



Jahresbericht 2003

2004



Die VDV-Unternehmen im

Spannungsfeld

Hannover München+City
München+City Hannover
steigender Kundenanforderungen, 4:57
zunehmender Finanzknappheit
öffentlicher Hände
und europäischer Regelungen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Jahresbericht 2003

2004



Die VDV-Unternehmen im

Spannungsfeld

Handover München+City
München+City Handover
steigender Kundenanforderungen
zunehmender Finanzknappheit
öffentlicher Hände
und europäischer Regelungen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

6	Verbandsstrukturierung	Adolf Müller-Hellmann Der VDV ist ein Branchenverband geworden
8	Eisenbahnverkehr	Martin Henke Der Stellenwert des Verkehrs in der Politik
10	Verbandspolitik	Reiner Metz Rahmenbedingungen für ÖPNV und Schienengüterverkehr am Scheideweg
16	ÖPNV-Finanzierung	Martin Schäfer Die Umsetzung des EuGH-Urteils in der Praxis
18	Kundenrechte	Thomas Hilpert VDV positioniert sich in der Kundenrechediskussion
20	Ordnungspolitik im Güterverkehr	Steffen Kerth Gleisanschlussförderung – volle Kraft voraus
22	Lobbying	Wolfgang Schwenk Mobilitätsoffensive der Bundesregierung: Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau als zentrale verkehrspolitische Forderung
24	Brüssel	Ulrich Weber VDV eröffnet neue Europageschäftsstelle in Brüssel
26	Steuern	Ralf Stollberg Die Energiesteuerrichtlinie – ein neues Instrument der europäischen Klimaschutzpolitik
28	Grenzüberschreitender Güterverkehr	Götz Walther Überlegungen zur nutzerfreundlichen Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur an Staatsgrenzen
30	Absatz im Güterverkehr	Marcus Gersinske Das Programm Marco Polo – Hintergründe, Daten, Fakten, Perspektiven
32	Eisenbahnpersonenverkehr	Heike Höhnscheid Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland lässt weiterhin Fragen offen
36	Vergaberecht	Torsten Wiedemann Beschluss des OLG Brandenburg bringt Rechtssicherheit bei der Vergabe von SPNV-Leistungen
38	Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs	Michael Fabian Betriebsleiter für Eisenbahnen und die Crux mit den Übergangsvorschriften
40	Eisenbahnverkehr	Heike Höhnscheid Bahnstromversorgung – mehr als ein Randthema
42	Verkehrsbetriebswirtschaft	Marga Weiß Verbesserter Kostendeckungsgrad trotz angespannter Konjunktur
44	Tarif und Vertrieb	Till Ackermann VDV gründet Kernapplikationsgesellschaft
46	Verbundfragen	Manfred Knieps CityTicket erfolgreich eingeführt – weitere Schritte bereits in Vorbereitung
48	Statistik des Personenverkehrs	Ursula Dziambor Aktuelle statistische Trends: Inhalte, Erhebung und Aufbereitung
52	Verkehrsplanung	Bernhard E. Nickel Mobilitätslücken schließen durch Kooperation mit CarSharing
54	Werbung	Friedhelm Bihn 30 Jahre Gemeinschaftswerbung: Anzeigenkampagne mit neuen Motiven und Direkt-Marketing für Entscheider
56	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Güterverkehr	Stephan Anemüller Integrierte Kommunikation erhöht den Wirkungsgrad der Verbands-PR
58	Marktfragen des Güterverkehrs	Georg Lennarz »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« – VDV startet erstes Angebot der VDV-Kooperationsbörse

