen Aufsicht erhalten bleiben. Hierfür ist auch nach Abtretung der Aufsicht über den Infrastrukturzugang an die Bundesnetzagentur das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Da die Bundesnetzagentur in anderen Netzwirtschaften auch für die Netzqualität zuständig ist (z. B. in der Energiewirtschaft) und sie einen untrennbaren Zusammenhang mit der Zugangsfrage sieht, plädiert sie für eine Erweiterung ihrer Zuständigkeit auf die Sicherstellung einer hinreichenden Qualität. Das Eisenbahn-Bundesamt hingegen unterstreicht die zur Beurteilung der Netzqualität erforderliche Fachkompetenz, die in seinen technischen Fachabteilungen vorhanden sei; es fordert daher einen Verbleib beim EBA. Beide Seiten haben gute Argumente für ihre jeweilige Zuständigkeit. Allerdings sollte beim Wettstreit der Behörden um Zuständigkeiten nicht außer Acht gelassen werden, dass gegenüber amtlicher Intervention oder gerichtlicher Entscheidung aus Sicht der Nutzer Rahmenbedingungen vorzuziehen sind, die erst gar keinen Anlass zum Eingriff des Regulators bieten.

*Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Dr. jur. Martin Henke*

Die Umsetzung der »Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit«

Die Errichtung eines europäischen Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste erfordert einen gemeinsamen Rahmen zur Regelung der Eisenbahnsicherheit. Das Europäische Parlament und der Rat haben dazu die Richtlinie 2004/49/EG (»Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit«) vom 29. April 2004 erlassen. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten zur Einrichtung von Sicherheitsbehörden. Eng mit dem Schicksal der Landeseisenbahnaufsicht verknüpft ist die Frage, ob die Aufgaben der Sicherheitsbehörde zentral auf Bundesebene wahrgenommen werden sollen. Weiter sieht die Richtlinie vor, dass Eisenbahnen künftig zum Erwerb einer Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung ein Sicherheitsmanagementsystem nachweisen müssen. Wie so oft, sind die Regelungen der Richtlinie auf große Staatsbahnsysteme zugeschnitten. Vordringlichstes Anliegen des VDV war es daher, den berechtigten Belangen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen angemessene Beachtung zu verschaffen.

Die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (»Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit«) war bis spätestens zum 30. April 2006 umzusetzen. Der bundesdeutsche Gesetzgeber zeigte sich gelassen – zunächst jedenfalls. Erstmals unter dem 30. Juni 2006 gab das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften in die Verbändeanhörung – jetzt natürlich nicht ohne einen deutlichen Hinweis darauf, dass die Umsetzung der Richtlinie bereits verfristet ist und die Anhörungsfrist deshalb sehr knapp bemessen werden musste.

Kein Grund, sich weniger sorgfältig mit den beabsichtigten Regelungen auseinanderzusetzen und aus Zeitgründen auf Kritik zu verzichten.

Der Regierungsentwurf war aus Sicht des VDV mit deutlichen Schwächen behaftet. Die Länder gelangten zu der gleichen Überzeugung, der Bundesrat mahnte erheblichen Nachbesserungsbedarf an. Angesichts dieses Schulter-schlusses zwischen Ländern und VDV kündigte die Bundesregierung in nahezu allen streitbefangenen Punkten ihr Einlenken an.

Der politische Meinungsbildungsprozess dauerte bei Redaktionschluss noch an. Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Eckpunkten, die sich zum jetzigen Zeitpunkt einigermaßen verlässlich verifizieren lassen. Sie stehen jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer abschließenden Regelung.

Betriebsleiter und Sicherheitsmanagementsystem

Die gute Nachricht vorweg: Der Betriebsleiter bleibt uns erhalten. Dies war keineswegs selbstverständlich. Die Richtlinie 2004/49/EG verlangt von Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems und macht dazu Vorgaben, die den Unternehmen erheblichen Aufwand bescheren. Der VDV hatte schon weit im Vorfeld verdeutlicht, dass dieser Aufwand angesichts des als Institution anerkannten Betriebsleiters keinen Sicherheitsgewinn mehr generiert. Dementsprechend akzeptiert bereits der Regierungsentwurf den Betriebsleiter und befreit die Eisenbahnen in Bezug auf den Nachweis eines Sicherheitsmanagementsystems von der Erfüllung weiterer Anforderungen.

Der VDV begrüßt ausdrücklich, dass der Betriebsleiter als Garant für

ein funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem angesehen wird. Die bisherigen Erfahrungen – insbesondere auch nach dem Inkrafttreten der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung und der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung im Jahre 2000 – rechtfertigen eine entsprechende Garantstellung dieses hochqualifizierten Personenkreises.

Sicherheitsgenehmigung für Serviceeinrichtungen?

Ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen die Pflicht zum Erwerb einer Sicherheitsbescheinigung bereits geltendes Recht, verlangt die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit nunmehr auch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Erwerb einer so genannten Sicherheitsgenehmigung. Die Vorstellung des bundesdeutschen Gesetzgebers ging zunächst dahin, alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubeziehen.

Nach Auffassung des VDV hingegen ist es weder erforderlich noch verhältnismäßig, die Legitimation zum Betreiben von Serviceeinrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG vom Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung abhängig zu machen. Die Pflicht zum Erwerb einer Sicherheitsgenehmigung sollte auf Betreiber der Schienenwege im Sinne des § 2 Abs. 3a AEG beschränkt bleiben (ähnlich heute schon § 14 Abs. 7 Satz 2 AEG). Diese Sichtweise hat der Bundesrat mitgetragen. Sie wurde von der Bundesregierung zwischenzeitlich ebenfalls akzeptiert.

Ausnahmetatbestände für Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs

In Anbetracht der Tatsache, dass die in den Richtlinien der Europäischen Union getroffenen Regelungen ihrer Intention nach überwiegend auf große Staatsbahnsysteme zugeschnitten sind, hält der VDV weitgehende Ausnahmetatbestände für Regionalnetze und Regionalbahnen – und zwar unabhängig von der Verkehrsart (Personenverkehr/Güterverkehr) – für dringend erforderlich. Das Votum des Bundesrates, wonach durch die Ausschöpfung von Ausnahmetatbeständen der Richtlinie 2004/49/EG sichergestellt werden soll, dass die Belange nichtbundeseigener

Serviceeinrichtungen und Netze des Regionalverkehrs ohne Anschluss an das Ausland bedürfen keiner Sicherheitsgenehmigung



Eisenbahnen mit lediglich regionaler Bedeutung angemessen berücksichtigt werden sollen, geht in die gleiche Richtung. Aktuell zeichnet sich ab, Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung weitgehend auszunehmen.

Eisenbahnsicherheitsbeirat

Zur Beratung des Eisenbahn-Bundesamtes bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben als Sicherheitsbehörde soll ein Eisenbahnsicherheitsbeirat eingerichtet werden, der sich im Wesentlichen aus den Vertretern der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zusammensetzt.

Der VDV ist der Auffassung, dass im Eisenbahnsicherheitsbeirat nicht nur die Sicht der Länder zur Sprache kommen sollte. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist es in erster Linie geboten, für die Eisenbahnen konsensfähige Rahmenbedingungen nach Maßgabe der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sowie der dazu ergangenen nationalen Bestimmungen zu schaffen. Um nachfolgende Akzeptanzprobleme zu eliminieren, ist Konsens auf möglichst breiter Basis anzustreben. Gewähr hierfür bietet erwiesenermaßen die Einbindung von Berufsfachverbänden, auf deren Sachverstand zurückgegriffen werden kann. Der VDV hat diesbezüglich auf die Parallelvorschrift des § 7b GGBefG, der die Ein- und Besetzung des Gefahrgutverkehrsbeirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelt, verwiesen und dringend angeregt, die Vorschriften über die Einrichtung des Eisenbahnsicherheitsbeirates in ähnlicher Weise auszugestalten.

Sicherheitsbehörde

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht vor, dass die Aufgaben der Sicherheitsbehörde allein auf Bundesebene wahrgenommen werden. Flankierend dazu soll die Eisenbahnaufsicht über die betriebliche Tätigkeit der öffentlichen Eisenbahnen ebenfalls allein beim Bund angesiedelt werden. Damit unterfiele die betriebliche Tätigkeit aller nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen ungeachtet der von ihnen benutzten

Eisenbahninfrastruktur vollständig der Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Der VDV hat hiergegen mit Verve opponiert und bei den politischen Entscheidungsträgern eine Sensibilität für die Thematik erzeugt. Nach dem aktuellen Diskussionsstand zeichnet sich eine differenzierte Betrachtungsweise ab: Um die nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor unnötigen Erschwernissen zu schützen, sollen Regionalbahnen und Netze des Regionalverkehrs



Für den Verkehr im Inland benötigen Regionalbahnen keine Sicherheitsbescheinigung

vom Erfordernis einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung weitgehend ausgenommen werden. Folgerichtig soll dann die ausschließliche Zuständigkeit des Bundes für die Eisenbahnaufsicht auf diejenigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen beschränkt werden, die einer Sicherheitsbescheinigung/-genehmigung bedürfen. Selbst dort soll die Bundeszuständigkeit insoweit nicht greifen, als es die Überwachung der Beachtung der Vorschriften der §§ 8 bis 13 AEG betrifft.

Der VDV sieht hierin eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Regierungsentwurf und unterstützt die vorgenannten Überlegungen mit Nachdruck. Über die angeführten Ausnahmetatbestände kann für das Gros der nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Status quo – jedenfalls einstweilen – de facto einigermaßen beibehalten werden.

Allerdings bleibt davon die beabsichtigte Zuständigkeit des Bundes im Grundsatz unberührt. Der VDV wertet dies mit Sorge als einen elementaren Schritt zur Aushöhlung und perspektivisch zur Abschaffung des föderalen Systems im Bereich der Eisenbahnaufsicht. Dies umso mehr, als auch die Folgewirkungen der jetzt zu treffenden Entschei-

dungen im Auge zu behalten sind: Weitere EU-Richtlinien weisen der Sicherheitsbehörde mehr oder minder automatisch Kompetenzen zu. Solchermaßen zu erwartende Kompetenzzuweisungen lassen auf Dauer ein Vakuum im Bereich der Landeseisenbahnaufsicht entstehen.

Nach Überzeugung des VDV hat sich die Landeseisenbahnaufsicht über Jahrzehnte hinweg bestens bewährt. Die Aufgeschlossenheit der Länder für die Belange der nichtbundeseigenen Eisenbahnen

war stets Garant für die Überlebensfähigkeit dieser kleinen mittelständischen Unternehmen. Dank der Nähe zu den Unternehmen konnten bürokratische Entscheidungswege vermieden und pragmatische Lösungsansätze realisiert werden. Der Sachverstand der Länder war mehr als einmal wirksames Korrektiv gegenüber den zum Teil von einem »Staatsbahndenken« geprägten Vorstellungen des Eisenbahn-Bundesamtes und hat den nichtbundeseigenen Eisenbahnen damit geholfen, sich für den zunehmenden Wettbewerb zu ertüchtigen. Steigende Marktanteile in den letzten Jahren belegen dies.

Ass. jur. Michael Fabian

Entwicklung des Schienengüterverkehrs – Anlass für Optimismus

Mehr als zehn Jahre nach der Bahnreform in Deutschland erfolgte zum 1. Januar 2007 mit der Freigabe der Kabotage die vollständige Öffnung des Schienengüterverkehrs in Europa. Damit wird – zumindest auf dem heimischen Markt – das vollendet, was auch wesentlicher Baustein der Bahnreform war: Wettbewerb im Markt mit dem Ziel, die Stellung des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der intermodalen Konkurrenz zu stärken. Mit Erfolg?

In der verkehrspolitischen Diskussion spielt – national wie international – vor allem der intermodale Wettbewerb eine Rolle. Diesem Ansatz zufolge ist Wettbewerb im Markt lediglich ein Mittel, um über eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene eine Verlagerung von Transporten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu erreichen. Nur ein höherer Einschaltgrad umweltfreundlicher Verkehrsträger führt zu den verkehrs- und umweltpolitisch gewünschten Einsparungen von Umwelt- und Unfallkosten.

Maßstab für die Konkurrenzsituation zwischen den Verkehrsträgern ist deren Arbeitsteilung, ausgedrückt im so genannten Modal Split. Basis für die Modal-Split-Betrachtung im Güterverkehr sind Verkehrsaufkommen (beförderte Tonnen) und Verkehrsleistung (Tonnenkilometer: beförderte Tonnen mal Transportweite). Sie bilden die Nachfrage der Verlagerer und Spediteure auf den jeweiligen (Teil-)Märkten ab. Für die Umweltbilanz des Verkehrs, aber auch für ökonomische Kennzahlen, z. B. die Transportintensität, ist die Verkehrsleistung die ausschlaggebende Größe.

Um über die notwendigen Daten verfügen zu können, sind die Akteure im Markt grundsätzlich zur Mitarbeit verpflichtet. Basis der amtlichen Erhebungen ist das »Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (VerkStatG)«. Damit werden alle Verkehrsträger bei der Feststellung der relevanten Daten einbezogen. Allerdings bestehen in Bezug auf Erhebungsumfang und -abgrenzung Unterschiede, die bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen sind. Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt werden nach dem Inlandsprinzip, der Straßengüterverkehr nach dem Inländerprinzip erfasst. Schließlich müssen Änderungen der Rahmenbedingungen und Strukturen in den einzelnen Märkten statistisch nachvollzogen werden. Dies ist eine Aufgabe, die umso schwieriger ist, je tiefgreifender und umfangreicher die jeweiligen Änderungen sind.

So kam es zum Beispiel im Schienengüterverkehr nach der Bahnreform zu einer deutlich veränderten Arbeitsteilung zwischen den Bahnen,

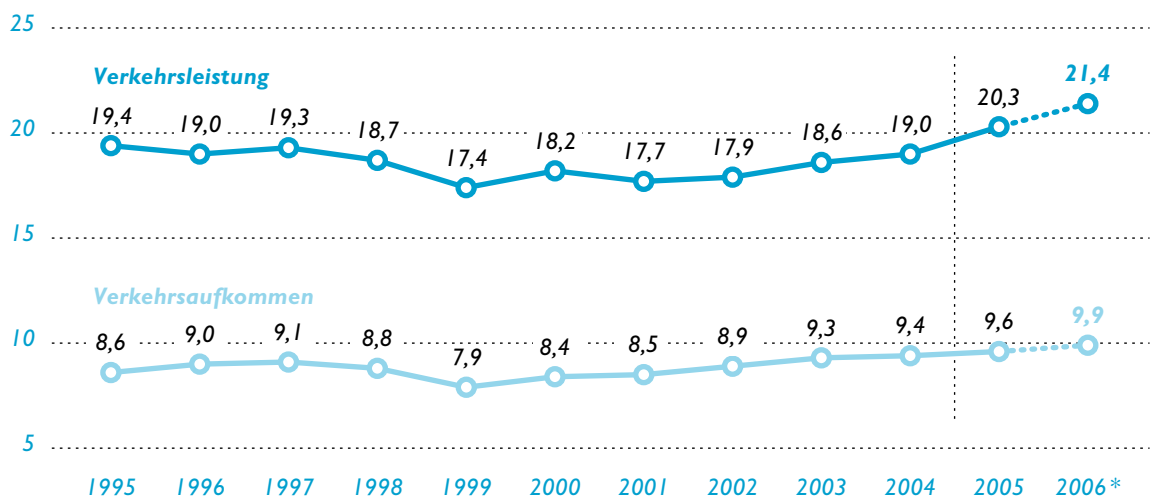
die in der Verkehrsstatistik zunächst nicht nachvollzogen werden konnte. Die daraus resultierenden Untererfassungen wurden nachträglich korrigiert. Ursache waren die in der Bahnreform nachhaltig veränderten Rechte und Pflichten der Bahnen. Der Netzzugang für Dritte gegen Entgelt hob die räumliche Beschränkung der Bahnen auf das eigene Netz auf – eine Freiheit, die nach einer Anlaufphase von den Bahnen intensiv genutzt wird. Nach Angaben der DB AG hat allein die DB Netz AG etwa 300 konzernfremde Kunden. Auch im traditionellen Gütergeschäft auf der Schiene, dem so genannten Wechselverkehr, haben sich die Verhältnisse geändert: Die Frachtführerschaft liegt nicht mehr automatisch bei der ehemaligen Staatsbahn – für die Statistiker durchaus ein bedeutender Unterschied.

Die Situation in der Binnenschifffahrt ist in statistischer Hinsicht vergleichsweise unproblematisch. Der Markt ist seit Anfang der 90er Jahre im Grundsatz freigegeben. Das Inlandsprinzip in der Verkehrsstatistik wird durch Einbeziehung der Schiffe unter ausländischer Flagge auch in der Praxis gewährleistet. Bezogen auf Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung wird zurzeit etwa ein Drittel unter deutscher Flagge transportiert.

Der Markteintritt im Straßengüterverkehr ist seit 1998 über die Abschaffung der Kontingentierung im nationalen Güterfernverkehr und im Kabotageverkehr innerhalb

Erstmals im Jahr 2005 wurde der Kombinierte Verkehr (KV) im Schienengüterverkehr wie bei den anderen Verkehrsträgern brutto, d. h. inklusive der Behältergewichte erfasst. Die bisherige Erfassung netto führte zu einer Unterschätzung der Transporte auf der Schiene.

Modal-Split-Anteile der Schiene im Güterverkehr 1995 bis 2006* (in Prozent)



* Hochrechnung auf der Basis der Quartale I bis IV (Straße) sowie Presseinformationen des Statistischen Bundesamtes vom 15. und 27. Februar 2007 (Schiene, Binnenwasserstraße); Quellen: VDV, Statistisches Bundesamt

der EU ebenfalls frei. Der Wegfall des Drittladeverbotes ermöglicht es zudem, auch im Werkverkehr Frachten für Dritte zu übernehmen. Allerdings beschränkt sich die Verkehrsstatistik zunächst auf Lastkraftwagen, die im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes geführt werden. Im Gegensatz zur Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsstatistik basiert die Straßengüterverkehrsstatistik auf dem Inländerprinzip. Damit bilden die Nachfragekennzahlen des Straßengüterverkehrs nicht nur die im Inland gefahrenen, sondern zusätzlich die im Ausland gefahrenen Transporte inklusive der Kabotage ab. Darüber hinaus wird auf der Straße der Werkverkehr einbezogen, der mit dem in der Eisenbahnstatistik nicht berücksichtigten nichtöffentlichen Schienengüterverkehr weitgehend deckungsgleich ist.

Ansätze zu einer modifizierten Betrachtung liegen daher u. a. in einer Bereinigung um die Werkverkehre auch der Straße und in einer Einbeziehung des nichtöffentlichen Güterverkehrs. Nach derzeitiger Erkenntnis änderte dies das Niveau des Modal-Splits, nicht jedoch den seit einigen Jahren deutlich positiven Trend im Schienengüterverkehr.

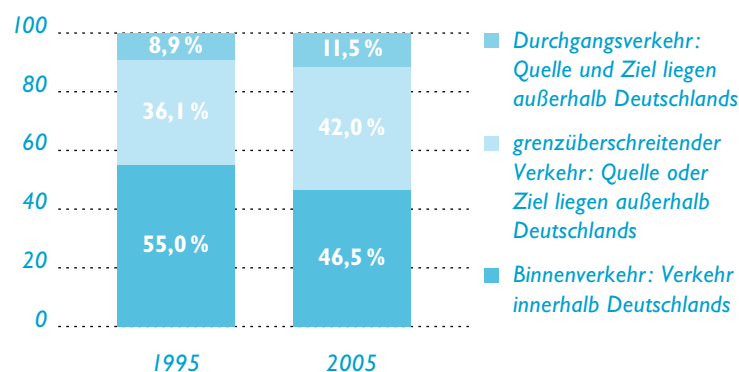
Zwischen 1995 und 2005 ist das Verkehrsaufkommen auf der Schiene absolut um 0,9 Prozent gesunken (ohne Korrekturen und Änderung der Erfassungsmethode: – 4,2 Prozent). Im Vergleich zur Straße, die im selben Zeitraum über zwölf Prozent ihres Aufkommens verlor, ist das in jedem Fall ein lediglich unterproportionaler Rückgang. Durch die höheren durchschnittlichen Transportweiten der Bahnen – hier spielen nicht zuletzt die Mittel- und Langstreckenfahrten der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) eine Rolle – ist die Verkehrsleistung der Bahnen mit 40,7 Prozent (32,3 Prozent) deutlich gestiegen. Im Jahr 2006 haben die Güterbahnen erstmals mehr als 100 Milliarden Tonnenkilometer abgefahren.

Diese Entwicklungen schlagen auf den verkehrs- und umweltschicksalpolitisch bedeutsamen Modal Split im Güterverkehr durch. Es zeigt sich, dass sowohl in Bezug auf die Verkehrsleistung als auch bezogen auf das Verkehrsaufkommen der

Aufbau des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG) in Deutschland

Statistik der See- und Binnenschifffahrt	Statistik des Güterkraftverkehrs	Statistik des Luftverkehrs	Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs
Unternehmensstatistik	Unternehmensstatistik	Unternehmensstatistik	Personenverkehrsstatistik
Schiffahrtsstatistik	Güterkraftverkehrsstatistik	Luftverkehrsstatistik	Schienenpersonenfernverkehrsstatistik
			Schieneninfrastrukturstatistik
			Schienenverkehrsunfallstatistik
			Verkehrsströme im Eisenbahnnetz
Transporte von In- und Ausländern im Inland	Transporte von Inländern im In- und Ausland		Schienengüterverkehrsstatistik
Inlandskonzept	Inländerkonzept		Inlandskonzept

Verkehrsleistung auf der Schiene nach Hauptverkehrsrelationen



Quellen: VDV, Statistisches Bundesamt

Marktanteil der Eisenbahnen seit Jahren kontinuierlich steigt. Der Modal-Split-Anteil der Schiene an den beförderten Tonnen nahm seit 1999 von 7,9 Prozent auf 9,6 Prozent in 2005 zu. Der Modal-Split-Anteil der Schiene an den Tonnenkilometern stieg seit 2001 von 17,7 Prozent auf 20,3 Prozent in 2005. Dabei ist bemerkenswert, dass die Güterbahnen von der langen Niedrigwasserperiode der Binnenschifffahrt in 2003 nicht nur punktuell profitieren konnten, sondern ihren Marktanteil in den Folgejahren weiter ausbauen konnten – im Jahr 2006 auf voraussichtlich ca. 21 Prozent.

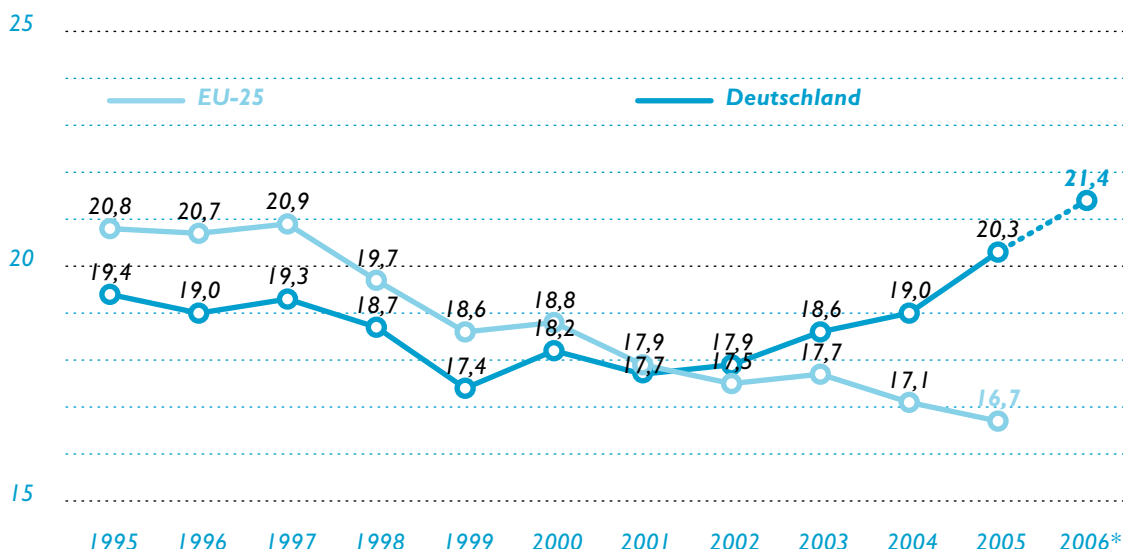
Interessant ist ferner, dass der Modal-Split-Anteil der Schiene in den wettbewerbsintensiven Teilmärkten besonders hoch ist. Bei den Mineralöltransporten, dem Pioniermarkt des intramodalen

Wettbewerbs, stieg der Marktanteil der Schiene bezogen auf die Verkehrsleistung zwischen 1995 und 2005 von 19,4 Prozent auf 33,8 Prozent.

Damit erfüllt sich ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel der Bahnreform: Mehr Wettbewerb auf der Schiene stärkt die Konkurrenzfähigkeit der Schiene. Die Bahnen haben gerade auf längeren Strecken einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Lkw, der sich bei angemessenen Rahmenbedingungen in Verlagerungen auf die Schiene niederschlägt. Der Erfolg des Schienengüterverkehrs der letzten Jahre geht insofern wesentlich zurück auf die erweiterten Betätigungsfelder für »alte« und »neue« Bahnunternehmen.

Ein Wachstumsmarkt für die Güterbahnen ist zudem der internationale

Modal-Split-Anteile der Schiene im Vergleich Deutschland–EU (Angaben in Prozent)



EU-Angaben bezogen auf EU-25 · Quellen: VDV, Europäische Kommission, *Energy and Transport in Figures 2006*, Statistisches Bundesamt · * Schätzung

Transport. Mit zunehmender Internationalisierung der Produktionsprozesse und der Ausrichtung der EU auf Marktöffnung können die Bahnen ihre Systemvorteile grundsätzlich ausspielen. Die Wirkungen der nationalen Umsetzungs-schritte lassen sich anhand der Zusammensetzung des Verkehrs nach den so genannten Hauptverkehrsrelationen messen. Seit 1995 stieg die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr um ca. 64 Prozent, im Durchgangsverkehr um etwa 83 Prozent. Der Marktanteil der Schiene auf diesen Relationen liegt mit knapp 29 Prozent (grenzüberschreitender Verkehr) und ca. 37 Prozent (Durchgangsverkehr) im Jahr 2005 über dem Durchschnitt. Dies schlägt sich in der Zusammensetzung der Verkehrsleistung auf der Schiene nieder.

Mit der Freigabe der Kabotage im Schienengüterverkehr am 1. Januar 2007 und mit der erwarteten konsequenten Marktöffnung in allen europäischen Staaten steigen c. p. die Chancen der Güterbahnen im Verkehrsmarkt. Anbieterstruktur und infrastrukturelle Voraussetzungen in Deutschland lassen auf vergleichsweise gute Chancen schließen, von der fortschreitenden Internationalisierung der Märkte zu profitieren. Dies gilt nicht zuletzt für die zukünftige Entwicklung der Güterströme auf der Ost-West-Achse.

Auch im internationalen Vergleich liegt der Schienengüterverkehr in Deutschland gut im Rennen. Im heimischen Markt liegt die Nachfrage (bezogen auf die Verkehrsleistung) mehr als doppelt so hoch wie im nächstgrößten Markt. Auch die Auslastung, näherungsweise bestimmt als Verkehrsleistung je Kilometer Strecke, ist mit etwa 2,5 Millionen Tonnen relativ hoch.

Entgegen der positiven Entwicklung im heimischen Markt ist innerhalb der EU der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr in den letzten Jahren weiter gesunken. Hier dürfte der zunächst hohe Marktanteil in den osteuropäischen Staaten und die Liberalisierung im Straßengüterverkehr eine Rolle spielen. Man darf allerdings auch davon ausgehen, dass die in einigen Staaten allenfalls rudimentär vorhandene Marktöffnung im Eisenbahngüterverkehr die Stellung der Schiene im Verkehrsmarkt schwächt. Ohnehin hat die Schiene auch im heimischen Markt nach wie vor erhebliche Wettbewerbsnachteile in Kauf zu nehmen. Umso mehr zählt, dass die Güterbahnen insgesamt sich in den letzten Jahren haben behaupten können. Damit ist die Antwort auf die Frage nach den Erfolgen der Bahnreform im Schienengüterverkehr klar!

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

COTIF – das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

Mit der Hinterlegung der 27. Ratifikationsurkunde durch die Türkei Anfang April 2006 wurde die erforderliche Anzahl der Ratifikationen für das Inkrafttreten des neuen COTIF mit Wirkung zum 1. Juli 2006 erreicht. Damit ist das Verfahren zur Umsetzung des neuen COTIF-Abkommens abgeschlossen, das durch die Bundesrepublik Deutschland und 21 weitere Staaten am 3. Juni 1999 mit der Unterzeichnung des Protokolls zur Änderung des bisherigen COTIF-Abkommens eingeleitet worden ist. In der Folge ergeben sich für grenzüberschreitende Transporte der Güterbahnen umfangreiche Veränderungen.

Was verbirgt sich hinter dem COTIF-Übereinkommen? COTIF ist ein internationales Übereinkommen zwischen rund 41 Staaten Europas, des Nahen Ostens und des Maghreb. Es regelt die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern. Die historischen Wurzeln des COTIF-Übereinkommens reichen zurück bis in das Jahr 1890. Am 14. Oktober 1890 konnte das erste internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr abgeschlossen werden und zum 1. Januar 1893 in Kraft treten. Angestoßen und beschleunigt wurde diese Entwicklung in erster Linie durch den Bau großer internationaler Achsen wie beispielsweise der Gotthard-Linie. Vor diesem Hintergrund hatten die beteiligten Länder ein überaus großes Interesse an einer einheitlichen und klaren Regelung des internationalen Beförderungsvertrages.

Das COTIF wird von der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) betreut, die ihren Sitz in Bern hat. Das Ausführungs- und Exekutivorgan der OTIF ist das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI). Die letzte umfassende Revision des COTIF datiert aus dem Jahr 1980. Zwischenzeitlich haben sich in allen Bereichen des Eisenbahnverkehrs massive Veränderungen ergeben. Auslöser dieser Veränderungen war die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Bereits unmittelbar im Anschluss begann das OCTI mit den vorbereitenden Arbeiten zur Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG. Nach intensiven Verhandlungen auf internationaler Ebene konnte schließlich am 3. Juni 1999 in Vilnius das neue COTIF-Übereinkommen verabschiedet werden. Damit fand

die wohl bedeutendste Revision in der Geschichte des internationalen Eisenbahntransportrechts ihren Abschluss. Die graphische Übersicht des COTIF-Übereinkommens mitsamt seinen Anhängen ist der Übersichtstafel zu entnehmen.

Als wesentlichste Neuerungen für den internationalen Personen- und Güterverkehr sind zu vermerken:

- **Ausdehnung des Anwendungsbereiches:** Die neuen Aufgaben der Organisation erfassen auch die Infrastrukturnutzung, die Wagenverwendung, die Verbindlicherklärung technischer Normen und das Zulassungsverfahren für Eisenbahnmateriale.
- **Erweiterung der Mitgliedschaft:** Auch regionale Organisationen wie beispielsweise die Europäische Union können der OTIF beitreten.
- **Größere Vertragsfreiheit:** Die noch bestehende Beförderungs- und Tarifpflicht für die Güterbahnen im Wagenladungsverkehr wird aufgehoben.
- **Neue Formen der Zusammenarbeit:** Künftig wird analog zum Straßengüterverkehr zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer differenziert. Das

bedeutet, dass eine Güterbahn den Frachtvertrag mit dem Kunden abschließt und dann für die gesamte Beförderungsstrecke dem Kunden gegenüber verantwortlich ist. Zur Durchführung des Transports können dann wiederum andere Güterbahnen eingebunden werden, die als Unterfrachtführer tätig sind.

- **Erhöhung der Haftung für Personenschäden:** Anhebung von bisher 70.000 auf neu 175.000 Sonderziehungsrechte (ca. 250.000 Euro).
- **Haftung für Ausfall und Verspätung von Personenzügen:** Der Reisende erhält einklagbare Rechtsansprüche.
- **Zwingende Haftung zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber:** Kausalhaftung für Personen- und Sachschäden sowie im Rahmen von CIV- und CIM-Entschädigungen des Beförderers für Vermögensschäden.
- **Technische Normen:** Festlegung des Verfahrens für deren Annahme und Verbindlicherklärung.
- **Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen:** Verfahren, Registrierung und Zertifizierung mit Gültigkeit in allen Vertragsstaaten.
- **Fahrzeugregister:** Errichtung einer Datenbank für alles international zugelassene Eisenbahnmateriale.

Mit dem neuen COTIF-Abkommen werden die Entwicklungen eines liberalisierten Eisenbahnmarktes in Europa berücksichtigt, die den Vertragsparteien einen weitgehend freien Spielraum zur Ausgestaltung



Mit zwei extra für diesen Verkehr geordneten Dieselloks vom Typ G1206, zugelassen sowohl für Deutschland als auch für Frankreich, startet am 13. Juni 2006 der erste französisch-deutsche Güterzug des Betreibers Connex (heute Veolia Verkehr) – zugleich ein erster Schritt zur Öffnung des französischen Eisenbahnmarktes für private Unternehmen

Mit neuer Kraft über alte Grenzen: Die Veolia Prima E 37 502, hier als Zugpferd vor einem Kohletransport, ist für deutsche und französische Strecken zugelassen für Geschwindigkeiten bis maximal 140 km/h



ihrer bilateralen Vertragsverhältnisse ermöglichen. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Für die Güterbahnen ergeben sich in den Bereichen des Fracht- und des neuen Wagenrechts die bedeutendsten Veränderungen.

Das neue internationale Frachtrecht der Güterbahnen in den ER CIM

Die Liberalisierung des internationalen Schienengüterverkehrs hat in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich an Fahrt gewonnen. Diese Entwicklung lässt sich sowohl an der Gründung neuer Güterbahnen erkennen, die im internationalen Verkehr tätig sind, als auch daran, dass neben den Kooperationsverkehren immer mehr eigenständige Verkehre von etablierten Güterbahnen im »open-access« durchgeführt werden. Daneben gründen auch immer mehr Güterbahnen Tochtergesellschaften und Niederlassungen im benachbarten Ausland zur Durchführung eigenständiger Verkehre. Als Beispiel seien hier nur die TX Logistik AG und die rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH angeführt, die diesen Schritt bereits vollzogen haben. Diese Entwicklung zeigt, dass eine Reformation des bisherigen und ausschließlich auf die Kooperation der Bahnen abzielenden Eisenbahnfrachtrechts unbedingt erforderlich war. Darüber hinaus zwingt der Wettbewerb des Straßengüterverkehrs die Bahnen zu flexiblen Lösungen in der Vertragsgestaltung mit den Kunden.

Mit dem neuen internationalen Beförderungsrecht der Güterbahnen wurde eine weitgehende Harmonisierung mit dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht, insbesondere mit der für den internationalen Straßengüterverkehr geltenden CMR erreicht.

Die Anwendung der ER CIM ist künftig grundsätzlich unabhängig von einem System eingetragener Linien möglich (bisher: Eintrag der Linien unabdingbar). Eine vertragliche Ausweitung des Anwendungsbereiches ist jederzeit möglich, Voraussetzung: Abgangs- oder Bestimmungsort der Beförderung müssen in einem Mitgliedsstaat liegen. Dies erlaubt durchgehende Beförderungsverträge gemäß den ER CIM auch im zunehmend bedeutsam werdenden Ost-West-Verkehr mit den Staaten, in denen das dortige SMGS-Frachtrecht angewendet wird. Der Beförderungsvertrag wird als Konsensualvertrag (bisher: Real- und Formvertrag) gestaltet. Dem Frachtbrief kommt in diesem Zusammenhang lediglich die Funktion als Beweisdokument zu. Für den rechtsverbindlichen Abschluss des Frachtvertrages ist er nicht mehr erforderlich.

Damit folgt das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht der für andere Verkehrsträger geltenden Lösung (CMR, Hamburger Regeln und Warschauer Abkommen). Gleichzeitig entfällt die Beförderungs- und Tarifpflicht der Güterbahnen. Künftig entscheiden die Güterbahnen in unternehmerischer Freiheit, ob bestimmte Transportdienstleistungen attraktiv sind und dem Kunden ein Angebot unterbreitet wird. Die Preisgestaltung erfolgt individuell je nach den logistischen Anforderungen des Kunden und stellt nicht mehr den Schnittpunkt zwischen waagerechter und senkrechter Spalte (Entfernung und Gewicht) der ehemaligen Gütertarife dar.

Die künftige Nutzung von Güterwagen im Rahmen der ER CUV

Mit Schaffung eines neuen Wagenrechts für die Nutzung von Güter-

wagen wird künftig eine freizügige Verwendung der Ressource »Güterwagen« ermöglicht. Die heutige Unterscheidung nach dem Eigentümerstatus des Güterwagens – privat oder bahneigen – entfällt ersatzlos. Vor diesem Hintergrund sind die heutigen Begriffe »Eigentumsbahn« und »Privatwageneinsteller« für das neue Wagenrecht nicht brauchbar und entfallen ersatzlos. In Anlehnung an das Straßenverkehrsrecht wird im neuen Wagenrecht der Begriff »Halter« verwendet. »Halter« ist demnach derjenige, der als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und am Wagen angeschrieben ist.

Der Güterwagen wird analog zu der gängigen Praxis im Straßengüterverkehr als Beförderungsgefäß betrachtet, mit dem Güter von A nach B transportiert werden können. Sofern der Güterwagen selbst als befördertes Gut anzusehen ist – beispielsweise bei der Überführung von neuen Güterwagen – kommt nicht das Wagenrecht, sondern das Frachtrecht des neuen COTIF-Abkommens (Anhang B »Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern«) zur Anwendung.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die ER CUV eine flexible Ausgestaltung von künftigen Wagenverwendungsverträgen ermöglichen und den unterschiedlichen Entwicklungen bei der künftigen Verwendung von fremden Güterwagen ausreichend Raum lassen. An den Arbeiten zur Schaffung des AVV haben die ERFA und der VDV gemeinschaftlich mitgewirkt.

Der durch die ER CUV ermöglichte Freiraum bei der vertraglichen Ausgestaltung von künftigen Verwendungsverträgen wird nach den Vorstellungen der Güterbahnen künftig durch den »Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV)« gefüllt. Mit dem AVV ist es allen Beteiligten möglich, flexible vertragliche Lösungen auszuarbeiten, die aber nach einem einheitlichen Rahmen konzipiert sind. Damit ist möglicher »Wildwuchs« unterschiedlicher Regelungen von Beginn an ausgeschlossen. Der AVV garantiert allen beteiligten Partnern bei der Verwendung von Güterwagen als Beförderungsmittel einen ein-

heitlichen Rechtsrahmen zeitgleich seit dem 1. Juli 2006. Zum Stichtag 1. Januar 2007 gehören dem AVV bereits 519 Vertragspartner aus den Bereichen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Wagen an.

Aktivitäten zur Umsetzung des neuen COTIF-Abkommens

Um diesen historischen Umwälzungsprozess der für die Güterbahnen geltenden Rahmenbedingungen möglichst reibungslos gestalten zu können, haben sich unter dem Dach des »Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT)« Fachleute aus dem Kreis der Güterbahnen zusammengefunden und Musterbedingungen für die verschiedenen Formen der künftigen Zusammenarbeit auf internationaler Ebene erarbeitet. In diesem Zusammenhang obliegt es dem CIT, die Ausführungsbestimmungen zum COTIF zu erarbeiten, Musterverträge und Allgemeine Geschäftsbedingungen zu entwickeln und zur einheitlichen Anwendung zu empfehlen.

Die Kernfunktion des CIT liegt in der Entwicklung verbindlicher Regeln und Standards für die Rechtsbeziehung Eisenbahn–Kunde und Eisenbahn–Eisenbahn. Hinzu kommt außerdem die Rechtsbeziehung zwischen den Eisenbahnverkehrs-

und Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Beispielhaft seien an dieser Stelle die Musterbeförderungsbedingungen für den internationalen Schienengüterverkehr und die Musterzusammenarbeitsverträge genannt. Der große Vorteil der Arbeiten des CIT für die Güterbahnen und deren Kunden liegt darin, dass bereits fertig vorliegende Rechtsgrundlagen und Vertragsmuster existieren, die allgemein anerkannt sind und unkompliziert angewendet werden können. Der VDV unterstützt das CIT in seiner Arbeit bereits seit langen Jahren aktiv.

Fazit und Ausblick

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass im Jahr 2006 gravierende Veränderungen des gesamten internationalen Eisenbahnverkehrs eingetreten sind. Der Veränderungsprozess, der die Umsetzung der neuen Rahmenbedingungen für die Güterbahnen begleitet wird, ist von seinen Ausmaßen mit bisherigen Änderungen des COTIF-Rechtsrahmens in keiner Weise vergleichbar. Dennoch erscheint er absolut notwendig und gar überfällig, wenn die Güterbahnen in Europa ihre Chancen im Wettbewerb zum konkurrierenden Straßengüterverkehr stärken wollen. Nur mit modernen, flexiblen und kundengerechten

Rahmenbedingungen wird es den Güterbahnen möglich sein, diese Herausforderungen aufzunehmen.

Der VDV hat diesen Prozess in der Vergangenheit durch Mitarbeit in den entsprechenden Gremien auf internationaler Ebene und umfassende Einbindung seiner Mitgliedsunternehmen aktiv begleitet. Darüber hinaus hat der VDV seine Mitgliedsunternehmen besonders in der »heißen Phase« vor Inkrafttreten des neuen COTIF-Abkommens durch zahlreiche Seminare und Informationsveranstaltungen der VDV-Akademie über die Neuerungen informiert.

Die Neuerungen im COTIF-Übereinkommen sollten als Chance verstanden werden, die Güterbahnen in Europa neu aufzustellen und sie für den Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern zu rüsten. Alle notwendigen Vorarbeiten für eine reibungslose »Inbetriebnahme« des neuen COTIF-Abkommens konnten zeitgerecht abgeschlossen werden. Damit verfügen die Güterbahnen rechtzeitig über das notwendige »Handwerkszeug«, um damit erfolgreich am Markt agieren zu können.

Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske

Das COTIF 1999 und seine Anhänge

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der OTIF

Anhang A

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen

ER CIV

Anhang B

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

ER CIM

Anhang C

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

RID

Anhang D

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

ER CUV

Anhang E

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

ER CUI

Anhang F

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist

ER APTU

Anhang G

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

ER ATMF

197 Vorschläge zur Weiterentwicklung des Bundesschienenwegenetzes

Nach 2002 und 2004 hat der VDV im Sommer 2006 zum dritten Mal per Umfrage den Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Aufgabenträger und Verbände ermittelt. Die aktuelle Maßnahmenliste enthält nun knapp 200 Projektvorschläge. Sie ist dem bei der DB Netz AG eingerichteten Netzbeirat übergeben worden.

Mehrverkehr auf der Schiene ist eine der zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen auf nationaler und auf europäischer Ebene. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sollen Marktanteile zumindest stabilisiert, besser noch zurückerobert werden. Auf nationaler Ebene ist diese Zielsetzung in den vergangenen Jahren mit Marktanteilgewinnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), vor allem aber im Schienengüterverkehr erfolgreich umgesetzt worden. Die Chancen zur Fortsetzung dieser Entwicklung stehen gut. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist aber eine leistungsfähige und den Marktbedürfnissen entsprechende Eisenbahninfrastruktur.