60	Bildungswesen	Till Ackermann Thesen zur Bildungsarbeit in VDV-Unternehmen aufgestellt
62	VDV-Akademie	Till Ackermann VDV-Akademie entwickelt Qualitätsstandards für Bildungsprodukte
64	Betrieb	Hartmut Reinberg-Schüller Barrierefrei mit Bus und Bahn – ein Schwerpunkt im Bestreben des VDV
66	Informationsverarbeitung	Winfried Bruns VDV-Schnittstelleninitiative treibt die Standardisierung voran
68	Telematik und Informationssysteme	Dieter Forkert VDV-Forschungsidee »BUSSARD« kann Verkehre lageabhängig optimieren
70	Kraftfahrwesen	Ralph Pütz Synthetische Dieselmotoren auf regenerativer Basis stellen viel versprechende Option dar
72	Europäische Normung	Berthold Radermacher Europäische Standardisierung eines leistungsfähigen und preiswerten Datenbusses als Nachfolgesysteme für das IBIS
74	Eisenbahn- und Maschinentechnik	Jürgen Mallikat EU-Emissionsregelung für Bahnmotoren – Grenzwerte und Umsetzungsfristen
76	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge	Udo Stahlberg Wichtige Forschungsvorhaben vom VDV-Schienenfahrzeugausschuss initiiert
78	Elektrische Energieanlagen	Udo Stahlberg Licht- und Kraftanlagen – ein wichtiger Bestandteil der Bahnsysteme
80	Bahnbau	Herbert Sladek Infrastrukturdaten-Management in Verkehrsunternehmen
82	Betriebshöfe und Werkstätten	Alexander Koch Die Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal bei der Instandhaltung von Linienbussen werden zukünftig stärker differenziert
84	Landesgruppe Baden-Württemberg	Harald Dobelmann Das Schülerferienticket in Baden-Württemberg – eine Erfolgsgeschichte
86	Landesgruppe Bayern	Gerrit Poel Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr nimmt Gestalt an, staatliche ÖPNV-Finanzierung im Rückwärtsgang
88	Landesgruppe Hessen	Matthias Jost Dialog mit der Landesregierung intensiviert – Einstieg in den Wettbewerbsmarkt und Reduzierung der Landesförderung
90	Landesgruppe Niedersachsen / Bremen	Ulrich Bethke Mittelkürzungen schränken Möglichkeiten zum attraktiven Ausbau und zur Sicherung des ÖPNV ein
93	Landesgruppe Nord	Walter Koch Ehrgeizige Ziele – wenig Geld
96	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Martin Schäfer Umsetzung der geänderten ÖPNV-Finanzierung wird überlagert von aktuellen Haushaltskürzungen
98	Landesgruppe Ost	Jürgen Prinzhausen »Schüler in Bahn und Bus« – Projekt im Land Sachsen-Anhalt
100	Landesgruppe Südost	Ulrich Lehmann ÖPNV-Finanzierung rückläufig – Unternehmensverkäufe als Alternative?
102	Landesgruppe Südwest	Frank Birkhäuser Die Rhein-Neckar S-Bahn bildet das neue Rückgrat des Nahverkehrs im Südwesten
104		Neu erschienene VDV-Schriften und -Mitteilungen
105		Verzeichnis der Bildquellen
106		Impressum

Der VDV ist ein Branchenverband geworden

Der parteiübergreifende Konsens über die verkehrspolitischen Prioritäten von ÖPNV und Eisenbahnverkehr ist in Gefahr. Die finanziellen Rahmenbedingungen sind drastisch verschlechtert worden; über die Marktordnung für den öffentlichen Personenverkehr hat Brüssel immer noch nicht entschieden. Um diese und andere Zukunftsbedingungen für die Branche auf der Basis seiner Fachverbandskompetenz noch stärker mitzugestalten, hat sich der VDV als Branchenverband neu aufgestellt. Den Startschuss dafür hatte die vor einem Jahr beschlossene neue Verbandsatzung gegeben. Der VDV ist nun offen für neue Mitgliedergruppen, die neue Spartenstruktur bietet allen Interessengruppen eigene Plattformen und ein in seiner Rolle gestärktes Präsidium hat die Schlagkraft des Verbandes erhöht. Diese Strukturreform ist reibungslos und rasch gelungen. Sie hat schon wenige Monate nach Verabschiedung der Satzung die Erwartungen erfüllt.

Verbände tun sich erfahrungsgemäß schwer mit ihrer Neuorganisation. Gewohnheiten, Traditionen und Konsenskultur sind hier besonders fest verwurzelt. Deshalb war es ein großes Wagnis, eine Reform des VDV an Haupt und Gliedern in Angriff zu nehmen: Diesen traditionsreichen Fachverband mit etwa 530 ordentlichen und rund 60 außerordentlichen Mitgliedern zu einem Branchenverband auszubauen, ihm eine Spartenstruktur zu geben, ihn für neue Mitgliedergruppen zu öffnen, der Pluralität der Gruppeninteressen eigene Plattformen zu bieten, ein schlagkräftiges Präsidium zu installieren und – last but not least – die Jahrzehnte alte Ausschussstruktur zu straffen.

Die neue Satzung einmütig beschlossen

Die wichtigste Hürde wurde genommen, als die Mitgliederversammlung fast einstimmig die neue Satzung beschloss. In der Mitgliedschaft hatte sich in den letzten Jahren ein allgemeines Gefühl ausgebreitet, dass sich an der über zehn Jahre alten Struktur des Verbandes etwas ändern müsse.

Auf solchem Humus des Unbehagens gedeiht immer viel diffuse Kritik und zunächst wenig Konstruktives. Der VDV hat es fertig gebracht, diese Gärungen in seiner Mitgliedschaft aufzunehmen, sie in einem breiten Meinungsbildungsprozess zu kanalisieren und konkrete Lösungen für die grundlegenden Satzungsänderungen zu entwickeln. Dabei haben sich die Vitalität des Verbandes, der feste Zusammenhalt seiner Mitgliedschaft sowie der faire und konstruktive Umgang miteinander ein weiteres Mal bewährt. Die neue Satzung ist so aus der Mitte der Mitgliedschaft entwickelt und ihr nicht »von außen« oder »von oben« als Fertigprodukt vorgesetzt worden.

Die neue Verbandsstruktur reibungslos und schnell aufgebaut

Diese Entstehungsgeschichte erklärt, dass die zweite Hürde zur Neustrukturierung des VDV im Parforce-Ritt genommen werden konnte. Bereits im Juni 2003 – also nur fünf Wochen nach Verabschiedung der neuen Satzung – hatten sich alle sechs neu zu bildenden bzw. zu besetzenden Verbandsorgane konstituiert: Das Präsidium und die fünf Verwaltungsräte für Bus, Tram, Eisenbahnpersonenverkehr, Schienengüterverkehr sowie Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen. Außenstehende vermögen kaum zu ahnen, in welche Schwingungen eine Verbandsmitgliedschaft gerät, wenn über 100 Plätze in solchen wichtigen und prestigeträchtigen Verbandsorganen neu zu besetzen sind. Bei diesen Personalentscheidungen war als eines der wichtigsten Ziele der Verbandsreform die angemessene Repräsentanz der zahlreichen Mitgliedergruppen umzusetzen: der kleinen, der mittleren und der großen Unternehmen, der kommunalen und der privaten Unternehmen, der Global-Player und der DB AG, der Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen, der Unternehmen mit Busverkehr in der Fläche und in Ballungsräumen, der Unternehmen mit Straßen- und Stadtbahnen, mit Eisenbahnpersonenverkehr und mit Schienengüterverkehr. Eine kluge Regie der Verbandsführung hat dies reibungslos umsetzen können, weil zwar unterschiedliche Interessen zu harmonisieren, nicht aber starre Gruppenegoismen zu überwinden waren.