Interessen aller Nutzer beim Ausbau des Netzes berücksichtigen

Die Eisenbahninfrastruktur ist die »Essential Facility« für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) können nur dann erfolgreich am Markt agieren und die überaus positive Entwick-

Verkehr konzessioniert. Laut Wettbewerbsbericht der Deutschen Bahn AG nutzen mehr als 300 Bahnen das Bundesschienenwegenetz. Für alle diese Bahnen ist dieses Netz gleichermaßen »essential facility«. Das Bundesschienenwegenetz ist ein natürliches Monopol. Es wird von den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) bewirtschaftet. Die gleichberechtigte Berücksichtigung der Interessen aller EVU bei den Entscheidungen über den künftigen Zuschnitt des Netzes ist in dieser Konstellation keineswegs automatisch sichergestellt.

Dabei ist der Anspruch, die Interessen aller EVU gleichberechtigt zu berücksichtigen, nicht identisch mit der Forderung nach Erfüllung aller Anforderungen an das Netz durch die zuständigen EIU. Dem steht schon deren Verpflichtung zu kaufmännischem Handeln entgegen. Außerdem stellt der Bund nur begrenzte Haushaltsmittel für Auf- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie für Investitionen ins Bestandsnetz zur Verfügung. Es sind also in jedem Fall Prioritäten

Der VDV steht im engen Kontakt mit allen an der Entwicklung des Eisenbahnnetzes Beteiligten: im Bild Dr. Gorka, Vorsitzender des Netzbeirates, und Dagmar Haase, Vorstand der DB Netz AG, auf einer Tagung der VDV-Akademie



lung des Schienenverkehrs der zurückliegenden Jahre fortsetzen, wenn die Eisenbahninfrastruktur ihren Anforderungen genügt. Deshalb ist es zwingend erforderlich, dass diese Marktinteressen bei Entscheidungen über Bau und Ausbau der Infrastruktur vor allem aber auch bei den so genannten Bestandsnetzinvestitionen systematisch und umfassend berücksichtigt werden.

In Deutschland sind derzeit etwa 350 EVU für den öffentlichen

festzulegen und danach Investitionsprojekte auszuwählen. Gleichwohl muss sichergestellt werden, dass alle Entscheidungen in diesem Zusammenhang diskriminierungsfrei, d. h. für alle Maßnahmen nach den gleichen Kriterien und neutral gegenüber allen EVU getroffen werden.

Dazu ist nicht nur die systematische Kenntnis der Anforderungen aller EVU an den Zuschnitt des Netzes erforderlich. Gleichmaßen müssen Entscheidungsmechanismen

und -strukturen etabliert sein, die die gleichberechtigte Einbeziehung aller EVU zumindest im Grundsatz gewährleisten. In beiden Feldern besteht unzweifelhaft Handlungsbedarf.

Bereits mit den Unternehmensbefragungen zum Investitionsbedarf der Bahnen in den Jahren 2002 und 2004 hatte der VDV auf diese Problematik aufmerksam gemacht. Dabei wurden immer die Bestandsnetzinvestitionen im Mittelpunkt des Interesses gesehen. Bau- und Ausbauinvestitionen folgen den Prioritäten des Bedarfsgesetzes für den Bau und Ausbau der Bundesschienenwege, die ihrerseits auf Grundlage des Bundesverkehrsweegeplans festgelegt werden. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrsweegeplans gibt es einen – wenn auch diskussionswürdigen – formalen Ablauf, der eine Beteiligung Dritter vorsieht. Die Entscheidungen über die Bedarfsnetzinvestitionen, die mit 2,5 bis 2,7 Milliarden Euro pro Jahr den Löwenanteil der gesamten öffentlichen Investitionen ins Bundesschienenwegenetz ausmachen, werden dagegen zwischen Bund und DB AG in wenig transparenten und für Dritte nicht nachvollziehbaren Verfahren getroffen.

Mit den Ergebnissen der VDV-Umfragen 2002 und 2004 wurde das vitale Interesse DB-externer Bahnen an der Entwicklung der Bundesschienenwegenetzes nachdrücklich belegt. Damit verbunden wurde die Forderung nach einer institutionellen Einbindung der Interessen aller Bahnen in den Entscheidungsprozess vor allem über die Bestandsnetzinvestitionen sowie nach einer transparenten Gestaltung dieser Prozesse.

Erweiterte Zielsetzung der Unternehmensbefragung

Ein erster Teilerfolg konnte in diesem Zusammenhang im Zuge der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Jahr 2005 verbucht werden. Betreiber der Schienenwege wurden zur Bildung eines Netzbeirates für den Fall verpflichtet, dass die zuständige Aufsichtsbehörde dies verlangt. Der VDV hatte die institutionelle Einbindung der EVU als Nutzer des Netzes gegenüber Politik und Verwaltung gefordert, die als Geldgeber letzten Endes politische und strategische Verantwortung für

die Investitionsentscheidungen für die Bundesschienenwege zu tragen haben. Diese Forderung gilt nach wie vor und ist eine der zentralen Anforderungen des VDV an die Gestaltung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen im Zuge der Kapitalprivatisierung der DB AG. Gleichwohl ist die zwischenzeitlich erfolgte Einrichtung eines Netzbeirats auch vom VDV positiv bewertet worden. Auch wenn die Einflussmöglichkeiten des Netzbeirats begrenzt sind – per Gesetz darf er Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt der Schienenwege aussprechen –, ist dessen Einrichtung ein wichtiger Schritt zur Beteiligung der Bahnen und der Aufgabenträger an Entscheidungen über die künftige Entwicklung des Netzes gewesen.

Vor der Wiederholung der Umfrage nach dem Investitionsbedarf für die Bundesschienenwege im Jahr 2006 ist deshalb deren Zielsetzung neu justiert worden. Nach wie vor soll die Vielzahl der Maßnahmenvorschläge Dritter zeigen, dass weitere Schritte zu deren Beteiligung bei Investitionsentscheidungen erforderlich sind. Außerdem wird der Netzbeirat aber nur dann wirkungsvoll sein können, wenn er die Interessen des gesamten Marktes kennt und diese zur Grundlage seiner Empfehlungen machen kann. Dieser Aspekt ist bei der aktuellen Abfrage in den Mittelpunkt des Interesses gerückt. Deshalb wurden nicht nur die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen, sondern auch die Verkehrsunternehmen innerhalb des DB-Konzerns und die Aufgabenträger im SPNV einbezogen.

Inhaltliche Schwerpunkte

Rund 200 Maßnahmenvorschläge wurden zusammengetragen, die sich teilweise wiederum aus mehreren Teilmaßnahmen zusammensetzen. Jeweils rund 80 Vorschläge kamen von den regionalen und privaten Bahnen sowie von den Aufgabenträgern. 40 Projekte stammen von Güter- und Personenbahnen der DB AG.

Die inhaltlichen Schwerpunkte haben sich im Vergleich zu den früheren Untersuchungen nur wenig geändert: Viele Maßnahmenvorschläge sowohl aus dem Personen- als auch aus dem Güterverkehr zielen auf die Wiederher-

stellung größerer Flexibilität im Netzbetrieb. Es wurde bemängelt, dass Störungen im Betriebsablauf oder auch kurzfristige Trassenbestellungen die planmäßige Betriebsabwicklung zunehmend gefährden. Die Verkehrszuwächse der vergangenen Jahre haben hier sicher auch ihren Anteil beigetragen. Von vielen Unternehmen werden deshalb für stark genutzte Strecken zusätzliche Gleise und Weichen gefordert, um mehr Überholungen und eine flexiblere Betriebsabwicklung zu ermöglichen.



Zahlreiche Vorschläge – auch hier gibt es keinen Unterschied zwischen Personen- und Güterverkehr – zielen auf die Beseitigung von Langsamfahrstellen und Engpässen. Häufig bleiben Langsamfahrstellen über längere Zeiträume bestehen. Sie sollten eigentlich im Rahmen laufender Instandhaltungsmaßnahmen zügig beseitigt werden.

Ebenso wie in den früheren Umfragen wurden auch 2006 zahlreiche Maßnahmenvorschläge für die Knoten gemacht. In nahezu allen Fällen geht es hierbei um zusätzliche Kapazitäten oder um die Beseitigung betrieblicher Restriktionen.

Von den SPNV-Unternehmen und Aufgabenträgern wurden viele kleine Projekte angemeldet, bei denen es beispielsweise um punktuelle Veränderungen in der Leit- und Sicherungstechnik oder um kleinere Anpassungen im Gleisbild geht. Sie zielen meist auf Qualitätsverbesserung im Rahmen aktueller Betriebsprogramme. Auch wenn hieraus keine unmittelbaren Trassenmehrbestellungen resultieren, sichern solche Maßnahmen die SPNV-Nachfrage und tragen so zur Stabilisierung der Absatzmärkte auch der EIU bei.

Aus Sicht der Güterbahnen wiederum werden in bestimmten Regionen die Anlagenkapazitäten knapp. Insbesondere im Einzugsbereich der Seehäfen, aber auch im Umfeld anderer großer Knoten werden zusätzliche Abstellkapazitäten für dispositive Zwecke gefordert.

Die Maßnahmenfelder haben sich erwartungsgemäß im Vergleich zu den Befragungen aus den Jahren 2004 und 2006 kaum verändert. Zahlreiche Einzelmaßnahmen müssen einer kritischen Prüfung

Bauzüge sind prinzipiell gern gesehen auf dem Weg zum Einsatz – viele Bahnunternehmen wünschen sich die Beseitigung von Langsamfahrstellen, mehr Flexibilität im Netz, Veränderungen in der Leit- und Sicherungstechnik oder mehr Abstellmöglichkeiten für Güterwagen

unterzogen werden. Dazu werden intensive Gespräche sowohl mit der DB Netz AG als auch mit der Politik und der Verwaltung geführt. Gleichzeitig sind die Umfrageergebnisse des VDV auch dem Netzbeirat zur Verfügung gestellt worden. Sie sind eine solide Grundlage, um Empfehlungen für die Netzentwicklung zu formulieren.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Der europäische Einzelwagenverkehr – Sorgenkind und Hoffnungsträger

Der Einzelwagenverkehr in Europa ist eine tragende Säule des Schienengüterverkehrs. Umstrukturierungen in einzelnen Ländern, Wettbewerbsinitiativen insbesondere von Privatbahnen, interessante Wachstumspotenziale und die Konkurrenz zum Lkw sorgen für reichlich Diskussionsstoff. In der Frage, wie es mit dem Einzelwagenverkehr weitergehen soll, haben die Marktteilnehmer kein einheitliches Meinungsbild. Eine Gruppe beschäftigt sich vorrangig mit der Optimierung des klassischen Einzelwagensystems und argumentiert, dass Wettbewerb dem bestehenden System wichtige Mengen entziehen könnte. Eine andere Gruppe tendiert zum Wettbewerb im Einzelwagenverkehr, weil man sich davon bessere Leistungen, sinkende Kosten, steigende Transportmengen und Chancen für das eigene Unternehmen verspricht. Beide Gruppen wollen die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwagenverkehrs stärken, allerdings favorisieren sie unterschiedliche Wege.

Trotz aller kontroversen Diskussionen überwiegt die Erkenntnis, dass der Einzelwagenverkehr für die gesamte Bahn- und Logistikbranche unverzichtbar ist. So wickelt zum Beispiel die Railion AG ca. 40 Prozent ihrer Verkehrsleistung im Einzelwagenverkehr ab. Für über 100 regionale Güterbahnen in Deutschland gehört der Einzelwagenverkehr zum Kerngeschäft.

Er sorgt auch für eine bessere Auslastung der Infrastruktur (zum Beispiel Strecken, Bahnhöfe, Häfen, Werksbahnen, Industriestammgleise und Gleisanschlüsse) und sichert die Beschäftigung von Lokomotiven, Güterwagen und Personal. Vom Einzelwagenverkehr profitieren zum Beispiel auch Unternehmen der Bahnindustrie, Transportkunden, Bahnspeditionen, Vermietgesellschaften, Werkstätten, Personaldienstleister oder Umschlagsbetriebe. Rechnet man alle Anbieter, Nutzer und Zulieferer des Einzelwagenverkehrs in Europa zusammen, kommt man auf eine beachtliche Anzahl von Unternehmen.

Stärken und Schwächen des Einzelwagenverkehrs

Der Hauptwettbewerber Lkw hat Systemvorteile im Nahbereich, denn er erreicht jede Ladestelle und kann direkt auf die nächste Autobahn auffahren. Im Fernbereich aber hat er keine weiteren Bündelungsmöglichkeiten. Sichtbar wird dieser Systemnachteil in Stausituationen, wenn sich die Lkw zu virtuellen Einzelwagenzügen verbinden und jedes Fahrzeug mit einem Fahrer besetzt ist.

Die Systemnachteile der Schiene liegen unbestritten im Nahbereich, wo die Schiene häufig wertvolle Zeit verliert und höhere Kosten als der Lkw erzeugt. Die Vorteile liegen auf der langen Strecke, denn hier können die Bahnen durch Bündelungseffekte personal- und energiesparender operieren als der Lkw. Wegen der langen Distanzen kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Allerdings ist der europäische Einzelwagenverkehr aus historischen Gründen

im Prinzip heute noch eine Aneinanderkettung von einzelstaatlichen Teilsystemen und kein Gesamtnetzwerk nach internationalen Maßstäben.

Die Situation des klassischen Einzelwagensystems

Das klassische Einzelwagensystem wird unstrittig von den (ehemaligen) Staatsbahnen dominiert. Darüber hinaus erbringen viele regionale Bahnen zumeist im Auftrag einer Staatsbahn Bedienungs- und Rangierleistungen im Nahbereich. Jede Staatsbahn entscheidet weitestgehend autonom, wie das System in ihrem Land organisiert und dimensioniert wird. Zwar gibt es gemeinsame Standards und Vereinbarungen, diese beschränken sich in aller Regel aber auf operative Bereiche. Jede Bahn trägt das unternehmerische Risiko für ihr nationales System. Da der Einzelwagenverkehr in vielen Ländern defizitär ist, kommt es zwangsläufig immer wieder zu Umstrukturierungen in einzelnen Ländern. Davon sind auch die Partnerbahnen im Ausland betroffen, denn die Konsequenzen von einzelstaatlichen Maßnahmen wirken sich in aller Regel auch im internationalen Verkehr aus. Dies wird vor allem dann deutlich, wenn Bahnen zum Beispiel den Einzelwagenverkehr gänzlich einstellen, den Leistungsumfang reduzieren oder ihre Preispolitik verändern.

Zwar gibt es verstärkt auch länderübergreifende Projekte zum Beispiel im grenzüberschreitenden Einsatz von Lokomotiven und Personal sowie in der Realisierung von internationalen Drehscheibenkonzepten. Diese Projekte dauern teilweise sehr lange und sind häufig auch nur Teiloptimierungen im Gesamtsystem.

Interessanterweise ist zu beobachten, dass verschiedene Staatsbahnen gerade im Ausland nach alternativen Lösungen suchen. So bieten bereits Bahnen in bestimmten Relationen Transporte außerhalb des klassischen Einzelwagensystems an. Für den Regionalverkehr im Ausland bedient man sich dabei eigener Töchter, anderer Eisenbahnen und/oder Umschlagspunkte Schiene/Straße. Häufig liegt der Grund für solche Konzepte in der fehlenden Konkurrenzfähigkeit einzelner nationaler Systeme.

Die Bündelung von Ladungen ist ein Systemvorteil der Schiene



Aufkommender Wettbewerb im Einzelwagenverkehr

Vor allem private Güterbahnen, die vor der Liberalisierung keine Kooperationsverkehre mit der (ehemaligen) Staatsbahn durchgeführt haben und in anderen Marktsegmenten im Wettbewerb zu diesen stehen, werden in aller Regel vom klassischen Einzelwagen-System ausgeschlossen. Sie können weder eigene Mengen in das System einspeisen noch Einzelkomponenten des Systems einkaufen bzw. selbst produzieren. Daher verzichten sie entweder auf eigene Aktivitäten im Einzelwagenverkehr oder sie versuchen, alternative Abwicklungen im Wettbewerb zu realisieren.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) haben im Jahr 2005 ca. 15 Prozent der Verkehrsleistungen in Deutschland insbesondere im Ganzzugverkehr und im kombinierten Verkehr erbracht. Zunehmend erwarten die Auftraggeber, dass die NE auch Einzelwagen und Wagen-Gruppen für sie transportieren. Wegen der steigenden Nachfrage und zur Sicherung der eigenen Verkehre haben verschiedene NE Alternativkonzepte entwickelt. Eine Abwicklungsform ist das Mitnehmen insbesondere von Wagen-Gruppen in bestehenden Zugsystemen. Die Bedienung der Kunden im Nahbereich wird häufig von regionalen Bahnen in Deutschland bzw. im Ausland durchgeführt. Eine weitere Abwicklungsform sind relationsbezogene Wagengruppen- und Einzelwagenzüge. Diese verkehren in ausgewählten Relationen und bedienen sich regionaler Feederdienste entlang des Zuglaufes.

Sicher kann man bei diesen alternativen Abwicklungsformen noch nicht von einem konkurrierenden Einzelwagen-System sprechen, dafür fehlt die notwendige Flächen- und Branchenabdeckung. Allerdings nehmen die Transportmengen in alternativen Systemen kontinuierlich zu und es entstehen verstärkt (mittelständische) Netzwerkstrukturen. Interessant ist auch, dass es im internationalen Einzelwagenverkehr bereits erste Kooperationsbeziehungen zwischen Privat- und Staatsbahnen zu verzeichnen gibt.

Blick in die Zukunft

Die Frage des Wettbewerbes ist sicher ein wichtiges Zukunftsthema für den Einzelwagenverkehr. Ob er sich etabliert oder sich im klassischen System integrieren lässt, wird allein der Markt entscheiden. Je mehr Bahnen in Europa außerhalb des klassischen Systems bleiben müssen bzw. wollen, desto höher ist auf lange Sicht die Wahrscheinlichkeit des Wettbewerbes. Ob er insgesamt schädlich oder nützlich ist, hängt entscheidend davon ab, ob deutliche Mengenverlagerungen von der Straße auf die Schiene realisiert werden können.

Ein weiteres wichtiges Zukunftsthema ist die Gestaltung des internationalen Einzelwagenverkehrs. Wegen der Größenordnungen und der Vielzahl der Marktteilnehmer wird es wohl kein europäisches Gesamtsystem nach einheitlichen Maßstäben geben können. Darüber hinaus ist es unwahrscheinlich, dass eine einzelne Bahn in allen Ländern Europas ein eigenes System ohne Einbindung von Partnern realisieren kann. Von daher wird der Kooperationsansatz im Einzelwagenverkehr auch in der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Allerdings sollten die heutigen Kooperationsformen europaweit auf den Prüfstand gestellt werden. So könnte man zum Beispiel die Arbeitsteilung zwischen regionalen und überregionalen Bahnen weiter optimieren. Durch eine bessere Auslastung von Personal und Lokomotiven könnte so manche Bedienungsfahrt wirtschaftlicher gestaltet werden. Auch sollten regionale Bahnen die Möglichkeit haben, Einzelwagenverkehre als Frachtführer in ein System einzuspeisen. Dies würde vor allem den Vertrieb in der Region erheblich fördern.

Ein weiterer Ansatz ist die operative Abwicklung internationaler Verkehre. Grenzüberschreitende Produktionsoptimierungen und gemeinsame Vertriebsstandards könnten die Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Auch im Lkw-Verkehr existieren europäische Netzwerke, die häufig von jeweils nationalen Partnern getragen werden. Viele dieser Netzwerke haben eine gemeinsame Dachorganisation, die für die Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Standards und Prozessabläufe zuständig sind. Ein

solches Organisationsmodell ist sicher auch für den europäischen Einzelwagenverkehr interessant.

Weiterhin sollte das System technisch modernisiert werden. Zwar wurden in den letzten Jahren auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik und der Telematik Fortschritte erzielt, leider hinkt der Güterverkehr beim Einsatz moderner Technologien dem Personenverkehr insgesamt hinterher.

Ein weiterer Ansatz ist die stärkere Einbindung von Speditionen. Diese könnten heutige Straßentransporte verstärkt auf die Schiene umlenken. Chancen hierfür ergeben sich insbesondere im internationalen Verkehr, denn hier verfügen viele Speditionen über die erforderlichen Kompetenzen und Infrastrukturen. Heute existieren bereits Zugsysteme, in denen Speditionen Wagen-Gruppen und Einzelwagen auch in Kombination mit kombinierten Verkehren im Hauptlauf durch Eisenbahnen befördern lassen. Die Vor- und Nachläufe werden in vielen Fällen via Speditionsterminals über die Straße abgewickelt. In diesem Zusammenhang sollte ein noch stärkerer Fokus auf Umschlagsbetriebe genommen werden, die über einen eigenen Gleisanschluss verfügen und als multimodale Drehscheibe in der Region fungieren könnten.

Fazit und Ausblick

Der Verkehrsträger Schiene konnte sich in den vergangenen Jahren beachtlicher Wachstumsraten erfreuen. Davon hat auch der Einzelwagenverkehr profitiert. Das positive Marktumfeld sollte die Bahnen ermutigen, weiter an der Zukunft des Einzelwagenverkehrs zu feilen. In diesem Zusammenhang unterstützt der VDV den Kooperationsansatz und wird entsprechende Marktaktivitäten durch Informationen und Kontakte unterstützen.

*Dipl.-Verw.-Betriebsw.
Georg Lennarz*

Verbände wehren den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission zur Sicherung der Transportkette erfolgreich ab

Ausgangspunkt der aktuellen Diskussionen zur Schaffung von mehr Sicherheit in der Transportkette gegen die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Güterverkehr war das Konsultationspapier »Freight transport security« der Europäischen Kommission aus Dezember 2003. Mit dem im Februar 2006 veröffentlichten Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette [SEK(2006)25 I] waren die Vorarbeiten der EU-KOM vorerst abgeschlossen.

Im Anschluss fanden intensive Erörterungen der EU-KOM mit allen an der Transportkette beteiligten Wirtschaftsunternehmen statt. Der VDV und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BöB) haben sich hieran intensiv beteiligt. Zur Intensivierung des Dialogs wurde die zuständige EU-KOM zu einem Besuch nach Duisburg eingeladen. Ziel: Kennenlernen der betrieblichen Praxis im Bereich Eisenbahnbetrieb, Terminalbetrieb und dem Umschlag von Gütern in Binnenhäfen. Der Verordnungsvorschlag basiert hierbei auf folgenden Eckpunkten:

- Der Geltungsbereich der Verordnung findet auf alle Unternehmen Anwendung, die in folgenden Bereichen aktiv sind:
 - Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort,
 - Gütertransport,
 - Güterspedition sowie
 - Betrieb von Umschlag- und Logistikeinrichtungen oder Binnenterminals.
- Der Status »Zuverlässiges Unternehmen« wird zunächst für die Dauer von drei Jahren gewährt und kann verlängert werden. Bei Verstoß gegen die Bedingungen, zu denen der Status »Zuverlässiges Unternehmen« verliehen wurde, kann dieser auch entzogen werden.
- »Zuverlässige Unternehmen« sollen im Gegenzug von vereinfachten Sicherheits- und Zollkontrollen (»beschleunigte Verfahren«) profitieren und dadurch ihre Position im Wettbewerb verbessern. Der Status »Zuverlässiges Unternehmen« wird europaweit anerkannt.
- Der Vorschlag verpflichtet die Mitgliedsstaaten auf nationaler Ebene zur Benennung von zuständigen Behörden, die den

Status »Zuverlässiges Unternehmen« verleihen. Diese Aufgabe kann auch durch anerkannte Organisationen übernommen werden.

Die eingehende Prüfung des Dokuments hat ergeben, dass der Verordnungsvorschlag zu massiven wirtschaftlichen, finanziellen und organisatorischen Auswirkungen auf alle an der Lieferkette beteiligten Unternehmen führt. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der gesonderten Bedeutung der Thematik für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße hatten der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet, das zu folgenden Ergebnissen gekommen ist:

I. Gefährdungs- und Risikoanalyse

- Berücksichtigung bereits vorliegender Sicherheitsstandards

Ziel des Vorschlags ist ein besserer Schutz der gesamten Lieferkette vor terroristischen Angriffen. Aufgrund der Komplexität und der Anzahl der in der Lieferkette des Landverkehrs tätigen Unternehmen ist dieses Ziel nur zu erreichen, wenn vorab eine Risikoanalyse erfolgt, die die Gefährdungspotenziale der an der Lieferkette beteiligten Verkehrsträger aufzeigt. In diese Betrachtung sind zwingend alle bestehenden gesetzlichen Bestimmungen einzubeziehen, die unter den Aspekten

- Qualifizierung und Ausbildung der Mitarbeiter,
- Marktzugangsbedingungen für das Unternehmen,
- systembedingte Zugangsbedingungen,
- sowie Gefahrguttransport und Gefahrgutumschlag

von den Unternehmen bereits heute schon gewährleistet werden.

2. »Freiwilligkeit«

Das von der Europäischen Kommission (EU-KOM) angestrebte Instrument der »Freiwilligkeit« wird vom Grundsatz unterstützt. In der praktischen Anwendung wird es aber sehr schnell an Bedeutung verlieren und dem Druck des Wettbewerbs im liberalisierten Verkehrsmarkt nicht lange standhalten. Darüber hinaus sind auch Auswirkungen auf die vorhandenen Versicherungspolizen der an der Lieferkette beteiligten Unternehmen zu erwarten. Unternehmen, die nicht den Status »Zuverlässiges Unternehmen« vorweisen können, werden im Einzelfall gar keine Versicherungseindeckung von Risiken mehr darstellen können oder diese nur zu wesentlich höheren Konditionen erreichen.

Auch vor diesem Hintergrund ist es für die Wettbewerbsgleichheit der Verkehrssysteme unbedingt erforderlich, die unter I. geschilderte Risikoanalyse zu erstellen. Gerade die im Bereich des Schienengüterverkehrs und im Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals (einschließlich Binnenhäfen) tätigen Unternehmen erfüllen bereits heute schon eine Vielzahl von Auflagen, die in der Summe zu einer »Systemicherheit« führen. Diese »Systemicherheit« muss zwingend im Rahmen der Risikoanalyse berücksichtigt werden.

3. Anreize und Vorteile für Unternehmen, den Status »Zuverlässiges Unternehmen« zu erlangen

Unternehmen, die sich freiwillig dem Status »Zuverlässiges Unternehmen« unterwerfen, sollen nach dem Willen der Kommission im Gegenzug Erleichterung erfahren. Bei der Nennung möglicher Vorteile bleibt die Kommission im Artikel 6 Vorteile für zuverlässige Unternehmen unkonkret. Es werden lediglich Erleichterungen bei Sicherheitsmaßnahmen und vereinfachten Verfahren genannt, ohne dies im Einzelfall zu konkretisieren. Unternehmen können aber lediglich dann von Vereinfachungen profitieren, wenn es diesbezügliche Verfahren überhaupt gibt. Doch ist gerade der innereuropäische Güterverkehr in der Vergangenheit von fiskalischen Auflagen befreit worden. Völlig ins Leere läuft die

Zielrichtung der Kommission bei rein nationalen oder regionalen Transporten. Verfahrenserleichterungen bei der Zollabfertigung, in See- oder Flughäfen werden bereits bei der Umsetzung bestehender Sicherheitsbestimmungen gewährt.

Sofern es nicht gelingt, »echte« Anreize zu schaffen, wird die angestrebte »Freiwilligkeit« ein weiteres Mal in Frage gestellt. Für diesen Fall wird die Verordnung zu einem reinen Instrument der Marktzutrittsvoraussetzung, ohne aber zu einer Steigerung der Sicherheit der gesamten Lieferkette zu führen.

4. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit – Kosten für die Erlangung des Status »Zuverlässiges Unternehmen«

Die EU-KOM kommt im Rahmen ihrer Feststellungen zu dem Ergebnis, dass der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht und außerdem kaum zu Kosten für die Gemeinschaft führen wird. Diese Feststellungen sind rein auf die Betrachtung der Administration bezogen und sagen nichts zu der Situation der Unternehmen in der Lieferkette aus. Aus der Sicht derjenigen, die eigentlich im Fokus der Verordnung stehen, ist die zu erwartende Kostenbelastung weder tragbar noch in ihrer exakten Höhe überhaupt berechenbar. Die auf die Unternehmen zukommende Kostenlawine würde um einen weiteren Baustein erhöht, wenn der Versuch, die Inhalte des für den Seeverkehr bestehenden »International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code)« als Mindeststandard für den Landverkehr zu übernehmen, erfolgreich wäre.

Die Gutachter der im Vorfeld durch die Kommission selbst beauftragten Studie zur Transportkettensicherheit ermittelten Gesamtkosten in Höhe von 85 Milliarden Euro, wovon rund vier Milliarden Euro auf den Verkehrs- und Logistikbereich entfallen. Aus Sicht der Güterbahnen, der Betreiber von Binnenhäfen und Terminals des Kombinierten Verkehrs kann angesichts dieser Zahlen nicht mehr von Kostenneutralität gesprochen werden. Sie sind von den Unternehmen nicht darstellbar und daher grundlegend abzulehnen.

5. Vereinbarkeit mit der »Lissabon-Vereinbarung«

Die Auswirkungen des vorliegenden Verordnungsentwurfs auf die Unternehmen der Lieferkette widersprechen der »Lissabon-Vereinbarung« und stehen damit gegen die von der EU-KOM selbst abgegebene Verpflichtung, alle zukünftigen Maßnahmen und Rechtsakte auf europäischer Ebene einer erweiterten exakten Kosten-Nutzen-Analyse zu unterziehen.

Forderung an die EU-KOM

Gemeinsam stellen die Verbände fest, dass das von der EU-KOM angestrebte Ziel, einen besseren Schutz der Lieferkette zu erreichen, um den europäischen Güterverkehr insgesamt besser vor terroristischen Angriffen zu schützen, mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf verfehlt wird.

Ziel muss es daher sein, den gewünschten Sicherheitsstandard unter Würdigung bereits derzeitig bestehender Regelungen, Verfahren und Gesetzmäßigkeiten der an der Lieferkette beteiligten Unternehmen zu erreichen. Die in den Anhängen zur Verordnung enthaltenen Voraussetzungen können hier als wertvolle Checkliste dienen. Der heutige Ansatz aber, völlig losgelöst und ohne Berücksichtigung bereits bestehender Sicherheitsstandards in den Unternehmen, geht über das eigentliche Ziel hinaus und führt nicht notwendigerweise zu einer Erhöhung des Sicherheitsstandards. Vielmehr sollte auf bereits heute übliche Strukturen in der Wirtschaft zurückgegriffen werden. Beispielhaft sei hier die Norm DIN EN ISO 9001 genannt.

Aus Sicht der im VDV organisierten Mitgliedsunternehmen kann das gemeinsame Ziel, die Verbesserung des Schutzes der Lieferkette zur Sicherung des europäischen Güterverkehrs vor terroristischen Angriffen, nur durch eine differenzierte Risikoanalyse auf der Basis bereits bestehender Regelungen erreicht werden.

Weitere Aktivitäten

Um die Ergebnisse des gemeinsamen Positionspapiers im Interesse beider Organisationen möglichst effizient zu kommunizieren, sind

die Entscheidungsträger auf Landes-, Bundes- und Europaebene angesprochen und mit den notwendigen Informationen versorgt worden. Bundesrat und Bundestag haben sich auch eindeutig positioniert und dem Vorhaben der EU-KOM eine klare Absage erteilt (Bundesrats-Drucksache 175/06 vom 13.10.2006 und Bundestags-Drucksache 16/3554 vom 23. November 2006).

Darüber hinaus wurde intensiv an der durch den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) auf nationaler Ebene vorgenommenen verbandsübergreifenden Koordination mitgewirkt. Daneben wurden auch persönliche Gespräche mit den jeweiligen Entscheidungsträgern, nicht zuletzt mit der Berichterstatterin des Europäischen Parlaments zu der Thematik »Transportkettensicherheit«, Frau Hennis-Plasschaert, geführt. Sämtliche Aktivitäten der Verbände zur Abwehr des Vorhabens der EU-KOM konnten zeitgerecht im Herbst 2006 abgeschlossen werden.

Ergebnis

Zusammenfassend ist als Ergebnis der zahlreichen Aktivitäten zu berichten, dass Frau Hennis-Plasschaert in einem Schreiben vom 4. Dezember 2006 an den EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot darum bittet, die EU-KOM zur Rücknahme des EU-Verordnungsvorschlags noch vor Beginn der parlamentarischen Beratungen aufzufordern und in eine neue Konsultationsphase einzutreten. Damit ist allen Beteiligten ein großer Erfolg gelungen, der zur Verhinderung von mehr Bürokratie beiträgt und die Unternehmen vor erhöhten Sicherheitsaufwendungen und den damit verbundenen Kosten schützt.

*Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske*

Lärmreduzierung im konventionellen transeuropäischen Bahnsystem

Der Schienenverkehr will seinen Umweltvorteil weiter ausbauen. Dazu gehört nicht zuletzt die konsequente Reduzierung des Lärms. In Deutschland ist ein hoher Anteil der Bevölkerung einer signifikanten Belastung durch Verkehrslärm ausgesetzt. Die Bahnen nehmen ihre Verantwortung ernst und unterstützen die Bestrebungen der EU und der nationalen Politik, die Lärmbelastung mit technisch und wirtschaftlich sinnvollen Lösungen zu senken.

In der Lärmgesetzgebung besteht derzeit in Europa die Tendenz, neben den bereits bestehenden Grenzwerten für die Geräuschimmission entlang dem Gleis nun auch allgemeine europäische Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge selbst vorzuschreiben. Für die EU legte die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems Grenzwerte für Hochgeschwindigkeitszüge fest. Diese TSI ist bereits in Kraft getreten. Die TSI für das konventionelle transeuropäische Bahnsystem wurde vom Komitee Artikel 21 im November 2004 genehmigt. Für die Spezifikationen:

- Vorbeifahrgeräusch,
- Standgeräusch,
- Anfahrgeräusch

werden gemäß TSI Nachweise gefordert. Die TSI für das konventionelle transeuropäische Bahnsystem gilt für Fahrzeuge, die ausschließlich oder teilweise auf dem interoperablen Schienennetz verkehren, also dem größten Teil des europäischen Schienenverkehrsnetzes.

Im Amtsblatt der Europäischen Union L 37/1 vom 8. Februar 2006 wurde unter der Dokumentennummer 2006/66/EG die »Entscheidung der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die Technische Spezifikation für die Inter-

operabilität (TSI) zum Teilsystem »Fahrzeuge – Lärm« des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems« veröffentlicht. Die Anlage zu dieser Entscheidung beinhaltet die Technische Spezifikation (TSI), Teilsystem »Konventionelle Fahrzeuge«, Anwendungsbereich »Lärm«, Teilbereich »Von Güterwagen, Lokomotiven, Triebzügen und Reisezugwagen ausgehende Lärmemissionen«. Gemäß Artikel 5 der Entscheidung der Kommission wurde die TSI »Fahrzeuge – Lärm« sechs Monate nach ihrer Notifizierung (23. Juni 2006) wirksam.

Die TSI »Fahrzeuge – Lärm« wurde gleichzeitig mit der TSI »Fahrzeuge – Güterwagen« des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erarbeitet. Beide TSI sind inhaltlich miteinander verknüpft. Allerdings hat die Europäische Kommission nicht gleichzeitig über beide TSI eine Entscheidung getroffen, so dass sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten in Kraft treten. Daher war für den Teilbereich Güterwagen eine Anwendung der TSI »Fahrzeuge – Lärm« nicht praktikabel, so dass diese TSI zunächst nur teilweise umgesetzt werden konnte. Sie beschränkte sich zunächst auf Lokomotiven, Triebzüge und Reisezugwagen. Eine Ausweitung auf den Teilbereich Güterwagen soll erst mit der Umsetzung der

TSI »Fahrzeuge – Güterwagen« des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erfolgen (31. Januar 2007).

Die Vorschriften und Grenzwerte der TSI »Fahrzeuge – Lärm« gelten vor allem für neue Fahrzeuge. Da sich die konstruktive Entwicklung von Fahrzeugen ebenso wie deren Weiterentwicklung über längere Zeiträume erstrecken, enthält das Kapitel 7.5 der TSI differenzierte Übergangsbestimmungen für neue Fahrzeuge. Auf bestehende Fahrzeuge sind die Vorschriften und Grenzwerte der TSI »Fahrzeuge – Lärm« gemäß Kapitel 7.6 nur bei Erneuerung oder Umrüstung anzuwenden. Bei Lokomotiven, Triebzügen und Reisezugwagen ist nachzuweisen, dass sich deren ursprüngliche Geräuschemissionen nicht erhöhen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die zitierten Entscheidungen der Kommission an die Mitgliedsstaaten gerichtet sind. In Deutschland steht die Umsetzung in nationales Recht durch den Gesetz- und Verordnungsgeber bislang noch aus (zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses).

Quellen des Schienenverkehrslärms

Zum Schienenverkehrslärm tragen vor allem die fünf nachfolgend genannten Quellen bei:

- An der Berührungsstelle zwischen Rad und Verkehrsweg entsteht das Rollgeräusch. Kleine Unebenheiten auf den Laufflächen der Räder und Schienen verursachen Schwingungen, die sich als Luftdruckschwankungen in Wellen ausbreiten und vom Ohr als Lärm (Schall) aufgenommen werden.
- Die Motoren, Lüfter und Kompressoren geben Schallwellen ab.
- Bei sehr hohen Geschwindigkeiten wächst die Luftverwirbelung so stark an, dass daraus Geräusche entstehen – das sogenannte aerodynamische Geräusch.
- In Rangier- und Umschlagbahnhöfen treten spezielle rangier- und verladetypische Geräusche auf.
- Besonders lästig sind Quietschgeräusche, die in Gleiskurven und beim Bremsen auftreten.

Grenzwerte für das Fahrgeräusch von Güterwagen

Wagentyp	durchschnittliche Radsatzzahl ¹⁾ pro Längeneinheit (apl) bei 80 km/h	Fahrgeräusch-Grenzwert ²⁾ $L_{pAeq,Tp}$
neu	bis $0,15 m^{-1}$	$\leq 82 \text{ dB(A)}$
erneuert, umgerüstet ³⁾	bis $0,15 m^{-1}$	$\leq 84 \text{ dB(A)}$
neu	$0,15 m^{-1}$ bis zu $0,275 m^{-1}$	$\leq 83 \text{ dB(A)}$
erneuert, umgerüstet	$0,15 m^{-1}$ bis zu $0,275 m^{-1}$	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
neu	über $0,275 m^{-1}$	$\leq 85 \text{ dB(A)}$
erneuert, umgerüstet	über $0,275 m^{-1}$	$\leq 87 \text{ dB(A)}$

¹⁾ apl: Anzahl der Radsätze geteilt durch die Länge über Puffer · ²⁾ $L_{pAeq,Tp}$: A-bewerteter, äquivalenter Dauerschallpegel (Messentfernung 7,5 Meter; Geschwindigkeit 80 km/h auf Referenzgleis) · ³⁾ gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2001/16/EG · Quelle: Amtsblatt der EU L 37/1 vom 8. Februar 2006

Zu den Lärmbekämpfungsmaßnahmen gehören: geräuschgedämpfte Räder, Scheibenbremsen, Verbundstoff-Bremssohlen, geräuscharme Ventilatoren und Getriebe, Rad-schürzen, Drehgestellblenden usw. Unebene Schienen und andere Merkmale (Schwellertyp, Befestigung, Schienentyp) haben einen entscheidenden Einfluss auf die Lärmemission insgesamt und die Messungen, mit denen die Einhaltung der Lärmgrenzen festgestellt wird.

Projekt »Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen bei Güterwagen«

Um wirkungsvollen Lärmschutz zu betreiben, ist die Lärmreduzierung an der Quelle nach dem Motto »Glattes Rad auf glatter Schiene« die effizienteste Maßnahme. Dazu wurde eine Verbundstoff-Bremssohle (K-Sohle) entwickelt, die dem Aufrauen von Rad und Schiene vorbeugt. Das Rollgeräusch vermindert sich mit dem Einsatz der sogenannten K-Sohle um etwa 8 bis 10 dB (A). Dies entspricht fast einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms.

Der Lärminderungseffekt durch neue Verbundstoff-Bremssohlen von 8 bis 10 dB(A) wird sich jedoch erst einstellen, wenn mindestens 85 Prozent der Güterwagen ausgerüstet und die Gleise besonders gepflegt sind. Insgesamt stehen in Deutschland rund 140.000 Güterwagen zur Umrüstung an. Bei Umrüstkosten von ca. 3.000 bis 5.000 Euro pro Wagen ergeben sich Gesamtkosten von rund 600 Millionen Euro. Die effektive Lärmreduzierung erreicht man nur, wenn der Einstieg in die Umrüstung der Fahrzeuge schnell erfolgt und hierfür die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Eine direkte Förderung durch die öffentliche Hand bietet für die Einführung der Verbundstoff-Bremssohlen im Fahrzeugbestand von Güterwagen den größten Anreiz. Die Mittel können dabei auf einfache Weise diskriminierungsfrei und effizient eingesetzt und die Emissionen innerhalb eines wirksamen und einfachen Anreizsystems gesenkt werden. Die Neubeschaffung von Fahrzeugen mit K-Sohle stellt sich kostenneutral dar. Hingegen muss bei der Umrüstung der bestehenden Fahrzeuge die gesamte mechanische Bremsausrüstung kostenintensiv angepasst werden.

Projekt »LEILA-Drehgestell«

Ein deutsch-schweizerisches Konsortium unter Beteiligung der TU Berlin (Fachgebiet Schienenfahrzeuge) und der Josef Meyer Waggon AG (Rheinfelden) entwickelte und erprobt das »LEichte und Lärm-Arme Drehgestell« (LEILA). Durch das Akustikdesign, lärmarme Räder, Gummifederelemente und die Verwendung von Scheibenbremsen ist das Rollgeräusch deutlich geringer als bei herkömmlichen, klotzgebremsten Güterwagen-Drehgestellen. Durch die über Kreuzanker erreichte Radialeinstellung der Achsen im Bogen können Lärmemissionen, Energieverbrauch und Verschleiß bei Bogenfahrt verringert werden. Der durch den Fahrwiderstand verursachte Energieverbrauch für die Fortbewegung des einzelnen Wagens verringert sich je nach Streckenführung um 3 bis 25 Prozent (Luft- und Steigungswiderstand sind bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt). Zusätzliche wirtschaftliche und energetische Vorteile ergeben sich u. a. aus der Massereduktion, die eine Erhöhung der Zuladung erlaubt. Bei der Konstruktion wurde die Möglichkeit berücksichtigt, den vorhandenen Wagenpark nachträglich mit »LEILA« auszurüsten.

Projekt »Aktiver Lärmschutz an Diesellokomotiven«

Im Rahmen eines aktuellen Projekts unterstützt das Bundesumweltministerium (BMU) den aktiven Lärmschutz an Diesellokomotiven des Typs »Blue Tiger« der Haveländischen Eisenbahn AG. Aus dem Umweltinnovationsprogramm des BMU stehen hierfür 73.000 Euro bereit. Das Projekt soll zeigen, wie mit vergleichsweise geringem Aufwand an Geld und Entwicklung die anspruchsvollen, seit Juni 2006 EU-weit für Neufahrzeuge verbindlichen Lärmgrenzwerte der TSI »Fahrzeuge – Lärm« auch bei Bestandsfahrzeugen erreichbar sind. Dies ist zugleich ein Signal an die Hersteller, die Potenziale zur Lärminderung schon bei der Entwicklung neuer Schienenfahrzeuge besser auszuschöpfen.

Das am Vorhaben beteiligte Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin hat zur Vorbereitung der Lärminderungsmaßnahmen neben Stillstandsmessungen zunächst Vorbeifahrtmessungen, insbesondere

Fahrgeräusch-Grenzwerte

Fahrzeug	Grenzwert <i>L_{pAeq,Tp}</i>
Elektrolokomotiven	85 dB(A)
Diesellokomotiven	85 dB(A)
Elektrotriebzüge	81 dB(A)
Dieselttriebzüge	82 dB(A)
Reisezugwagen	80 dB(A)

L_{pAeq,Tp}: Erläuterung siehe Grafik links

bei Langsamfahrten und Anfahrten unter Last, durchgeführt, um die Ausgangssituation in den relevanten Betriebszuständen zu ermitteln. Dabei wurde festgestellt, dass die Lokomotiven die in der TSI »Fahrzeuge – Lärm« festgelegten Grenzwerte durch den Betrieb des Kolbenkompressors zur Bereitstellung des Luftvorrats für die Bremse überschritten, was besonders bei hohem Rangieraufkommen und auf Steilstrecken ein Problem darstellt.

Zur Verminderung des tieffrequenten Ansaugeräusches des Kolbenkompressors werden zukünftig Schalldämpfer eingesetzt. Moderne, luftdurchlässige Absorberjalousien im Kühlraum sollen die von Traktionslüfter und elektrischer Bremse ausgehenden hochfrequenten Geräusche reduzieren. Die aus dem industriellen Bereich bekannte Technologie der Absorberjalousien muss dazu den besonderen Erfordernissen des Schienenverkehrs, wie Witterungsfestigkeit, Haltbarkeit bei Erschütterungen und besondere Beschichtung wegen Abgasen, angepasst werden.

Bundesratsentschließung zur Reduzierung des Lärms durch Schienengüterverkehr

In einer Entschließung hat der Bundesrat im Dezember 2006 die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, 2007 ein Sonderprogramm zur finanziellen Unterstützung einer schnelleren Umrüstung vorhandener, in Deutschland zugelassener Güterwagen auf lärmmindernde Verbundstoff-Bremssohlen aufzulegen. Um in einem Zeitraum von weniger als zehn Jahren den vorhandenen Bestand an lauten Güterwagen umzurüsten, sollen dazu jährlich ca. 60 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

VDV-Schrift 757 »Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« als einheitliches Regelwerk für den Bremsbetrieb

Das ordnungsgemäße Funktionieren der Bremsen an Eisenbahnfahrzeugen ist eines der Kernelemente des sicheren Eisenbahnbetriebs. Hierzu ist sowohl eine korrekt dimensionierte und funktionierende Bremsausrüstung am Fahrzeug als auch eine klare Regelung zur Bedienung und Prüfung der Bremsen im Betrieb erforderlich. In Deutschland regelt(e) die so genannte »Bremsvorschrift« die hier erforderlichen Arbeitsschritte für das Eisenbahnbetriebspersonal – sofern es sich um Zugfahrten auf der Infrastruktur der DB Netz AG handelte. Als sich im Jahre 2005 abzeichnete, dass die Bremsvorschrift der DB AG Ende 2006 ihren Status als »netzzugangsrelevantes Regelwerk« verlieren würde, beschlossen die VDV-Verwaltungsräte »Schienengüterverkehr« und »Personenverkehr«, dass in Zukunft der VDV ein einheitliches Regelwerk »Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« herausgeben sollte.

Bis Dezember 2006 existierten in Deutschland im Wesentlichen zwei unterschiedliche Regelwerke für das Bedienen und Prüfen von Bremsen im Betrieb:

- Zur Anwendung auf Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG: »DS 915.01 Bremsen im Betrieb bedienen, prüfen und warten«, das unternehmensinterne Regelwerk der DB AG. Dessen Außenwirkung auf andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) entstand durch seine im Netzzugangsvertrag verbindlich vereinbarte Anwendung.
- Zur Anwendung auf Nebenbahnen von nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU): die Anlage 23 »Betätigung und Behandlung der Bremsen im Betrieb« zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Sie ist auf der NE-Eisenbahninfrastruktur verbindlich, da die Bundesländer dieses Regelwerk eingeführt haben.

Ab 10. Dezember 2006 wurde die »Bremsvorschrift« aus der Aufstellung des netzzugangsrelevanten Regelwerks der DB Netz AG gestrichen. Dies wurde damit begründet, dass die DB Netz AG den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Bereichen, die ausschließlich Fahrzeuge und Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens betreffen, keine Vorgaben zur Abwicklung eines sicheren Eisenbahnbetriebes machen könne. Zum gleichen Zeitpunkt führte die DB AG für ihre Eisenbahnverkehrsunternehmen eine überarbeitete Bremsvorschrift unter der Bezeichnung »Richtlinie 915.01 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (modular)« ein.

Eigenverantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Dies hat zur Folge, dass jedes Eisenbahnunternehmen nun auch hier für Inhalt und Umsetzung der Forderungen aus § 4 (1) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und § 35 (7) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) selbst verantwortlich ist. Daraus ergeben sich z. B. folgende Handlungsalternativen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Infrastruktur der DB Netz AG befahren:

- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen können die »Richtlinie 915.01 (modular)« bei DB AG erwerben und selbst für das eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen in Kraft setzen. Die DB AG hat den freien Verkauf dieses Regelwerks zugesichert.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen könnten die Regeln zum Bremsbetrieb aus der FV-NE auch beim Befahren der Infrastruktur der DB Netz AG anwenden. Jedoch gilt die FV-NE nur für Nebenbahnen, auf

denen laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Geschwindigkeit auf 80 km/h (100 km/h) begrenzt ist.

- Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen könnte eigene Regeln für den Bremsbetrieb entwickeln und in Kraft setzen.

Erhalt einheitlicher Regeln für den Bremsbetrieb

In jedem der genannten Fälle ist dann jedes einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen auch für die Weiterentwicklung des in seinem Unternehmen geltenden Regelwerks zu »Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« selbst verantwortlich. Es ist dabei nicht auszuschließen, dass die Unternehmen die Forderungen aus § 4 (1) AEG und § 35 (7) EBO unterschiedlich auslegen, und somit das bisher einheitliche Sicherheitsniveau im Bremsbetrieb auseinanderbrechen könnte. Die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird erschwert, wenn unterschiedliche Bremsvorschriften gelten.

Diese Ausgangslage führte zu dem eingangs zitierten Auftrag der VDV-Verwaltungsräte aus dem Herbst 2005 zur Schaffung eines einheitlichen VDV-Regelwerks zum Bremsbetrieb. Nachdem bei den VDV-Schriften 753 und 755 eine VDV-Schrift direkt ins Regelwerk der DB AG aufgenommen worden war, sollte bei der VDV-Schrift 757 nun der umgekehrte Weg gegangen werden: Veröffentlichung eines Regelwerks der DB AG auch als VDV-Schrift. Damit würde sichergestellt, dass alle Nutzer der öffentlichen Schienenwege der DB Netz AG nach einer einheitlichen Vorgabe den Bremsbetrieb durchführen würden. Die Fachausschüsse des Verbandes, namentlich der Ausschuss für Eisenbahnbetrieb und der Ausschuss für Eisenbahnfahrzeuge wurden mit der Prüfung der Frage beauftragt, ob dieser Weg auch aus fachlicher Sicht gangbar ist.

Entwurf der VDV-Schrift 757

Inhaltliche Grundlage der zukünftigen VDV-Schrift 757 »Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« ist die Neuausgabe der »Richtlinie 915.01 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« der DB AG. Diese

Zwei Regelwerke für ein und dieselbe Bremse – differenziert nur nach der befahrenen Infrastruktur



schreibt das bisherige von allen Nutzern des Netzes der DB Netz AG bis 9. Dezember 2006 obligatorisch anzuwendende Regelwerk »DS 915 01« fort.

Zu klären war zunächst die grundsätzliche Fragestellung, in welcher Form das VDV-Regelwerk erscheinen sollte: als VDV-Schrift, die durch das vor dem Erscheinen durchzuführende Gelbdruckverfahren als Stand der Technik gilt und somit eine Verbindlichkeit entfaltet, oder als VDV-Mitteilung, die lediglich über einen Sachverhalt informiert. Die Entscheidung fiel hier klar zugunsten der VDV-Schrift aus, da es gerade das Ziel ist, in diesem sicherheitsrelevanten Bereich einen Stand der Technik vorzugeben. Dadurch wurde jedoch eine zweite Frage aufgeworfen: Kann es neben dem in dieser VDV-Schrift beschriebenen Stand der Technik noch ein zweites, zum Teil konkurrierendes, unternehmensunabhängiges Regelwerk zum Bremsbetrieb geben, nämlich die Anlage 23 zur FV-NE? Im Grundsatz wäre dies möglich, da § 2 (2) EBO derartige Abweichungen zulässt. Allerdings wäre dann im Einzelfall der Nachweis gleicher Sicherheit zu erbringen. Es ist ferner in Betracht zu ziehen, dass der Inhalt der Anlage 23 zur FV-NE ursprünglich von einer Vorgängerversion der »Richtlinie 915.01« der DB AG abgeleitet wurde. Eine eigenständige Fortentwicklung fand nicht statt, es wurden nur fallweise neue Inhalte von der DB AG übernommen.

Somit sprechen bereits formale Gründe gegen ein Fortbestehen der Regelungen zu Bremsbetrieb in der FV-NE. Da eine Gegenüberstellung der Regelungen aus der Anlage 23 zur FV-NE mit denen des Entwurfs der VDV-Schrift 757 ergab, dass auch die bisherigen Anwender der FV-NE durch die Einführung der VDV-Schrift 757 nicht schlechter gestellt würden, wurde bereits im Gelbdruckverfahren zur VDV-Schrift 757 angekündigt, dass die Anlage 23 zur FV-NE nach einem Übergangszeitraum aufgehoben wird.

Da die »Richtlinie 915.01 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« auch einige unternehmensspezifische Inhalte der DB AG enthält, waren diese durch kursive Hinweise in der VDV-Schrift 757 zu ergänzen. Zudem wurden Vorbemer-

kungen erarbeitet, die den Inhalt allgemein anwendbar machen, denn mit der VDV-Schrift 757 wird ein Unternehmensregelwerk zu einer Veröffentlichung des VDV. Der so eingeschlagene Weg wurde in der »Betrieblichen Arbeitsgruppe« auch mit Vertretern der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder und des Bundes diskutiert und traf dort auf Zustimmung.

Stand der Arbeiten

Bei Start des Gelbdruckverfahrens zur VDV-Schrift 757 im August 2006 war bereits absehbar, dass eine Realisierung des ursprünglich gesetzten Ziels, die VDV-Schrift 757 bereits im Herbst 2006 zu veröffentlichen, sehr ambitioniert ist. Der VDV hat deshalb die Empfehlung ausgesprochen, bis zum Erscheinen der VDV-Schrift 757 die »Richtlinie 915.01 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen« der DB AG beim Befahren der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG anzuwenden. Im Gelbdruckverfahren erreichten den VDV insgesamt 16 Stellungnahmen mit 101 Einzelpositionen. In einer »Einspruchssitzung« am 18. Oktober 2006 wurden diese Einsprüche gemeinsam mit Vertretern der DB AG diskutiert und zum Teil bereits gelöst. Einsprüche technischer Art wurden im Bremsausschuss der DB AG im November 2006 beraten. In Ergebnis dieser Sitzung wird die Endfassung des Entwurfs der VDV-Schrift 757 erstellt, die dann den Verwaltungsräten des VDV zur Verabschiedung vorgelegt wird.

Wenn keine unerwarteten Probleme mehr auftauchen, dürfte die VDV-Schrift 757 etwa zeitgleich mit diesem VDV-Jahresbericht erscheinen. Die VDV-Schrift 757 wird dann die bisher unterschiedlichen Regeln zum Bedienen und Prüfen von Bremsen im Betrieb für Strecken der Eisenbahnen des Bundes (bisher DS 915 01 der DB AG) und für Strecken der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (bisher Bremsvorschrift in der FV-NE) in einem einheitlichen Regelwerk vereinen.

Weiterentwicklung der Bremsvorschrift in der Zukunft

Eine wichtige Fragestellung wartet bisher noch auf ihre Beantwortung: Wie kann gewährleistet werden, dass alle interessierten Seiten



gleichberechtigt an der zukünftigen Weiterentwicklung der VDV-Schrift 757 beteiligt werden? Diese Frage ist deshalb virulent, da der Inhalt des überwiegenden Teils der VDV-Schrift 757 vom Bremsausschuss der DB AG erarbeitet wurde. Es muss also ein Weg gefunden werden, die Interessen der Branche insgesamt bei der Weiterentwicklung effizient zu berücksichtigen.

Dipl.-Volksw. Götz Walther

»Bremsen in Ordnung!« – mit dem Signal Zp 8 wird die erfolgreiche Bremsprüfung angezeigt

Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) – Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im internationalen Verkehrswesen

Durch einen offenen, wettbewerbsorientierten Markt in Europa und die Vereinheitlichung der sehr unterschiedlichen technischen Einrichtungen im Bahnwesen kann die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern deutlich verbessert werden. Hierzu ist heute die ERA (European Railway Agency) zuständig und definiert technische und betriebliche Rahmenbedingungen, die durch den »Artikel-21-Ausschuss« bestätigt, nach bestimmten Übergangsfristen verpflichtend eingeführt und in nationales Recht umgesetzt werden. Der vorliegende deutsche Gesetzentwurf wird zur Zeit mit den Bundesressorts und den Ländern abgestimmt.

Die von der ERA gegründeten Arbeitsgruppen – zusammengesetzt aus den europäischen Eisenbahnverbänden und den nationalen Sicherheitsbehörden – erarbeiten die TSI. Durch Mitgliedschaft in diesen Verbänden kann der VDV Einfluss während der Entstehung der TSI ausüben. Die in den TSI herangezogenen Normen dienen der detaillierten Beschreibung und sind ebenso verpflichtend wie die TSI anzuwenden. TSI werden nach einem definierten Zeitraum einer Revision unterzogen.

Die Ziele der TSI sind die Vereinheitlichung der Schnittstellen, die Gewährleistung der Sicherheit, der Zuverlässigkeit, der Betriebsbereitschaft, der Gesundheit, des Umweltschutzes und der technischen Kompatibilität. Bei Neubestellungen oder zulassungsrelevanten Umbauten von Fahrzeugen und Infrastruktur müssen die TSI zwingend erfüllt werden. Bei bereits geschlossenen Verträgen, Options-einlösungen oder kurz vor dem Abschluss befindlichen Verträgen gelten die bisherigen Richtlinien.

TSI für den Hochgeschwindigkeits-(HGV) und konventionellen Verkehr

Die HGV-TSI »Infrastruktur«, »Energie«, »Fahrzeuge«, »Zugsteuerung–Zugsicherung–Signalgebung«, »Instandhaltung« und »Betrieb« sind seit dem 1. Dezember 2002 verbindlich. Die überarbeiteten Versionen der TSI »Infrastruktur«, »Energie« und »Fahrzeuge« sind noch nicht veröffentlicht, die TSI »Zugsteuerung–Zugsicherung–Signalgebung« gilt seit dem 7. November 2006 in der neuen Version.

Die TSI für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem sind in sechs strukturelle Teilsysteme »Infrastruktur«, »Energie«, »Zugsteuerung–Zugsicherung–Signalgebung«, »Verkehrsbetrieb«, »Verkehrssteuerung«, »Fahrzeuge« und zwei funktionelle Teilsysteme »Instandhaltung« und »Telematik-anwendungen für den Personen- und Güterverkehr« unterteilt. Für zukünftig anstehende Überarbeitungen strebt die EU-Kommission an, die HGV-TSI und die TSI für den konventionellen Verkehr – wenn sinnvoll – zusammenzulegen. Für jedes Teilsystem wird mindestens eine TSI erstellt, weitere Unterteilungen sind möglich.

Den effizienten Datenaustausch zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im gesamten Güterverkehrenbahnnetz gewährleisten die Telematik-anwendungen (TAF) für den Güterverkehr. Die TAF-TSI formuliert auf der Basis einer Businessstrategie funktionale Anforderungen in Form von Schnittstellendefinitionen und bezieht sich auf folgende Prozesse: Telematik-anwendungen im Güterverkehr einschließlich Informationssystem (Zug- und Wagenverfolgung), Rangier-/Zugbildungssysteme, elektronische Begleitdokumente,

Buchungssysteme zur Trassenbestellung und Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern. Einen strategischen Bereitstellungsplan müssen die europäischen Fachverbände des Eisenbahnsektors bis Anfang 2007 vorlegen. Zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Informationssysteme für Fahrgäste, der Buchungs- und Zahlungssysteme, der Reisegepäckabfertigung, zur Sicherstellung der Anschlüsse zwischen den Zügen untereinander und zu anderen Verkehrsträgern wird ab Anfang 2007 die TSI »Telematik-anwendungen für den Personenverkehr« entwickelt.

Die TSI »Infrastruktur für den konventionellen Eisenbahnverkehr« ist unterteilt in Streckenkategorien und definiert hierfür unter anderem das Lichtraumprofil, Gleismittenabstände, Neigungsverhältnisse, kleinste Bogenhalbmesser, Überhöhungen, Weichen und Kreuzungen, Verkehrslasten auf Bauwerken, Seitenwindinflüsse, elektrische Kennwerte und Bahnsteige. Analog zur TSI »Infrastruktur« wird für die Elektrifizierungssysteme wie Unterwerke und Schaltstellen, Oberleitungen und Stromabnahme-einrichtungen gemäß der Richtlinie 2004/884/EG die TSI »Energie« erstellt.

Für den konventionellen Verkehr wurde parallel zur Überarbeitung der HGV-TSI die TSI »Zugsteuerung–Zugsicherung–Signalgebung« erstellt und der Auftrag zur Erstellung eines Entwicklungsplanes für die schrittweise Verwirklichung der technischen Harmonisierung des Zugsteuerungs- und Sicherungssystems erteilt. Dies beinhaltet die Weiterentwicklung und Einführung des ETCS (European Train Control System). Die TSI »Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten« beschreibt die Anforderungen an die Werkstatt und deren Einrichtung, die Personalkompetenz, das Management der Instandhaltungsdokumentation und das Unterauftragnehmer-Management.

Grundlegende Anforderungen der TSI »Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung« sind die Zug- und Fahrzeugkennzeichnung, die Ladungssicherung und -abdeckung, der Zugbildungsprozess und dessen Bremsleistung, die Vereinheitlichung der Schnittstellen und die Qualifikation des Personals für den grenzüberschreitenden Verkehr.



Übersicht über die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI)

<i>TSI des konventionellen transeuropäischen Verkehrs</i>	<i>in Kraft seit</i>	<i>in Arbeit</i>
Telematikanforderungen für den Güterverkehr	23. Dezember 2005	
Telematikanforderungen für den Personenverkehr		Erarbeitung in 2007
Infrastruktur		Erarbeitung in 2007
Energie		Erarbeitung in 2007
Zugsteuerung – Zugsicherung – Signalgebung	7. November 2006	
Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung	11. Februar 2007	
Fahrzeuge – Güterwagen	31. Januar 2007	
Fahrzeuge – Personenwagen, Triebwagen und Lokomotiven		Erarbeitung in 2007
Fahrzeuge – Geräuschemissionen	23. Juni 2006	
Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit		Entscheidung am 21. Juni 2007 – noch nicht veröffentlicht
Sicherheit in Eisenbahntunneln		Entscheidung am 21. Juni 2007 – noch nicht veröffentlicht
Sicherheitszertifizierung		Erarbeitung in 2007

Im Anhang »P« dieser TSI ist festgelegt, dass ein Fahrzeugregister einzurichten ist, welches von einer von einem Eisenbahnunternehmen unabhängigen Stelle zu führen ist (in Deutschland vom Eisenbahn-Bundesamt). Die heute bekannte zwölfstellige Nummer bei Fahrzeugen wird als wesentlicher Bestandteil dieses Registers beibehalten und durch weitere Informationen wie Herstellerland und Ersteinsteller ergänzt. Bei Fahrzeugen ohne zwölfstellige Nummer ist eine neue Nummerierung festzulegen.

Die TSI »Fahrzeuge – Güterwagen« dient der Vereinheitlichung des heute vorhandenen Standards. Die Festigkeitsanforderungen an die Wagen und deren Fahrwerke, die Bremsausrüstung, die Fahrzeugbegrenzungslinie und das Fahrverhalten werden festgelegt. Ein Antrag zur Zusammenlegung der beiden TSI »Fahrzeuge – Personenwagen« und »Fahrzeuge – Lokomotiven und Triebwagen« ist wegen der vielen Gemeinsamkeiten bei der ERA eingereicht worden. Zusätzlich zu den bereits erwähnten Anforderungen der TSI »Fahrzeuge – Güterwagen« wird besonderer Wert auf die Schnittstelle Mensch-Maschine/Fahrzeug gelegt (Fahrgäste, Zugführer, Zugbegleitpersonal).

In der TSI »Fahrzeuge – Geräuschemissionen« werden für die von konventionellen Eisenbahnfahrzeugen ausgehenden Geräusche Grenzwertfestlegungen für Stand-, Anfahr-, Fahrgeräusche sowie Innengeräusche in Führerständen vorgenommen und die Messmethoden für Neubeschaffungen und Erneuerungen von zulassungsrelevanten Komponenten festgelegt. Die geprüften Werte werden im Fahrzeugregister dokumentiert.

Die TSI »Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit« wurde zur Gewährleistung des Gesundheitsschutzes und zur besseren Zugänglichkeit, Orientierung und Bedienung bei der Nutzung von Zügen und Infrastruktur erstellt. Zum genannten Personenkreis zählen unter anderem körperlich in ihrer Bewegung eingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer, ambulante Einschränkungen), Kinder (kleine Statur), Schwangere, Personen mit schwerem Gepäck oder Kinderwagen, alte Menschen, Fremde (fehlende Sprachkenntnisse), Menschen mit Seh- und Hörschäden. Der Anwendungsbereich umfasst Personenfahrzeuge und den öffentlich zugänglichen Teil der Infrastruktur mit Brücken, Unterführungen, Aufzügen, Bahnsteigen,

Parkplätzen, Gebäuden, Toiletten, Gastronomie usw. einschließlich ihrer Subsysteme. Bei historischen Gebäuden und Fahrzeugen sind die Anpassungen jeweils mit den nationalen / örtlichen Behörden abzustimmen (z. B. Denkmalschutz).

Ziel der TSI »Sicherheit in Eisenbahntunneln« ist es, die Risiken beim Durchfahren von Tunneln zu minimieren. Je nach Länge des Tunnels werden z.B. Beschilderungen, Rettungswege mit Handläufen und Notausgänge gefordert, ab fünf Kilometer Länge auch die abschnittsweise Einteilung der Energieversorgung der Oberleitung. Die in Tunneln betriebenen Fahrzeuge müssen den Brandschutzanforderungen genügen. Die EU-weit vereinheitlichten Sicherheitsziele, Sicherheitsindikatoren und Sicherheitsmethoden werden durch die TSI »Sicherheitszertifizierung« erarbeitet.

Dipl.-Ing. Peter Haering

Technische Spezifikationen und Normen für die europaweite Ausschreibung

Die öffentlichen Verkehrsunternehmen sind durch rechtliche Vorgaben gehalten, Aufträge ab eines bestimmten Volumens europaweit auszuschreiben. Bisher beschreibt der Auftraggeber die technischen Anforderungen an die Beschaffung von Bau- und Dienstleistungen sowie Lieferungen hauptsächlich mittels europäischer Normen. Dieser auftrags- und leistungsbezogene Ansatz wurde durch die im April 2004 von der Europäischen Kommission veröffentlichte Novellierung der Vergaberechtsbestimmungen durch einen wettbewerbsbezogenen Ansatz ersetzt, und die Beschreibungsmöglichkeiten wurden durch den Einsatz von Detailspezifikationen erweitert. Es erfolgte die Einarbeitung der Novellierungen in die deutschen Verdingungsordnungen, die zum 1. November 2006 in Kraft traten.

Die Europäische Kommission veröffentlichte 1993 eine Richtlinie zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor. Deren Bestimmungen wurden für die Sektoren in die nationalen Verdingungsordnungen für Leistungen (VOL/A-SKR) und für Bauleistungen (VOB/A-SKR) übernommen. Grundsätzlich regeln die Verdingungsordnungen, dass die zu beschaffenden Waren sowie Bau- und Dienstleistungen mittels eindeutig und erschöpfend dargestellter Leistungsbeschreibungen zu charakterisieren sind.

Mittels technischer Spezifikationen – die auf europäischer Ebene abgestimmt wurden – legen die Leistungsbeschreibungen die technischen Anforderungen fest. Diese können eine europäische Norm, eine europäische technische Zulassung oder eine gemeinsame technische Spezifikation sein. Ergänzend dazu können vom Auftraggeber

zusätzliche Spezifikationen erstellt werden, die jedoch den technischen Spezifikationen in der Rangfolge unterstellt sind.

Neue Möglichkeiten der Leistungsbeschreibung

Im April 2004 wurde von der Europäischen Kommission eine neue Vergaberichtlinie 2004/17/EG veröffentlicht. 2006 wurden die deutschen Verdingungsordnungen der neuen Richtlinie entsprechend angepasst, die am 1. November 2006 in Kraft trat. Für den Bereich der Leistungsbeschreibungen erweitern die neuen Verordnungen die Beschreibungsmöglichkeiten dadurch, dass die technischen Anforderungen nun mittels technischer Spezifikationen oder detaillierter Leistungs- und Funktionsanforderungen oder durch eine Kombination beider dargestellt werden können. Die detaillierten Leistungs- und Funktionsanforderungen ersetzen die Möglichkeit der vom Auftraggeber zusätzlich beigestellten Spezifikationen und sind den technischen Spezifikationen in der Rangfolge gleichgestellt.

Technische Spezifikationen

Auch im Bereich der technischen Spezifikationen wurden die Referenzierungsmittel erweitert. Neben den bisherigen Möglichkeiten wurde zusätzlich erlaubt, internationale Normen und andere technische Bezugssysteme der europäischen Normungsgremien zu verwenden. Weiterhin können nationale Normen, Zulassungen oder Spezifikationen verwendet werden, wenn europäische oder internationale Regelungen nicht existieren. Die Rangfolge der technischen Spezifikationen und Normen wurde entsprechend der neuen Regelung angepasst. Wichtig ist dabei, die Erläuterung der europäischen Richtlinie zu beachten,

wonach einzelstaatliche technische Vorschriften durch die technischen Spezifikationen nicht übergangen werden und somit technische Vorschriften in Verordnungen, wie zum Beispiel der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), nicht außer Kraft gesetzt werden können.

Spezifikation von Umwelteigenschaften

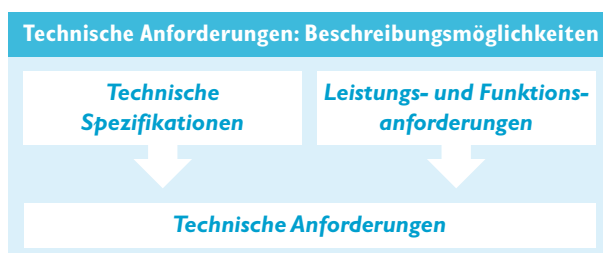
Die deutschen Verdingungsordnungen ermöglichen es nun, in die Leistungs- und Funktionsbeschreibungen Umwelteigenschaften aufzunehmen, die insbesondere durch die Verwendung von Umweltzeichen beschrieben werden sollen. Diese müssen auf Grundlage wissenschaftlich abgesicherter Informationen ausgearbeitet, in einem Verfahrensrahmen, an dem alle interessierten Kreise teilnehmen konnten, erlassen worden und für alle Betroffenen zugänglich und verfügbar sein.

Diskriminierungsfreiheit der Leistungsbeschreibungen

Die Leistungsbeschreibungen haben den Grundsatz der Gleichbehandlung der Bieter im Vergabeverfahren zu befolgen. Aus diesem Grund ist es untersagt, bestimmte Unternehmen durch den Verweis auf eine bestimmte Produktion oder Herkunft, ein besonderes Verfahren, bestimmte Marken, bestimmte Patente, bestimmte Typen, oder einen bestimmten Ursprung in den technischen Anforderungen zu bevorzugen oder auszuschließen. Dies bedeutet zum Beispiel, dass technische Spezifikationen eines bestimmten Produkts nicht bis in alle Einzelheiten in die Leistungsbeschreibung übernommen werden dürfen, ohne dass dies wegen der Art des Auftrags notwendig ist.

Annahme und Ablehnung eines Angebotes

Neben den Erweiterungen der Mittel für die technischen Anforderungen wurde zur Erhöhung des Wettbewerbes der bisherige auftrags- und leistungsbezogene Ansatz in der neuen Richtlinie durch einen wettbewerbsbezogenen Ansatz ersetzt. Dem Anbieter ist es nun auch ermöglicht, mit beiden gleichberechtigten Methoden – den technischen Spezifikationen und den detaillierten Beschreibungen –



sein Angebot zu erläutern. Dies bedeutet im ersten Fall, dass ein Auftraggeber, der mit der Methode der technischen Spezifikationen (z. B. Normen) seine technischen Anforderungen beschrieben hat, auch ein Angebot annehmen muss, welches nicht auf diesen technischen Spezifikationen beruht. Gleiches gilt auch im zweiten Fall, dass derjenige Auftraggeber, der seine technischen Anforderungen mit der Methode der detaillierten Leistungs- und Funktionsbeschreibung beschreibt, ein Angebot nicht abweisen kann, wenn dieses auf der Methode der technischen Spezifikation basiert.

In beiden Fällen ist natürlich der Anbieter verpflichtet, mit geeignetem Mittel nachzuweisen, dass die von ihm angebotene Lösung den technischen Anforderungen genügt. Als geeignetes Mittel wird von den Verdingungsordnungen eine technische Beschreibung des Herstellers oder ein Prüfbericht einer anerkannten Stelle angesehen. Der Inhalt und Umfang einer technischen Beschreibung wird jedoch von den Verdingungsordnungen und der europäischen Richtlinie nicht beschrieben. Was als geeigneter Nachweis anzusehen ist, regeln die Verdingungsordnungen unterschiedlich. Im Gegensatz zur Formulierung in der VOB/A-SKR (»kann gelten«) ist nach der VOL/A-SKR (»gelten«) sowohl eine technische Beschreibung des Herstellers als auch ein Prüfbericht einer anerkannten Stelle zwingend als geeigneter Nachweis anzusehen.

Chancen und Risiken der neuen Leistungsbeschreibungen

Die Erweiterungen der Leistungsbeschreibungsmittel geben den Verkehrsunternehmen einen größeren Spielraum, ihre Ausschreibungen zu gestalten. Dabei ist jedoch insbesondere in Bereichen der Personensicherheit darauf zu achten, dass, wie zum Beispiel in der BOStrab, der angewandte Stand der Technik eingehalten werden muss. Dieser wird üblicherweise von Normen beschrieben, so dass sich die neue gleichgestellte Methode der Leistungs- und Funktionsbeschreibung nur eingeschränkt nutzen lässt. Sollten Anbieter andere Methoden der Leistungsbeschreibung verwenden, so muss der Auftraggeber die eingegangenen

VDV-Mitteilungen zum Thema EU-Vergaberecht

- 9501 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 1 – Materialien: Rechtsgrundlagen, Übersichten, Verzeichnisse (nur online im VDV-Mitgliederbereich zugänglich)
- 9502 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 2 – Anwendung der Auftragsvergebervorschriften im Bereich »Verkehrsversorgung«
- 9503 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 3 – Berechnung von Schwellenwerten bei Auftragsvergaben im Bereich »Verkehrsversorgung«
- 9504 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 4 – Vergabeverfahren, Bekanntmachungspflichten und Fristen
- 9505 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 5 – Auskunftspflichten und Dokumentation
- 9506 EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 6 – Technische Spezifikationen und Normen für die europaweite Ausschreibung
- 9507 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 7 – Überwachung der Vergabeverfahren
- 9508 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 8 – Praktische Hinweise zum Beschaffungsablauf
- 9509 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 9 – Präqualifikationsverfahren und Auftragsvergabekriterien
- 9510 EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 10 – Dienstleistungen

Angebote qualifiziert vergleichen und bewerten. Dies kann zu einem erheblichen Mehraufwand führen, da die Anforderungen eventuell nicht direkt verglichen werden können und eine externe Expertise notwendig wird. Auch dies ist besonders in den Bereichen der Personensicherheit zu berücksichtigen.

VDV-Ausschuss beschreibt die europäische Beschaffungspraxis

Die VDV-Arbeitsgruppe »EG-Binnenmarkt (öffentliches Auftragswesen)« des Ausschusses für Recht und Wirtschaft (ARW) beobachtet die aktuellen Entwicklungen des europäischen Vergaberechtes und

erläutert die aktuellen Verordnungen. Hierzu wurden bisher die VDV-Mitteilungen in der Reihe 9501 bis 9510 veröffentlicht. Die aktuell erschienene VDV-Mitteilung 9506 »EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 6 – Technische Spezifikationen und Normen für die europaweite Ausschreibung« kommentiert die neuen Regelungen für die Erstellung der technischen Anforderungen und gibt darüber hinaus wichtige Praxistipps für die Anwendung. Die weiteren Mitteilungen werden zur Zeit sukzessiv überarbeitet und zeitgerecht veröffentlicht.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Erläuterungen der Begriffe

Europäische Norm: Norm, die von dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) oder dem Europäischen Komitee für Elektrotechnische Normung (CENELEC) gemäß deren gemeinsamen Regeln als »Europäische Norm (EN)« oder Harmonisierungsdokument (HD)« oder vom Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) entsprechend seinen eigenen Vorschriften als »Europäische Telekommunikationsnorm (ETS)« angenommen worden ist.

Gemeinsame technische Spezifikation: technische Spezifikation, die nach einem von den Mitgliedsstaaten anerkannten Verfahren erarbeitet wurde, um die einheitliche Anwendung in allen Mitgliedsstaaten sicherzustellen, und die im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht wurde.

Europäische technische Zulassung: positive technische Beurteilung der Brauchbarkeit eines Produkts hinsichtlich der Erfüllung der wesentlichen Anforderungen an bauliche Anlagen. Sie erfolgt aufgrund der spezifischen Produktmerkmale und der festgelegten Anwendungs- und Verwendungsbedingungen und wird von einer zu diesem Zweck vom Mitgliedsstaat zugelassenen Organisation ausgestellt.

Internationale Norm: Norm, die von internationalen Standardisierungsgremien wie zum Beispiel der Internationalen Standardisierungsorganisation (ISO) und der Internationalen Elektrotechnischen Kommission (IEC) gemäß deren Regeln angenommen wurde.

Technische Bezugsgröße: jeder Bezugsrahmen, der keine offizielle Norm ist – erarbeitet von den europäischen Normungsgremien nach den an die Entwicklung der Bedürfnisse des Marktes angepassten Verfahren.

Anerkannte Stellen: die Prüf- und Eichlaboratorien im Sinne des Eichgesetzes sowie die Inspektions- und Zertifizierungsstellen, die mit den anwendbaren europäischen Normen übereinstimmen. Auftraggeber erkennen Bescheinigungen von in anderen Mitgliedsstaaten ansässigen anerkannten Stellen an.

Forschungsvorhaben DISTEL: standardisierte digitale Mobilfunkkommunikation für ÖPNV-Anwendungen

Die Versorgung von Fahrgästen mit verkehrsunternehmensübergreifenden Informationen verlangt von der Infrastruktur der einzelnen Verkehrsunternehmen eine entsprechende Kooperationsfähigkeit sowohl auf Seiten der zentralen Planungs- und Betriebsführungssysteme und der Fahrzeuge als auch auf Seiten der installierten Informationssysteme.

Mit dem in den 1980-er Jahren begonnenen Einsatz von RBL (rechnergestützten Betriebsleitungssystemen) – heute besser mit »ITCS Intermodales Transport Control System« bezeichnet – hat die ÖPNV-Branche mit der Möglichkeit der Ortung und situationsangepassten Steuerung von ÖPNV-Fahrzeugen schon wesentliche Grundlagen geschaffen, ohne die aktuelle Informationsdienste für den Fahrgast nicht möglich wären.

Diese Grundlagen bzw. realisierten Systeme sind jedoch zu sehr auf die Bedürfnisse eines einzelnen Verkehrsunternehmens zugeschnitten. Komponenten für Kooperation und Kommunikation mit Systemen anderer Verkehrsunternehmen sind weder spezifiziert noch realisiert und es fehlt an Standards, auf denen eine Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen

und der diese repräsentierende Daten- und Informationsaustausch aufgebaut werden könnte. Auch ist ein ausschließlicher analoger Mobilfunk, mit dem heute noch etwa 98 Prozent der Verkehrsunternehmen ausgestattet sind, als Transportmedium nicht geeignet, den erforderlichen Datenaustausch zu garantieren.

Dies hat zur Folge, dass

- auch in Verkehrsverbänden Liniennetzdaten für Fahr- und Umlaufpläne der beteiligten Verkehrsunternehmen zwar heute schon abgestimmt werden, diese aber nach wie vor unternehmensspezifisch strukturiert sind. Ein automatischer Abgleich oder ein automatisierter Austausch dieser unternehmensspezifischen Daten ist derzeit nicht möglich.

Dies hat zur Folge, dass

- Standortdaten von Linienfahrzeugen heute zeit- und ortsgerecht für eine unternehmensübergreifende Kommunikation nicht verfügbar sind,
- Verkehrsunternehmen verschiedener »Hoheitsbereiche« (kommunal, privat, DB AG) ihre Daten aufgrund der fehlenden Infrastruktur für Kooperationen nicht für eine verkehrslagegerechte Anschlussinformation austauschen,
- nur wenige Möglichkeiten des Austausches von Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen untereinander bestehen.

Seit Jahren unterliegen die Verkehrsunternehmen einem ständig zunehmenden Kostendruck, und fehlende finanzielle Mittel verhindern oft den zeitgemäßen Ausbau der Informationssysteme. Dies liegt zum Teil auch an dem nur geringen Wettbewerb im Bereich der IT-Systeme. Wenige Anbieter am Markt versuchen, die Bindung ihrer Kunden über einen monolithisch geprägten und kundenspezifischen Systemaufbau auszubauen.

Selbst da, wo aufgrund von verfügbaren Standards (z.B. IBIS) mehr Wettbewerb möglich wäre, wird dies durch eine projektspezifische Nutzung verhindert und dadurch neuen Anbietern mit kostengünstigeren und gegebenenfalls leistungsfähigeren Lösungen der Marktzugang erschwert.

Das vom VDV initiierte Forschungsprojekt DISTEL hat sich zum Ziel gesetzt, in diesem Bereich grundsätzliche technische Verbesserungen auf standardisierter Ebene zu entwickeln, um damit erforderliche Kostenreduzierungen auf allen Ebenen zu ermöglichen. Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf 6,3 Millionen Euro. Es begann am 1. November 2006 und soll am 31. Dezember 2008 beendet sein. Aus der nebenstehenden Abbildung sind Eckdaten des Projektes sowie dessen Ziele ersichtlich.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

DISTEL – Ziele und Eckdaten des Projektes



DISTEL
Dienste in ÖPNV-
Verbundnetzen mit
standardisierten
Liniennetzdaten

Aufgaben und Ziele

- Spezifizierung einer standardisierten und zukunftssicheren, digitalen Mobilfunktechnik für ÖPNV-Anwendungen
- Bereitstellung einer offenen, unternehmensübergreifenden Kommunikationsplattform für dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen
- Realisierung einer funktionalen Lösung für eine kostenoptimierte und internetfähige Sprach- und Datenübertragung auf der Basis verfügbarer digitaler Funktechnologien
- Entwicklung einheitlicher Kommunikationsdienste (Software-Applikationen) für einen zeit- und ortsgerechten, betriebsübergreifenden Informationsaustausch
- Erweiterung der Datenmodelle und Telegrammstrukturen der Netz-, Tarif- und Fahrplandaten zur Optimierung der Verarbeitungsprozesse und Systemtechniken
- Beschreibung einer wirtschaftlichen Systemmigration der unternehmensspezifischen, heterogenen Anwendungen durch Nutzung einheitlicher Schnittstellen und Datendienste

Laufzeit und Kosten

- Projektlaufzeit: 1. 11. 2006 bis 31. 12. 2008
- Gesamtkosten des Projektes: 6.290.174 €
- Anteil des Zuwendungsgeber: 3.039.310 €
- Anteil des Zuwendungsempfängers: 3.144.864 €

Elektronische Verbandskommunikation

Die beiden Anfang 2006 eingeführten elektronischen Informationsdienste für die VDV-Mitgliedsunternehmen haben sich bewährt. Jedes Mitgliedsunternehmen erhält als elektronischen Newsletter wöchentlich die »VDV-Rundschreiben«, außerdem einmal monatlich die »VDV-Nachrichten«, die die wichtigsten Verbandsinformationen der vergangenen vier Wochen zusammenfassen und auf VDV-Termine hinweisen. Basis beider Dienste ist die Verbands-Website www.vdv.de, die heute eine Kommunikationsplattform nicht nur für Mitgliedsunternehmen darstellt. Durch neue Funktionen und Recherchemöglichkeiten wird die Rolle von www.vdv.de als Archiv und Data-Warehouse des Verbandes weiter ausgebaut.

Seit der Einführung des elektronischen Rundschreibendienstes im Januar 2006 haben die Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen diese im Vergleich zur Papierversion aktuellere Informationsmöglichkeit akzeptiert und intensiv genutzt. Die Zahl der Besucher des Mitgliederbereiches hat sich seitdem fast verdoppelt. Die Rundschreiben werden entweder im Unternehmen elektronisch weitergeleitet oder es werden zusätzliche Empfängeradressen beim E-Mail-Service von www.vdv.de eingetragen. Dadurch kann jeder ohne Zeitverzug auf neue VDV-Rundschreiben zugreifen. Es steht daher zu erwarten, dass künftig noch weitere Mitgliedsunternehmen auf einen parallelen Versand der Rundschreiben in Papierform verzichten werden. Der elektronische Informationsdienst VDV-Nachrichten stellt die Aktivitäten des VDV als Monatsübersicht zusammen. Er enthält eine Zusammenfassung der wichtigsten Rundschreiben und ermöglicht damit einen kompakten Überblick. Bei Bedarf kann trotzdem das komplette Rundschreiben durch einfachen Mausklick von der VDV-Website abgerufen werden. Inzwischen erhalten auch die Unternehmen des VDV-Förderkreises diese VDV-Nachrichten und sind so stets auf dem neuesten Informationsstand, z. B. hinsichtlich der vom VDV neu herausgegebenen Schriften und Mitteilungen.

www.vdv.de mittlerweile ein umfangreiches Archiv

Die VDV-Website hat sich zu einem mächtigen Informationsarchiv entwickelt: Die Informationen der vergangenen sechs Jahre sind bis heute komplett recherchierbar. Sie sind je nach Fachbereich, Empfängerkreis, Verbindlichkeit oder Verkehrsart verschiedenen Kategorien zugeordnet, beispielsweise den Publikationstypen »Rundschreiben«, »Fachinfo« oder »VDV-Schrift«.

Bisher war eine Recherche nur innerhalb des Publikationstyps nach einer oder höchstens zwei Dimensionen möglich (z. B. Auswahl des Fachbereichs im Publikationstyp »Fachinfo«). Anfang 2007 wurde der Zugang zu den Informationen neu konzipiert und unter dem Logo »VDV-Informationswürfel« auf der Website positioniert.