In dieser Zügigkeit ist bis Ende 2003 auch die Umstrukturierung des Ausschusswesens und die Reduzierung der bisherigen Zahl der Ausschüsse um fast ein Drittel realisiert worden. Die Aktionsfähigkeit des Verbandes ist also zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt gewesen – eigentlich eine Selbst-

verständlichkeit für eine Branche, in der ständig bei vollem Fahrbetrieb repariert und umgebaut wird.

Die neue Verbandsstruktur wird die Erwartungen erfüllen

Der VDV ist nun neu aufgestellt. Wird er auch die mit der Verbandsreform verfolgten Ziele erreichen? Die Reform verfolgt auf der Basis des weiteren Ausbaus der hohen Fachverbandsqualität vor allem drei Ziele:

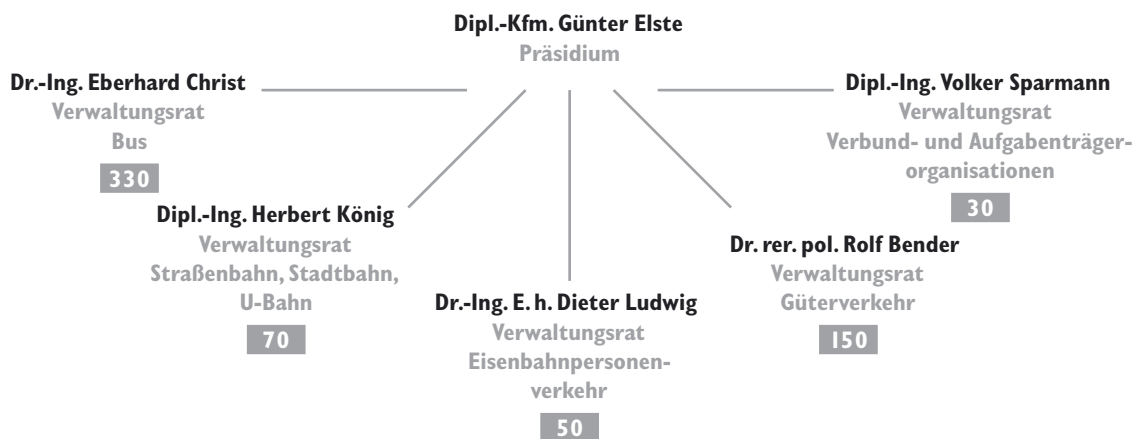
1. Der VDV soll das Gewicht und die Bedeutung der Branche in der Verkehrspolitik stärker zur Geltung bringen und insbesondere die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die Zukunftsentwicklung mitgestalten.
2. Um dafür seine Durchschlagskraft zu erhöhen, muss er seine Mitgliederbasis verbreitern und neue Mitgliedergruppen gewinnen.
3. Der zunehmenden Pluralität der Mitgliederinteressen muss der VDV Raum zur Entfaltung geben, sie aber gleichzeitig so integrieren und bündeln, dass sie zur Erhöhung der Schlagkraft des Verbandes beitragen.

Zur Erreichung dieser Ziele braucht der VDV Zeit. Für eine abschließende Beurteilung ist es deshalb noch zu früh. Mit Sicherheit lässt sich aber schon jetzt sagen, dass der Verband mit seiner Neustrukturierung den richtigen Weg eingeschlagen hat. Die Mitgliedschaft hat die neue Satzung bereits mit Leben erfüllt und dabei neue Energien freigesetzt. Reibungsverluste und Effizienzeinbußen – wie sie für die Übergangsphase befürchtet werden mussten – konnten verhindert werden. Alle bisherigen Erfahrungen in der Verbandsarbeit sprechen dafür, dass der VDV die in die Reform gesetzten Erwartungen erreichen wird.

Schlagkräftiges Präsidium

Das Präsidium hat die zentrale Rolle in der Außenvertretung des Verbandes übernommen und ist auch zur Drehscheibe für die Steuerung und Koordinierung der Verbandsarbeit geworden. Es setzt sich u.a. aus den Vorsitzenden der fünf Verwaltungsräte – den Vizepräsidenten –, den neun Vorsitzenden der Landesgruppen, den Vorsitzenden

Die »Spitzen« des VDV und die Mitgliederzahlen der einzelnen Sparten (gerundet; Angaben für 2003)



der Allgemeinen Ausschüsse sowie aus Vertretern von Mitgliedergruppen zusammen.