Ungeachtet der bewährten Einteilung in Publikationstypen sollte es dem Nutzer ermöglicht werden, übergreifend zu recherchieren. Bildlich gesprochen, soll er aus dem VDV-Informationswürfel mit den Seiten »Publikationstyp«, »Verkehrsbereich« und »Fachbereich« beliebige Quader herausziehen können, z. B. alle Infos zum Fachbereich »Bahnbau«, egal ob

sie als »Rundschreiben«, »Fachinfo« oder »VDV-Schrift« erstellt worden sind. Außerdem sollte nach dem Auffinden der gewünschten Information im Internet sofort sichtbar gemacht werden, welcher VDV-Mitarbeiter zu diesem Thema angesprochen werden kann.

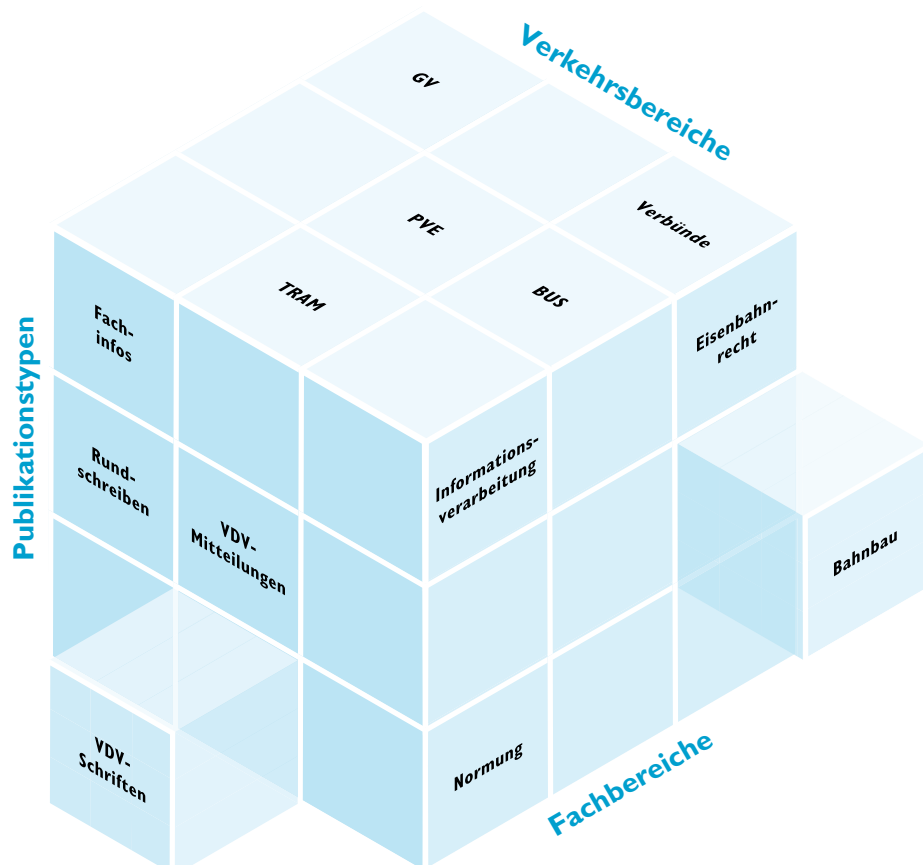
Leichter Zugriff auf Verbandsinformationen

Durch die elektronische Verbandskommunikation konnten Umfang und Aktualität der Informationen für die VDV-Mitgliedsunternehmen deutlich erhöht werden. Allein die jährlich rund 300 im Internet eingestellten Fachinfos stellen eine ansehnliche Informationssammlung dar, die es in Papierzeiten gar nicht gab. Die Nutzung der VDV-Website, insbesondere nach der Ergänzung der Zugriffsmöglichkeiten durch den VDV-Informationswürfel, verringert noch darüber hinaus den Zeitaufwand für die Suche nach Informationen. Dies betrifft die Mitarbeiter unserer Mitgliedsunternehmen, aber genauso auch die aller anderen Akteure der Branche und nicht zuletzt die Mitarbeiter des VDV.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

Die mehrdimensionale Auswahl im Informationswürfel »Elektronische Verbandskommunikation« erleichtert die gezielte Suche nach Informationen

Informationswürfel »elektronische Verbandskommunikation«



»Standardschnittstelle Infrastruktur-Datenmanagement« und »Automatische Fahrgastzählssysteme«: zwei neue Schriften der VDV-Schnittstelleninitiative

Im achten Jahr nach ihrer Gründung ist die VDV-Schnittstelleninitiative mit fünf eingeführten Spezifikationen in der Software-Landschaft der Verkehrsunternehmen präsent. Mit zwei neu fertiggestellten Spezifikationen, dem Austauschformat für Infrastrukturdaten und der vor der Fertigstellung stehenden Schnittstelle für automatische Fahrgastzählssysteme werden neue Themenfelder angegangen. Ungeachtet der schnellen Fortentwicklung der Informationstechnologie ist der Bedarf für Schnittstellen zur Verbesserung des Informationsflusses unverändert groß, und die vom VDV gesetzten Standards haben eine lange Lebenszeit, die die Investitionen aller Beteiligten schützt.

Die Schnittstelleninitiative des VDV wird aus unterschiedlichen Quellen gespeist und je nach Entstehungszeitpunkt der jeweiligen Standardschnittstelle werden in der Spezifikation unterschiedliche Techniken verwendet. Allen Schnittstellen ist jedoch gemeinsam, dass durch die Setzung, Unterstützung und ggf. Fortschreibung eines Standards durch den VDV

- der Informationsfluss zwischen Anwendungen ermöglicht wird,
- Schnittstellen bezahlbar werden,
- Lösungen überhaupt erst realisierbar sind,
- Entwicklungen und Projekte angestoßen werden.

Erfolgsgeschichte

»Solldaten-Schnittstellen«

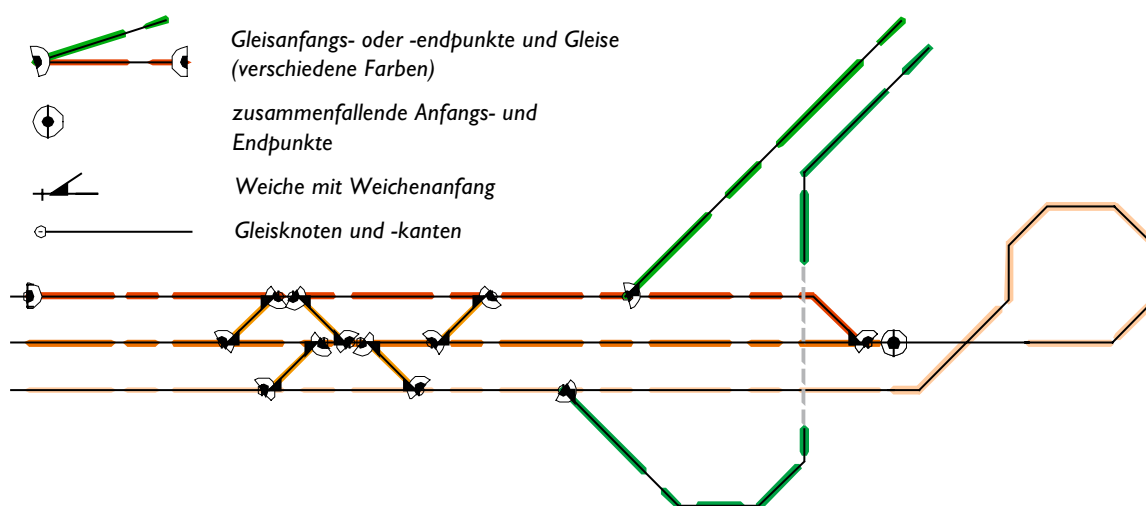
Ausgangspunkt der Schnittstelleninitiative war das ÖPNV-Datenmodell, das 1991 als Schnittmenge zwischen den Datenmodellen existierender Software-Lösungen veröffentlicht wurde (VDV 450, letzte aktualisierte Version 1996). Aus der pragmatischen Erkenntnis, dass integrierte Systeme erstrebenswert sind, die Kopplung von Systemen über Schnittstellen in vielen Fällen aber praktikabler ist, wurde 1998 die »Standardschnittstelle Liniennetz/Fahrplan« als VDV-Schrift 452 veröffentlicht. Sie wurde inzwischen zum dritten Mal überarbeitet und erweitert. Heute ist sie als Basis für den Datenaustausch der Standard in Deutschland. Von Jahr zu Jahr vergrößert sich die Zahl der Einsatzorte dieser Schnittstellenspezifikation, inzwischen auch im europäischen und sogar im außereuropäischen Ausland.

Als weitere Schnittstelle wurde die Standardschnittstelle Dienstplan als VDV-Schrift 455 aus dem ÖPNV-Datenmodell ausgekoppelt und inzwischen um einen Teil B mit Schnittstellen zur Weitergabe von Informationen zu Dienstplan, Fahrerzuordnung, Fahrzeugabstimmung und -ausbildung ergänzt.

Istdaten-Schnittstellen eröffnen neue Möglichkeiten bei der Fahrgastinformation

Der zweite Bereich der Schnittstelleninitiative besteht aus den Istdaten-Schnittstellen. Auch hier war eine erhebliche »Inkubationszeit« zwischen dem Projektstart, der ersten Veröffentlichung als VDV-Schrift und der Durchsetzung in Form von Projektinstallationen unvermeidlich: Auf der Basis von umfangreichen Vorüberlegungen zwischen 1997 und 1999 im Rahmen von Forschungsprojekten des Bundesverkehrsministeriums konnte im Jahre 2000 die erste Version der VDV-Schrift 453 »Integrationschnittstelle RBL« fertiggestellt werden. Mit der Version 2 und der Ergänzung um den Austausch von Istdaten für Fahrplanauskunftssysteme (VDV-Schrift 454) konnten alle namhaften Software-Anbieter für eine Unterstützung dieser Schnittstellen gewonnen werden. Erst damit wurden sie wirklich zu einem neuen Standard.

Schnittstelleninitiative – Infrastruktur-Datenmanagement



Der Bedarf nach Echtzeitinformationen zur besseren Information der Fahrgäste und die Verfügbarkeit einer standardisierten technischen Lösung führten zu vielen Projekten in Deutschland und in Nachbarländern. Im Herbst 2006 konnten in einem international besetzten Workshop mit über 100 Teilnehmern im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Nutzen des Einsatzes der Ist-daten-Schnittstellen eindrucksvoll belegt und damit sicher weitere Projekte unterstützt werden:

- Istinformationen auf dynamischen Fahrgastanzeigern, z. B. an Haltestellen, unabhängig von der Zugehörigkeit der Fahrzeuge zu einem Unternehmen/Leitsystem
- Anschlusssicherung zwischen Kursen verschiedener Verkehrsunternehmen (z. B. DB Regio und örtlicher Busverkehr)
- Aktualisierung der Fahrplanauskunft um aktuelle Änderungen, z. B. im Rahmen von Streckensperrungen.

Austauschformat für Infrastrukturdaten ebnet den Weg zur elektronischen Verwaltung der Verkehrsinfrastruktur

2006 konnte eine Standardschnittstelle für den neuen, dritten Bereich der Schnittstelleninitiative »Infrastruktur-Datenmanagement« verabschiedet werden. Sie beschreibt ein Austauschformat für Informationen über die Verkehrsinfrastruktur. Ihre Basis ist in einem umfangreichen Forschungsvorhaben mit Beteiligung von mehreren Verkehrsunternehmen mit eigenem Gleisnetz gelegt worden. Die Infrastruktur von Verkehrsunternehmen, insbesondere das Gleisnetz und die zugehörigen Bauteile, stellt einen zentralen Wert der Unternehmen dar. Eine effiziente Bereitstellung von exakten Informationen über die Bestandteile der Infrastruktur kann einschneidende wirtschaftliche Vorteile bewirken. Aber auch aus Gründen der Sicherheit, z. B. hinsichtlich Brandgefahren, sind belastbare Informationen wichtig.



Ein- oder Aussteiger?
Anhand paarweise angeordneter Lichtschranken im Türbereich behält das automatische Fahrgastzählsystem stets den Überblick und liefert somit genauere Werte als jede herkömmliche Fahrgastzählung

Das Forschungsvorhaben mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lieferte eine detaillierte Untersuchung und Beschreibung des Infrastruktur-Datenmanagements (IDM). Insbesondere wurde eine einheitliche und systemneutrale Datengrundstruktur entwickelt, mit der die Informationen über Bauteile, die aus Bestands- oder Entwurfsplänen hervorgehen oder im Lebenslauf der Infrastrukturobjekte (Planen, Bauen, Betreiben, Instandhalten und Entsorgen) hinzukommen, dokumentiert werden können.

Auf dieser Basis konnte die VDV-Schrift 456 »Standardschnittstelle Infrastruktur-Datenmanagement« entwickelt werden. Sie definiert auf der Basis des im Forschungsprojekt entwickelten IDM-Datenmodells ein Datenaustauschformat, mit dem Infrastruktur-Informationen zwischen Systemen eines Verkehrsunternehmens oder mit den Anwendungssystemen von externen Auftragnehmern ausgetauscht werden können.

Perspektiven automatischer Fahrgastzählensysteme

Ein neues Thema wurde 2006 in Anbetracht der steigenden Bedeutung von Fahrgastzählungen nicht nur für die Verkehrsplanung, sondern auch für die Abrechnung der Leistungen in einem Verbund angegangen. Fertiggestellt wurden bereits die ersten beiden Teile der VDV-Schrift 457: eine umfangreiche Darstellung der statistischen Zusammenhänge beim Einsatz von automatischen Fahrgastzählensystemen und möglicher Anforderungen an automatische Fahrgastzählensysteme in Form eines Rahmenlastenhefts. Besonderer Augenmerk liegt dabei auf der Gewährleistung einer ausreichenden Qualität, um die Ergebnisse der automatischen Fahrgastzählung als Basis für eine Einnahmeverteilung zu verwenden. In Arbeit ist der dritte Teil, der eine Standardschnittstelle für die Übergabe von Informationen im Bereich der Fahrgastzählung definiert.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

Mit differenzierten Bedienungsweisen flexibel auf den demografischen Wandel reagieren

Der demografische Wandel lässt in abgelegenen ländlichen Regionen die Bevölkerungszahl generell schrumpfen, gleichzeitig sinkt der Anteil Kinder und Jugendlicher: Der Schülerverkehr als Rückgrat des ÖPNV in der Fläche droht wegzubrechen. Mit flexiblen Bedienungsweisen lässt sich ein akzeptables ÖPNV-Angebot aufrechterhalten. Eine VDV-Arbeitsgruppe überarbeitet die bekannten VDV-Schriften hierzu nach den neuesten Erkenntnissen.

Deutschland zählte im Jahr 2006 82 Millionen Einwohner – die aktuelle demografische Entwicklung führt zu einem Bevölkerungsrückgang auf 69 bis 74 Millionen im Jahr 2050. Diese Prognose liefert die »II. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung« des Statistischen Bundesamtes, die im November 2006 veröffentlicht wurde. Da die Bevölkerungsentwicklung auf den Kindern beruht, die heute geboren – oder eben nicht geboren – werden, ist die zahlenmäßige Entwicklung relativ klar voraussehbar.

Diese Entwicklung führt nicht zu einer gleichmäßigen Schrumpfung der Städte und Dörfer von Aachen bis Zittau: Es wird weiterhin Wachstumszonen geben, insbesondere die »Speckgürtel« um Städte mit Konzentration zukunftsreicher Arbeitsplätze, und es wird weitere dramatische Bevölkerungsrückgänge geben in Städten, die den Strukturwandel nicht schnell genug schaffen, vor allem aber auf dem Land in strukturschwachen Regionen.

Aber nicht nur die Bevölkerungszahl an sich wird dort erheblich sinken – die Bevölkerung altert: Der Anteil der Alten an der Gesamt-

bevölkerung steigt, und der Anteil der Kinder und Jugendlichen sinkt. Die Schüler- und Absolventenzahlen gehen in Deutschland von 2003 bis 2020 um 18 Prozent von 12,45 auf 10,26 Millionen zurück – in Mecklenburg-Vorpommern sogar um rund 34 Prozent. Damit droht der Schülerverkehr als Rückgrat des ÖPNV auf dem Lande wegzubrechen!

Deshalb werden die Verkehrsunternehmen für den Jedermannverkehr in Entleerungsgebieten stärker als bisher alle Formen der flexiblen Bedienungsweisen anwenden müssen, wenn dies zu Kosteneinsparungen führt. Dabei soll auch geprüft werden, ob sich Synergien mit anderen regelmäßigen Verkehren, beispielsweise Krankenfahrten, Betreuungsdiensten und Lieferfahrten (z.B. Postdiensten), ausschöpfen lassen. Die Kunst von Verkehrsunternehmen als Mobilitätsdienstleister auf dem Land wird darin bestehen, alle zu erfassen, die irgendwelche für den ÖPNV verwendbaren Fahrten durchführen, die Angebote öffentlich bekannt und dadurch erst nutzbar zu machen, ihre Zuverlässigkeit zu kontrollieren und Anschlüsse zwischen derartigen Fahrten sicherzustellen.

VDV-Arbeitsgruppe befasst sich mit Lösungsansätzen

Im Jahr 2005 hat sich im VDV die Arbeitsgruppe »Flexible Bedienungsweisen und Mobilitätsmanagement« reaktiviert, die schon ab 1989 Planungshilfen für den Taxi-Einsatz im ÖPNV, differenzierte Bedienungsweisen und Mobilitätsberatung herausgebracht hatte. Flexible Bedienungsweisen sind nachfragegesteuerte Verkehre, die nach Bedarf völlig oder teilweise von den Bindungen an fest vorgegebene Einstiegs- und/oder Ausstiegsstellen, einen vorgeschriebenen Linienweg, einen veröffentlichten Fahrplan losgelöst sind. Es handelt sich insbesondere um die

Kategorien Anrufbus, Taxi-Bus und Anruf-Sammel-Taxi (AST). Letzteres ist am meisten verbreitet. Das AST nimmt vorangemeldete Fahrgäste zu den im Fahrplan festgelegten Zeiten an gekennzeichneten Haltestellen auf und befördert sie in der Regel bis vor die Haustür. Für diesen Zusatzservice wird meist ein Komfortzuschlag zu dem Normaltarif erhoben. Meldet niemand einen Fahrtwunsch an, so findet auch keine Fahrt statt.

Vor Ort werden im Marktauftritt außer dem Begriff AST auch Markennamen wie z.B. ANDI in Andernach, ALiTa in Chemnitz, ASTi in Lübeck, SAM in Tübingen, ALT im Landkreis Waldeck-Frankenberg, Anruf-Sammel-Bus in Rottweil, Anruf-Sammel-Mobil in der Elbmarsch, Ruftaxi im Verkehrsverbund Rhein-Neckar verwendet.

Hinter den Begriffen Anrufbus oder Rufbus können zwei verschiedene nachfragegesteuerte Betriebsweisen unterschiedlicher Komfortstufe stehen: Entweder verkehrt ein Fahrzeug (Bus oder Taxi) nur nach vorherigem Anruf in einer Dispositionszentrale fahrgangemäß von der gewünschten Starthaltestelle zur gewünschten Zielhaltestelle des vorgegebenen Linienwegs – also ein Linienbus auf Anruf bzw. ein Linienbedarfstaxi. Oder das Fahrzeug (Minibus oder Taxi) holt die Anrufer vor der Haustür ab und bringt sie vor die Haustür ihres Ziels, völlig losgelöst von Haltestellen, Linienwegen oder Fahrplänen, wobei die Dispositionszentrale sich bemüht, zueinander passende Fahrtwünsche auf ein Fahrzeug zusammenzulegen.

Flexible Bedienungsweisen können in Zeiten und Räumen schwacher ÖPNV-Nachfrage bei entsprechender Gestaltung der Rahmenbedingungen wirtschaftlicher sein als der Linienbus und dennoch ein akzeptables ÖPNV-Angebot sicherstellen. Entscheidend ist dabei jedoch einerseits, dass die Anforderungsquote (die Zahl der Fahrtwünsche), die tatsächlichen Fahrtlängen und die Gelegenheit, mehrere Fahrtwünsche auf eine Fahrzeugbewegung zu bündeln, in der Planungsphase richtig eingeschätzt werden. Wird das AST-Angebot von zu vielen Fahrgästen, breit verteilt auf zu viele jeweils schwach besetzte Fahrten und mit zu großer Fahrtweite

Mit dem Anrufbus werden angemeldete Fahrgäste mit ähnlichen Reisezielen zusammengefasst und in einem Kleinbus gemeinsam befördert – wie bei diesem Angebot der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade



genutzt, laufen die kalkulierten Kosten leicht aus dem Ruder und überschreiten die Zahlungsfähigkeit des lokalen Aufgabenträgers. Zudem darf man beim Ersatz einer schlecht ausgelasteten Linienbusbedienung durch flexible Bedienungsweisen nicht außer Acht lassen, wie sich die Kosten des übrig bleibenden Linienverkehrs verhalten:

Diese steigen oft durch zusätzliche Aus- und Einsatzfahrten zum/vom Betriebshof oder in bestimmten Fällen durch zu bezahlende Füllzeiten für das Fahrpersonal aufgrund nicht zu überbrückender Restriktionen in der Dienstplangestaltung. Nicht ungewöhnlich sind Entwicklungen, wo durch Streichung regulärer Linienfahrten auf das absolute Minimum einzelner Schülerfahrten eine Vollbeschäftigung von Busfahrern mangels ausreichender Dienstlängen kaum noch realisierbar ist. Zwar versuchen die Verkehrsunternehmen durch flexible Arbeitszeitmodelle und durch Ausbau und Erschließung anderer Geschäftsfelder (Gelegenheitsverkehre, Krankenfahrten, Kombination mit Güterverkehren, ...) gegenzusteuern, aber schon allein durch die Begrenztheit der jeweiligen Märkte kann eine umfassende Kompensation nicht immer sichergestellt werden.

Letzten Endes müssen die Fixkosten für den Linienverkehr, so auch für die Fahrzeugvorhaltung, auf eine dann verringerte Fahrtenmenge umgelegt werden, was zu einem steigenden Vollkostensatz der Leistungseinheiten für die verbleibenden Busverkehre führt. Nicht jeder Ersatz einer schwach frequentierten Busfahrt durch ein Anruf-Sammel-Taxi führt daher zu einer höheren Gesamtwirtschaftlichkeit!

Liberalisierung und Technologie bedingen neue Aspekte

Gleichwohl sollten Aufgabenträger Anreize setzen, damit Verkehrsunternehmen darüber nachdenken, wo es im Einzelnen sinnvoll ist, flexible Bedienungsweisen anzuwenden. Wie dies – z. B. bei der Vergabe von Verkehren – geschehen soll, ist noch ziemlich unerprobt: Sollen Linienverkehre und flexible Bedienungsweisen für ein und dasselbe Gebiet in unterschiedlichen Losen ausgeschrieben werden? Diese

Frage hat verkehrsplanerische und vergaberechtliche Implikationen. Inwieweit müssen die Verkehrsunternehmen stimuliert werden, bei Angeboten von sich aus flexible Bedienungsweisen anzubieten? Wo sind hier die Grenzen zu setzen, ab welchen Randbedingungen flexible Bedienungsweisen zu offerieren sind, damit Angebote noch vergleichbar bleiben? Je nachdem, wie stark ein Aufgabenträger ist, um Koordinationsfunktionen wahrzunehmen, kommt der Frage Bedeutung zu, ob Linienverkehr und flexible Bedienungsweisen aus einer Hand angeboten werden müssen, damit für die Fahrgäste ein einheitliches Bedienungsangebot erkennbar bleibt.

Neben diesen neuen Aspekten, die die Liberalisierung des ÖPNV-Marktes mit sich bringt, besteht auch Bedarf, bei der Überarbeitung der VDV-Papiere die Möglichkeiten der modernen Telematik für Planung, Disposition, Durchführung und Abrechnung von flexiblen Betriebsweisen abzuwägen. Dazu gehören u. a.

- der Einsatz von neuen Medien und Telematik in den flexiblen Bedienungsformen,
- die Integration flexibler Bedienungsweisen in die elektronische Fahrplan- und Fahrtroutenauskunft und Buchung,
- ein revisionsssicheres Buchungssystem über das Internet,
- die Nutzung von Geo-Informationssystemen (GIS) und satellitengestützten Ortungs- und Navigationssystemen für die Steuerung und Disposition von Fahrzeugen,
- sowie die Integration von Taxileitsystemen in rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) von Verkehrsunternehmen des ÖPNV.

Andererseits ist zu berücksichtigen, dass sich die moderne Technologie für die geringen Fahrgastmengen bezahlt machen muss. Die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projekte »Personennahverkehr für die Region« konnten eine Reihe von aktuellen Neuerungen demonstrieren – das Problem bleibt, auf Dauer die Kosten für

den Fortbestand der Maßnahmen aufzubringen.

Die VDV-Arbeitsgruppe bemüht sich, die in den neuen Projekten gewonnenen aktuellen Erkenntnisse und die in nunmehr rund 20 Jahren Praxis mit flexiblen Bedienungsweisen gemachten Erfahrungen zu einem neuen VDV-Papier zusammenzufügen. Denn unter den weiter erschwerten Bedingungen leerer Kassen, schrumpfender und alternder Bevölkerung können flexible Bedienungsweisen eine Maßnahme – aber kein Allheilmittel! – sein, ÖPNV auf dem Lande aufrecht zu erhalten und dort vorhandene Kunden zu binden, möglicherweise sogar neue zu gewinnen. Für das Image des ÖPNV macht es sich in der Öffentlichkeit gut, der oftmals erhobenen Forderung nachzukommen, der ÖPNV solle sich flexibler zeigen und seine Angebote stärker individualisieren.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel

Sicherheit im öffentlichen Verkehr rückt zunehmend in den Fokus

Die Sicherheit der Fahrgäste und Beschäftigten vor Gewalt, Übergriffen und Anschlägen wird für die Verkehrsunternehmen zu einem immer wichtigeren Thema. Ausgehend von einem notwendigen Risiko- und Krisenmanagement, bedarf es auch eines zwischen den Verkehrsunternehmen und Sicherheitsbehörden abgestimmten und koordinierten Handelns.

Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr ist neben dem Service das zentrale Aufgabengebiet der Verkehrsunternehmen mit Bus und Bahn. Der Begriff »Sicherheit« ist hierbei in zweierlei Hinsicht zu unterscheiden: im Sinne von »Safety« und »Security«. Unter »Safety« werden die Gefährdungspotenziale »Technisches Versagen«, »Menschliches Fehlverhalten«, »Organisatorische Mängel« und »Höhere Gewalt« gefasst. »Security« umfasst die »vorsätzlichen Handlungen« Dritter wie beispielsweise Vandalismus oder andere Straftaten. Die Verkehrsunternehmen haben im Bereich »Safety« sehr viel Kompetenz aufgebaut und viele Maßnahmen umgesetzt, die den Fahrgästen eine sichere Nutzung von Bus und Bahn gewährleisten.

In den letzten Jahren sind die Verkehrsunternehmen zunehmend gezwungen, ihr Augenmerk verstärkt auch auf den Bereich »Security«

ausgesetzt sind. Hauptleidtragende der Übergriffe sind im Wesentlichen die Linienbusfahrer sowie das Kontroll- und Sicherheitspersonal. Jeder zehnte bei der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG Bahnen) angezeigte Arbeitsunfall ist durch einen Übergriff Dritter verursacht worden. Die BG Bahnen hat aus gegebenem Anlass im Juli 2006 die BG-Information »Sicherheitsmaßnahmen gegen Übergriffe Dritter in Verkehrsunternehmen« in einer aktualisierten Fassung veröffentlicht.

Häufige Übergriffe auf Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen beeinträchtigen das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste und der eigenen Mitarbeiter. Für die Verkehrsunternehmen entsteht so ein Handlungsdruck, entsprechende Maßnahmen, auch in Abstimmung mit den örtlichen Polizeibehörden, zu ergreifen,



Sehen, dass man gesehen wird: Piktogramm für Videoüberwachung

zu richten und Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste, aber auch zum Schutz der eigenen Mitarbeiter zu ergreifen.

Übergriffe Dritter auf Mitarbeiter

Übergriffe Dritter auf Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen kommen zwar nicht erst in jüngster Vergangenheit vor, aber die gestiegene Gewaltbereitschaft in unserer Gesellschaft spiegelt sich auch in Bedrohungen und tätlichen Angriffen wider, denen Mitarbeiter

damit der öffentliche Verkehr nicht als »unsicher« empfunden wird. Dies gilt auch für die gestiegene Bedrohung durch Terroranschläge.

Risiko- und Krisenmanagement

Seit dem im März 2004 in Madrid verübten Terroranschlag hat sich auch in Deutschland die Sicherheitslage dahingehend verändert, dass Schadensereignisse nicht mehr ausgeschlossen werden können, die über den Charakter einer Störung bzw. eines Notfalls hinausgehen.

Zur Hilfestellung der Verkehrsunternehmen hat der Betriebsausschuss des VDV die VDV-Mitteilung 7018 »Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen« veröffentlicht. Die VDV-Mitteilung leistet Hilfestellung bei dem Erkennen der Auslöser von Schadensereignissen und beim Antizipieren der Folgen. Erst aus dieser Kenntnis lassen sich dann im Rahmen des Risiko-, Notfall- oder Krisenmanagements individuelle Maßnahmenkataloge zur Vorbeugung vor möglichen Schadensereignissen und zur Begrenzung der nachteiligen Folgen bei eingetretenen Schadensereignissen ableiten und je nach Priorität und Möglichkeiten auch Umsetzungsszenarien mit den verantwortlichen Stellen für mehr Sicherheit entwickeln.

Terrorismus gefährdet den öffentlichen Verkehr

Die fehlgeschlagenen Kofferbomben-Anschläge in Dortmund und Koblenz haben deutlich gemacht, dass auch der ÖPNV in Deutschland durch Terrorismus gefährdet ist. Aufgrund der offenen Struktur des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs kann eine hundertprozentige Sicherheit nicht gewährleistet werden. Daher sind Präventionsmaßnahmen für terroristische Anschläge, die zudem hauptsächlich in der Zuständigkeit der Sicherheitsbehörden liegen, nur sehr beschränkt möglich. Reaktionsmaßnahmen hingegen sind planbar.

Zum Beispiel wird die enge Zusammenarbeit zwischen allen zuständigen Stellen (Verkehrsunternehmen, Rettungsdiensten und Sicherheitsbehörden) weiter optimiert. Regelmäßige Übungen mit allen Beteiligten sind hierfür ein wichtiger Bestandteil des Sicherheitsmanagements im öffentlichen Verkehr. Darüber hinausgehende Sicherheitsmaßnahmen sind in Zusammenarbeit mit allen relevanten Stellen unter Berücksichtigung der Situation vor Ort und der unterschiedlichen Risiken lokal zu entwickeln. Ein Beispiel hierfür ist die von der VAG Nürnberg geschaffene Funktion des »Einsatzleiters«. Der Einsatzleiter ist vor Ort für die Abwicklung einer Störung, eines Notfalls o. Ä. verantwortlich. Die VAG Nürnberg hat als Teil des Krisenmanagements den Rahmenlehrplan »Einsatzleiter« für die Weiterbildung von Verkehrsmeistern entwickelt. Bei der Schulung

sind auch Feuerwehr und Polizei beteiligt.

Als weiteres Beispiel sei eine, wenn auch kleine, aber nicht minder bedeutsame Maßnahme aufgezeigt. Es handelt sich um die Beantragung einer Vorrangschaltung von betrieblich notwendigen Mobil- und Festnetznummern. Durch diese Vorrangschaltung ist eine Kommunikation auch bei überlasteten Netzen weiterhin möglich.

Forderung nach Ausbau der Videoüberwachung

Zum Schutz vor Terroranschlägen gegen den öffentlichen Personenverkehr wird verstärkt auf Videoüberwachung gesetzt, wohl wissend, dass diese Maßnahme nur eine begrenzte Abschreckung bietet. Bereits im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft sind zentrale Haltestellen mit Videoüberwachung nachgerüstet worden. In vielen Fahrzeugen und Haltestellen der Verkehrsunternehmen wurden in den letzten Jahren aufgrund der stark gestiegenen Vandalismusschäden bereits Videokameras installiert. Hilfestellung bot hierbei auch die im Mai 2002 veröffentlichte VDV-Mitteilung 7015 »Einsatz der Videotechnik in Verkehrsunternehmen«. Polizeibehörden greifen immer häufiger auf die Videobilder der Verkehrsunternehmen auch bei Straftaten zurück, die im Umfeld, also nicht direkt im Haltestellenbereich oder in Fahrzeugen, stattgefunden haben. Um den personellen Aufwand zu begrenzen, gehen Verkehrsunternehmen dazu über, den Polizeibehörden einen direkten Zugriff auf Videobilder von Haltestellen einzurichten.

Ein Ausbau der Videoüberwachung im Nahverkehr wird seit dem fehlgeschlagenen Kofferbombenanschlag verstärkt von der Politik als Sicherheitsmaßnahme gefordert. Für einen Ausbau der Videoüberwachung in ober- und unterirdischen Haltestellen sowie Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs bedarf es aber zusätzlicher Finanzmittel, die von Seiten des Bundes und der Länder zur Verfügung gestellt werden müssen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Videoüberwachung werden auch hohe Ansprüche an die Qualität der Videobilder gestellt, da so eine Auswertung durch



Der ÖPNV verkehrt in zentralen Bereichen, eine hundertprozentige Sicherheit gegenüber Anschlägen kann nicht gewährleistet werden

eine Bildinterpretationssoftware ermöglicht wird. Derzeit läuft das vom Kriminalistischen Institut des Bundeskriminalamtes (BKA) gestartete Projekt »Foto-Fahndung« im Mainzer Hauptbahnhof. Bei dem Projekt werden drei verschiedene Gesichtserkennungssysteme, die Gesichter in Echtzeit aus Menschenmengen herausfinden können, auf ihre Eignung getestet. Außerdem wird geprüft, ob es in Echtzeit möglich ist, gewonnene Gesichtsmuster mit einer Datenbank abzugleichen.

Die im Dezember 2005 vom Ausschuss für Telematik und Informationssysteme veröffentlichte VDV-Mitteilung 3313 »Entwicklungen und Trends der Sicherheitstechnologien im Umfeld des ÖPNV« geht auch auf Software zur Bildinterpretation ein. Darüber hinaus verdeutlicht sie den aktuellen Ausbaustand zum Thema »Sicherheit« in den 20 größten Verkehrsunternehmen.

Sensibilisierung der Mitarbeiter

Während in den vergangenen Jahren viele Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen ein Deeskalationstraining absolviert haben, um kritische Situationen zu meistern, die durch pöbelnde oder gewalttätige Fahrgäste entstehen, bedarf es nunmehr einer entsprechenden Sensibilisierung der Mitarbeiter beispielsweise im Umgang mit »herrenlosen« Gepäckstücken. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang die im Frühjahr 2006 gestartete Kampagne »Aufmerksam unterwegs« gestartet. Mitarbeiter und Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs sollen mit Posterinformationen, Durchsagen und Videospots an Haltestellen für den Umgang mit verdächtigen Gegenständen und sonstigen verdächtigen Beobach-

tungen im Zusammenhang mit Terroranschlägen sensibilisiert werden, ohne jedoch Panik zu verbreiten. Die Wirkung der den Fahrgästen vor Augen und Ohren geführten Hinweise, aufmerksam zu sein, ist jedoch kritisch zu hinterfragen, da das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt wird. Der Betriebsausschuss des VDV hat sich aufgrund terroristischer Bedrohungen und Anschläge vorgenommen, mögliche Schulungsinhalte zum Verhalten der Mitarbeiter in Not- bzw. Krisenfällen zu benennen. Besonderes Augenmerk soll auf die Zuständigkeiten in Not- oder Krisenfällen gelegt werden, damit beim Auftreten eines Notfalls oder einer Krise ein koordiniertes Handeln gefördert wird.

*Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller*



Sicherheitspersonal erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste

Schienenetze des ÖPNV und des regionalen Stadtbahnverkehrs stark erweitert

Nachdem schon in den Jahren zuvor die Strecken des schienegebundenen ÖPNV deutliche Zuwächse verzeichnen konnten, war 2006 diesbezüglich ein besonders »starkes« Jahr. Bemerkenswert ist, dass es sich in mehreren Fällen um Verbindungen handelt, die schon einmal bestanden hatten, im Zuge der »Straßenbahn-Stilllegungswelle« zwischen 1950 und 1970 aber aufgegeben worden waren. Auch der regionale Mischbetrieb (Straßenbahn/Stadtbahn auf Eisenbahnstrecken) wurde erheblich ausgeweitet.

Innerstädtische Verbindungen

Das Netz der Straßenbahn – genauer: das Metro-Netz der »MetroTram« – in **Berlin** ist etwas länger geworden: Die Strecke der Linie M10 wurde vom bisherigen Endpunkt »Eberswalder Straße« zum S-Bahnhof »Nordbahnhof« verlängert, wodurch der geplante Straßenbahnring weiter nach Westen fortgesetzt und eine durch die langjährige Teilung der Stadt bedingte Lücke im ÖPNV geschlossen wurde. Für die kommenden Jahre ist die weitere Verlängerung zum neuen Hauptbahnhof vorgesehen.

In der Innenstadt von **Bochum** ist nach Inbetriebnahme zweier unterirdischer Streckenabschnitte die schon lange angestrebte Unabhängigkeit der Straßenbahn vom sonstigen Straßenverkehr nun erreicht, womit allerdings der Bau von Tunneln für die Stadtbahn oder die Straßenbahn als abgeschlossen gilt. Der Tunnel zwischen der Rampe Alleestraße/Jahrhundert-halle und der Rampe Wittener Straße/Lohring ermöglicht den Linien 302 und 310 das Unterfahren des gesamten Stadtzentrums. Der Tunnel zwischen der Rampe Hans-Böckler-Straße/Rathaus und dem Hauptbahnhof führt die Linie 306 unmittelbar an diesen heran; die Haltestelle Hauptbahnhof ist nun der zentrale Umsteigepunkt in der Stadt. Städtebaulich bringt die Trennung der Verkehrsarten eine wesentlich größere Gestaltungsfreiheit für die Innenstadt mit sich.

In **Bremen** erhielt das im Entstehen begriffene Wohn- und Gewerbegebiet »Überseestadt« in der Hafenvorstadt – hier befand sich früher ein nun zugeschüttetes Hafenbecken – durch eine neue Verbindung zwischen den bestehenden Haltestellen »Doventor« und »Hansator« der Linie 3, die »Hafen-Straßenbahn«, schon jetzt einen leistungsfähigen Anschluss an den ÖPNV. Ein Teil des neuen

Streckenabschnitts wird zur Bedienung von Gewerbebetrieben im Europahafen mit Güterwagen auch von der Hafentram befahren.

Das Netz der Stadtbahn in **Gera** wurde durch den Bau einer neuen, weitgehend auf besonderem Bahnkörper liegenden Strecke zwischen den Stadtteilen Untermhaus und Zwötzen über die zentrale Umsteigestation »Heinrichstraße« um fast 50 Prozent erweitert, wodurch 27.000 Einwohner – ein Viertel der ganzen Stadt – (wieder) angeschlossen wurden. Der Hauptbahnhof wird in einem 70 Meter langen Tunnel unterquert und ist nun wesentlich besser angebunden. Die beiden Standorte der Bundesgartenschau, die 2007 in Gera stattfindet, sind durch die neue Strecke miteinander verbunden.

In **Halle (Saale)** wurde der im Frühjahr 1998 begonnene Bau der Strecke vom Hauptbahnhof nach Halle-Neustadt mit Inbetriebnahme des letzten Teilstücks auf der Franckeplatz zwischen dem Franckeplatz und dem Riebeckplatz abgeschlossen. Der Riebeckplatz, der verkehrsreichste Platz in den neuen Bundesländern, wurde im Zusammenhang damit gänzlich neu gestaltet: Die Verkehrsarten wurden entflechtet; die Straßenbahn fährt nun in der Ebene »-I«.

In **Mannheim** gab es zwei wichtige Inbetriebnahmen zu feiern:

■ In Mannheim-Neckarstadt wurde zwischen der Kurpfalzbrücke/Brückenstraße und der Friedrich-Ebert-Brücke/Friedrich-Ebert-Straße von der Alten Feuerwache zum Universitätsklinikum eine Querverbindung durch den Straßenzug »Schafweide« gebaut, wodurch der Mannheimer Norden besser an die Innenstadt angeschlossen wird.

■ Nach Eröffnung des ersten Abschnitts der neuen Stadtbahn-Strecke Mannheim Ost von Neuostheim bis zum Rangierbahnhof im September 2005 konnte nun auch der quer dazu verlaufende zweite Abschnitt von der SAP-Arena bis zum Planetarium/Europaplatz in Betrieb genommen werden. Diese Strecke hat mehrere wichtige Funktionen und ist daher von großer Bedeutung für die Stadt: Sie dient der ÖPNV-Anbindung des jungen und noch wachsenden Stadtteils Neuostheim, mehrerer Veranstaltungszentren (insbesondere des Maimarkt-Messegeländes und der Multifunktionshalle »SAP-Arena«) und des Gewerbegebietes Fahrlach. Ferner verbessert sie die Verknüpfung des innerstädtischen Stadtbahn-Netzes der MVV Verkehr AG mit der Regional-Stadtbahn der MVV OEG AG und dem Regionalverkehr der DB AG. Die neue Strecke bildet zusammen mit der bestehenden zwischen Planetarium und Neuostheim den »Stadtbahnring Ost«.

In **Rostock** wurde mit dem Schließen der Lücke im Straßenbahnnetz am westlichen Rand der Innenstadt durch die neue, am Schröderplatz abzweigende und über den Goetheplatz bis zum Anschluss am Platz der Freundschaft in der Südstadt verlaufende Strecke (»City-Verbindung«) das neue Netz komplett in Betrieb genommen. Der Doberaner Platz ist nun, verkehrsberuhigt und städtebaulich neu gestaltet, ein zentraler Umsteigepunkt für Bahn und Bus. Damit ist das 1993 beschlossene Straßenbahn-Ausbauprogramm (14 Kilometer neue Strecken) zum Abschluss gekommen.

Schiienenanbindung von Stadtteilen und Vororten

In **Braunschweig** war schon lange ein direkter Schienenanschluss der südlichen Stadtteile Melverode und Stöckheim mit insgesamt ca. 10.000 Einwohnern an die Innenstadt und den Hauptbahnhof geplant. Er konnte nun – nach dem dafür notwendigen Umbau der Sachsen-dammbrücke – durch den Bau einer neuen Stadtbahnstrecke, die am Sachsen-damm von der Strecke nach Heidberg abzweigt, hergestellt werden.

Der neue Stadtteil Vauban, der derzeit im Süden von **Freiburg** auf dem ehemaligen Gelände einer französischen Kaserne entsteht, ist weitgehend autofrei geplant und soll in erster Linie durch die Stadtbahn erschlossen werden. Zu diesem Zweck wurde eine neue Strecke gebaut, die in Haslach an der Heinrich-von-Stephan-Straße von der Strecke der Linie 5 abzweigt. Mit ihrer Eröffnung wurde das Stadtbahnnetz neu geordnet.

Die seit Jahren gepflegte kontinuierliche Erweiterung des Stadtbahnnetzes in **Hannover** wurde auch 2006 fortgesetzt, nämlich durch Verlängerung der Strecke A-Nord (Linie 3) von Hannover-Lahe in den Ortsteil Altwarmbüchen der Nachbargemeinde Isernhagen.