Bei der Konzipierung der Satzung war noch offen, ob ein so großes Präsidium mit fast 30 Mitgliedern schnell reagieren, zügig beraten und rasch entscheiden könne. Scheinbar eine Formsache, bei größeren Gremien aber eine existenzielle Voraussetzung: Bei den Ende 2003 notwendigen und kurzfristig einberufenen Sondersitzungen gab es keine Präsenzprobleme. Die Präsidiumssitzungen sind auch zügig abgelaufen und haben zu raschen Entscheidungen geführt – auch in schwierigen Thematiken. Es lässt sich schon jetzt sagen, dass die Bündelung des Sachverständigen, der Interessen und der Informationen aus allen regionalen und sektoralen Gliederungen des Verbandes im Präsidium dessen Kompetenz, Entscheidungskraft und Autorität wesentlich erhöht hat.

Dies wird sich sicherlich noch steigern lassen, wenn sich eine Arbeitsteilung unter den Vizepräsidenten und dem Präsidenten weiter eingespielt hat. So konnte das Präsidium die Präsenz des VDV in der Öffentlichkeit bereits deutlich verstärken und wichtige Anliegen wirkungsvoll gegenüber der Politik zur Geltung bringen: z. B. Interventionen gegen das so genannte Koch-Steinbrück-Papier »Subventionsabbau im Konsens« und viel beachtete konkrete Lösungsvorschläge für die Umsetzung des EuGH-Urteils über die beihilferechtliche Beurteilung der ÖPNV-Finanzierung.

Aktive Sparten

Die neue Spartenstruktur ist von der Mitgliedschaft aktiv als Chance aufgenommen worden. Wenn nicht

alles trägt, werden sich die fünf Sparten – die in absehbarer Zeit wohl um eine selbstständige Infrastruktursparte ergänzt werden dürften – mittelfristig tatsächlich in Richtung auf nichtrechtsfähige Fachverbandsgruppierungen entwickeln. Diese Entwicklung scheint rascher voranzugehen, als sie bei der Neustrukturierung erwartet wurde. Die neue Satzung sieht bisher noch als einziges Verbandsorgan einer Sparte den jeweiligen Verwaltungsrat vor. In den meisten Sparten beginnen sich aber schon eigene Mitgliederversammlungen zu organisieren.

Das Aufbrechen der bisherigen Zweisäulenstruktur des VDV (Personenverkehr und Güterverkehr) schien zunächst auch das Risiko von Effizienzeinbußen zu bergen: z. B. organisatorische Verfestigung von Gruppenegoismen, Abschottungen im gewachsenen Erfahrungsaustausch und in der Kooperation, unklare Schnittstellen, Doppelarbeit. Nach allen bisherigen Erfahrungen kann davon ausgegangen werden, dass solche »Kollateralschäden« der Neuorganisation vermieden werden können. Zu dieser Einschätzung berechtigen die bisherigen Steuerungsaktivitäten des Präsidiums, die unterstützende Koordinierung der Hauptgeschäftsstelle mit ihren Spartenkoordinatoren und die Einführung von mehrjährigen abgestimmten Arbeitsprogrammen für alle Organe und Ausschüsse. Zudem entfalten schon die einzelnen Sparten Aktivitäten, um sich unterhalb der Ebene des Präsidiums selbst zu koordinieren und in gemeinsamen Aufgabenfeldern zu kooperieren.

Neue Impulse für die Ausschussarbeit

Das Rückgrat der Verbandsarbeit bleibt auch weiterhin die Ausschuss-

arbeit. Die Ausschüsse bündeln und entwickeln mit ihren über 800 Mitgliedern das betriebliche, technische, wirtschaftliche und juristische Know-how der Branche auf praktischer und wissenschaftlicher Ebene. Die Effizienz der Ausschüsse und ihre Ausrichtung auf die Schwerpunkte der Verbandsarbeit wird sich durch die Impulse und die Einsteuerung aus dem Präsidium und den Verwaltungsräten noch erhöhen. Ein wichtiges Instrument sind dabei die neu eingeführten mehrjährigen Arbeitsprogramme für alle Organe und Ausschüsse.

Die neue Struktur mit fünf statt bisher zwei Verwaltungsräten hat allerdings dazu geführt, dass die Arbeitsgebiete einer Reihe von Ausschüssen nun in die Zuständigkeitsbereiche mehrerer Verwaltungsräte fallen. Die mit dieser Strukturierung verbundenen Probleme, zwei oder noch mehr Herren dienen zu müssen, werden im Wesentlichen dadurch vermieden, dass Ausschüsse mit Aufgaben für alle Sparten dem Präsidium zugeordnet sind und für die anderen spartenübergreifenden Ausschüsse die Federführung nur eines Verwaltungsrates festgelegt ist.

Insgesamt lässt sich also schon nach diesem kurzen Erfahrungszeitraum sagen, dass die Verbandsreform die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen wird.

Hauptgeschäftsführer
Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann

Der Stellenwert des Verkehrs in der Politik

Das für die deutsche Politik prägende Ereignis des Jahres 2003 war die Debatte um eine »große Reform« im wirtschafts-, finanz- und sozialpolitischem Bereich. Bestandteil des Reformpaketes waren die Sparvorschläge der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück, die eine pauschale Kürzung als Subventionen erkannter Staatsausgaben beinhalteten. Auch wenn es gelang, den Umfang der Kürzungen für den Sektor der Eisenbahnen und des ÖPNV zu reduzieren, haben die daraufhin getroffenen Entscheidungen doch einschneidende negative Wirkungen auf die Finanzsituation des ÖPNV und Eisenbahnverkehrs. Neben den unmittelbaren Konsequenzen der Kürzungen beunruhigen die bei diesem Prozess gewonnenen Erkenntnisse über den Stellenwert des Verkehrs in der zeitgenössischen Politik.

Über die Jahrzehnte hat sich Deutschland einen Ruf als Vorreiter in Sachen Verkehr erworben. Dies gilt für die ganze Bandbreite aller Verkehrsträger hinweg sowohl für technische als auch für betriebliche, organisatorische und ökonomische Fragen im Güter- und Personenverkehr. Dieser Ruf der Effizienz hat das Image Deutschlands in der Sicht von außen ebenso wie in der Selbsteinschätzung maßgeblich mitgeprägt. Für die Vermarktung des Standortes Deutschland hat dies großen Wert, da die Effizienz des Verkehrssystems die Attraktivität eines Standortes aus Sicht der Wirtschaft wie auch potenzieller Einwohner in erheblichem Maße mitbestimmt. Wenn ein Standort als ein zu vermarktender Artikel verstanden wird, folgt hieraus zwingend die Erkenntnis, dass

Objektiver Stellenwert stimmt mit Wertschätzung in der Reformdebatte nicht überein

Im Gegensatz zu dem objektiven Stellenwert des Verkehrssektors steht seine Wertschätzung in der Reformdebatte des Jahres 2003, die mit gleichem Tenor auch Anfang 2004 weitergeführt wurde. Die gesamte öffentliche Diskussion um die Berechtigung und Angemessenheit von Einsparungen bei staatlichen Aufwendungen ging über die Folgen für den Verkehrsbereich weitgehend hinweg. Nur mit größter Mühe ließen sich die Medien zur Berichterstattung über die möglichen Auswirkungen von Kürzungen im Verkehrsbereich bewegen. Auch dies ließ sich nur erreichen, wenn ganz konkret der Wegfall von Leistungen oder Projekten angedroht wurde.