In **Heidelberg** wurde der südliche Stadtteil Kirchheim mit 17.000 Einwohnern nach 34 Jahren wieder an das Netz der Straßenbahn angeschlossen. Die neue Strecke (Linie 26) zweigt am Römerkreis in der Weststadt ab und liegt zu 85 Prozent auf besonderem Bahnkörper.

In **Karlsruhe** konnten – schon traditionell – wieder mehrere Erweiterungen gefeiert werden:

- bei der Straßenbahn (VBK) die Eröffnung der neuen Strecke vom Mühlburger Tor in die Nordstadt, ein ehemaliges Wohnquartier der US-Armee;
- bei der Stadtbahn (AVG) die Verlängerung der Strecke der Linie S 2 in Stutensee von Blankenloch Nord über Friedrichstal nach Spöck.

Im Raum **Kassel** ist der 1997 begonnene abschnittsweise Ausbau der Lossetalbahn, einer früheren Strecke der DB AG, für die Benutzung durch die Straßenbahn (Linie 4) mit Inbetriebnahme des vierten Bauabschnitts zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau nun komplett abgeschlossen.

Zur Verbesserung des ÖPNV im Westen von **Köln** – u. a. bezüglich der Erreichbarkeit des Stadions auch von stadtauswärts her – wurde an der S-Bahn-Strecke der DB AG nach Düren ein neuer Haltepunkt »Weiden West« eingerichtet und die Stadtbahn-Strecke der Kölner Verkehrs-Betriebe AG von Weiden aus bis zu diesem



Der Riebeckplatz in Halle war der verkehrsreichste Platz der DDR mit 42 Kreuzungsoptionen für den Individualverkehr und zehn Überquerungen durch die Straßenbahn. Ziel des Umbaus war die Verknüpfung des historischen Zentrums mit dem Hauptbahnhof als Portal zur Innenstadt. Dafür wurden die Raumfolgen vom Bahnhofplatz über den Riebeckplatz bis zur Fußgängerzone Leipziger Straße konsequent aufgewertet.



Der Austausch von vier massiven Betonstützen der den Platz überspannenden Hochstraße durch jeweils zwei schlanke Stahlrohrstützen war eine in jeder Hinsicht anspruchsvolle Ingenieurleistung – durchgeführt unter laufendem Verkehr.



Die überraschende Wirkung des Innenrings beruht auf seiner plötzlichen Weitung in drei Richtungen – nach rechts, links und oben. Die Übersichtlichkeit des Platzes und seine Grundhelligkeit vermeiden das Entstehen von Angsträumen. Ein technisches Highlight ist die Seilringkonstruktion des Glasdaches.

verlängert; zudem wurde dort ein P+R-Platz angelegt. Die Zahl der Fahrgäste hat dadurch stark zugenommen. Und auf der von der Linie 18 der KVB AG befahrenen Regional-Stadtbahn-Strecke Köln – Brühl – Bonn (Vorgebirgsbahn) der Häfen und Güterverkehr Köln AG konnte durch zweigleisigen Ausbau zwischen Roisdorf West und Alfter der Betriebsablauf erheblich verbessert werden.

Die Strecke der U-Bahn-Linie U 6, die von **München** in die nördlich davon liegende Stadt Garching ausgreift, wurde von deren Stadtteil Hochbrück zum Forschungszentrum der Universität München verlängert. Auch der neue, zum Teil

oberirdisch verlaufende Abschnitt befindet sich im Eigentum der Stadt Garching. Der »alte« Teil der Strecke war schon vorher modernisiert worden, um nach Eröffnung des neuen Stadions (»Allianz-Arena«) im Stadtteil Fröttmaning den zu erwartenden Transportbedarf der Besucher befriedigen zu können.

Starke Ausweitung des Mischbetriebs mit Zweisystem-Fahrzeugen

Die gemeinsam mit der Eisenbahn auch von Stadtbahn-Fahrzeugen genutzten Strecken der DB AG im Umland großer Städte wurden 2006 erheblich erweitert:

Neue Strecken 2006

Stadt bzw. Region	Typ bzw. Lage der Strecke	Spurweite	Maßnahme	Länge des Streckenabschnitts	Anzahl neuer Haltestellen	Datum der Inbetriebnahme
Berlin	Straßenbahn	1.435 mm	Verlängerung	1,7 km	5	28.05.
Bochum	Straßenbahn	1.000 mm	neue Strecke (unterirdisch)	3,0 km	3	29.01.
	Straßenbahn	1.000 mm	neue Strecke (unterirdisch)	0,6 km	1	29.01.
Braunschweig	Stadtbahn	1.100 mm	neue Strecke	3,2 km	7	14.10.
Bremen	Straßenbahn	1.435 mm	neue Strecke (andere Trasse)	1,9 km	2	02.12.
Freiburg	Stadtbahn	1.000 mm	neue Strecke	2,5 km	5	29.04.
Gera	Stadtbahn	1.000 mm	neue Strecke	6,0 km	12	04.11.
Halle	Straßenbahn	1.000 mm	Neuerstellung	0,9 km	1	29.10.
Hannover	Stadtbahn	1.435 mm	Verlängerung	4,6 km	6	11.06.
Heidelberg	Straßenbahn	1.000 mm	neue Strecke	4,4 km ¹⁾	9	09.12.
Karlsruhe	Straßenbahn	1.435 mm	neue Strecke	3,1 km	6	27.05.
	Regional-Stadtbahn	1.435 mm	Verlängerung	7,0 km	5	24.06.
	Eisenbahn (DB AG)	1.435 mm	Elektrifizierung für Stadtbahn	30,0 km ²⁾	5	10.12.
Kassel	Eisenbahn (DB AG)	1.435 mm	Reaktivierung für Straßenbahn	11,0 km	7	28.01.
	Eisenbahn (DB AG)	1.435 mm	Elektrifizierung für Stadtbahn	33,0 km ²⁾	(2 geplant)	23.06.
	Eisenbahn (DB AG)	1.435 mm	Umbau, Linienverbesserung	30,0 km ²⁾	(3 geplant)	10.12.
Köln	Stadtbahn	1.435 mm	Verlängerung	1,0 km	1	28.05.
	Regional-Stadtbahn	1.435 mm	zweigleisiger Ausbau	1,3 km	–	16.10.
Mannheim	Stadtbahn	1.000 mm	neue Strecke (Querverbindung)	0,6 km	1	30.06.
	Stadtbahn	1.000 mm	neue Strecke (Ringschluss)	3,1 km	6	09.12.
München	U-Bahn	1.435 mm	Verlängerung	4,4 km ³⁾	2	14.10.
Rostock	Straßenbahn	1.435 mm	neue Strecke (Verbindung)	1,1 km	2	14.10.

¹⁾ davon 1,1 Kilometer eingeleisig · ²⁾ Mischbetrieb · ³⁾ teilweise oberirdisch

Die Stadtbahn-Linie S 41 (Murgtalbahn) der AVG, **Karlsruhe**, die bisher in Freudenstadt Hauptbahnhof endete, fährt nach Ertüchtigung (Erneuerung der Gleisanlagen, Elektrifizierung) der anschließenden Strecke der DB AG nun im Mischbetrieb mit deren Regionalbahn (Linie R 43 nach Offenburg) weiter bis Eutingen im Gäu.

Im Raum **Kassel** sieht das Konzept der RegioTram zur besseren Anbindung der Region an das Oberzentrum eine Verknüpfung des innerstädtischen Straßenbahnnetzes mit den Eisenbahnstrecken im Umland vor. Das Netz der RegioTram hat 2006 bereits einen großen Teil seines geplanten Umfangs erreicht. Zusätzlich zu der seit 2005 befahrenen Strecke nach Warburg befährt die RegioTram nun auch zwei weitere von Kassel Hauptbahnhof ausgehende Regionalstrecken der DB AG, nämlich:

- die Strecke nach Fulda (Fuldatalbahn) bis Melsungen als Linie RT 5 mit Zweisystem-Triebwagen (15 kV ≈/600 V =);
- die Strecke nach Korbach, die ab Vellmar nicht elektrifiziert ist, bis Wolfhagen als Linie RT 4 mit Dieselhybrid-Fahrzeugen (dieselektrischer Antrieb/600 V =).

Folgerungen

Auf den neuen Strecken ist die Zahl der Fahrgäste – teilweise sogar stark – angestiegen. Dies zeigt, dass ein verbessertes Angebot von der Bevölkerung auch angenommen wird. Es bleibt zu hoffen, dass trotz der Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte auch künftig noch genug Mittel zur Verfügung stehen werden, um den Ausbau des schienengebundenen ÖPNV weiter fortsetzen zu

können. Dies würde auch einen wichtigen Beitrag zum dringend notwendigen Umweltschutz leisten.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Linienbusse – wichtige Partner für die Erfüllung von »Kyoto« und »Nairobi«

Nach der in Folge der Einführung von EU-Luftqualitätsrichtlinien geführten »Feinstaub«-Diskussion, die durch die vorbildliche Ausrüstungsquote der VDV-Linienbusse mit Partikelfiltern den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland als essenziellen »Teil der Lösung« ausgewiesen hat, konzentriert sich die Umweltpolitik aktuell verstärkt auf die Reduzierung klimarelevanter Emissionen. Auch für diese Aufgabe stehen der ÖPNV – und insbesondere der Linienbus – der Politik als wertvolle Verbündete zur Seite.

Auf der Vertragsstaatenkonferenz von Kyoto im Jahr 1997 (»Kyoto-Protokoll«) wurde von der deutschen Regierung eine Reduzierung der Emissionen der sechs wichtigsten Treibhausgase um 21 Prozent – bezogen auf das Jahr 1990 – bis zum Jahr 2012 zugesagt, ebenso die Verdopplung des Anteils an erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2010. Doch damit nicht genug: Im November 2006 wurde auf dem Weltklimagipfel in Nairobi bereits über ein Nachfolgeabkommen für das Kyoto-Protokoll beraten. Die Bundesregierung will demnach die Anstrengungen gegen den Klimawandel während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft in der ersten Hälfte des Jahres 2007 verstärken und dabei vor allem auf umweltschonende Mobilität setzen. Ziel ist es nunmehr, die CO₂-Emissionen in Deutschland bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken. Der bisher eingeschlagene Weg zur

Sicherung von Mobilität im privaten Bereich stößt zunehmend an Grenzen. Ein weiterer Zuwachs des Individualverkehrs ist aus ökologischer Sicht bedenklich. Mobilitätsanspruch, Umweltzustand, Modal-Split, fossile Ressourcen und Antriebstechnologien sind in unserer Gesellschaft daher zunehmend im engen Kontext zu betrachten.

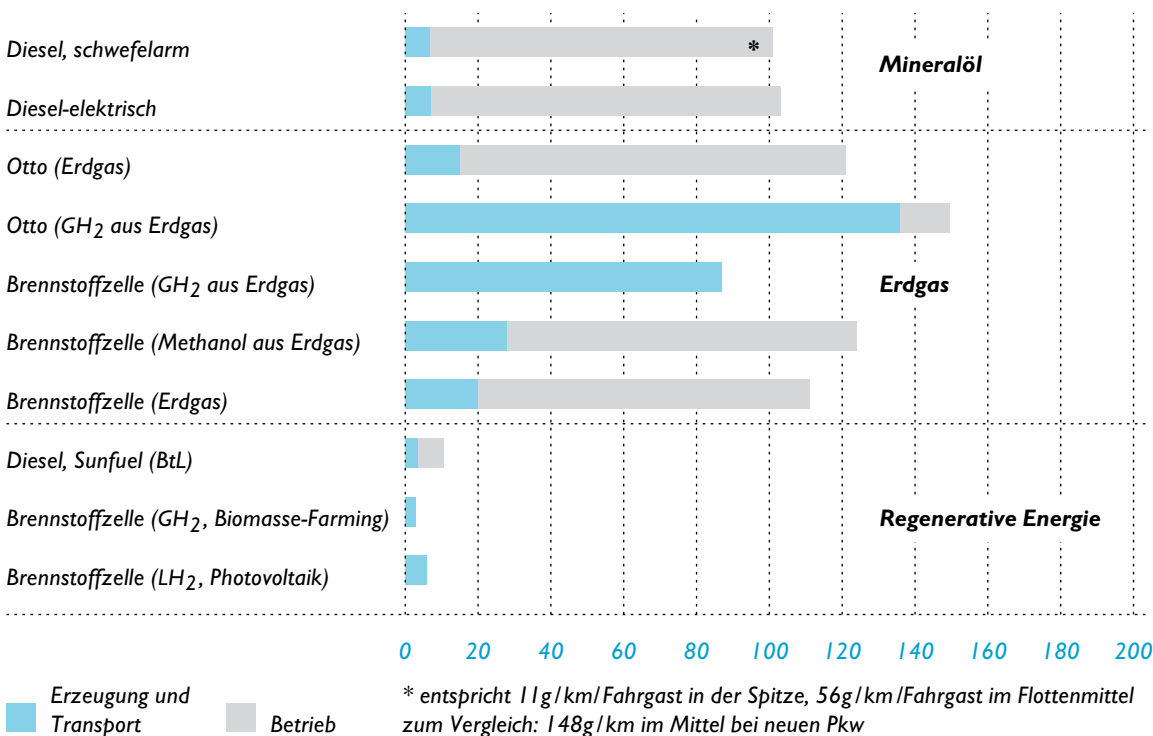
Der Treibhauseffekt und seine Folgen

Bei der Verbrennung fossiler – also: kohlenstoffhaltiger – Kraftstoffe (wie Erdöl, Erdgas, Kohle) entsteht neben den lokal wirksamen Schadstoffen insbesondere das global wirksame Kohlendioxid (CO₂), ein farb- und geruchloses Gas mit einem schwach säuerlichen Geschmack, das mit weiteren, noch stärker klimarelevant wirkenden Gasen wie Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O; Lachgas) und den Fluor-Chlor-Kohlenwasserstoffen

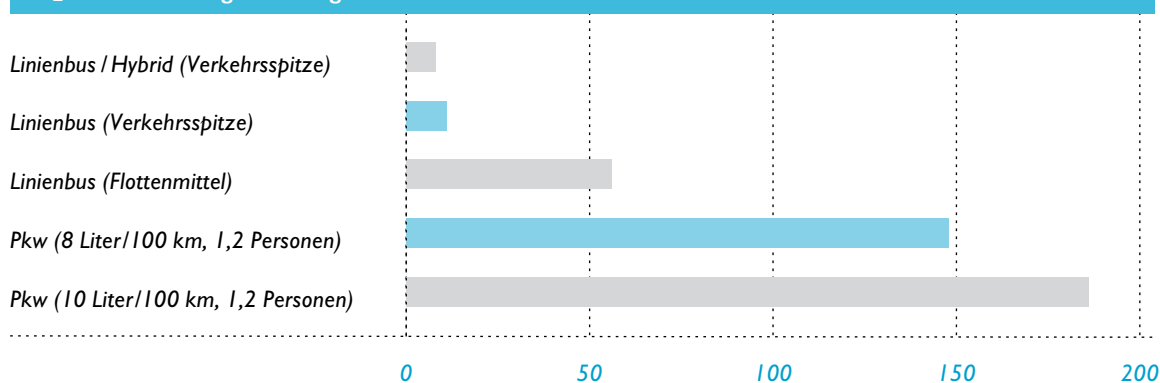
(FCKW) zum »CO₂-Äquivalent« zusammengefasst wird. Diese klimarelevanten Gase, auch »Treibhausgase« genannt, beschleunigen die globale Erderwärmung signifikant – mit heute bereits spürbaren Folgen. Experten rechnen mit dramatischen Änderungen des heutigen Klimas, einer Verschiebung der landwirtschaftlich ertragreichen Zonen, einem Temperaturanstieg der Meere mit dem daraus folgenden Abschmelzen der Polarkappen und dem Anstieg der Meeresspiegel sowie einer Zunahme der Wirbelstürme.

Bereits seit den 1980er Jahren ist ein exponentieller Anstieg der volkswirtschaftlichen Schäden aufgrund von Naturkatastrophen belegt. Die fiktiven volkswirtschaftlich relevanten Schadenswerte (»externe Kosten«) liegen im Bereich von 20 bis 50 Euro je Tonne CO₂. Das entspricht weltweit jährlichen volkswirtschaftlichen Schäden in Höhe von 640 bis 1.600 Milliarden Euro. Im Sinne einer präventiven, nachhaltigen Entwicklung ist es daher unmittelbar erforderlich, den Ausstoß von Treibhausgasen weltweit signifikant einzuschränken. Hauptquellen anthropogenen Ursprungs bilden der Industriesektor, die Heizungen privater Haushalte und der Verkehrsbereich, der in Deutschland rund ein Fünftel der global wirksamen Emissionen verursacht.

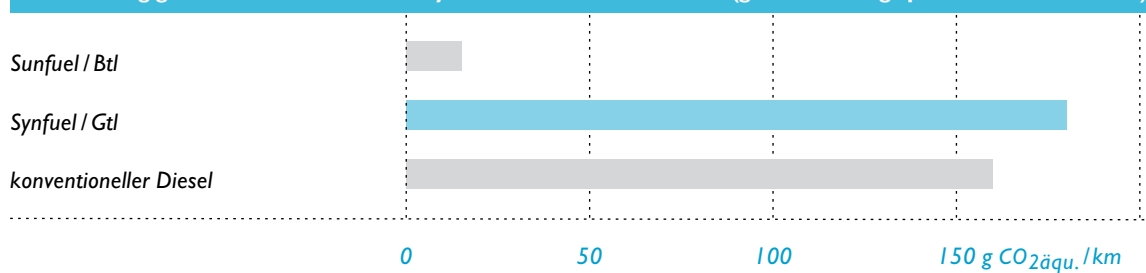
Klimarelevante Emissionen von Linienbusantrieben (CO₂-Äquivalent in kg/100 km)



CO₂-Emissionen in g/km/Fahrgast im Stadtverkehr



Reduzierung globaler Emissionen durch synthetische Dieseldieselkraftstoffe (gesamter Energiepfad = »Well-to-Wheel«)



Der Bus als Problemlöser

Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen sind sich seit jeher ihrer besonderen Verantwortung sowohl für einen attraktiven als auch umweltfreundlichen ÖPNV bewusst, dessen Realisierung angesichts zunehmender ökonomischer Zwänge im liberalisierten Verkehrsmarkt sorgfältiger Analysen und Optimierungen bedarf. Vielfach konnte – insbesondere in Ballungszentren – gezeigt werden, dass ein attraktiver ÖPNV das durch den Individualverkehr verursachte Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen lokalen und globalen Emissionen deutlich reduzieren kann. Aufgrund der direkten Abhängigkeit der CO₂-Emission vom Kraftstoffverbrauch einzelner Verkehrsträger sind die Fahrzeugbestandszahlen und Beförderungsleistungen (z.B. Personenkilometer, Wagenkilometer) bei der Beurteilung der globalen Emissionen entscheidend.

Der Primärenergieverbrauch von Linienbusmotoren konnte in den letzten zehn Jahren durch die Weiterentwicklung der Dieseldieseltechnik noch weiter gesenkt werden. Dieser grundsätzlichen Verbrauchsreduzierung haben jedoch die signifikant verschärften EU-Grenzwerte für die Abgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge – durch die Zwänge aufgrund des dieseltypischen Ziel-

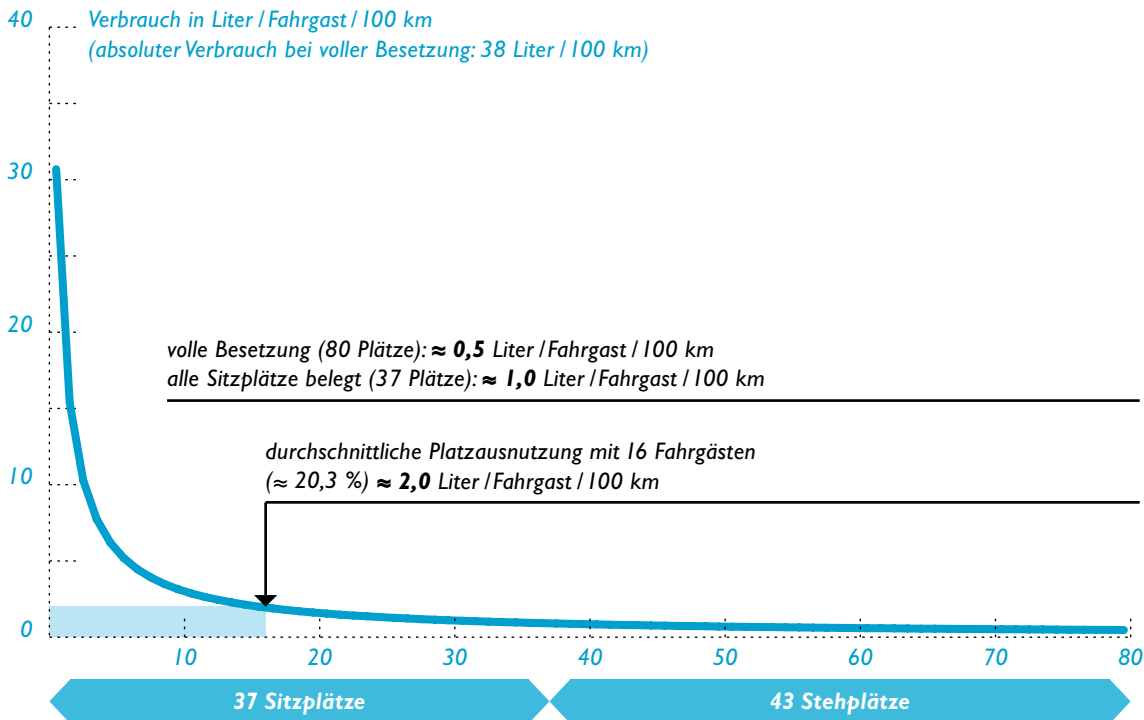
konflikts – entgegengewirkt. Auch durch Gewichts- und Energiebedarfszunahmen, die verbesserter Sicherheitstechnischer Ausstattung und komfortgetriebenen Ausstattungsmerkmalen (Klimaanlagen, Kneeling, Fahrgastinformativ- und Kommunikationssystem) zum Wohle der Fahrgäste geschuldet sind, wurde die positive Verbrauchsentwicklung zum Teil wieder ausgeglichen. Dennoch bleibt der Dieselantrieb, der sich seit Jahrzehnten aufgrund seiner Robustheit, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit als Antriebsaggregat im ÖPNV und Schienen-güterverkehr bestens bewährt hat, die Verbrennungskraftmaschine mit dem höchsten Wirkungsgrad und im Hinblick auf die CO₂-Emission der konkurrenzlos günstigste »konventionelle« Antrieb. Daher beträgt der Anteil an Dieseldieseln in der rund 38.000 Linienomnibusse (davon etwa 24.000 eigene) umfassenden VDV-Linienbusflotte mehr als 98 Prozent.

Bei Auswertung der VDV-Statistik unter Berücksichtigung der Wagenkilometer der VDV-Linienbusflotte lässt sich bei einer durchschnittlichen Platzausnutzung von 20,3 Prozent über 24 Stunden ein Flottenverbrauch der VDV-Linienbusse von rund 2,5 Litern Dieseldieselkraftstoff pro 100 Kilometer und Fahrgast ermitteln: Das im Pkw-Bereich für zukünftige Kleinwagen seit

geraumer Zeit versprochene Dreiliterauto ist im VDV bereits seit langem flottenweite Realität. Demgegenüber beträgt der flottenweite Durchschnittsverbrauch aller Pkw heute noch etwa 6,6 Liter pro 100 Kilometer und Fahrgast bei einem mittleren Besetzungsgrad eines Pkw mit 1,2 Personen, obwohl der Individualverkehr im Gegensatz zum ÖPNV bedarfsorientiert und nicht angebotsorientiert betrieben wird. In der Verkehrsspitze benötigen Linienbusse im Stadtverkehr sogar weniger als einen halben Liter Dieseldieselkraftstoff pro 100 Kilometer und Fahrgast. Dies dokumentiert eindrucksvoll die ÖPNV-Überlegenheit bezüglich des spezifischen Energieverbrauchs und der damit direkt verbundenen globalen Emissionen.

Bei der Betrachtung der spezifischen CO₂-Emissionen (pro Fahrgast) im Stadtverkehr wird die Überlegenheit des Linienbusses als Vermeider globaler Emissionen noch evidenter. So emittiert ein konventioneller Linienbus bei durchschnittlicher Platzausnutzung von 20,3 Prozent pro Fahrgast weniger als ein Drittel der Treibhausgase eines durchschnittlich mit nur 1,2 Personen besetzten Pkw. In der Verkehrsspitze beträgt die CO₂-Emission eines Linienbusses (pro Fahrgast und 100 Kilometer) sogar nur etwa fünf Prozent der vergleichbaren Pkw-Emission. Oder anders ausge-

Dieselmotorkraftstoffverbrauch pro Fahrgast am Beispiel eines Zwölfmeter-Niederflurbusses



drückt: Jeder, der in der Rushhour anstelle eines Pkw den Linienbus nimmt, vermeidet mehr als 95 Prozent CO_2 . Dies impliziert das enorme Potenzial zur CO_2 -Vermeidung durch die forcierte weitere Verbesserung des Modal-Split zugunsten öffentlicher Verkehrsträger.

Verbesserung durch neue Kraftstoff- und Antriebskonzepte

Trotz seiner heute bereits herausragenden Stellung im Umweltschutz besitzt der Linienbusantrieb weiteres Potenzial zur Vermeidung globaler Emissionen. Eine Option ist der Einsatz synthetischer Dieselmotorkraftstoffe aus Biomasse (BtL = Biomass-to-liquids). Hierunter versteht man synthetische, hochreine – d. h. aromaten- und schwefelfreie – flüssige Kraftstoffe, die z. B. auf Basis des Fischer-Tropsch-Verfahrens hergestellt werden können, ein in der Regel zweistufiges Verfahren. Hierbei wird zunächst ein Synthesegas erzeugt, das anschließend in flüssigen Kraftstoff umgewandelt wird. Aufgrund der regenerativen Komponente Biomasse spricht man auch von »Sunfuel«. Im Unterschied zu heutigen, umgeesterten Pflanzenölen (»Biodiesel«; z. B. RME) ist von den Biokraftstoffen der zweiten Generation bei unverdünnter Anwendung eine Reduzierung der CO_2 -Gesamtemission von etwa 90 Prozent gegenüber

herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff zu erwarten.

Eine weitere aussichtsreiche Option stellt der Hybridantrieb mit Zwischenspeicher zur Bremsenergie- rekuperation dar. Aufgrund der Verbrauchsvorteile des Hybridsystems, die – wie von ausgewählten VDV-Mitgliedsunternehmen als Vorreiter im Praxisversuch bereits verifiziert – im Stadtverkehr rund 30 Prozent betragen können, ist von analoger Reduzierung der CO_2 -Emission auszugehen. Die Kombination der Optionen »Diesel-Hybrid« und »BtL« würde theoretisch eine weitere Verminderung der CO_2 -Emission um etwa 97 Prozent ermöglichen.

In den Mittelpunkt der Bemühungen der VDV-Mitgliedsunternehmen zur weiteren Verbesserung der verkehrsbedingten Emissionen ist zudem bereits der Wasserstoff als kohlenstofffreier Kraftstoff gerückt, da er das Potenzial einer gleichermaßen lokalen wie globalen Emissionsfreiheit bietet. Aus Gründen der Ressourcenschonung der heute verwendeten fossilen Primärenergieträger und angesichts des stetig wachsenden Energiebedarfs durch das Ansteigen der Weltbevölkerung ist ein zumindest langfristiger Übergang auf nichtfossile Kraftstoffe erforderlich. Die mögliche Erzeugung des Sekundärenergieträgers

Wasserstoff aus regenerativen Primärenergien verstärkt die zukünftige strategische Bedeutung dieses schadstofffreien Energieträgers mit quasi unbegrenzter Verfügbarkeit gerade für mobile Anwendungen. Wasserstoff wird von ausgewählten VDV-Mitgliedsunternehmen sowohl in Verbindung mit Brennstoffzellen als auch in Wasserstoff-Verbrennungsmotoren erprobt. Der Wirkungsgrad der Brennstoffzelle, verbunden mit einem elektrischen Fahrentrieb, ist von allen Antriebsarten am höchsten, während jedoch der Wasserstoff-Verbrennungsmotor heute noch kosteneffizienter herstellbar ist. Die Betriebshofgebundenheit der VDV-Unternehmen ist ein entscheidender Vorteil für die Einrichtung einer Betankungsinfrastruktur für Wasserstoff und seine regenerative Erzeugung.

Die Unternehmen des VDV – allen voran jene Mitgliedsunternehmen, die sich im schwierigen Umfeld des liberalisierten Verkehrsmarktes als Innovationspioniere bereits heute dem Einsatz der beschriebenen noch umweltfreundlicheren Zukunftstechnologien widmen – tragen als unverzichtbare Partner der Umweltpolitik entscheidend zu einer ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit bei.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

Grundlagen der Instandhaltung in Linienbusbetrieben des ÖPNV

Die Erfüllung gesetzlicher Pflichten und eine weitere Reduzierung der Kosten stehen bei der Instandhaltung von Bussen im Vordergrund. Gleichzeitig haben moderne Technologien und gestiegene Anforderungen an die Abgasnachbehandlung die Komplexität der im ÖPNV eingesetzten Linienbusse stetig erhöht. Die Instandhaltung muss auf diese gestiegene Komplexität reagieren und befindet sich gleichzeitig in einem Spannungsfeld zwischen Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Dabei darf keines dieser Ziele aus den Augen verloren werden. Die VDV-Mitteilung 8802 des Fachausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten unterstützt den Instandhalter bei der Bewältigung dieser Aufgaben.

Die Instandhaltung (IH) moderner Linienbusse erfordert einerseits den Einsatz verschiedener Instandhaltungsmethoden und andererseits den Umgang mit neuen Technologien. Die VDV-Mitteilung 8802 »Instandhaltungssysteme in Linienbusbetrieben des ÖPNV«, die Anfang 2007 erschienen ist, widmet sich dieser Thematik. Sie beginnt bei den allgemeinen Grundlagen und Zielen der Instandhaltung. Dazu wird auf eine Reihe von technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen (Bild 1) eingegangen und die Voraussetzungen für eine optimale IH werden erläutert. Schließlich werden Maßnahmen zur Optimierung der IH vorgestellt.

Pflichten bei der Instandhaltung

Dem klassischen ÖPNV-Unternehmer werden eine Reihe von Pflichten auferlegt. Er hat:

- den ihm genehmigten Betrieb während der Geltungsdauer der Genehmigung dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten,
- die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen,
- seine Fahrzeuge auf seine Kosten in regelmäßigen Zeitabständen untersuchen zu lassen.

Neben diesen Pflichten sind weitere Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), der BOKraft, der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der Betriebssicherheitsverordnung sowie betriebliche und Vorgaben der Hersteller und zu beachten.

Bestandteile und Ziele der Instandhaltung

Die Bestandteile der Instandhaltung:

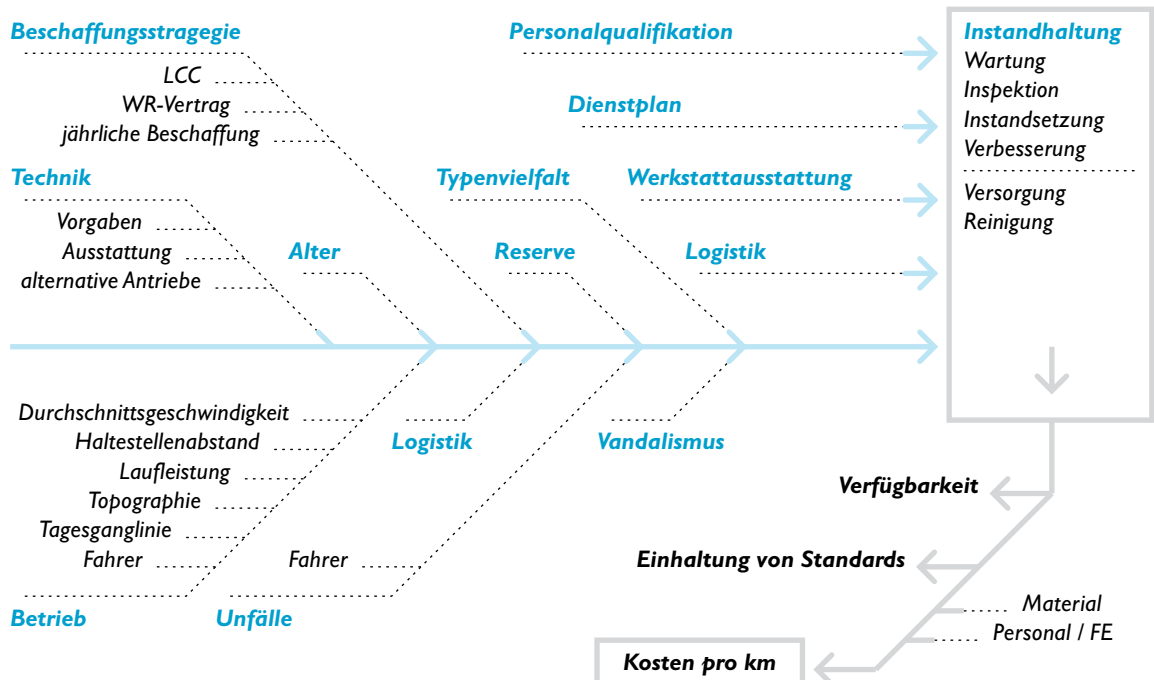
- Wartung,
- Inspektion,
- Instandsetzung und
- Verbesserung

sind in der DIN 31051 definiert.

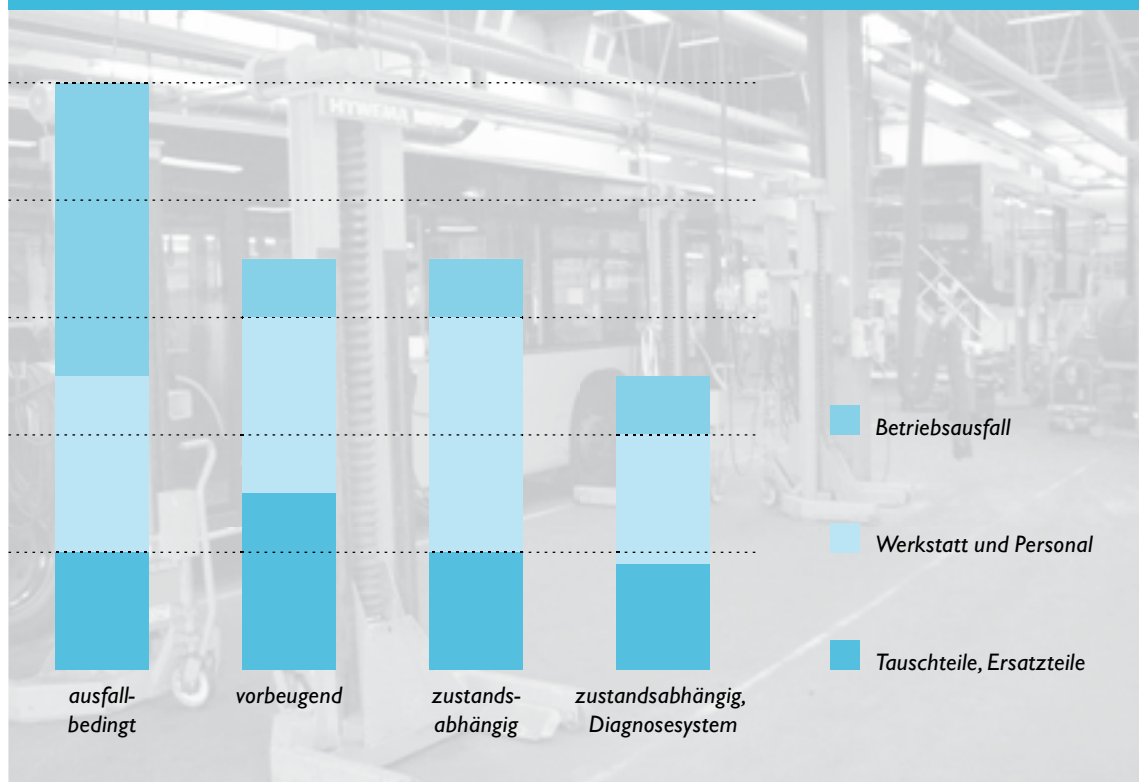
Sie dienen dazu, den Linienbus während seiner Nutzungsdauer in einem funktionsfähigen Zustand zu erhalten oder diesen wiederherzustellen.

In der Praxis können diese Ziele nur erreicht werden, wenn die IH genau auf das jeweilige Objekt zugeschnitten wird. Die umfangreiche Familie der Linienbusse reicht dabei vom Midibus bis hin zum Doppelgelenkbus mit sämtlichen dazwischen liegenden Bauformen. Die Art des Fahrzeuges und dessen Ausstattung beeinflusst Planung, Durchführung und Aufwand der IH. Darüber hinaus spielen Einsatzbedingungen (z.B. Überland-, Stadt- und schwerer Stadtverkehr), Alter und Laufleistung eine wichtige Rolle. Die erforderlichen Aufwendungen für die IH stehen demnach bereits

Technische und betriebliche Rahmenbedingungen der Instandhaltung



Vergleich der Instandhaltungskosten der einzelnen Strategien



bei der Busbeschaffung zu einem bedeutenden Teil fest. Wichtige Anhaltspunkte liefert hier auch die VDV-Schrift 881 »Verfahren zur Ermittlung von Personal-Kennzahlen für die Instandhaltung und Bereitstellung von Linienbussen«, die eine an den Einsatzbedingungen orientierte differenzierte Berechnung des IH-Aufwandes ermöglicht.

Instandhaltungsstrategien

Linienbusse sind komplexe technische Systeme, für deren Instandhaltung Regeln aufzustellen sind, die angeben, zu welchen Zeitpunkten welche Tätigkeiten an welchen Aggregaten und Bauteilen vorzunehmen sind. Dabei unterscheidet man folgende Instandhaltungsstrategien:

- Ausfallorientierte Strategie
- Vorbeugende Strategie
- Zustandsabhängige bzw. inspektive Strategie
- Kombinierte Strategie.

Jede dieser Strategien hat für sich betrachtet Vor- und Nachteile. Eine qualitative Betrachtung der bei der IH entstehenden Gesamtkosten – unterteilt nach Kosten für Werkstatt und Personal, Ersatzteile und bei Betriebsausfall – zeigt bei

der inspektiven IH die niedrigsten Gesamtkosten (siehe Bild oben). Aufgrund der angesprochenen Komplexität eines Linienbusses und des sehr unterschiedlichen Verschleiß- und Ausfallverhaltens vieler seiner Bauteile kommt in der Regel nur eine kombinierte IH-Strategie zum Einsatz, bei der festzulegen ist, welche der Einzelstrategien für das jeweilige Bauteil vorteilhaft ist.

Optimierungsansätze

Die Optimierung der IH und deren Anpassung an sich wandelnde Anforderungen stellt einen permanenten Prozess dar:

- Ein Veränderungsmanagement steuert diesen Prozess.
- Mit einer Fremdvergabe von Teil- oder Komplettleistungen kann eine Anpassung an geänderte Anforderungen erfolgen. Vor einer solchen Entscheidung sind jedoch sämtliche Faktoren sorgfältig zu bewerten.
- Ein Benchmarkingprozess kann wertvolle Optimierungshinweise liefern.
- Ein konsequentes Prozessmanagement hilft, die Prozesse im Unternehmen zu steuern und anzupassen.

■ Der Einsatz leistungsfähiger Diagnosesysteme zur permanenten Bereitstellung aktueller Informationen über den Zustand des Fahrzeugparks wird unverzichtbar zur Steuerung der IH-Prozesse.

■ Eine Betrachtung der Lebenszyklus-Kosten (LCC) ermöglicht eine weitreichende Kostentransparenz, durch die die Gesamtkosten über die Lebensdauer der Fahrzeuge wesentlich besser kalkulierbar sind.

Eine sorgfältige, möglichst detaillierte Kostendokumentation ist die wesentliche Voraussetzung für die Einleitung erfolgreicher Verbesserungsmaßnahmen.

Dipl.-Ing. Alexander Koch

Fachtagungen »Elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« als Ausdruck erfolgreicher Ausschussarbeit

Eines der Hauptziele des Ausschusses für elektrische Energieanlagen (AEE) ist es, seine Arbeit einer breiten Fachöffentlichkeit zu präsentieren. Die Schlüsselrolle spielen hierbei seine im zweijährigen Zyklus stattfindenden Fachtagungen.

Vorbereitung und Durchführung von Tagungen, Symposien, Workshops etc. gehören seit langem zur Arbeitspalette des Ausschusses für elektrische Energieanlagen. So beteiligte sich der Ausschuss in den 1990er Jahren an der Konzeption der Symposienreihe »Gleichstrombahnen« der Dresdner Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW Dresden); als Verbindungsmann fungierte damals Prof. Bernd Hellige, der einerseits an dieser Hochschule tätig und andererseits ständiger Mitarbeiter des Ausschusses war. Die HTW war dabei der eigentliche Veranstalter, der AEE wirkte bei der Festlegung der jeweiligen Themen und Referenten mit. Die Symposien dauerten ca. 1 ½ Tage und wurden mit einer Fachausstellung der entsprechenden Industrie und Ingenieurbüros abgerundet.

An diesen Veranstaltungen nahmen jeweils bis zu 200 Personen teil, was bei einem Spezialthema wie

Reges Interesse der Gäste: Bei der parallel zur Fachtagung angebotenen Ausstellung konnte über mangelnden Zuspruch nicht geklagt werden – ein voller Erfolg für Aussteller und Teilnehmer



»Elektrische Anlagen für Gleichstrombahnen« bemerkenswert ist. Einer der Erfolgsgründe dieser Veranstaltungsreihe war sicherlich die geringe Teilnahmegebühr von ca. 100 DM, die dadurch möglich wurde, weil keine Raummiete anfiel und die Referenten auf ihr Honorar verzichteten.

Neues Konzept für Fachtagungen

Trotz der guten Resonanz dieser Symposien musste deren Konzeption geändert werden, denn durch die Beteiligung eines Ingenieurbüros als Mitveranstalter bestand die Gefahr eines Interessenkonflikts. Der AEE nahm daher den Wechsel von Prof. Hellige in den Ruhestand zum Anlass, folgende Konzeption für zukünftige Veranstaltungen zu beschließen:

- Der AEE führt alle zwei Jahre eine Fachtagung zum Thema »Elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« für ca. 200 Teilnehmer durch. Jede Fachtagung findet im ersten Quartal des Jahres statt und dauert 1 ½ Tage.
- Es findet eine begleitende Fachausstellung statt. Die Aussteller finanzieren die Abendveranstaltung.

- Die Referenten treten ehrenamtlich auf.

- Das Arbeitsteam (AT) »Fachtagung« des AEE ist für die Festlegung der Themen, die Auswahl der Referenten und den Ablauf der Fachtagung zuständig. Dieses AT nimmt seine Arbeit jeweils ca. 1 ¼ Jahr vor dem Veranstaltungstermin auf.

- Als Veranstalter fungiert die VDV-Akademie e.V., unterstützt von der beka GmbH.

- Die Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen (BG Bahnen) kooperiert mit dem AEE bei der Durchführung dieser Veranstaltung und ist deshalb personell im AT »Fachtagung« vertreten. Mindestens ein Vortrag wird von einem Vertreter der BG Bahnen gehalten.

Erfolgreiche Kooperation mit der BG Bahnen

Durch die Kooperation mit der BG Bahnen ergaben sich günstige Randbedingungen zur Durchführung der Fachtagungen. Durch Jörg Weymann, stellv. Leiter Prävention der BG und ständiger Mitarbeiter im AEE, wurde der Kontakt zur Berufsgenossenschaftlichen Akademie für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz hergestellt, die in einem denkmalgeschützten Gebäudekomplex in Dresden residiert, zu dem auch ein Hotel und eine Mehrzweckhalle gehören. Dadurch waren Übernachtungsmöglichkeiten für Tagungsteilnehmer und Präsentationsflächen für Fachausstellungen am Veranstaltungsort vorhanden.

Die erste Fachtagung nach diesem neuen Konzept fand am 5. und 6. Februar 2004 statt. 210 Teilnehmer und 15 Fachaussteller waren zu verzeichnen. Das Hauptthema dieser Fachtagung »Stromversorgungs- und Oberleitungsanlagen« gliederte sich in drei Vortragsblöcke:

- Stromversorgungsanlagen: Vorstellung der neuen VDV-Schriften 505, 506 und 507;
- Oberleitungsanlagen: Vorstellung der VDV-Schrift 550 und der Schutzmaßnahmen bei Arbeiten an Fahrleitungsanlagen;
- Gastvorträge aus Hochschulen und Industrie zu den Themen »Überspannungsableiter«, »Elektromagnetische Verträglichkeit/Elektromagnetische Felder« und »Energiespeicher«.

In den Pausen blieb genug Zeit für einen Besuch der Fachausstellung. Ein Teil der beteiligten Firmen stellte dort Neuheiten in Kurzvorträgen vor.

Positive Bilanz der Fachtagung 2004

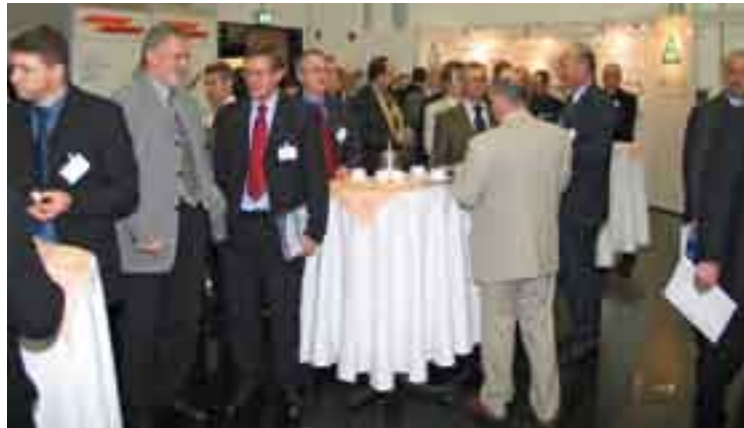
Der AEE zog nach dieser Tagung eine überwiegend positive Bilanz:

- Die Anzahl der Teilnehmer übertraf alle Prognosen, der Vortragssaal war bis auf den letzten Platz gefüllt. Rund die Hälfte der Teilnehmer waren Vertreter von Verkehrsunternehmen.
- Die Räumlichkeiten und die Organisation vor Ort wurden positiv beurteilt.
- Die Fachausstellung war in den Pausen immer gut besucht. Manche Ausstellungsstände sollten konzeptionell dem Charakter der Fachtagung besser angepasst werden. Alle Aussteller äußerten sich positiv über die an den Ständen geführten Gespräche, wünschten aber längere Pausen.
- Die Kurzvorträge während der Ausstellungsbesichtigung wurden nicht so angenommen wie erwartet; sie beeinträchtigten teilweise die Diskussionen an den Ständen.
- Die Fachvorträge sollten sich mehr aktuellen Diskussionen im AEE und nicht hauptsächlich der Vorstellung fertiger AEE-Publikationen widmen.
- Bei Gastvorträgen von Industrievertretern sollte nicht nur die Werbung für ein spezielles Produkt im Mittelpunkt stehen.

Thema »Energie« im Mittelpunkt der Fachtagung 2006

Mit diesem Resümee begann der AEE mit der Vorbereitung der Fachtagung 2006. Diesmal lautete das Hauptthema »Energie: Bedarf, Versorgung, Recht und Management«. Die Veranstaltung fand am 30. und 31. März 2006 wieder in der Berufsgenossenschaftlichen Akademie Dresden statt.

Im ersten Themenblock wurden der wachsende Energiebedarf von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen und die Auswirkungen auf die Fahrstromversorgungsanlagen kritisch betrachtet. Projekte des AEE und die europäische Normung auf dem Gebiet der ortsfesten



Auch die Pausen während der Fachtagung waren geprägt von angeregten Diskussionen unter den Teilnehmern

elektrischen Bahnausrüstung wurden im zweiten Themenblock vorgestellt. Der dritte Themenblock behandelte das neue Energierecht und seine Auswirkungen auf den Strommarkt sowie das Energiemanagement am Beispiel der elektrischen Betriebsanlagen. Abgeschlossen wurde die Fachtagung 2006 mit einem Vortrag über die Neuerungen im Arbeitsschutzrecht.

Hervorragende Beurteilung der Fachtagung 2006

Organisatorisch wurden die Erfahrungen aus der letzten Veranstaltung berücksichtigt. Es wurden keine Kurzvorträge mehr angeboten. Die Beurteilung des AEE war daher im Vergleich zu der ersten Veranstaltung noch besser:

- Die Fachtagung hat sich etabliert und erfüllte alle Erwartungen.
- Die Kapazitätsgrenzen der vorhandenen Räumlichkeiten mit über 220 Teilnehmern und 25 Fachausstellern sind erreicht.
- Die Vorträge über den (Fahrzeug-)Energiebedarf und die Auswirkungen auf die Fahrstromversorgungsanlagen waren bewusst provozierend konzipiert und verfehlten ihr Ziel bei den Zuhörern nicht.
- Die Vorträge über neue AEE-Publikationen, BOStrab-Richtlinien und Normen veranlassten einige Zuhörer, über eine Mitarbeit in den entsprechenden Gremien nachzudenken.
- Besonderen Zuspruch fanden auch die Vorträge über das Energierecht und seine praktische Anwendung in Energieverträgen.

- Die Erläuterung des »neuen« Arbeitsschutzrechts und der teilweise drastischen Auswirkungen auf die Berufsgenossenschaften einerseits und die Unternehmen andererseits machte den Zuhörern klar, welche Veränderungen auf diesem Gebiet bevorstehen inklusive der Übertragung einiger Aufgaben der Berufsgenossenschaften auf die Verantwortlichen vor Ort.

- Die Fachausstellung war rundum gelungen. Die Stände waren diesmal deutlich besser gestaltet. Viele Aussteller präsentierten interessante Exponate.

Planung für Fachtagung 2008 gestartet

Nach dem Erfolg der zweiten Fachtagung begann der AEE unverzüglich mit ersten Planungen für die dritte Veranstaltung dieser Art, die voraussichtlich am 31. Januar und 1. Februar 2008 in Dresden stattfinden wird. Diesmal soll der Schwerpunkt auf der laufenden Arbeit in den Unterausschüssen und Arbeitsteams des AEE liegen. Das zuständige Arbeitsteam »Fachtagung« ist ab Januar 2007 wieder aktiv.

Die Fachtagungen des Ausschusses für elektrische Energieanlagen sind eine Art »Tag der offenen Türen« des AEE, um seine Arbeit nicht nur den VDV-Mitgliedsunternehmen, sondern auch einer breiteren Fachöffentlichkeit zu präsentieren. Die rege Teilnahme aus Mitgliedsunternehmen und Fachöffentlichkeit verdeutlicht die Richtigkeit dieser Konzeption.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Niederflur-Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge in Deutschland – eine Erfolgsgeschichte

Seit mehr als 15 Jahren werden Niederflurfahrzeuge in deutschen Straßen- und Stadtbahnnetzen eingesetzt. Bei einigen Verkehrsunternehmen ist mittlerweile die zweite Fahrzeuggeneration in Betrieb, deren Entwicklung auf zahlreichen Betriebserfahrungen der Betreiber und Hersteller basiert. Der Schienenfahrzeugausschuss leistete dazu einen vielfältigen Beitrag.

Anfang der neunziger Jahre des 20. Jahrhunderts wurde die Niederflurtechnik bei Straßen- und Stadtbahnen eingeführt, um die Zugänglichkeit dieser Verkehrssysteme für alle Fahrgastgruppen zu verbessern, insbesondere für Mobilitätsbehinderte. Sehr oft wurden u. a. unter politischem Druck umfangreiche Fahrzeuglieferungen vereinbart, ohne dass eine vorherige ausreichende Erprobung durchgeführt wurde oder detaillierte Erfahrungen mit der neuen Fahrzeugtechnik vorlagen. Diese übereilten Entscheidungen führten zwangsläufig auch zu negativen Entwicklungen:

- Wegen des von klassischen Gelenkfahrzeugen abweichenden Lichtraumbedarfs von Niederflurfahrzeugen, besonders vor und nach Kurven, mussten u. a. die Gleislagen, die Bahnsteige und Maststandorte geändert werden.

- Speziell bei 100 Prozent niederflurigen Fahrzeugen treten im Vergleich zu klassischen Gelenkfahrzeugen erheblich höhere Kräfte in den Wagenkästen auf, die darauf zurückzuführen sind, dass der Wagenkasten neben den Längskräften zwischen den einzelnen Fahrwerken bzw. Gelenken auch Quer- und Vertikalkräfte übertragen muss. Bei einem Fahrzeugtyp führten diese hohen Kräfte zu signifikanten Schäden, die ein aufwändiges, kostenintensives Sanierungsprogramm erforderlich machten.

- Die niedrige Einstieghöhe führt auch zu dünneren Fußböden und folglich zu teilweise innen lauterer und kälteren Fahrzeugen.

Trotz der o. g. negativen Begleiterscheinungen sei erneut auf den Hauptvorteil aller Bauarten von



Der sechssächsige Leoliner wurde entwickelt und konstruiert von einer Tochtergesellschaft der LVB, der Leoliner Fahrzeug-Bau Leipzig GmbH (FBL). Diese preiswerte Straßenbahn besitzt einen Niederfluranteil von 60 Prozent und verfügt über 39 Sitzplätze und rund 80 Stehplätze

- 100 Prozent niederflurige Fahrzeuge weisen einen sehr kompakten Antriebsstrang auf, der viele Wälzlager und mehrere Getriebe umfasst. Im Vergleich zu Fahrzeugen mit klassischem Längs- oder Querantrieb sind deshalb bei diesen Fahrzeugtypen deutlich mehr Teile bei schlechterer Zugänglichkeit instand zu halten.

Niederflurfahrzeugen hingewiesen: deutlich bessere Ein- und Ausstiegsverhältnisse für alle und nicht nur für mobilitätsbehinderte Fahrgäste. Dafür mussten aber die Haltestellen baulich verändert, d. h. Lage und Höhe der Bahnsteige entsprechend der Fahrzeugkonzeption angepasst werden. Denn nur durch das richtige Zusammenspiel von Fahrzeug und Infrastruktur wird der optimale Ein- und Ausstieg für Fahrgäste ermöglicht.

Aktivitäten des Schienenfahrzeugausschusses im Hinblick auf die neue Niederflurtechnik

Der Schienenfahrzeugausschuss begleitete von Anfang an aktiv die Entwicklung der Niederflurtechnik und verfasste neue Publikationen zu diesem Thema oder überarbeitete vorhandene Schriften:

- Mitarbeiter dieses Ausschusses beteiligten sich am Forschungsvorhaben »VÖV-Niederflur-Stadtbahn«.
- Die VDV-Mitteilung 1501 »Grundlagen für den Einsatz von Niederflur-Stadtbahnfahrzeugen« wurde 1993 veröffentlicht, in der u. a. die Abhängigkeiten zwischen Fahrzeug und Infrastruktur eingehend betrachtet werden.
- Die 1995 erschienene überarbeitete Fassung der VDV-Schrift 150 »Typenempfehlung Stadtbahn-Fahrzeuge« schließt auch die Niederflurfahrzeuge mit ein. Drei Standardausführungen werden empfohlen, die bis heute noch überwiegend beschafft werden:
 - dreiteiliges Gelenkfahrzeug mit je einem Fahrwerk unter den Endteilen und zwei Fahrwerken unter dem Mittelteil;
 - mehrteiliges Gelenkfahrzeug mit je einem Fahrwerk mittig unter den jeweiligen Fahrzeugteilen;
 - mehrteiliges Gelenkfahrzeug mit kürzeren Fahrzeugteilen mit Fahrwerken und längeren Fahrzeugteilen ohne Fahrwerke (Multi-Gelenkfahrzeuge).
- Mit der Erstellung der VDV-Schrift 156 »Typenempfehlung Niederflur-Straßenbahn-Beiwagen« im Jahre 1998 wurde das Bestreben der Verkehrsunternehmen unterstützt, die einerseits relativ moderne, nur wenige Jahre im Betrieb befindliche Hochflur-Triebwagen besaßen und andererseits ihren Fahrgästen niederflurige Einstiegsmöglichkeiten anbieten wollten.

Die Weiterentwicklung dieser Fahrzeugtechnik wurde auch durch Zusammenschlüsse von Fahrzeugherstellern beeinflusst. Die dabei entstandenen so genannten Systemhäuser entwickelten modular aufgebaute Fahrzeugkonzepte. Mit Letzteren sollten der herstellerseitige Entwicklungsaufwand pro Fahrzeugbestellung und die Beschaffungskosten für die Verkehrsnehmer reduziert werden; diese Bemühungen der Hersteller wurden durch zum Teil umfangreiche Bestellungen der Betreiber honoriert.

Rückkehr zu Drehgestellfahrzeugen

Aber auch von Seiten der Verkehrsunternehmen fand ein Umdenken statt, soweit dies von politischer Seite nicht behindert wurde. Besonders auffällig ist der eindeutige Trend zurück zum Drehgestellfahrzeug. Typisch hierfür sind mehrteilige Fahrzeuge, die klassische Antriebsdrehgestelle mit konventionellen Radsätzen und Einzel-Querantrieb aufweisen. Die Laufdrehgestelle sind überwiegend mit Losrädern ausgestattet. Beispielfähig sei auf die 45 Meter langen Fahrzeuge für Dresden und Leipzig verwiesen: Das Fahrzeugkonzept für die Straßenbahnnetze dieser beiden Städte basiert auf teilniederflurigen Großraumwagen, die durch kurze Fahrzeugteile miteinander verbunden sind. Sowohl das Verkehrsunternehmen als auch die Fahrgäste geben diesen Fahrzeugtypen gute Noten.

Wie schon oben erwähnt, ermöglicht diese Fahrzeugkonzeption nur teilniederflurige (70 Prozent) Fahrzeuge. Trotzdem entschieden sich auch solche Verkehrsunternehmen für diese Bauart, die vorher 100 Prozent niederflurige Fahrzeuge beschafften, z. B. in Bremen und Frankfurt/Main. Die relativ problemlose Inbetriebnahme und Instandhaltung dieser Fahrzeugtypen bestätigten die Verkehrsunternehmen in ihrer Entscheidung.

Hersteller haben Fahrzeugkonstruktion verbessert

Die Hersteller führten signifikante Verbesserungen in der Konstruktion der Fahrzeuge durch, beispielhaft sei auf folgende Maßnahmen verwiesen:



Harmonie von Kulturerbe und Moderne: eine von insgesamt 32 Bahnen vom Typ NGT D12 DD der Dresdner Verkehrsbetriebe AG auf der Augustusbrücke vor historischer Kulisse. Mit einer Länge von 45 m bietet dieser Typ 107 Sitz- und 153 Stehplätze. Weitere 24 Bahnen dieses Typs werden in Leipzig eingesetzt – mit geringfügigen Anpassungen an die lokalen Gegebenheiten.



Die Erfolgsgeschichte der Niederflurfahrzeuge in Bremen wird fortgesetzt: Der Stadtbahntyp GT8N-I, vorgestellt zur Jahreswende 2005/2006, löst die rund 30 Jahre alten Fabrikate der Firma Wegmann ab. Damit ist bald die gesamte Bus- und Bahnflotte der Bremer Straßenbahn AG niederflurig. Steigende Fahrgastzahlen beweisen, wie gut dieses Angebot bei den Kunden ankommt.

- Umfangreiche Rechnerprogramme zur Berechnung der Wagenkastenfestigkeit ermöglichen es, die besondere Belastung der Wagenkästen bei so genannten Multigelenkfahrzeugen und bei den Fahrzeugen zu berücksichtigen, bei denen sich Fahrwerke mittig unter relativ langen Wagenkästen befinden. Auch wurde die Anbindung der Fahrwerke an die Wagenkästen und die Kopplung der Wagenkästen untereinander neu gestaltet, um die Spitzenkräfte an den Verbindungspunkten bzw. Befestigungskonsolen zu vermindern.

Die erste Maßnahme wird durch ein Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt, das vom Schienenfahrzeugausschuss initiiert und fachlich begleitet wird. Die zweite Maßnahme wird ein wichtiger Punkt bei der geplanten Überarbeitung der VDV-Schriften 180 ff. über Heizungs- und Lüftungseinrichtungen für Nahverkehrsschienenfahrzeuge sein.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

- Neue Materialien für den Fußbodenaufbau verbesserten deutlich die Wärmedämmung. Außerdem führten geänderte Warmluftführungen, z. B. Warmluftaustritt knapp über dem Fußboden besonders im Türbereich, oder elektrische Fußbodenheizungen zu angenehmeren Temperaturen im Fahrzeug.

Zuzüglermarketing: Willkommen in einer neuen Stadt!

Wo ist der nächste Supermarkt? Wie kommen die Kinder am schnellsten in die Schule? Wo ist das Einwohnermeldeamt? Wie komme ich zu meiner neuen Arbeitsstelle? Menschen, die neu in eine fremde Stadt ziehen, müssen sich neu orientieren und diese Fragen für sich neu beantworten. Das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl von Menschen ist oftmals langfristig festgelegt und nur schwer veränderbar. Eine gute Gelegenheit zur Veränderung bisheriger Verhaltensmuster bietet hier ein solcher Umzug, wenn also individuell neue Wege beschritten werden müssen. Möchte man die Neubürger als ÖPNV-Kunden gewinnen, bietet sich die Gelegenheit, die Zuzügler rasch von der Attraktivität des ÖPNV zu überzeugen, bevor sich die Fahrt mit dem eigenen Auto als eingeübtes Verhaltensmuster etabliert hat. Einen vielversprechenden Ansatz bietet hierbei ein Zuzüglermarketing in Form eines Willkommenspaketes, das Zu- und Umzügler direkt bei der Anmeldung im Einwohnermeldeamt oder einem Bürgerbüro erhalten. Es beantwortet vor allem die wichtigste Frage: Wie kann man die neue und noch unbekannte Stadt am einfachsten und komfortabelsten ohne Auto entdecken? Das Willkommenspaket soll den Anfang in einer neuen Umgebung und den Einstieg in den ÖPNV einfach machen. Den Zuzüglern werden attraktive Informations-, Beratungs- und Testangebote als eine erste Orientierungshilfe an die Hand gegeben.

In Baden-Württemberg haben in einem ersten Versuch 115 Personen, die nach Stuttgart gezogen sind, ein Tagesticket, Informationen zu Abfahrtszeiten an ihrer Haltestelle sowie einen Netzplan erhalten. Sechs Wochen nach dem Umzug lag der ÖPNV-Anteil dieser Personen bei ihren Wegen sechs Prozent über dem einer Kontrollgruppe, und acht Monate nach dem Umzug war immer noch ein Unterschied von vier Prozent messbar. Besonders bemerkenswert war, dass acht Monate nach dem Umzug infolge dieser Maßnahme der ÖPNV-Anteil bei Freizeitwegen bei 27 Prozent statt bei sechs Prozent in der Kontrollgruppe lag.

Eine anschließende repräsentative Marktforschungsstudie durch das Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) der Universität Stuttgart belegt: Ein Umzug ist eine gute Möglichkeit, Neubürger von Anfang an für den öffentlichen Nahverkehr zu gewinnen. Basis ist eine Erhebung mit rund 500 Zuzüglern, die nach den Gründen ihrer Umzugsentscheidung und nach ihren Mobilitätsgewohnheiten befragt wurden. Diese Befragung wurde dreimal durchgeführt und zwar vor dem Umzug, unmittelbar nach dem Umzug und mehrere Monate danach nochmals. Dabei wurden die Zuzügler in drei Gruppen eingeteilt. Die erste Gruppe erhielt nur ein ÖPNV-Infopaket, die zweite Gruppe zusätzlich ein Testticket und die dritte Gruppe überhaupt keine Informationen (Kontrollgruppe).

Die wichtigsten Ergebnisse waren:

- Bei der Wohnungswahl spielen Aspekte, die mit Verkehr zu tun haben, eine große Rolle.

- Der Umzug ist eine Situation, in der eine Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens wahrscheinlich ist.
- Der Nahverkehr wird von den Neubürgern als bequem, sicher und stressfrei wahrgenommen.
- Die Versorgung mit Informationen und Testtickets hat einen deutlich positiven Effekt auf die Nutzung des Nahverkehrs.

Auf diesen Ergebnissen wurde zunächst bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG das SSB-Zuzüglermarketing aufgebaut. Zwischenzeitlich übernehmen immer mehr Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg, unterstützt durch die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg, diesen Ansatz.

Initiative statt abwarten

Neubürger haben meist ein enormes Informationsdefizit, über die Stadt selbst sowie über das städtische Nahverkehrsangebot. Dabei befinden sie sich in einer Situation, in der sie mehr Gewohnheiten ändern als zu irgendeinem anderen Zeitpunkt. Diese ungewohnte und belastende Situation kann man erleichtern und zugleich auch für die Zwecke des Unternehmens nutzen. Nicht abwarten, dass die neuen Mitbürger den Weg zum Verkehrsunternehmen finden, sondern zugehen auf mögliche neue Kunden, so die Idee. Die Verkehrsmittelwahl der Neubürger soll durch eine gezielte Motivation und intensive Betreuung von Anfang an zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. Darüber hinaus ist das Zuzüglermarketing ein Element der Kunden- und Serviceorientierung. Insbesondere ist es nicht nur für

das einzelne Verkehrsunternehmen, sondern auch für die Kommune sowie für das Land Baden-Württemberg ein nicht zu unterschätzendes Element zur Imageförderung.

Die Zielgruppe beim Pilotprojekt der SSB bildeten zunächst sämtliche Zuzügler nach Stuttgart. Die Umzügler innerhalb der Stadt (Binnenwanderer) wurden in der ersten Stufe nicht mit einbezogen. Zusammenfassend werden mit diesem Konzept insbesondere folgende Wirkungen angestrebt:

- Kundenbindung durch individuelle Kontaktaufnahme,
- Deckung der generellen Informationsdefizite von Neubürgern im Bereich Nahverkehr,
- nähere ÖPNV-Informationen entsprechend der Kundenbedürfnisse,
- Motivation zur Nutzung und Erkundung des Nahverkehrs (Haltestellen, Linien, Netz),
- Abbau von Nutzungshemmnissen und Vorurteilen,
- Beeinflussung bei der Verkehrsmittelwahl durch individuelle Betreuung,
- positive Einstellung zum ÖPNV (Sympathie, positive Mundpropaganda),
- Aufbau einer Datenbank als Basis für Folgeaktionen zur Kundenpflege und -bindung,
- Neukundengewinnung und Bildung einer dauerhaften Kundenbeziehung,
- sowie Auswertung der Daten für statistische Fragen und laufendes Marketingcontrolling.

Zuzüglermarketing konkret: das Willkommenspaket

Das kleine und handliche Paket enthält wichtige Informationsmaterialien und eine Willkommensbroschüre, in der sich das Verkehrsunternehmen den neuen Bürgern kurz vorstellt. Die Prospekte Verkehrslinienplan, Verbundfahrausweise und Preise sind zusammen mit der Willkommensbroschüre bereits in diesem Paket enthalten. In der Broschüre werden zudem

die folgenden kostenlosen Begrüßungsgeschenke näher erläutert:

Die InfoCard

Über die InfoCard können bei Bedarf zusätzliche Informationen gratis angefordert werden. Zur Auswahl stehen ein persönlicher Fahrplan, Linienfahrpläne, Prospekte mit Bestellkarten für Verbundpässe, die Servicegarantie, die Sicherheitsbroschüre, ein Prospekt über Naturschutzgebiete, ein S-Bahn-Fahrplan-Merker sowie ein Netzplan für behinderte Fahrgäste.

Die FreeCard

Als besonderen Service lädt diese Karte die Zuzügler zum Probefahren ein. Wer sie ausgefüllt an das Verkehrsunternehmen schickt, erhält eine kostenlose Monatswertmarke und kann daraufhin einen Monat lang gratis mit allen Bussen und Bahnen im gesamten Verbundgebiet fahren. Diese FreeCard hat sich zum »Star« des Paketes entwickelt.

Zusatznutzen – das 14-Tage-Gratis-Abo der Stuttgarter Zeitung

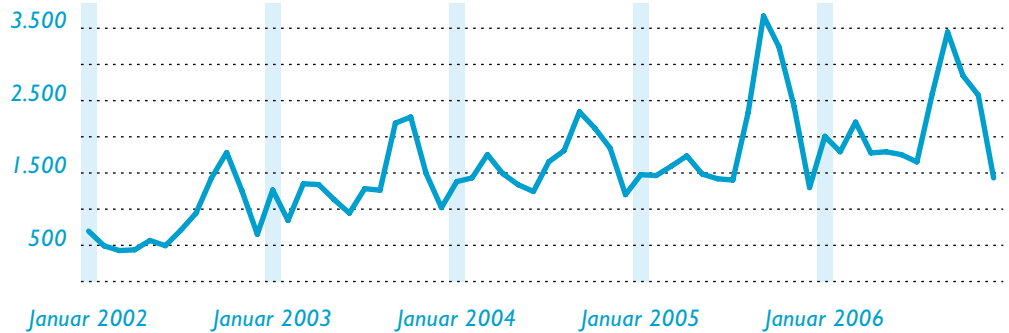
Durch eine Kooperation mit der Stuttgarter Zeitung ist es möglich, den neuen Mitbürgern in Stuttgart als zusätzlichen Anreiz ein Abonnement der Stuttgarter Zeitung anzubieten. Mit diesem Abonnement können die Neubürger die Zeitung zwei Wochen lang kostenlos testen.

Damit die potenziellen Kunden die Angebote nutzen, sind die InfoCard und die FreeCard in der Broschüre leicht heraustrennbar gestaltet und mit der Aufschrift »Bitte ausreichend frankieren, falls Briefmarke zur Hand« versehen. Aus Datenschutzgründen werden die Neubürger außerdem ausdrücklich auf die Speicherung der Daten für Marketingzwecke sowie auf ihr Widerspruchsrecht nach dem Bundesdatenschutzgesetz hingewiesen.

Die Verteilung

Die Willkommenspakete werden über die Einwohnermeldeämter oder Bürgerbüros direkt bei der Anmeldung an die sich anmeldenden Zuzügler ausgehändigt. Um den Mitarbeitern der Einwohnermeldeämter oder der Bürgerbüros die Ziele und Einzelheiten des Konzepts nahelegen und sie für diese Auf-

Zuzügler in Stuttgart: Entwicklung der Bestellungen von Testtickets und Infomaterial



gabe zu gewinnen, wurden sie vor Beginn der Aktion detailliert informiert. Mit dem Zusammenstellen der Auslieferung der Pakete an die Bürgerbüros wurde ein externes Unternehmen beauftragt. Die Zentrale für die Rücklaufbearbeitung der Bestellkarten und der Versand der angeforderten Informationen bzw. Testtickets wird intern im Unternehmen eingerichtet. Ein Pool aus engagierten Mitarbeitern kümmert sich dann um die Abarbeitung der Kundenanforderungen.

Für die Dateneingabe und Auswertung wird die Marketingdatenbank FahrMIT der Hamburg-Consult GmbH verwendet. Die Speicherung der Kundendaten erfolgt zentral auf Oracle. Bestandteil von FahrMIT ist eine Auswertungsfunktion, um die Resonanz der Zuzügler auf die Angebote regelmäßig in Form von Statistiken erstellen zu können (Marketing-Controlling). Damit kann dann das Verkehrsunternehmen genaue Zahlen über den Erfolg der Marketingaktion z. B. in Form von Verkaufstatistiken liefern.

Nachbearbeitung

Durch die Erfassung sämtlicher Daten besteht die Möglichkeit, die Zielgruppe auch im Nachhinein individuell weiterzubearbeiten. So werden die Zuzügler von einem externen Callcenter über ihre Erfahrungen und zu ihrer Zufriedenheit mit dem ÖPNV befragt. Auch werden ihnen zusätzliche Informationen und Service angeboten. Denn schließlich wollen die Verkehrsunternehmen alles tun, damit den Neubürgern der Einstieg in Busse und Bahnen so einfach wie möglich gemacht wird. Letztlich kann man als Verkehrsunternehmen auf diese Art dem Ziel, den Fahrgästen und den möglichen Kunden einen umfassenden Service zu bieten, noch näher kommen.

Dass die Unternehmen mit ihrem Zuzüglermarketing auf dem richtigen Weg sind, bescheinigte das Innenministerium Baden-Württemberg. Die SSB erhielt bereits einen Preis von 30.000 Euro im Rahmen des Direktmarketing-Landeswettbewerbs. Das Ministerium möchte die Verkehrsunternehmen des Landes durch Prämierung der Marketingkonzepte auf dem Weg in den Wettbewerb im ÖPNV begleiten und unterstützen.

Wer auf dem Markt vor der Konkurrenz bestehen möchte, muss auch die Werbetrommel rühren können. Mit dem Direktmarketingkonzept können die Verkehrsunternehmen zeigen, dass sie im Hinblick auf die eigene Zukunft und die sich wandelnden Bedingungen im ÖPNV kreativ und selbstbewusst reagieren – und auch erfolgreich.

Rechtsanwalt Harald Dobelmann



Neubürgern soll der Einstieg in Busse und Bahnen so einfach wie möglich gemacht werden – ein Testticket sowie weitergehende Informationen kommen auf Anforderung

Neues Bayerisches GVFG in Kraft; gemeinsame Tagung mit dem Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. weckt Brancheninteresse

Als Nachfolgeregelung für das am 31. 12. 2006 ausgelaufene GVFG trat im Freistaat Bayern am 1. Januar 2007 ein neues Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Kraft. Bedauerlicherweise wurde mit der Nichtaufnahme des Fördertatbestandes »Sanierungs-/Erneuerungsinvestitionen« eine große Chance vertan, bestehende Verkehrssysteme im Bereich U- und Straßenbahn attraktiv zu halten. Im Schienengüterverkehr bildete eine erfolgreiche Tagung mit dem Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. (LBS) einen viel versprechenden Auftakt für künftige Aktivitäten dieser Art.

Handlungsbedarf

Im Rahmen der Föderalismusreform wurden bestimmte Mischfinanzierungen nach dem bisherigen Art. 104a (4) Grundgesetz (GG) abgeschafft. Betroffen war davon auch die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Nach Art. 125c GG galten die Regelungen nach dem GVFG – mit Ausnahme der besonderen Programme nach § 6 Abs. I (Bundesprogramm für Schienenprojekte über 50 Millionen Euro) – nur noch bis zum 31. Dezember 2006. Für die künftig zur Verfügung stehenden Finanzmittel, die bisher im Rahmen der jeweiligen Länderprogramme ausgereicht wurden, galt es binnen kurzer Zeit auch im Freistaat Bayern eine neue rechtliche Basis zu finden.

Überlegungen

Die beiden fachlich betroffenen Staatsministerien hatten schon frühzeitig begonnen, Meinungsbildung unter Einbezug betroffener Verbände, so auch der VDV-Landesgruppe Bayern, zu betreiben. Aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit bestand schnell Konsens darüber, das GVFG in diesem Teilbereich durch ein Bayerisches Gemeinde-

verkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) zu ersetzen. Eine Förderung auf der Grundlage von Verwaltungsrichtlinien in Verbindung mit den Vorschriften des Haushaltsrechts wäre zwar prinzipiell auch möglich gewesen, hätte aber den Nachteil wesentlich geringerer Rechtssicherheit. Immerhin ging es um knapp 200 Millionen Euro p.a., die für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaus (KStB) möglichst lange gesichert werden sollten. Mit Blick auf den für das Gesetzgebungsverfahren zur Verfügung stehenden Zeitraum handelte es sich dabei um ein sehr ehrgeiziges Unterfangen, musste der Gesetzesentwurf neben dem federführenden Wirtschafts- und Verkehrsausschuss allein fünf weitere mitberatende Ausschüsse durchlaufen. Schon in der ersten Lesung im Landtag machten Abgeordnete aller Fraktionen deutlich, dass sie sich mit diesem Thema eingehend befassen würden und auch eigene Akzente setzen wollten.

Ende gut – alles gut?

Nur knapp sechs Wochen später wurde das Gesetz vom Landtag in der zweiten Lesung verabschiedet. Termingerechtere konnte es zum 1. Januar 2007 in Kraft treten. Ein Blick in das neue Gesetz offenbart

Licht und Schatten. Positiv ist zu vermerken, dass man sich sehr eng an das bewährte Bundesgesetz angelehnt und in einem Bereich sogar noch eine wichtige Verbesserung vorgenommen hatte: Geändert wurde der Höchstfördersatz von bisher 75 Prozent auf jetzt 80 Prozent für bestimmte Infrastrukturvorhaben. Dieses war angesichts der eklatanten Finanzschwäche einiger Kommunen geboten, um diesen die Erfüllung ihrer Pflichtaufgaben (z. B. bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) zu ermöglichen. Durch eine Komplementärförderung nach Art. 13c FAG (Härtefonds) wird künftig eine Maximalförderung von 90 Prozent möglich.

Die einmalige Chance, den Förderkatalog sachgerecht zu ergänzen, wurde jedoch vertan! Die VDV-Landesgruppe Bayern hatte sich gemeinsam mit dem Bayerischen Städtetag intensiv dafür eingesetzt, den Katalog um den wichtigen Fördertatbestand »Sanierungs-/Ersatzinvestitionen« zu erweitern und hierzu auf die Ergebnisse der STUVA-Studie zum »Investitionsbedarf des ÖPNV 2003–2012« aus dem Jahr 2004 verwiesen. Da die Studie keine detailliert länderspezifischen Aussagen zu Sanierungs-/Erneuerungsinvestitionen enthielt, war im Zuge einer Umfrage vorab ermittelt worden, dass altersbedingt in den nächsten Jahren in den Verdichtungsräumen mit Schienenverkehr ein Sanierungsbedarf in dreistelliger Millionengröße ansteht. Für die betroffenen Kommunen und ihre Verkehrsunternehmen allein ein (zu) großer Brocken.

Unter Hinweis auf Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel ist das Land dem Votum der Verbände nicht gefolgt. Damit wird jetzt die Situation eintreten, dass im Randbereich bestehender Netze neue und moderne U- und Straßenbahnstationen entstehen, der Bestand im Innenstadtbereich jedoch zusehends technisch und optisch veraltet bzw. nur verzögert modernisiert werden kann. Angesichts der Tatsache, dass zahlreiche U-Bahnhöfe in den siebziger Jahren gebaut wurden und dringend modernisierungsbedürftig wären, ist diese Entscheidung nicht nachzuvollziehen. Die Attraktivität des Gesamtsystems wird im wahrsten Sinne des Wortes sichtbar darunter leiden.

Die Attraktivität des ÖPNV bemisst sich auch an der Modernität von Haltestellen und Infrastruktur: Fallen notwendige Modernisierungen aus den Förderkatalogen heraus, erwächst daraus rasch ein negatives Image von Bus und Bahn



Güterverkehr auf der Schiene: eine interessante Alternative

Neue Marktteilnehmer bringen frischen Wind in jede Branche. Diese eher triviale Feststellung hat sich nicht nur im Bereich der Telekommunikation oder im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erwiesen, sondern zeigt sich zunehmend auch im Bereich des Schienengüterverkehrs. So ist der Marktanteil der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE) im Schienengüterverkehr in den letzten Jahren signifikant angestiegen und lag im Jahr 2005 bezogen auf die Verkehrsleistung bei über 15 Prozent. Auch deshalb, weil viele NE heute entlang der Transportkette Leistungen anbieten, die weit über den reinen Transport auf der Schiene hinausgehen.

Das Thema Schienengüterverkehr hat in der Arbeit der VDV-Landesgruppe Bayern traditionell einen hohen Stellenwert. Auf der Agenda stand deshalb schon seit längerer Zeit der Plan, im Rahmen einer Gemeinschaftsveranstaltung mit dem Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. (LBS) den bayerischen Spediteuren den Gütertransport auf der Schiene als interessante Alternative zum Transport auf der Straße vorzustellen. In diesem Sinne trafen sich Anfang November 2006 Vertreter und Mitgliedsunternehmen beider Verbände zu einer Tagung in Augsburg, die unter der Überschrift »Qualifizierte Partnerschaften zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Spediteuren in Bayern« stand.

Best-practice-Beispiele zur Anschauung

Anhand von Best-practice-Beispielen aus dem Bereich verschiedener Eisenbahnverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmen wurde deutlich, welche Möglichkeiten der Gütertransport auf der Schiene heute bietet, aber auch welchen Grenzen das System Schiene insgesamt unterliegt. Für manchen Vertreter des Speditions-gewerbes war es überraschend, welche Entwicklung in den letzten Jahren in diesem Markt eingetreten ist und wozu – wie es das Kooperationsmodell »eccocargo« zeigt – die bisher eher regional agierenden NE mittlerweile fähig sind. Fernverkehr ist für viele NE schon längst kein Fremdwort mehr.

Mit der Bayerischen Cargobahn GmbH und der Augsburger Localbahn GmbH konnten zwei bedeutende Eisenbahnverkehrsunternehmen der Landesgruppe Bayern anhand ihrer Konzepte und Referenzen überzeugend darstellen, dass Eisenbahnverkehr auf der Schiene erfolgreich und mit Zeit- und Kostenvorteilen für alle Beteiligten gestaltet werden kann. Als hochinteressantes Beispiel für eine erfolgreiche Kooperation zahlreicher Unternehmen aus den Bereichen Spedition, Logistik und

Ein Besuch bei der in Augsburg ansässigen Spedition Nuber GmbH rundete die Tagung ab. Auch wenn zwischendurch so manches kritische Wort über die Zuverlässigkeit und die zeitliche Flexibilität von Eisenbahnverkehrsunternehmen fiel, nahmen einige Tagungsteilnehmer am Ende der Veranstaltung gerne das neue VDV-Branchenbuch »Schienengüterverkehr 2006« mit nach Hause. Und zwischen den beiden Veranstaltern bestand zu diesem Zeitpunkt längst Konsens darüber,



Mancher Spediteur setzt schon heute erfolgreich auf die Gleise: Das stark angestiegene Verkehrsaufkommen bei der Spedition Nuber in Augsburg-Lechhausen hat dazu geführt, dass der eigene Gleisanschluss mittlerweile ausgebaut wurde; Ende 2006 wurde eine zusätzliche Seitenrampe zum Umschlag von Langmaterial geschaffen

Transport konnte der Geschäftsführer der Augsburger Localbahn GmbH auf ein Projekt verweisen, bei dem Holztransporte der Firma Heggenstaller aus Unterbernbach über die Schiene bis nach Kasachstan abgewickelt wurden.

In einem eindrucksvollen Vortrag beleuchtete ein Vertreter der Firma ARS Altmann AG nachfolgend Probleme und Lösungen, die sich einem europaweit agierenden Automobillogistiker stellen und anbieten. »Wer die Wagen besitzt, macht das Geschäft.« Die Aussage klingt trivial, macht aber das altbekannte Dilemma deutlich, in dem sich viele Spediteure und Eisenbahnverkehrsunternehmen nahezu regelmäßig befinden: Auf der Suche nach geeignetem Equipment stehen sie vor der Alternative, zu mieten, zu kaufen oder auf eigenes Risiko neu bauen zu lassen. Miete und Kauf fallen häufig als Alternative aus, da es keine oder nur sehr enge Märkte gibt. Neu bauen zu lassen ist in der Regel sehr kapitalintensiv, nimmt bei einer Neukonstruktion mindestens zwei Jahre in Anspruch und ist mit einem hohen Investitionsrisiko bei einem vergleichsweise geringen »Return on investment« (ROI) verbunden.

die Mitgliedsunternehmen beider Verbände künftig im Jahresturnus zusammenzubringen.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

ÖPNV in Hessen bleibt in Bewegung

Auch in 2006 bewältigten die Betreiber und Aufgabenträger des hessischen ÖPNV verschiedene Anforderungen, die in ihrer Gesamtheit die Leistungsfähigkeit der VDV-Mitgliedsunternehmen unterstreichen. So ist mit dem Unternehmen cantus eine neuer Marktteilnehmer im SPNV auf die Schienen gesetzt worden, die Fußballfans haben sicher und komfortabel mit Bussen und Bahnen den Weg zu den Spielen der Fußball-Weltmeisterschaft gefunden und die Idee des Konzeptes »Green Goal« – der umweltfreundlichen Fußball-WM – findet sich auch im alltäglichen Verkehr wieder. Die Unternehmen kooperieren sowohl im Tourismus als auch bei der umfangreichen Erneuerung von Infrastrukturen. Nicht zuletzt wurden noch neue ÖPNV-Vorschriften erlassen.

Mit der cantus Verkehrsgesellschaft mbH ging zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 ein neues Verkehrsunternehmen zwischen Kassel, Göttingen, Bebra, Fulda und Eisenach an den Start. Eine besondere Rolle spielt dabei das neue Fahrzeug »FLIRT« (flinker, leichter, innovativer Regionaltriebzug) der Firma Stadler. Das hochmoderne Fahrzeug ist auf den ersten Blick am auffälligen Design erkennbar. Von den 20 neuen Zügen sind 14 dreiteilige und sechs vierteilige Triebwagen auf den Strecken unterwegs. Die Fahrzeuge verfügen über modernste Technik, bequeme Sitze und Klimatisierung. Dank des geräumigen Mehrzweckbereiches besteht in jedem Zug ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle und große Gepäckstücke.

Touristisches ÖPNV-Erfolgsmodell: der AusflugsBus Werra-Meißner

Zwischen dem 29. April und dem 3. Oktober 2006 verkehrte er an allen Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen im Werra-Meißner-Kreis: Der AusflugsBus mit Fahrradanhänger, ein gemeinsames Angebot der Nahverkehrsgesellschaft Werra-Meißner (NWM) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in Zusammenarbeit mit dem Regionalverkehr Kurhessen (RKH), hat sich in den vergangenen drei Jahren zu einem touristischen ÖPNV-Erfolgsmodell entwickelt – ein positives Beispiel der guten Verknüpfung von Tourismus und ÖPNV auch im ländlichen Raum.

Flink, leicht, innovativ: mit diesen Attributen wirbt der auffällig gestaltete Regionaltriebzug »FLIRT« um die Gunst der Fahrgäste



Neuer EEV-Diesibus der Firma Alpina (Veolia), die den Betrieb der Buslinien im A-Bündel in Frankfurt übernommen hat



Nach Frankfurter Initialzündung: umweltfreundliche EEV-Busse bundesweit im Kommen

EEV steht für »Enhanced Environmental Friendly Vehicle«, also besonders umweltfreundliches Fahrzeug. EEV ist der derzeit schärfste Umweltstandard für Busse in Europa, der sogar die erst ab 2009 gesetzlich vorgeschriebene Norm »Euro 5« weit unterbietet. Die Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ gab mit der Ausschreibung des so genannten Buslinien-Bündels A und der Aufforderung zum Einsatz von über 50 EEV-Bussen im Frankfurter Netz eine Initialzündung für den Einsatz solcher »Öko-Busse«. Inzwischen haben weitere Verkehrsunternehmen in Deutschland Busse mit diesem hohen Umweltstandard in Auftrag gegeben.

Als Pilotprojekt zur Förderung umweltfreundlicher Technologien unterstützte das Bundesumweltministerium die Ausschreibung mit 1,4 Millionen Euro. Zum damaligen Zeitpunkt war noch nicht abzuschätzen, ob die Bushersteller überhaupt Fahrzeuge mit dieser fortschrittlichen Technologie liefern können. Mit mehr als 50 Fahrzeugen kam ab dem 10. Dezember 2006 in Frankfurt die europaweit größte Flotte an Dieselnissen mit EEV-Standard zum Einsatz.

Sicher und zuverlässig mit Bussen und Bahnen zur WM

Freude und gute Stimmung überall trotz Niederlage der deutschen Mannschaft im Halbfinale: Die Fußball-WM-Stadt Frankfurt hatte sich den Gästen aus der ganzen Welt als hervorragende Gastgeberin präsentiert. Das Angebot für Fans und Mannschaften war weltmeisterlich. Mehr als eine Viertelmillion Menschen nutzten während der WM die öffentlichen Verkehrsmittel allein für die Fahrt zu den Spielen im Frankfurter Stadion. Auch zum Public Viewing in der MainArena funktionierten An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln reibungslos.

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs war rundum gelungen, die umfangreichen zusätzlichen Leistungen auch in den Nachtstunden stellten jederzeit ein ausreichendes Angebot dar. Nicht nur in Bezug auf die Planung im

Vorfeld verlangte die WM den Nahverkehrsplanern einiges ab. Auch während des über fünf Wochen dauernden »Ausnahmestandes« mussten die Verantwortlichen viel Flexibilität beweisen. So wurde beispielsweise an einigen Tagen das Angebot der zusätzlichen S-Bahnen auf einzelnen Linien nochmals ausgeweitet, der Beginn des gesamten Sonderverkehrs vorverlegt oder die Dauer des Straßenbahn-Sonderverkehrs vom Stadion über die geplante Zeit hinaus verlängert, als deutlich wurde, dass sich die Fans früher als erwartet zum Stadion begaben und erst später zurückfuhren.

traffiQ und VGF bieten Alternativen bei Sperrung des City-Tunnels der S-Bahn

Nach der WM 2006 wartete sogleich die nächste große Herausforderung auf die Nahverkehrsunternehmen in Frankfurt. Während der Sommerferien wurde der S-Bahn-Tunnel in der City wegen Weichenarbeiten für drei Wochen komplett gesperrt. Damit die Fahrgäste während dieser Zeit dennoch zuverlässig ans Ziel kamen, wurde ein zwischen allen Partnern abgestimmtes Konzept mit umfangreichen Zusatzleistungen bei U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen entwickelt.

Vom 31. Juli bis 18. August 2006 hatte die Deutsche Bahn AG (DB AG) den S-Bahn-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Hauptwache komplett gesperrt, um in dieser Zeit die 30 Weichen auf dieser Strecke zu erneuern. Viele S-Bahnen wurden an der Stadtgrenze gestoppt, teilweise mussten auch Fahrten entfallen. Am Ende stellten alle Beteiligten fest, dass der angebotene Ersatzverkehr gut angenommen und dieser unmittelbar nach der WM folgende zweite Kraftakt hervorragend gestemmt wurde.

Jahr der Jubiläen

2006 war auch das Jahr der Jubiläen im hessischen Nahverkehr. Während sich in Darmstadt der Straßenbahnbetrieb zum 120. Mal jährte, wurden in Frankfurt die Jubiläen der lokalen Nahverkehrsorganisation traffiQ (zehn Jahre) und des Verkehrsunternehmens VGF (fünf Jahre) gefeiert.

Mit Dampf betrieben fauchten 1886, genau vor 120 Jahren, in Darmstadt die ersten Vorortbahnen nach Griesheim und Eberstadt. Obwohl damit die Anfänge der Straßenbahn einige Jahre über die Geschichte der HEAG hinausreichen, hat die HEAG mobilo mit einer Reise in die Vergangenheit an die Anfänge der Darmstädter Straßenbahn erinnert.

Das Kürzel »VGF« für »Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main« gibt es seit Sommer 1996, bis dahin firmierten Frankfurter Busse und Bahnen in der Öffentlichkeit als Verkehrsbetrieb der Stadtwerke. Die VGF beschäftigte 2006 rund 2.200 Mitarbeiter. Zum VGF-Konzern gehören Tochterunternehmen wie MainMobil Frankfurt GmbH (MMF), In-der-City-Bus GmbH (ICB) und die VIAS GmbH.

Am 30. August 2001 hatte die Stadtverordnetenversammlung die Gründung einer Lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) beschlossen. Bereits am 1. September nahm die neue städtische Gesellschaft ihre Arbeit auf. Seit September 2002 tritt die Lokale Nahverkehrsgesellschaft unter dem Namen traffiQ auf. 2006 beschäftigte sie 69 Frauen und Männer, davon sechs Teilzeitkräfte.

Neue Vorschriften für den ÖPNV in Hessen

Mit Datum vom 17. Februar 2006 gab das hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung einen weiteren Erlass zur hessischen Ausschreibungs- und Genehmigungspraxis – bekannt als »Güttler-II-Erlass« – heraus. Neu ist die Option einer Inhouse-Vergabe, die in Idee und Ansatz dem zum Zeitpunkt des Erlasses bekannten Stand des Entwurfes der Novelle der VO (EWG) Nr. 1191/69 entnommen war. Hierzu hatte die Landesgruppe Hessen im VDV schon im Vorfeld

umfangreiche Anmerkungen formuliert. Durch den »von oben« verordneten Wettbewerb in Hessen hatten die hessischen VDV-Mitgliedsunternehmen in den letzten Jahren unterschiedliche Wege eingeschlagen. Deshalb konnte die Landesgruppe mit der Stellungnahme gerade bei der Anwendung einer Inhouse-Vergabe keinesfalls die Situation aller möglicherweise betroffenen Unternehmen abbilden. Dies gilt für die Unternehmen wie für die Aufgabenträgerorganisationen.

Mit seinem Inkrafttreten nach Bekanntgabe sieht der Erlass vor, dass Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger, die von einer solchen Option Gebrauch machen wollen, in direkten Gesprächen mit dem Ministerium bzw. der Genehmigungsbehörde diese ausloten sollen. Zu beachten ist, dass diese Erlasslage nach dem am 19. Oktober 2006 ergangenen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig zur rechtssicheren Teilbereichsausnahme nicht mehr aufrechtzuerhalten sein wird und das Ministerium eine Reaktion nach Vorlage der Urteilsbegründung angekündigt hat (vgl. hierzu Beitrag S. 48).

Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost

ÖPNV-Finanzierung nimmt neue Wege: Unternehmen müssen sich im Wettbewerb behaupten – Einschnitte beim Verkehrsangebot

Bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zeigen sich nachhaltig veränderte Rahmenbedingungen: Zum einen führten die Reduzierungen der Regionalisierungsmittel seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 vielerorts zu Dezimierungen der Fahrplanangebote im Zugverkehr. Und auch der Busverkehr in der Eigenschaft als Zu- und Abbringer wird dort unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen. Die Folge: Das Angebotsnetz bei Bus und Bahn bekommt seine ersten für den Kunden spürbaren Brüche. Zum anderen ist die VDV-Landesgruppe mit ihren Mitgliedsunternehmen bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) initiativ geworden, ab 2006 eine vertragliche Regelung mit den Behörden auszuhandeln.

Nach langen Verhandlungen zwischen VDV und dem Verband der privaten Omnibusunternehmen mit dem Land konnte ein Vertragsmuster ausgehandelt werden, das den Nahverkehrsunternehmen finanzielle Planungsübersicht und -sicherheit bis zum Jahr 2010 bieten soll. Das Land sieht daher keinen Anlass, in der laufenden Legislaturperiode von der im Bundesrecht geltenden Öffnungsklausel zu § 45a PBefG zum Nachteil der Verkehrsunternehmen Gebrauch zu machen. Das vorliegende Vertragsmuster fand Zustimmung auch im niedersächsischen Landtag.

Bis zum 31. Januar 2007 müssen die Unternehmen verbindlich erklären, ob sie der Regelung zustimmen. Voraussetzung für das Inkrafttreten des Vertrages ist, dass 90 Prozent der § 45a-Ausgleichsbeträge über die neue Regelung abgegolten werden. Inhalt des Vertrages ist u. a. die jährlich bis zum Jahr 2010 ausgewiesene Ausgleichszahlung an das jeweilige Unternehmen. Des Weiteren wird geregelt, wie die Fahrplankilometer, Berechnungstage (unterteilt in Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertag) und der unternehmensspezifische Eurosatz pro Kilometer festgestellt werden. Die vertragliche Regelung sieht eine Kündigungs-

frist von zwölf Monaten erstmalig zum 31. Dezember 2010 vor. Darüber hinaus hat das Ministerium schriftlich bekräftigt, dass eine eventuelle Folgeregelung wiederum gemeinsam zwischen dem Ministerium und den Verbänden erarbeitet wird.

100 Jahre Nahverkehr in Osnabrück: Stadtbus ist »beliebtester Einkaufswagen«

Das Jubiläum »100 Jahre Nahverkehr in Osnabrück« war für die Stadtwerke Osnabrück AG Anlass, mit 20.000 Gästen ein großes Familienfest auf dem neuen Betriebshof zu feiern. Der neue Busbetriebshof wurde mit Außengelände und Abstellhalle für einen Tag zum »Familienhaus«, in dem sich die Stadtwerke und ihre Partner auf unterhaltsame Art präsentierten. Gleich am Eingang erwartete die Gäste ein eigens aufgeschütteter Sandstrand mit Strandkörben und Informationen von der NordWest-Bahn zur Insel Langeoog. Weitere Attraktionen: Oldtimer-Ausstellung und das »rollende Gästebuch«.

Das Osnabrücker City Marketing (OCM) und die Stadtwerke sehen ihre Strategien zur Attraktivitätssteigerung der City durch Auswertung einer Ende 2006 durch-

geführten Untersuchung bestätigt. Demnach kommen deutlich mehr als ein Drittel der Kundinnen und Kunden aus Osnabrück mit dem Bus in die Innenstadt zum Einkaufen. Damit ist der Bus »beliebtester Einkaufswagen« der Osnabrücker. Auch auf der »grünen Wiese« ist man erfolgreich: Eine zukunftsweisende Kooperation gelang bei der Neuansiedlung von Ikea in Osnabrück. Über die finanzielle Beteiligung an der ÖPNV-Anbindung hinaus bestellte das Möbelhaus im vergangenen Jahr zusätzliche Fahrten an verkaufsoffenen Sonntagen und Eventverkehre zur Weihnachtszeit. In der regelmäßig für alle Bereiche der Stadtwerke durchgeführten Haushaltsbefragung zur Kundenzufriedenheit konnte sich der Nahverkehr weiter verbessern. Gute Noten erhielten vor allem Pünktlichkeit, Takt- und Netzdichte sowie die Information an den Haltestellen. Ergebnis: Stadt und Stadtwerke werden nach 100 Jahren auch künftig gemeinsam für einen attraktiven Nahverkehr in Osnabrück sorgen.

RBB investiert in Fuhrparkbeschaffung und verlässt die intalliance-Familie

Im Verkehrsgebiet der Regionalbus Braunschweig GmbH (rbb) gab es zahlreiche »Bewegungen« im Berichtsjahr: So wurde die Verkehrsgemeinschaft Peine (VGP) zum 1. August 2006 in ihrer bisherigen Form aufgelöst. Die rbb hat ihren bisher größten Kauf von neuen Fahrzeugen getätigt. Am 12. September 2006 fand die Übernahme von insgesamt 14 Linienbussen des Herstellers Irisbus statt. Zum Ende des Jahres erfolgte die einvernehmliche Beendigung der Partnerschaft der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und der Deutschen Bahn AG in der intalliance AG. Mit der Auflösung der intalliance AG ist die rbb seit 1. Januar 2007 wieder eine 100-prozentige Tochter der DB Stadtverkehr.

SFT weiterhin auf Erfolgskurs

Auch im 16. Jahr konnte das SchülerFerienTicket (SFT) bei den Verkaufszahlen punkten: Während der Sommerferien nutzten im Sommer 2006 genau 92.482 Schülerinnen und Schüler in Niedersachsen und Bremen das attraktive Tarifangebot für Bus und Bahn. Damit ließ sich die Nachfrage erneut um

Erfolgreiche Kooperation auf der »grünen Wiese«: Sogar an verkaufsoffenen Sonntagen und in der Weihnachtszeit wird der Ikea-Markt von den Bussen der Stadtwerke Osnabrück angefahren



11 Prozent gegenüber dem Vorjahr steigern. Die Mobilität der Schüler ist beachtenswert: Das Ticket wird regelrecht als Urlaubsticket für »große Touren« in Niedersachsen/ Bremen bis in die benachbarten Bundesländer unter Zukauf dortiger Tickets genutzt.

Bremer Straßenbahn AG: Netzausbau und neue Fahrzeuge

Im Berichtsjahr wurde das Straßenbahnnetz in Bremen weiter ausgebaut: Seit dem 2. Dezember fährt die Linie 3 auf neuen Wegen durch die Überseestadt. Die Hafen-Straßenbahn leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung dieses zukunftsträchtigen Gebietes. Auf den Linien 6 und 1 sind die neuen Niederflur-Straßenbahnzüge im Einsatz. Außerdem hat die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) im November neun neue Niederflur-Gelenkbusse mit höchstem Umweltstandard (EEV) in Betrieb genommen und die UITP-Nachhaltigkeits-Charta unterzeichnet.

EVV: »Großer Bahnhof« zum Jubiläum

Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVV) am 30. September/1. Oktober 2006 kam Niedersachsens Landwirtschaftsminister Hans-Heinrich Ehlen zu Besuch nach Zeven. Das junge und expandierende Unternehmen nahm das Jubiläum zum Anlass, Tage der offenen Tür mit vielen Attraktionen durchzuführen. Der EVV-Busbetrieb mit seinem Hauptstandort in Zeven sorgt mit 80 Linienbussen dafür, dass jährlich vier Millionen Fahrgäste zufrieden an ihr Ziel kommen. Die Verkehre erstrecken sich mit 17 öffentlichen Linien auf die Landkreise Osterholz, Rotenburg (W.), Stade, Harburg sowie bis in die Freie Hansestadt Bremen.

Metronom weiter im Vormarsch

Die metronom Eisenbahngesellschaft mbH hat in zwei Ausschreibungswettbewerben die SPNV-Leistungen auf den Strecken Hamburg–Cuxhaven und Tostedt–Hamburg–Lüneburg gewonnen. Sie hat damit begonnen, die nötigen Maßnahmen zur pünktlichen und störungsfreien Aufnahme des Betriebes im Dezember 2007 einzuleiten.

SPNV-Leistungsreduktionen eingeleitet

Als Reaktion zur Kürzung der Regionalisierungsmittel mussten Reduktionen des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 in Niedersachsen vollzogen werden. Im Zuständigkeitsbereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) wurden 9 Prozent der Leistungen abbestellt, das bedeutet für den Fahrplan 2007 eine Minderung um 520.000 Zugkilometer. Im Zuständigkeitsbereich der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) betrug die Kürzung 0,9 Prozent; d. h. rund 300.000 Zugkilometer wurden im Vergleich 2006 zu 2007 weniger bestellt. Im Bereich des Großraumverkehrs Hannover (GVH) gab es noch keine Kürzungen.

VPS-Kalkverkehr zwischen Rübeland und Salzgitter, Transport von Düngekalk und Erz mit neuen Falns-Wagen

Seit Anfang Dezember 2005 kommt aufgrund eines Vertrages der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH (VPS) mit der Havelländischen Eisenbahn (HVLE) und der Firma Fels Kalkwerke Goslar eine langfristige Beförderung der Kalkzüge von Blankenburg nach Salzgitter zustande. Möglich wurde diese Einigung, die VPS einen Transportauftrag bis zum Sommer 2015 mittels Regel- und Sonderzügen sichert, durch den Rückzug des Eisenbahnunternehmens Railion von der Steilstrecke zwischen Blankenburg und Rübeland. Die HVLE übernimmt nunmehr im Auftrag der Firma Fels den gesamten Steilstreckenbetrieb. Damit ist die Kapazität der drei so genannten »Blue Tiger« der HVLE in Verbindung mit HVLE-eigenen regelmäßigen Zugleistungen von Rübeland in die Lausitz voll ausgeschöpft.

Ein weiterer wichtiger Baustein der Einigung mit HVLE und Fels ist die Gestellung von Wagen der Firma Falns für den Kalkverkehr zur Sinteranlage durch die VPS. Dazu wurden bei dem Eisenbahnausrüster OnRail 42 Wagen angemietet. Die Wagen werden wiederum in Bulgarien gebaut. Der Einsatz der neuen Wagen im Kalkverkehr wird ab Januar 2007 die derzeitigen,



schadensanfälligen Falns-Wagen ersetzen. Die VPS transportiert nunmehr rund 100.000 Tonnen Düngekalk von Scharzfeld bzw. Salzhemmendorf zu verschiedenen Zielpunkten in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Am 3. Oktober 2005 verließ der erste VPS-Erzzug 80472 mit 30 neuen Falns-Wagen und der Lok 185 530-8 den Übergabebahnhof Salzgitter-Beddingen in Richtung Hamburg-Hansaport. Mit 1.923,9 Tonnen Erz für die Sinteranlage in Salzgitter an Bord kehrte der Zug zurück. Seit der Lieferung der restlichen 35 Falns-Wagen werden zehn Erzzüge pro Woche gefahren.

Kontroverse Diskussionen zur Aufsicht der Ländereisenbahnen

Mit Sorge beobachten die Eisenbahnunternehmen die anhaltend kontrovers geführte Diskussion über eine künftig zentral/dezentral organisierte Aufsicht der Ländereisenbahnen. Die in Niedersachsen langjährig geübte Praxis einer Landeseisenbahnaufsicht hat sich aus deren Sicht hervorragend bewährt. Räumliche Nähe, Augenmaß, örtliche Sachkompetenz und klare Zuständigkeiten sind die hervorzuhebenden Vorteile. Den regionalen Bahnen ist damit die erforderliche Flexibilität und Innovationskraft erhalten geblieben – auch unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsstandards. Einer angeordneten Abschaffung der Landeseisenbahnaufsicht erteilte die Landesgruppe Niedersachsen/Bremen im VDV daher eine klare Absage.

Ulrich Bethke

**Ob Erz oder Düngekalk –
die neuen Falns-Wagen
holen jede Menge
Transportgut von der
Straße auf die Schiene**

Finanzierung, Kommunalisierung, Konsolidierung, aber auch Fußball-WM, Neubauten und innovative Technik markieren die Entwicklung im Norden

Während die Verkehrsunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein von Regionalisierungsmittelkürzungen, Einsparmaßnahmen bei den § 45a-Mitteln und Umstellungen bei der Schülerbeförderung hart getroffen werden, stehen die Zeichen in Hamburg auf Ausbau und Modernisierung.

Im Vergleich zu den norddeutschen Flächenländern ist die ÖPNV-Welt in der Metropole Hamburg noch in Ordnung: Schienen- wie Busverkehre haben einen hohen politischen Stellenwert, finanzielle Reserven ermöglichen trotz Kürzung der Regionalisierungsmittel den konsequenten Ausbau von Infrastruktur und Angebot.



Kein Sommermärchen ohne Busse und Bahnen

Das Sommermärchen Fußball-WM hätte es ohne einen funktionierenden ÖPNV nicht gegeben. Auch der Austragungsort Hamburg mit fünf Spielen, zu denen jeweils 50.000 Zuschauer ins Stadion anreisen, und dem Fanfest auf

Doppelgelenkbusse in aufwendig gestaltetem WM-Design

dem Heiligengeistfeld mit bis zu 70.000 Fans stellte die Stadt und die Verkehrsunternehmen vor besondere Herausforderungen. Sie wurden mit Bravour gemeistert. So wurden zwei Busshuttle-Linien an das Schnellbahnnetz angebunden, bestehende Linien verstärkt, in enger Zusammenarbeit mit der Polizei situationsabhängig Verkehrsumlenkungen vorgenommen und schon im Vorfeld für ein gutes Klima mit den Fans gesorgt.

Hierzu gehörten umfangreiche Schulungsmaßnahmen des Personals, Ansprechpartner für fremdsprachige Gäste, eventbezogene Infobroschüren des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und Marketingmaßnahmen wie der Einsatz zweier Doppelgelenkbusse in aufwendig gestaltetem WM-Design. Am Gänsemarkt wurde sogar eine eigens zur Weltmeisterschaft entworfene WM-Bushaltestelle errichtet. Der Fahrgastunterstand wurde in einem WM-Design zu einem Tor mit Trainerbank umgestaltet. Im gesamten Innenstadtbereich erhielten die Sitzbänke der Bushaltestellen Bezüge mit Fußball-Motiven. Mitten in der City konnten die Fans also schon Stadionatmosphäre schnuppern.



Preisgekrönte Architektur: der neue ZOB ist nicht nur »Hamburgs schönstes Bauwerk 2003«, sondern im Herbst 2006 auch mit einer international renommierten Auszeichnung honoriert worden. Wie das Modell, so mutet auch das Realbild geradezu futuristisch an.

Hamburg: Projekt CUTE bis Juli 2008 verlängert

Die Hochbahn hat dazu beigetragen, dass sich Hamburg zu einem der führenden Standorte der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik entwickelt hat. Weltweit werden die Rahmenbedingungen für den Energieverbrauch kontinuierlich auf eine nachhaltigere Politik umgestellt. Treiber sind die begrenzte Verfügbarkeit fossiler Ressourcen sowie sinkende Grenzwerte für Emissionen und Immissionen. Vor diesem Hintergrund erhält die Brennstoffzelle vor allem im Zusammenhang mit Wasserstoff als Energieträger eine hohe Bedeutung, da sie als einzige Technologie im Betrieb völlig schadstofffrei arbeitet. Seit 2003 betreibt die Hochbahn drei Brennstoffzellenbusse im Linienverkehr mit einer eigenen Wasserstofftankstelle auf dem Betriebshof Hummelsbüttel.

Aufgrund der erfolgreichen Erprobungsphase wurde das Projekt CUTE unter dem Namen HyFLEET:CUTE zunächst bis Anfang 2007 erweitert und verlängert. Durch die Übernahme von jeweils drei technisch identischen Fahrzeugen aus Stuttgart und Stockholm wurde der Busbestand auf nunmehr neun Brennstoffzellenbusse erhöht. Diese weltweit größte Flotte von Brennstoffzellenbussen läuft praktisch störungsfrei täglich im Linienverkehr. Geplant ist der Einsatz bis Mitte Juli 2008 unter der Prämisse, dass die Überprüfung der Fahrzeuge am Ende des ersten Verlängerungsjahres keine fahrzeugseitig unakzeptablen Aufwendungen ergibt.



Beispiele für Infrastrukturprojekte sind neben dem Jahrhundertbauwerk Hafen-City einschließlich einer neuen U-Bahn-Strecke die Neubauten der Busanlagen in Barmstedt und Poppenbüttel, die dritte Baustufe des Fahrgastinformations- und Managementsystems FIMS im Digitalfunk und die Einführung von Video-Aufzeichnungssystemen in Bussen.

Eine besondere Auszeichnung wurde dem Hamburger ZOB zuteil. Er erhielt nach dem Preis des Architekten- und Ingenieurvereins Hamburg als »Schönstes Bauwerk der Freien und Hansestadt Hamburg 2003« im September 2006 in Budapest den »Outstanding Structure Award«, verliehen durch die »International Association for Bridge and Structural Engineering – IABSE«, gemeinsam mit den Jahrhundertbauwerken »The Millau Viaduct, France« und »The Rion Antirion Bridge, Greece«.

Mecklenburg-Vorpommern

Über die beiden Haushaltbegleitgesetze und die sich daraus für die öffentliche Hand und die Verkehrsunternehmen ergebenden Probleme in der Finanzierung öffentlicher Personenbeförderung tauschten sich die Mitglieder der Landesgruppe zunächst intern aus. In einer gemeinsamen Veranstaltung zur Schüler- und Auszubildendenbeförderung erörterten im November 2006 alle Verkehrsunternehmen des Landes dann auf Einladung der Landesgruppe mit Politik, Verwaltung, Verbänden und Wissenschaft Entwicklungen und Perspektiven dieses Themenkreises.

Im Juni 2006 beschlossen die Mitgliedsunternehmen der VDV-Landesgruppe die Bildung einer Arbeitsgruppe mit der Aufgabe, Situation und Wirkungen zu analysieren und praktikable Lösungsvorschläge zu entwickeln, die die Politik in die Lage versetzt, ihre öffentlichen Aufgaben zu erfüllen, und den Verkehrsunternehmen Planungssicherheit und Sicherung der Leistungserbringung liefern. Diese Arbeitsgruppe hatte weiterhin den Auftrag, einen breiten Konsens der Verkehrsunternehmen des Landes, egal ob sie in den beiden großen Verbänden des Landes – VDV und Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e.V. (mVo) – oder nicht organisiert sind, herbeizuführen, damit alle Verkehrsunternehmen mit einer gemeinsamen Stimme auftreten und sich in den Vorschlägen wiederfinden.

In einem ersten Schritt entwickelte die Arbeitsgruppe einen praktikablen Vorschlag zur Finanzierung des Schüler- und Auszubildendenverkehrs. Dieser abgestimmte und von allen mitgetragene Vorschlag umfasst die Jahre 2007 bis 2011 und

- schafft Planungssicherheit für das Land Mecklenburg-Vorpommern, die Aufgabenträger für den ÖPNV und für die Verkehrsunternehmen,
- sichert stabile Erlöse für die Verkehrsunternehmen im Zeitraum bis 2011 auch bei sinkenden Schülerzahlen,
- erfordert keinen höheren, sondern einen gezielt abgesetzten Finanzbedarf bei den



Surrogaten des Schüler- und Auszubildendenverkehrs,

- sichert den ÖPNV in der Region,
- schafft einen Zeitgewinn für die Verkehrsunternehmen zur Optimierung und Anpassung des Angebotes,
- generiert gegenüber dem bisherigen bundeseinheitlichen Procedere ein wesentlich vereinfachtes Verfahren, das zudem auf Daten zurückgreift, die dem Land bereits in einem anderen abgestimmten, gesetzlich geregelten Verfahren (FAG-Verfahren) bereitgestellt wurden,
- schafft Zeitgewinn für das Land und die Verkehrsunternehmen zur Analyse dieser Übergangsregelung und Findung und Verhandlung eines ab 2012 geltenden Verfahrens.

Ein gemeinsames Verhandlungsteam aus Vertretern von Landesgruppe und mVo hat – beginnend mit dem dargestellten Thema – die Gespräche mit dem Verkehrsministerium aufgenommen. Das Land signalisierte freundliches Entgegenkommen und Interesse an dieser Lösung.

Nach einem Schreiben der Landesgruppe vom Frühjahr 2006 an den ehemaligen Wirtschafts-, heutigen Verkehrsminister Mecklenburg-Vorpommerns, Dr. Ebnet, konnten weitere Mittel des Landeshaushaltes für die Förderung der Fahrzeugbeschaffung bereitgestellt werden. Das Land erwägt – wie 2005 – die wiederaufgenommene Busförderung in den Folgejahren weiterzuführen. SPNV-Fahrzeuge werden im Rahmen des Ausschreibungskonzeptes gefördert.

Und fährt und fährt:
Nach der erfolgreichen Erprobung geht CUTE, das gemeinsame Projekt von Hamburger Hochbahn und Vattenfall, zunächst bis voraussichtlich Mitte 2008 in die Verlängerung

Finanzplanung des Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr (Stand Ende 2006, in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
§ 45a-Mittel	52,30 (50,20)	48,00	46,50	45,50	45,50	45,50	45,50
Hamburg-Rand-Mittel	9,50	8,70	8,70	8,70	8,70	8,70	8,70
Aufwandspauschale	1,15	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06
Haltestellenpauschale	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Summe	64,95	59,76	58,26	57,26	57,26	57,26	57,26
nachrichtlich: ÖPNV-Mittel aus Kreisschlüsselzuweisung (FAG-alt)	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Schleswig-Holstein: Eckpunkte zur künftigen ÖPNV- Struktur im Lande

Ende 2005 haben das Land, die ÖPNV-Aufgabenträger sowie VDV-Nord und der Omnibusverband Nord e.V. (OVN) ein Eckpunktepapier vorgelegt, das gemeinsame Überlegungen zur künftigen Struktur des ÖPNV im Lande beschreibt. Darin wird u. a. ausgeführt, dass eine Bündelung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV (Busverkehr) bei den zuständigen kommunalen Aufgabenträgern mit folgenden Zielen angestrebt wird:

- Sicherung ausreichender Finanzierungsmittel für zunächst sechs Jahre,
- transparenter und effizienter Mitteleinsatz,
- sowie Wahrung von Gestaltungsmöglichkeiten für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Das Jahr 2006 stand im Zeichen der Umsetzungsvorbereitungen und wurde überlagert von den Kürzungsabsichten des Landes bei der Abgeltung gemäß § 45a PBefG, der Einführung einer obligatorischen Elternbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten sowie der Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund – 106 Millionen Euro weniger bis 2011.

In diversen Sitzungen des Arbeitskreises Landesweiter Nahverkehrsplan (LNVP) – unter Beteiligung des Verkehrsministeriums, der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS), des HVV, des Landkreistags, des Städteverbandes und der ÖPNV-Verbände sowie der Zentralen Abrechnungsstelle Schleswig-Holstein-Tarif (ZAST) – und speziell eingerichteter Unterarbeitskreise wurden Entwürfe erarbeitet

- eines Gesetzes zur Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel (Bus),
- eines novellierten ÖPNVG-SH,
- einer Verordnung über die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV und
- einer Mustervereinbarung zwischen ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Diese Arbeiten sind inzwischen weitgehend abgeschlossen. Allerdings stand bei Redaktionsschluss ein weiteres Gespräch der Verbände mit Minister Austermann aus, das gemeinsam mit Landkreistag und Städteverband mit dem Ziel geführt werden wird, die vorgesehenen § 45a-Mittel noch einmal aufzustocken und die Gesamtfinanzmasse im künftigen ÖPNVG-SH festzuschreiben und nicht in der – unter jeweiligem Haushaltsvorbehalt stehenden – Verordnung über die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Die Finanzplanung des Ministeriums ist der Tabelle zu entnehmen.

Ursprünglich bestand sogar die Absicht des Landes, die § 45a-Mittel ab 2007 auf 44,7 Millionen Euro oder (infolge der Regionalisierungsmittelkürzung) gar auf 40,3 Millionen Euro abzusenken. In einer beispiellosen Kraftanstrengung hat die Landesgruppe gemein-

sam mit dem OVN hiergegen bei Politik, Regierung, Verwaltung und in der Öffentlichkeit gekämpft und schließlich mit Unterstützung der »kommunalen Familie« insoweit einen Erfolg erzielt, als das Kabinett im November zur Kompensation der Regionalisierungsmittelkürzung für die Jahre 2007 bis 2009 insgesamt 17,5 Millionen Euro aus Landesmitteln bereitgestellt hat. Dies ist angesichts der mehr als angespannten Haushaltslage des Landes und berechtigter Begehlichkeiten anderer Interessengruppen sehr beachtlich, löst aber – wie ein Blick auf die Tabelle Finanzplanung zeigt – noch längst nicht alle Probleme. Hinzu kommt, dass die Einführung einer obligatorischen Elternbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten von mindestens 30 Prozent sowie sich verlagernde Schulstandorte infolge der bevorstehenden Schulreform zusätzliche Herausforderungen für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger mit sich bringen werden.

Kommt die Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierung – wofür trotz aller damit verbundener, noch nicht abschließend gelöster Fragestellungen einiges spricht –, werden sich alle Partner neu ausrichten und das Verkehrsangebot auch unter Finanzierungsgesichtspunkten auf den Prüfstand stellen müssen. Zwangsläufig wird hierbei die Frage auftauchen, welche Verkehre unter Effizienzgesichtspunkten künftig mit der Bahn und welche mit dem Bus bzw. mit nachfrageorientierten alternativen Bedienungsformen erbracht werden sollen.



Änderungen beim SH-Tarif:
Eine neue Broschüre und eine Plakatkampagne kommunizieren die zentralen Vorteile des SH-Tarifs: eine Fahrkarte für Bus und Bahn, die schon beim Busfahrer gekauft werden kann

Weitere Themen in Stichworten

- Anhebung des SH-Tarifs um 2,5 Prozent zum 1. August und zum 1. Januar 2007 für die längeren Reiseweiten um weitere 2,25 Prozent.
- Die Änderungen beim SH-Tarif hat die LVS in einer neu aufgelegten Broschüre erläutert und mittels einer Plakatkampagne noch einmal die zentralen Vorteile des SH-Tarifs thematisiert: Fahrgäste erhalten eine Fahrkarte für Bus und Bahn und können diese schon beim Busfahrer kaufen.
- Seit April 2006 betreibt die Nord-Ostsee-Bahn eine neue Schnellbuslinie zwischen Brunsbüttel und Glückstadt im Zweistundentakt. Die Erfahrungen mit den bisherigen Schnellbuslinien im Land sind nach Auffassung der Verkehrsunternehmen positiv.
- Seit dem Frühjahr läuft das Interessenbekundungsverfahren für das Bahnnetz Ost. Zu Beginn des Jahres 2007 will Verkehrsminister Austermann entscheiden, welcher der beiden Bieter (DB Regio und Veolia Verkehr) den Zuschlag erhält.
- Seit Herbst 2006 gibt es Genehmigungswettbewerb auf der Buslinie Niebüll-Tondern und einen »wettbewerblichen Dialog« für den Busverkehr im gesamten Landkreis Dithmarschen. Hier erhalten bis zu einem bestimmten Zeitraum alle Bewerber die Angebote aller Mitbewerber und damit die Möglichkeit der Nachbesserung des eigenen Angebots. Eine ausgesprochen fragwürdige Methode, Innovations- und Preispotenziale abzuschöpfen.
- Seit 2006 bieten die SPNV-Unternehmen Nord-Ostsee-Bahn (NOB) und Regionalbahn Schleswig-Holstein bundesweit erstmalig besondere Kundenrechte bei Verspätungen im Nahverkehr. Die NOB erstattet SH-Tarif- und HVV-Kunden bei mehr als 30 Minuten Verspätung 50 Prozent des Fahrpreises, die Regionalbahn erstattet SH-Tarif und DB-Tarif-Kunden bei mehr als 60 Minuten Verspätung 25 Prozent des Fahrpreises.
- Seit Mai 2006 haben NOB und Regionalbahn alle ihre Züge zu Nichtraucherzügen gemacht. Da in den Triebwagen der anderen SPNV-Unternehmen schon seit Jahren ein Rauchverbot galt, sind nun alle Nahverkehrszüge in Schleswig-Holstein (mit Ausnahme der RE-Leistungen Hamburg–Rostock) rauchfrei.
- Seit dem Herbst 2006 bereitet die LVS den neuen landesweiten Nahverkehrsplan (LNVP) vor und hat den laut ÖPNV-Gesetz zu beteiligenden Institutionen das Konzept des LNVP und die Schwerpunktthemen vorgestellt.

Rechtsanwalt Walter Koch

NRW: Der Kuchen wird kleiner – wie soll er zukünftig verteilt werden?

Das Jahr 2006 war geprägt einerseits von Kürzungen der Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und andererseits von der Diskussion um eine Neuordnung seiner Organisation und Finanzierungssystematik. Anfang 2007 legte die Landesregierung den Entwurf eines neuen ÖPNV-Gesetzes vor.

Die Zuweisungen des Bundes an das Land nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) sind durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 gekürzt worden. Im Jahr 2006 musste in Nordrhein-Westfalen eine Lücke von 16,7 Millionen Euro geschlossen werden. Diese Kürzung konnte erfreulicherweise noch durch Restmittel aus dem Haushalt 2005 ausgeglichen werden. 2007 betragen die Mittel für NRW 1,057 Milliarden Euro, damit fehlen 87 Millionen Euro an Bundeszuweisungen gegenüber dem früheren RegG. Dies führt zu Kürzungen im Finanzierungsplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der für das SPNV-Leistungsangebot 2007 nunmehr 781 Millionen Euro statt ursprünglich geplanter knapp 797 Millionen Euro vorsieht.

Daneben wird vor allem bei der Infrastrukturförderung für den öffentlichen Verkehr massiv gespart. Der im entsprechenden

SPNV-Leistungsangebot

Das Leistungsangebot im SPNV konnte 2007 mit Kürzungen von etwas mehr als 0,4 Millionen Zug-Kilometern (Zug-km) bei insgesamt über 100 Millionen Zug-km im Wesentlichen beibehalten werden. Im Jahr 2008 drohen jedoch massive Leistungskürzungen, wenn die fehlenden Regionalisierungsmittel nicht aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Landes ausgeglichen werden. Für Umschichtungen innerhalb des ÖPNV-Haushaltes besteht kein Spielraum mehr. Die Zuweisungen nach dem Regionalisierungsgesetz werden 2008 nochmals sinken: für NRW auf 1,052 Milliarden Euro. Erst ab 2009 wird es wieder zu einer Steigerung um 1,5 Prozent kommen, wenn der 2006 im Bundesrat gefundene Kompromiss im RegG umgesetzt wird.

Für die Unternehmen des Bus- und Stadtbahn-/Straßenbahnverkehrs

Über mehrere Jahre betrachtet ergibt sich folgendes Bild: Im Jahr 2002 wurden 194 Millionen Euro für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr aufgewandt. Im Haushalt 2007 sind lediglich noch 113 Millionen Euro vorgesehen. Ab 2008 werden die Leistungen nach Schätzungen des Landes bei ca. 130 Millionen Euro liegen, wenn man von unveränderten Schülerzahlen usw. ausgeht.

Die VDV-Landesgruppe wandte sich in diversen Gesprächen und mit Eingaben an die Landesregierung, an den Haushaltsausschuss des Landtags und an einzelne Landtagsabgeordnete mit der Bitte, die Kürzung der Regionalisierungsmittel zumindest teilweise aus allgemeinen Haushaltsmitteln auszugleichen. Dies wurde jedoch bisher u. a. mit dem grundsätzlichen Argument abgelehnt, dass eine vom Bund geschaffene Lücke nicht mit Landesmitteln gefüllt werden dürfe, da sonst der Bund immer wieder kürzen würde.

ÖPNV-Organisation

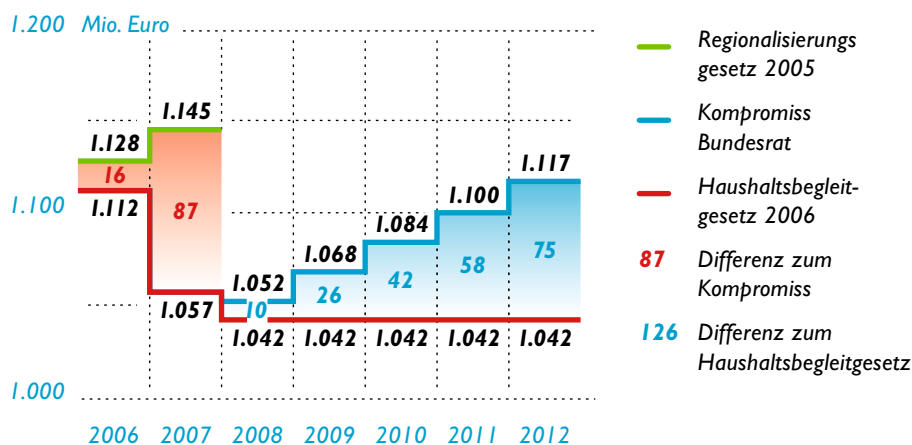
Neben der Frage der Höhe der Mittel wurde im Berichtsjahr vor allem die ÖPNV-Organisation diskutiert. Ende September 2006 beschloss das Kabinett ein Eckpunktepapier zur Novellierung des ÖPNVG. Ende Januar 2007 legte das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV NRW) einen Referentenentwurf vor.

Einer der Hauptstreitpunkte war die Zahl der Kooperationsräume. Bisher gibt es neun Kooperationsräume, die für die Bestellung der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuständig sind. Nach dem Referentenentwurf sollen drei große Kooperationsräume als Zweckverbände oder Anstalten öffentlichen Rechts gebildet werden. Eine Auflösung der bestehenden Zweckverbände ist dabei jedoch nicht zwingend vorgesehen. So wird es möglicherweise dazu kommen, dass diese unter dem Dach von drei großen Kooperationsräumen weiter bestehen.

Pauschalen

Die Finanzierung des ÖPNV soll nach den Plänen des MBV NRW weitgehend über Pauschalen erfolgen. Eine Pauschale für das SPNV-Leistungsangebot soll an die

Regionalisierungsmittel 2006 – 2012 · Nordrhein-Westfalen



Haushaltstitel genannte Rückgang von über 52 Millionen Euro soll teilweise durch Vorjahresmittel von voraussichtlich 19 Millionen Euro ausgeglichen werden. Auch die ÖPNV-Fahrzeugförderung wird im Haushalt 2007 statt mit 111 Millionen Euro nur noch mit 105 Millionen Euro ausgewiesen werden. Weitere Programme sind ebenfalls von Kürzungen betroffen.

wirken sich 2007 die Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a Personenbeförderungsgesetz) aus, die bereits Anfang 2006 beschlossen worden waren. Der einmalig im Jahr 2006 eingerichtete »Sondertopf« bei der ÖPNV-Fahrzeugförderung von 20 Millionen Euro kann die Kürzungen durch Bundes- und Landesregelungen nicht kompensieren.

Kooperationsräume in NRW

Die heutige und die zukünftige »ÖPNV-Landschaft« in NRW?



drei Kooperationsräume gezahlt werden. Dabei ist ein Betrag von 800 Millionen Euro vorgesehen, der künftig gegebenenfalls entsprechend der Erhöhung der Bundesregionalisierungsmittel steigen soll. Davon ist zunächst das so genannte SPNV-Landesnetz zu finanzieren, das vom MBV NRW im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgelegt werden soll. Gedacht ist dabei – sehr vereinfacht gesprochen – an das heutige Netz der Regional-Express-Linien. Auch das als »Rhein-Ruhr-Express« (RRX) geplante zukünftige Schnellverkehrsnetz soll zum Landesnetz gehören. Über das Landesnetz hinaus können die Kooperationsräume nach eigener Entscheidung SPNV-Leistungen bestellen, wobei auch eine Verwendung der Mittel zur Finanzierung von straßengebundenen ÖPNV-Verkehrsleistungen rechtlich zulässig sein soll.

Eine Betriebskostenpauschale für den ÖPNV soll in einem ersten Schritt von 2008 bis 2010 110 Millionen Euro umfassen und an die kommunalen Aufgabenträger gezahlt werden, die diese Mittel für Zwecke des ÖPNV verwenden müssen. Dabei müssen 80 Prozent der Mittel an Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Es handelt sich dabei um die Mittel, die bisher für die ÖPNV-Fahrzeugförderung sowie die Aufgabenträgerpauschale verwendet wurden.

Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG sollen bis einschließlich 2010 gezahlt werden. Zur Vereinfachung sollen dabei die Werte für die mittlere Reiseweite, die Fahrten pro Tag, die Gültigkeitstage sowie die Zuordnung zu den Kostensatzgrup-

pen und ggf. der Verbundzuschlag auf den Wert für das Kalenderjahr 2006 festgeschrieben werden. Änderungen bei der Zahl der verkauften Fahrausweise bzw. bei den Einnahmen führen weiterhin zu einer Änderung des Ausgleichsbetrages. Ab 2011 sollen die § 45a-Mittel in der ÖPNV-Pauschale aufgehen, die 2011 auf 210 Millionen Euro und ab 2012 auf 240 Millionen Euro erhöht werden soll.

Eine Investitionspauschale von 150 Millionen Euro soll an die drei Kooperationsräume gezahlt werden, die über die Verwendung entscheiden. Die Bewilligung von Investitionsmaßnahmen wird damit von den Bezirksregierungen auf die Kooperationsräume übergehen. Diese müssen dazu Förderprogramme aufstellen. Für die nächsten Jahre würde bei dieser Pauschale tatsächlich nur wenig Spielraum bestehen, da der wesentliche Teil der Mittel bereits durch laufende oder bewilligte Vorhaben gebunden ist (Landesprogramm nach dem ehemaligen Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – GVFG).

Außerhalb dieser Investitionspauschale soll noch die Förderung von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse möglich sein. Dazu zählen insbesondere das GVFG-Bundesprogramm einschließlich der Komplementärfinanzierung durch das Land (rund 90 Millionen Euro), aber auch einzelne große Bahnhöfe sowie Investitionen in neue Technologien. In Einzelfällen können weitere Maßnahmen im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufgenommen

werden. Die verwaltungsmäßige Abwicklung der Zuwendungen soll über die Kooperationsräume erfolgen.

Verteilungsschlüssel

Die Verteilung der Pauschalen auf die Kooperationsräume bzw. die Aufgabenträger soll sich bis 2010 nach der jetzigen Verteilung derjenigen Mittel richten, die in der jeweiligen Pauschale aufgehen. So wird die ÖPNV-Betriebskostenpauschale nach der Verteilung der Fahrzeugförderung 2007 und der bisherigen Aufgabenträgerpauschale verteilt. Für die Investitionspauschale soll



Die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung ist auch im Landtag ein wichtiges Thema

der durchschnittliche prozentuale Anteil der alten Zweckverbände an der Infrastrukturförderung in den Jahren 2002 bis 2006 (abgesehen u. a. vom GVFG-Bundesprogramm) als Maßstab angewendet werden. Ab 2011 sollen neue Verteilungsschlüssel gebildet werden, die folgende Parameter enthalten: Betriebsleistungen, Einwohnerzahl und Fläche. Der Gesetzentwurf legt zwar fest, dass diese drei Faktoren zu berücksichtigen sind, eine genaue Schlüsselung soll jedoch vorläufig noch nicht fixiert werden.

Die VDV-Landesgruppe NRW begleitet das Gesetzgebungsvorhaben schon seit den ersten Ankündigungen im Jahr 2005 mit Anregungen und Kritik. Ein wichtiges Anliegen ist dabei, dass mit möglichst wenig bürokratischem Aufwand möglichst viele Verkehrsleistungen realisiert werden können, um den Fahrgästen ein optimales Angebot im ÖPNV zu bieten.

Ass.jur. Martin Schäfer

Unternehmensüberschreitendes rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) im Nordosten Brandenburgs

Wenn sich Verkehrsunternehmen in der heutigen Zeit erfolgreich am Markt behaupten wollen, müssen sie in moderne Leit- und Kommunikationssysteme investieren. Im Nordosten Brandenburgs beweisen jetzt vier Verkehrsunternehmen, wie ein RBL mit Hilfe der VDV-Schnittstelle 453 zwischen ihnen und zukünftig auch gemeinsam mit der DB AG neben anderen Effekten gleichfalls für die Anschlusssicherung zwischen Bus und Bahn beitragen kann. Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 wurde das gemeinsam geschaffene und genutzte System nach einem sechsmonatigen Probelauf jetzt erfolgreich in Betrieb genommen.

Im Jahre 2004 wurde gemeinsam begonnen, dieses ehrgeizige Projekt für einen Probelauf vorzubereiten. Das Bedienebiet der vier ansässigen Verkehrsunternehmen in drei Landkreisen umfasst 6.894 Quadratkilometer und ist damit etwa zweimal so groß wie das Saarland. Mit 408 Bussen werden auf 181 Linien 3.565 Haltestellen bedient. Dazu leisten die Fahrzeuge rund 18,5 Millionen Fahrplankilometer und befördern dabei rund 25,4 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Dazu kommen die Leistungen des SPNV, die das Bedienebiet sowohl mit RE- als auch mit RB-Zügen durchfahren.

Die Region mit einer relativ großen Fläche wird durch eine geringe Bevölkerungsdichte geprägt, in der vorwiegend Regionalverkehr, insbesondere der Schülerverkehr angeboten wird. In den Städten Eberswalde, Templin und Schwedt gibt es separate Stadtverkehre. Besondere Schnittstellen zur Bahn bestehen in Fürstenberg, Schwedt und Prenzlau. Der Regionalverkehr sieht es als eine seiner wichtigsten Aufgaben an, die Beförderung der Fahrgäste von und zum Bahnhof sowie in die Städte zu verantworten.

Die vier Busunternehmen waren sich frühzeitig einig, dass ein gemeinsames RBL Vorteile für alle bringt und dass die eingesetzten Investitionen inkl. der Landesförderung in Höhe von etwa 7,5 Millionen Euro zum größten Nutzen führen wird. Nicht nur die Unternehmen selbst, sondern auch die Fahrgäste sollen von dieser gemeinsamen Investition profitieren und künftig nur positiv über die Entwicklung des ÖPNV/SPNV in dieser Region berichten. Hintergrund für diese deutschlandweit erstmalige Verknüpfung von Bordcomputern war der Wille, umfassende und gesicherte Anschlussverbindungen für die Fahrgäste im Nordosten Brandenburgs zu gewährleisten. Bei der Planung war bereits klar, dass die VDV-Schnittstelle 453 zur Ausschöpfung aller Vorteile genutzt werden sollte und somit ein zentrales Bindeglied zwischen den Systemkomponenten darstellen würde.

Technische und qualitative Merkmale

Der Vorteil der angestrebten Lösung für die Verkehrsunternehmen besteht auch darin, dass es eine Reihe gemeinsamer Komponenten des Systems gibt, was sich finanziell günstig auswirkt. Zur Steuerung des Gesamtsystems gibt es nur eine RBL-Zentrale in Angermünde und nur einen zentralen Server sowie die gemeinsame VDV-Schnittstelle 453 zu anderen Systemen, z. B. zur Anschlusssicherung zur und von der DB AG. Zusätzlich stellen die Unternehmen eigene Komponenten zur Verfügung.

Die Fahrzeuge werden mit den entsprechenden Bordrechnern und Fahrscheindruckern ausgerüstet, die für die gesamte Fahrgastinformation (Innen- und Außenanzeigen, Haltestellenansagen) verantwortlich sind. An den wichtigsten Lichtsignalanlagen im Bedienebiet gibt es Funkempfänger, die eine Ansteuerung und ÖPNV-bevorrechtigte

Schaltung ermöglichen. An allen Übergangsstellen und den wichtigsten Haltestellen sind zwischenzeitlich 54 dynamische Fahrgastinformationsanlagen installiert. Die beteiligten Verkehrsunternehmen gewährleisten über einen abgesetzten Arbeitsplatz die ständige Versorgung des Gesamtsystems mit aktuellen Daten. Somit werden die Systemvorteile auch für die Disposition konsequent genutzt. Es gibt von jedem der abgesetzten Arbeitsplätze Kontakt zu jedem im Bedienebiet befindlichen Fahrzeug, eine genaue Kenntnis seines jeweiligen aktuellen Standortes sowie eine aktuelle Übersicht über die Fahrplanlage oder etwaige Störungen. Jede Leitstelle (jeder abgesetzte Arbeitsplatz) kann mit jedem Fahrzeug unternehmensübergreifend kommunizieren.

Neben allen finanziellen Aspekten ist es den Verkehrsunternehmen besonders wichtig, dass sich die Beförderungsqualität für die Fahrgäste spürbar verbessert. In den Unternehmen wird das Störmanagement als Teil der Qualitäts-offensive nach DIN ISO 13816 zur tragenden Säule der Arbeit. Das System erlaubt ein schnelles Reagieren auf Abweichungen und Störungen im Betriebsablauf sowie die umgehende und umfassende Information der Fahrgäste. Auch die Sicherheit des Betriebsablaufes wird somit wesentlich verbessert.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen werden an den damit ausgerüsteten Haltestellen mit konkreten Ist-Daten versorgt und ermöglichen so dem wartenden Fahrgast eine korrekte Prüfung und Beurteilung der realen Wartezeit. Die Anschlusssicherung Bus/Bus wird durch das System selbst gewährleistet, in dem der Fahrer auf dem Display seines Bordrechners die entsprechende Information und die erforderlichen Daten erhält und ablesen kann. Das ermöglicht ihm, sein Handeln innerhalb der vorgegebenen Toleranz zu gestalten. Über die VDV-Schnittstelle 453 ist es nun künftig auch möglich, die Anschlusssicherung zum SPNV zu gewährleisten.

Kommt eine Regionalbahn am Zielort mit Verspätung an, wird diese Verspätung an den Rechner der DB AG geleitet und dieser leitet die Information an den RBL-Rechner in Angermünde weiter. Bisher haben

Vorhandene und geplante RBL-Systeme in Brandenburg

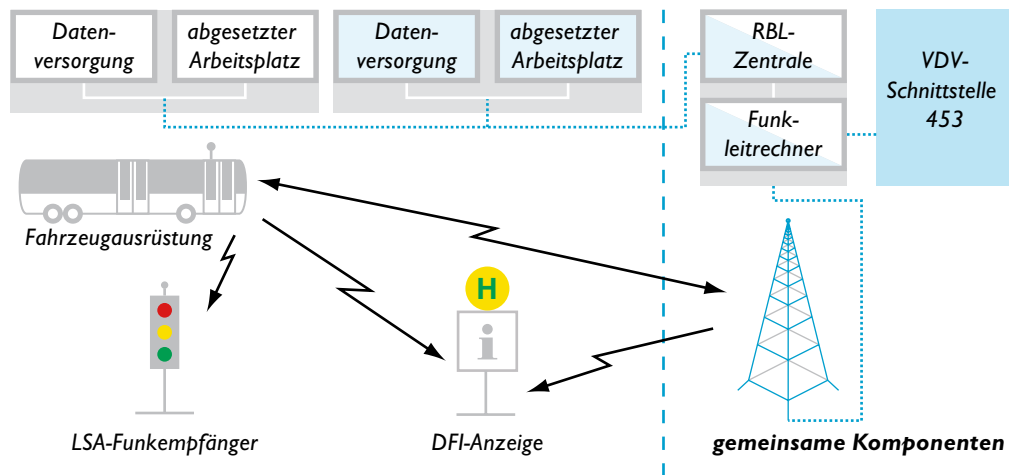


die von der Verspätung betroffenen Fahrgäste ihren Anschluss nicht mehr erreicht und mussten daher eine spätere Busverbindung nutzen. Dass dies im bereits erwähnten dünn besiedelten Nordosten Brandenburgs nicht immer nur mit kurzen Wartezeiten realisierbar war, versteht sich von selbst. Betroffene Fahrgäste brachten ihren Ärger gegenüber den Verkehrsunternehmen dann auch unmissverständlich zum Ausdruck.

Die jetzige Möglichkeit durch Nutzung der VDV-Schnittstelle gewährleistet, dass der Busfahrer auf seinem Bordrechner von der voraussichtlichen Verspätung erfährt und durch das Warten auf den SPNV den fahrplanmäßigen Anschluss sichern kann. Die Wartezeiten an den Haltestellen sind so definiert, dass nicht in jedem Fall auf einen verspäteten Zug gewartet werden kann. Dies ist dann nicht der Fall, wenn durch eine starke Verzögerung des Zuges der weitere gesamte Fahrplan des jeweiligen Verkehrsunternehmens gefährdet werden würde. Treten derartige Verspätungen auf, wird die Anschlussverbindung durch den RBL-Rechner aufgehoben und der Fahrer erhält durch den Bordcomputer die Information, dass die Verbindung aufgehoben ist. Er kann dann mit der Linienfahrt beginnen. Wichtig ist in solchen Fällen jedoch, dass auch der Rechner bei der DB AG diese Information erhält und die Fahrgäste schon lange vor Erreichen des Zielbahnhofes über den Sachverhalt aufgeklärt werden können.

Bei leichten Verzögerungen im Fahrplan erhält der Fahrer die Information, dass der Anschluss zeitlich leicht gefährdet ist und er die vordefinierte Zeit auf den Zubringer (SPNV) warten muss. Derartige Hinweise an die Busfahrer werden alle fünf Minuten vor der im Fahrplan vorgesehenen Ab-

Datenversorgung zwischen RBL-System und dynamischer Fahrgastinformation (DFI)



fahrtszeit gegeben. Alle 30 Sekunden wird die tatsächliche Ankunftszeit des SPNV auf dem Bordcomputer im Bus aktualisiert. Diese technischen Möglichkeiten, die das RBL-System unter Nutzung der VDV-Schnittstelle 453 bietet, werden im Interesse der Fahrgäste zur Verbesserung der Beförderungsqualität umfassend genutzt.

Weitere betriebliche Effekte bei konsequenter Nutzung des RBL-Systems

Neben den bereits beschriebenen Effekten werden auch in den vier Verkehrsunternehmen innerbetriebliche Rationalisierungen möglich. Diese tragen im Wesentlichen auch dazu bei, dass die im Pflichtenheft ermittelten Einsparungen in den Unternehmen auch tatsächlich erreicht werden. Nur so können der Einsatz der hohen Investitionsmittel und die Fördermittel des Landes Brandenburg gerechtfertigt werden. Rationalisierungsmöglichkeiten bestehen u. a. darin, dass

- Netz- und Abrechnungsdaten vereinfacht von und zu den Fahrzeugen übermittelt werden können (WLAN, GPRS),

- eine zentrale Erfassung der Fahr- und Lenkzeiten für die Fahrerstatistik möglich ist,
- die Überwachung der korrekten Leistungserbringung der Subunternehmer ermöglicht wird,
- dem Busfahrer die erforderlichen Arbeitsabläufe, wie z. B. Steuerung der Anzeigen, akustische Ansagen, Weiterschaltung der Haltestellen, wesentlich erleichtert wird,
- bei Bedarf die Ansteuerung von LSA möglich ist,
- die Einsatzsteuerung wechselseitig durch die beteiligten Unternehmen erfolgen kann,
- ein Rund-um-die-Uhr-Einsatz mit geringerem Aufwand für die Unternehmen eine 24-stündige Bereitschaft für die Fahrgäste ermöglicht.

Insgesamt haben die Akteure vom Planer über die Realisierer bis zum Nutzer ganze Arbeit geleistet und ein System geschaffen, das neben Rationalisierungseffekten im Unternehmen auch wesentliche Vorteile für die Fahrgäste bringt. Damit haben sie einen wichtigen und richtigen Schritt in Richtung umfassender Mobilitätsanbieter getan und sorgen dafür, dass in der schwach besiedelten Region im Nordosten Brandenburgs nach dem Motto »Damit Deutschland mobil bleibt« nachhaltig spürbar gehandelt wird.

Jürgen Prinzhausen

Anschlussicherung durch Nutzung der VDV-Schnittstelle 453



Elf Jahre erfolgreiches grenzüberschreitendes Schülerferienticket in Mitteldeutschland

Was vor elf Jahren als kleiner Spross gepflanzt wurde, hat sich dank guter Pflege bis heute zu einer kräftigen Pflanze entwickelt: das ländergrenzenüberschreitende Schülerferienticket. Zu den Vätern des Erfolges zählen vor allem die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) im Auftrag des Landes, der VDV und die DB AG. Der Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV) ist seit dem Jahr 2000 an der Aktion beteiligt. Das Schülerferienticket, das im Gesetz zur Familienförderung des Landes Sachsen-Anhalts verankert ist, gilt heute in den Teilen der Länder Sachsen und Thüringen, die durch den MDV erfasst werden, sowie im gesamten Land Sachsen-Anhalt.

Das Schülerferienticket ist in den letzten Jahren immer mehr zu einem Gemeinschaftsprodukt der Unternehmen des schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs dieser drei Länder geworden. Damit haben die jungen Fahrgäste die Möglichkeit, in den Sommerferien neben Spaß und Spiel auch zu günstigen Bedingungen ländergrenzübergreifende Mobilität zu genießen. Sie haben die Gelegenheit, das System des ÖPNV zu erkunden und Fertigkeiten in seiner Nutzung zu entwickeln. In den letzten Jahren wurde das Schülerferienticket durch ein Gutscheineheft weiterer Kooperationspartner komplettiert. Es berechtigt in den darin aufgeführten Freizeiteinrichtungen zu freiem Eintritt bzw. zum Kauf ermäßigter Eintrittskarten. Daneben enthält es die notwendigen Informationen

und die Ergebnisse abrechnet. Ihr gehören neben der NASA auch der MDV, Vertreter der Landesregierung Sachsen-Anhalt, der Verbände und ausgewählter Verkehrsunternehmen an.

Schon nach dem Ende der Schulferien und der Phase der Abrechnung der Ergebnisse beginnen immer die Vorbereitungen für das nächste Jahr. Eine nach einer Ausschreibung ausgewählte Agentur wird mit der Herstellung der Entwürfe für die Werbematerialien, das Schülerferienticket selbst und das Gutscheineheft beauftragt. Auf dem Ticket und den begleitenden Werbematerialien sind Schülerinnen und Schüler abgebildet, die aus einem landesweiten Modelwettbewerb als Sieger hervorgehen. In dem Wettbewerb bewerben sich jährlich zwischen 1.600 und 1.800

Rahmen des Model-Castings stellen einen Höhepunkt für viele Schülerinnen und Schüler dar. Die landesweiten Veranstaltungen sind sehr gut besucht und machen so das Schülerferienticket auch in den ländlichen Regionen der Länder bekannt und immer beliebter.

Nach Freigabe der Werbematerialien durch die Arbeitsgruppe erfolgt der Druck. Flyer, Großflächenplakate sowie Plakate im Format A1 bis A4 werden hergestellt und werben auf Bahnhöfen, in Fahrzeugen, an Bus- und Straßenbahnhaltestellen, in Schulen und Institutionen sowie in den Empfangsbereichen der Landes- und Kreisbehörden für das Schülerferienticket. Den Verkehrsunternehmen steht als Unterstützung für ihre Werbung auch das »Mobilteam« der DB AG zur Verfügung.

Als Kooperationspartner konnten attraktive Unternehmen gewonnen werden wie z. B. Nautica Magdeburg, die Sachsen-Therme in Leipzig, der Elbauenpark in Magdeburg, Seilbahnen Thale, »Maya mare« in Halle, die Sommer- und Winterrodelbahn Wippra, die Köthener Badewelt, »U.S. Play« in Leipzig oder die UCI-Kinowelt in Dessau, die für das Gutscheineheft zum Schülerferienticket verlockende Angebote für Spaß, Spiel und Unterhaltung bereithalten. Alle Partner tragen durch ihr Arrangement wesentlich dazu bei, dass im Jahre 2006 bereits über 36.000 Schülerferientickets in den drei Ländern verkauft wurden. Auch das begleitende Gewinnspiel, an dem im letzten Jahr etwa 1.400 Schülerinnen und Schüler teilgenommen haben, erfreut sich großer Beliebtheit. Per Internet oder Post müssen 17 Fragen rund um das Schülerferienticket beantwortet werden. Aus den richtigen Einsendungen werden dann zehn Preisträger ermittelt. Der Hauptgewinner erhält immerhin einen attraktiven Einkaufsgutschein in Höhe von 250 Euro.

Viele Verkehrsunternehmen tragen mit zum Erfolg bei

Ist die Frage der Nutzungszeit wegen der unterschiedlichen Ferientermine in den drei Bundesländern noch relativ leicht zu lösen, so sieht die Arbeitsgruppe eine ganz wichtige Aufgabe darin, die Interessen der Länder und der jugend-



Der Minister für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, präsentiert gemeinsam mit den Models das Großflächenplakat für das Schülerferienticket 2006

zu den Nutzungsmöglichkeiten und zum Geltungsbereich des Schülerferientickets sowie einen Fragebogen, der an ein Gewinnspiel gekoppelt ist. Das Ticket gilt für die gesamte Zeit der Sommerferien in Sachsen-Anhalt sowie in den Freistaaten Sachsen und Thüringen. Sein Preis betrug 2006 17 Euro.

Die Akteure und die Vorbereitung

Bei der NASA besteht eine Arbeitsgruppe, die alle Vorbereitungen plant, organisiert, koordiniert



Schülerinnen und Schüler um den Platz auf Flyer, Ticket und Plakaten, die durch eine Casting-Tour bis zum Finale begleitet werden. 25 der Bewerberinnen und Bewerber erreichen das Finale. In dieser Finalveranstaltung als Höhepunkt des Wettbewerbs werden die drei bis fünf jungen Leute ausgewählt, die dann das Schülerferienticket im nächsten Jahr repräsentieren. Schon diese Veranstaltungen im

lichen Nutzer auf der einen Seite sowie die berechtigten Anliegen der Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite in Einklang zu bringen. Es geht hier auch um den Preis des Schülerferientickets. Nicht zuletzt ist es so erfolgreich, weil der Preis von jetzt 17 Euro dank eines Zuschusses aus Landesmitteln und Mitteln des gemeinsamen Marketingbudgets von NASA und DB Regio AG in Höhe von 140.000 Euro unterstützt wird. Auch der MDV beteiligt sich in angemessener Höhe an den Kosten für Werbung und Logistik. Seit Sommer 2002 kostet das Ticket unverändert 17 Euro. Die Länder bekunden immer wieder ein großes Interesse an der Beibehaltung des geringen Preises, da nach ihrer Aussage und nach den Abrechnungsergebnissen der letzten Jahre die Preisstabilität auch ein Teil der Erfolgsgeschichte des Schülerferientickets ist. Alle Beteiligten sind sich in dieser Aussage einig und deshalb darum bemüht, dass die gegenwärtige Umbruchphase der ÖPNV-Finanzierung durch Preishebungen im Bereich des Schülerferientickets nicht vorbelastet wird.

Die an der Aktion in den drei Ländern beteiligten 58 kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene betrachten neben der sicherlich wichtigen wirtschaftlichen Seite auch die Werbeeffekte für sich positiv.

Anerkannt wird das Ticket in Sachsen-Anhalt und im sächsischen und im thüringischen Teil des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. Darüber hinaus können mit dem Schülerferienticket auch festgelegte Strecken der Deutschen Bahn AG genutzt werden, die sogar bis in die Nachbarländer Brandenburg und Niedersachsen führen. So können z. B. die Busse der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig und der Wernigeröder Verkehrsbetriebe auf deren gemeinsam betriebenen Buslinien zwischen Wernigerode und Braunlage bzw. Bad Harzburg genutzt werden. Für den Streckenbereich Schierke–Brocken der Harzer Schmalspurbahn berechtigt das Schülerferienticket zu einer einmaligen Hin- und Rückfahrt zum Vorzugspreis von 12 Euro. Bei der Deutschen Bahn AG, der Veolia Sachsen-Anhalt GmbH und der Veolia Sachsen GmbH berechtigt das Ticket zur Nutzung von Nahverkehrszügen jeweils in

Geltungsbereich des Schülerferientickets



der zweiten Klasse. Eine Nutzung von Fernverkehrszügen ist allerdings nicht möglich.

Für alle Nutzer ist ganz wichtig, dass das Schülerferienticket auch mit dem gleichen Ticket benachbarter Bundesländer, z. B. Niedersachsen und Brandenburg kombiniert werden kann. Alle Regelungen über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind in einer Vereinbarung zwischen den Partnern geregelt, die jährlich neu unterzeichnet wird.

Öffentliche Erfahrungsberichte

Zum Schülerferienticket hat die NASA einen Internetauftritt eingerichtet, in denen nochmals alle wichtigen »W-Fragen« – wer?, wie?, wann? und wo? – nachgelesen werden können. Interessant ist aber auch sicherlich, dass sich auf vielen anderen Internetseiten Test- und Erfahrungsberichte von Schülerinnen und Schülern finden lassen. Diese teilweise auch mit Hinweisen für das nächste Jahr

eingestellten Berichte lassen die Vielfalt der Erlebnisse erahnen, die die Nutzer mit dem Schülerferienticket und dem Gutscheineft erleben. Viele reisen mit dem ÖPNV/SPNV zum ersten Mal in Gegenden ihrer weiteren Heimat, genießen dabei die besonderen Angebote des Gutscheineftes und haben viel Spaß in der Gemeinschaft. Die Erlebnisberichte schließen meist mit dem Wunsch, dass die Erfolgsgeschichte des Schülerferientickets weitergehen solle. Eine Auswertung lässt die Macher des Schülerferientickets erkennen, dass im Interesse der zahlreichen Nutzer weiter daran gearbeitet werden muss.

Jürgen Prinzhausen

Weichenstellung für den regionalen ÖPNV – Rheinland-Pfalz will den Ausgleich im Ausbildungsverkehr landesspezifisch neu regeln

Durch die auf Bundesebene im Jahre 2006 beschlossene Öffnungsklausel für abweichendes Landesrecht bei § 45a Personenbeförderungsgesetz wurden den Ländern neue Gestaltungsmöglichkeiten beim finanziellen Ausgleich des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV eingeräumt. Während im Saarland der Ausgleich in Zusammenhang mit der Gründung des saarländischen Verkehrsverbundes (SaarVV) auf fünf Jahre festgeschrieben wurde, hat das Land Rheinland-Pfalz erklärt, von der Öffnungsklausel Gebrauch machen zu wollen. Der Schwerpunkt der Arbeiten der Landesgruppe lag 2006 auf der einvernehmlichen Entwicklung von Gestaltungsvorschlägen zusammen mit den privaten Linienverkehrsunternehmen.

Seit Jahren beklagt das Land Rheinland-Pfalz steigende Ausgaben im Bereich des § 45a des PBefG. Obwohl es eindeutige Erklärungen hierfür gibt (Einbezug der Bundesbusbetriebe, Integration freigestellter Schülerverkehre usw.), versuchte das Land bereits in den 90er-Jahren, den Anstieg der Ausgaben durch Kürzung der Nutzungstage zu dämpfen. Legalisiert wurde eine solche Praxis allerdings erst im Jahre 2003 durch eine Änderung des § 45a. Für die Zeit davor hatte die restriktive Haltung des Verkehrsministeriums zu erheblichen Nachzahlungen des Landes an die Verkehrsunternehmen geführt.

2. Aufgabe verbilligter Fahrkarten und direkte Bezuschussung nur noch der Schüler über die Schulverwaltungen oder
3. Preis-Preis-Ausgleich; hierbei würde lediglich der Rabatt der Auszubildendenzeitkarten gegenüber dem Jedermann tariff durch das Land erstattet.

Der Abteilungsleiter im Verkehrsministerium hat den Verkehrsunternehmen angeboten, sie an der Entscheidungsfindung zu beteiligen und bat um konkrete Vorschläge für eine Neuregelung. Auf eine einheitliche Meinung der privaten wie der

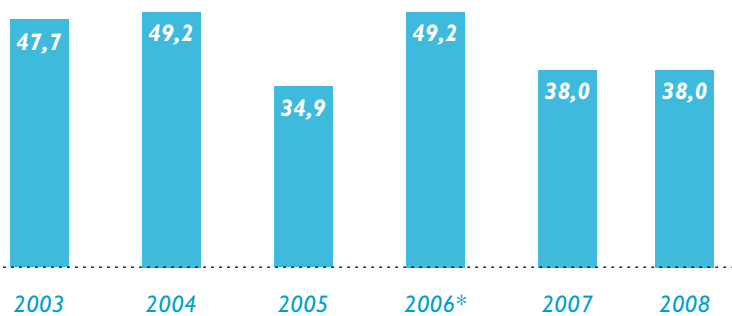
In einer gemeinsamen Sitzung mit dem Abteilungsleiter und der zuständigen Referatsleiterin im Verkehrsministerium konnte dargestellt werden, dass das Modell des Preis-Preis-Ausgleichs wegen der sich fortentwickelnden Fahrpreise wieder zu ansteigenden Zahlungen des Landes führen werde. Danach kühlte sich die Begeisterung des Ministeriums für dieses Modell deutlich ab. Im gleichen Gespräch bot man an, die Verkehrsunternehmen an einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Landesbetrieb Straßen und Verkehr (Ausgleichsbehörde) zu beteiligen. Man sei für konkrete Vorschläge für eine Neugestaltung offen.

In den darauf folgenden Versammlungen der Landesgruppe Südwest äußerte der Abteilungsleiter im Verkehrsministerium immer wieder seine Sympathie für das hessische Modell, ohne jedoch konkret seine Einführung vorzuschlagen. Stattdessen erweiterte er die Zahl der Varianten um die Beibehaltung der alten Regelung des § 45a Personenbeförderungsgesetz. Anscheinend haben Musterberechnungen aufgezeigt, wie sich die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr aufgrund steigender Fahrpreise im ÖPNV und abnehmender Schülerzahlen entwickeln werden.

Seit Jahren beklagt das Land Rheinland-Pfalz steigende Ausgaben im Bereich des § 45a des PBefG

Ausgleichszahlungen des Landes Rheinland-Pfalz im Ausbildungsverkehr

Zahlungen nach § 45a PBefG und § 6a AEG in Mio. Euro



* ab 2006 Haushaltsansätze

Seit 2005 machte das Ministerium keinen Hehl mehr daraus, eine grundlegende Neuregelung des § 45a anzustreben. Neben dem Versprechen, die dem ÖPNV über § 45a zufließenden Mittel nicht kürzen zu wollen, kündigte man eine radikale Vereinfachung des Verfahrens an. Drei Alternativen schweben der Verkehrsabteilung im Wirtschaftsministerium vor:

- I. Übertragung der Mittel an die Aufgabenträger zur Weitergabe an die Verkehrsunternehmen (Modell Hessen),

öffentlichen Verkehrsunternehmen wurde dabei großer Wert gelegt. Die VDV-Landesgruppe Südwest hat deshalb eine bereits bestehende interne Arbeitsgruppe zum Thema »Fortentwicklung des § 45a PBefG« erweitert. Neben dem VDV nehmen seit April 2006 hieran auch Vertreter der privaten Omnibusverbände teil, so dass die gesamte Bandbreite von Regionalbusunternehmen über kommunale Betriebe und private mittelständische Verkehrsunternehmen bis hin zu den Global Playern vertreten sind.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe des VDV mit den privaten Verbänden des Omnibusgewerbes hatte sehr heterogene Interessenlagen zu berücksichtigen. Dabei wurde klar, dass die Verkehrsunternehmen sowohl absolut als auch relativ betrachtet in sehr unterschiedlicher Weise an den Ausgleichszahlungen teilhaben. Manche Verkehrsangebote werden ohne diese Finanzmittel nicht aufrechtzuerhalten sein und einzelne Unternehmensexistenzen wären bedroht. Dennoch gelang es im Verlauf des Jahres 2006, einen konkreten gemeinsamen Vorschlag der Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Fünf Ziele sollten für die neue Regelung eines Ausgleichs im Ausbildungsverkehr Berücksichtigung finden:

1. Die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr sind als Finanzierungsinstrument für den ÖPNV unverzichtbar.
2. Es wird Planungssicherheit im Bezug auf das Finanzvolumen sowohl für das Land Rheinland-

Pfalz als auch für die Verkehrsunternehmen angestrebt. Ein dauerhaftes ÖPNV-Angebot erfordert mittel- bis langfristige Investitionen und Angebotskonzepte.

3. Eine Neuregelung des Ausgleichs muss landeseinheitlich sein, um regionalen Wettbewerb um Ausgleichsmittel zu vermeiden.
4. Die Verkehrsunternehmen streben ein stark vereinfachtes Antragsverfahren an, um die bislang recht hohen Verwaltungsaufwendungen reduzieren zu können (Bürokratieabbau).
5. Eine Neuregelung muss das Beihilferecht der Europäischen Union berücksichtigen.

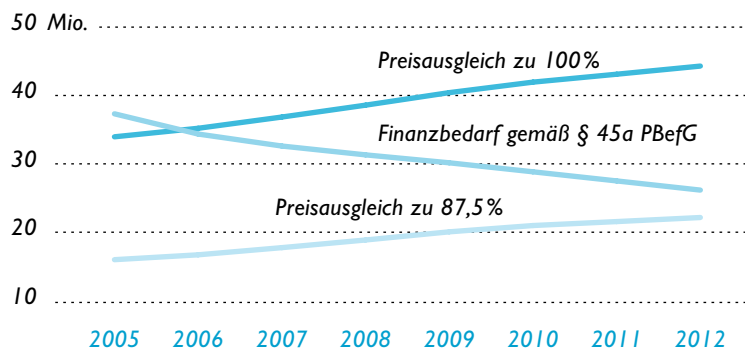
Auf der Grundlage dieser Ziele hat die gemeinsame Arbeitsgruppe einen zweistufigen Vorschlag erarbeitet:

- In einem ersten Schritt sollen die Ausgleichsbeträge pro Verkehrsunternehmen festgeschrieben werden. Als Basis wird das Abrechnungsjahr 2005 vorgeschlagen. Die Festschreibung soll für die Jahre 2007 bis 2010 gelten. Der demografischen Entwicklung bei den Schülern und Auszubildenden kann dadurch Rechnung getragen werden, dass der Ausgleich an die Verkaufsstückzahlen geknüpft wird.
- Die Verkehrsunternehmen bieten an, gemeinsam mit dem Land 2007 eine Nachfolgeregelung zu entwickeln. Sie wären mit der Einschaltung eines gemeinsamen Gutachters zur Bewältigung der schwierigen Materie einverstanden.

Die Position der VDV-Landesgruppe wurde dem Staatssekretär im Verkehrsministerium, Dr. Karsten Kühl, am 23. Oktober 2006 übermittelt. In einem angenehmen Gespräch gab es Einigkeit über die gemeinsame Entwicklung einer Nachfolgeregelung 2007. Jedoch fand die Festschreibung für eine Übergangsphase keine Gegenliebe. Seitens des Ministeriums bestehen hiergegen beihilferechtliche Bedenken und man möchte sich lieber an der derzeit gültigen Rechtslage des § 45a orientieren.

Finanzbedarf gemäß § 45a PBefG und Preis-Preis-Ausgleich

geschätzter Finanzbedarf auf der Basis bisheriger Zahlungen



Somit hat auch der Regierungswechsel in Mainz nicht zu der gewünschten Klarheit geführt – weder für die Ausgleichsbehörden noch für die Verkehrsunternehmen. Als wichtige Finanzierungskomponente des regionalen ÖPNV wird das Thema auch im Jahre 2007 im Fokus der Landesgruppenarbeit bleiben.

Erster parlamentarischer Abend der VDV-Landesgruppe Südwest

Neuland betrat die Landesgruppe mit einem parlamentarischen Abend. Ende November 2006 waren die Verkehrspolitiker des Landtags Rheinland-Pfalz wie auch der Verkehrsminister zum Gedankenaustausch mit den Verkehrsunternehmen eingeladen. Dass schließlich Ministerpräsident Kurt Beck selbst zu den Anwesenden sprach, war nicht zuletzt seiner Neigung zum ÖPNV zu verdanken. In einem launischen Vortrag, gespickt mit eigenen Erinnerungen an Bus und Bahn, unterstrich er die klare Position des Landes zur Stärkung des ÖPNV. Dabei spielte der vorbildliche Rheinland-Pfalz-Takt eine maßgebende Rolle.

Schließlich sei es gelungen, die ursprünglich vom Bund geplanten herben Einschnitte in die Finanzierung abzumildern. Darüber hinaus gleiche das Land den Löwenanteil der Kürzungsbeträge in den Jahren 2007 und 2008 aus. Dankbar nahmen die Verkehrsunternehmen auch die Ankündigung des Verkehrsministers Hendrik Hering entgegen, bei Auslauf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eine Förderung des ÖPNV seitens des Landes anzustreben.

Im Anschluss bot sich ausreichend Gelegenheit zu ersten vertiefenden Gesprächen mit den zahlreich anwesenden Parlamentariern des Verkehrs- und Finanzausschusses. Der Anfang einer hoffentlich langen Tradition ist geschafft. Für 2007 ist der erste parlamentarische Abend im Saarland geplant.

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser



Das Modell des Preis-Preis-Ausgleichs würde wegen der sich fortentwickelnden Fahrpreise wieder zu ansteigenden Zahlungen des Landes führen

Der Einladung zum parlamentarischen Abend folgten Hendrik Hering, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz; Gunter Rebal, Vorsitz der VDV-Landesgruppe Südwest; Hannelore Klamm, Vizepräsidentin des Landtages Rheinland-Pfalz, Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer des VDV, sowie Kurt Beck, Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz (v.l.n.r.)



VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Schriften
712-1	04/2006	Anhang I: Rahmenlehrplan zur Grundqualifikation und Weiterbildung von Omnibusfahrern nach Richtlinie 2003/59/EG und Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)
714	04/2006	Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen
719	04/2006	Empfehlungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern der Betriebssteuerung nach BOStrab – ZAW Betriebssteuerung
824	04/2006	Empfehlungen für die Gestaltung von U-Bahn-Werkstätten
713	05/2006	Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen
881	05/2006	Verfahren zur Ermittlung von Personalkennzahlen für die Instandhaltung und Bereitstellung von Linienbussen
826	06/2006	Vorhaltekosten von Betriebshofanlagen – Leitfaden zur Kapital- und Betriebs-Kostenermittlung
753	07/2006	Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
111	11/2006	Anforderungen an den Einklemm- und Verletzungsschutz an Türen und Trittstufen von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen
456	12/2006	Standardschnittstelle Infrastruktur-Datenmanagement (IDM)
VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Mitteilungen
2303	03/2006	Empfehlungen zur Verhinderung von Brandschäden bei Linienbussen
9037	07/2006	Begriffsdefinitionen bei Lenk- und Ruhezeiten im Busverkehr – eine Übersicht der Definitionen aus dem europäischen und dem deutschen Recht
9913	08/2006	Erträge und Aufwendungen 2004 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung
10011	09/2006	Grenzüberschreitender Personenverkehr an den Grenzen der Bundesrepublik Deutschland zur Republik Polen und zur Tschechischen Republik
9716	11/2006	Empfehlungen zur Gestaltung von Kombitickets
9506	12/2006	EU-Vergaberecht in der Beschaffungspraxis Nr. 6 – Technische Spezifikationen und Normen für die europaweite Ausschreibung



**Wir danken allen
nachfolgend genannten
Personen, Unternehmen
und Institutionen
für das zur Verfügung
gestellte Bildmaterial**

Seite	Bildquelle	Titel	Bildquelle	Seite	Bildquelle	
6	VDV; Hintergrundbild www.photocase.de	VDV; Hintergrundbilder www.photocase.de; Volvo Bus Image Bank Markus Bollen, Bergisch-Gladbach; Christian Bergmann;	21/1	RitterSlagman Werbeagentur	83	UVT Unternehmens- beratung für Verkehr und Technik GmbH
7	VDV; Hintergrundbild www.photocase.de		21/2	Alba Fachverlag	84	AnrufBus GmbH, Rhauderfehn
8	Hintergrundbild www.pixelio.de, Sebastian Bartels		22	www.flickr.com	86	Hartmut Reinberg-Schüller
8	Bildschön,		23	HOCHBAHN/Vattenfall	87/1	
9	Das schnelle Bildnetzwerk,		24	www.pixelio.de, Heino Vogel	87/2	Stephan Anemüller
10	Berlin/Wiciok		28	Kombo-Design	89/1	BLP Architekten Hamburg
11/1	Stephan Anemüller		29/1		89/2	(Hochbauplanung und
11/2	Bildschön, Berlin/Wiciok		29/2	Prospektiv GmbH Dortmund	89/3	-überwachung; städtebau- licher Entwurf PPL, Ham- burg; Tragwerksplanung IG Setzpfandt, Weimar; Frei- raumplanung BSF, Schwerin)
12	Stephan Anemüller		29/3	VDV-Akademie	95	VDV; Hintergrundbild Alexander Koch
13	VDV		30	EvoBus GmbH Setra Omnibusse	96	Udo Stahlberg
14/1	fischerAppelt Kommunikation		31/1	Kombo-Design	97	
14/2	RitterSlagman Werbeagentur		31/2	Stephan Anemüller	98	Jens Karkuschke, Leoliner Fahrzeug-Bau Leipzig GmbH
15/1	Stephan Anemüller		32/1	ResMed GmbH & Co. KG,	99/1	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
15/2			32/2	Martinsried	99/2	Andreas Hesse, BSAG
16/1	VDV		35	DB AG/Jazbec	101	Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
16/2	Focus		36	Markus Bollen, Bergisch-Gladbach	102	www.flickr.com
17/1	Bildschön, Berlin		43	Kreisverkehr Schwäbisch-Hall, Hans-Andreas Hoffmann	103	Spedition Nuber GmbH, Augsburg
17/2	Karola Lambeck		46/1	Bayer 04 Fußball GmbH	104/1	cantus Verkehrsgesellschaft mbH
17/3	Olaf Bergmeier		46/2	Ticket Online Software GmbH	104/2	Alpina Bad Homburg GmbH
17/4	Jürgen Eichel		47	Markus Bollen, Bergisch-Gladbach	106	Stadtwerke Osnabrück AG
17/5	Dieter Hauschild		48	VDV; Hintergrundbild www.flickr.com	107	Verkehrsbetriebe Peine-Salz- gitter GmbH (VPS)
17/6			50	Volvo Bus Image Bank	108/1	Hamburger Hochbahn
18	Hintergrundbild Stephan Anemüller		55	VDV; Hintergrundbild Euro- pean Community, 2007	108/2	ZOB Hamburg GmbH
19/1	fischerAppelt Kommunikation		56	Stephan Anemüller	108/3	
19/2	Travel House Media, München		57		109	HOCHBAHN/Vattenfall
20/1	Stephan Anemüller		58		111/1	LVS Schleswig-Holstein,
20/2	FIFA		59		111/2	Kiel
			60	VDV; Hintergrundbild Stock.XCHNG; Fotograf Umer Saud	113	Landtag NRW, B.Schalte
			63	Veolia Cargo	116/1	Nahverkehrsservice
			64	Deutschland GmbH, Berlin	116/2	Sachsen-Anhalt GmbH
			66/1	Stephan Anemüller	117	(NASA)
			66/2		119	Volker Oehl
			67			
			68			
			74	Götz Walther		
			75			

<i>Herausgeber</i>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln Telefon (02 21) 5 79 79-0 · Fax (02 21) 51 42 72 E-Mail info@vdv.de · Internet www.vdv.de
<i>Redaktion</i>	Kai Uhlemann
<i>Grafische Gestaltung</i>	Kai Uhlemann, Heike Schröder
<i>Druck</i>	Druckpunkt Offset GmbH, Bedburg gedruckt auf umweltfreundlichem, 100-prozentigem Recyclingpapier erschienen im Mai 2007

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Kamekestraße 37–39

50672 Köln

Telefon (0221) 5 79 79-0

Telefax (0221) 5142 72

E-Mail info@vdv.de

Website www.vdv.de