Der SPNV ist für zahlreiche Bürgerinnen und Bürger ein bedeutendes Transportmittel. Die Fahrgastzuwächse betrugen im Jahr 2003 über zwei Prozent. Einen politischen Bedeutungszuwachs würden diese Steuerzahler sicherlich gutheißen.



Mittelmaß in diesem Bereich nicht mit der bisherigen guten Position des einem Markenartikel ähnlichen Begriffes »Standort Deutschland« vereinbar ist. Dies gilt um so mehr, als angesichts der geographischen Lage im Zentrum der Verkehrsachsen Europas und der sehr starken internationalen Verflechtungen weltweit viele über die Qualität der Infrastruktur und der Dienstleistungen hierzulande mitreden können.

Gerade bei den Einsparungsbemühungen der Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück stand der Verkehrsbereich, insbesondere der Bereich des Eisenbahnverkehrs und des ÖPNV, jedoch im Mittelpunkt der Sparvorschläge. Der Schienenverkehr sollte dabei mit Abstand den größten Sparbeitrag aller Wirtschaftssektoren erbringen. Allein im Bereich der Finanzhilfen für die Schiene waren für die Jahre 2004 bis 2006 Einsparungen von fast

vier Milliarden Euro, entsprechend einem Viertel der insgesamt einzusparenden Summe, vorgesehen. Symptomatisch für den Umgang mit diesen Vorschlägen in der Öffentlichkeit ist die Tatsache, dass die beiden Initiatoren in der Pressekonferenz aus Anlass der Vorstellung ihrer Vorschläge mit keinem Wort auf die Kürzungen im Verkehrsbereich eingingen, sehr wohl aber auf abstrakte Überlegungen zu Subventionen und auf wesentlich unbedeutendere Einschnitte in anderen Branchen. Auch im weiteren Verlauf der folgenden Debatte wurde der Verkehrsbereich mit Ausnahme der so genannten Pendlerpauschale peinlichst gemieden.

Finanzielle Fehlanreize im Eisenbahnverkehr und ÖPNV?

Die Ursache dieses Phänomens liegt unter anderem in der Tatsache, dass der Begriff der Subvention traditionell mit Branchen wie der Landwirtschaft, dem Bergbau und der Wertindustrie und der jahrzehntelangen Auseinandersetzung um deren Förderwürdigkeit in Verbindung gebracht wird. Die historische Entwicklung der staatlichen Förderung in diesen Bereichen ließ einen Subventionsabbau nach dem Rasenmäherprinzip zur Überwindung der fortwährenden leidigen Diskussionen nahe liegend erscheinen. In der Öffentlichkeit wurde und wird gern übersehen, dass das in den genannten Bereichen noch verfügbare Subventionsvolumen allerdings bei weitem nicht ausreicht, um die Gegenfinanzierung größerer Steuerensenkungen zu ermöglichen. Dieser Umstand bringt die Politik in ständige Versuchung, weitere staatliche Ausgaben in den Subventionsbegriff einzubeziehen, um die Ausgangsbasis für die Einsparungen zu vergrößern.

Koch und Steinbrück verweisen in ihrem Papier »Subventionsabbau im Konsens« ausdrücklich darauf, dass die zu kürzenden Subventionen zu Fehlanreizen, Mitnahmeeffekten, Ineffizienz und Behinderungen des Strukturwandels führten. Dabei zählen sie auf einer zweifelhaften theoretischen Grundlage die Leistungen für Eisenbahnen und ÖPNV, unter ihnen die Investitionsmittel nach Bundesschienenwegeausgesetz (BSchwAG) und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie die Entgelte für ausdrücklich vom Gesetzgeber

gewollte Leistungen wie die Regionalisierungsmittel und die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden und Schwerbehinderten, ausdrücklich zu den Subventionen. Dies führt zu der Frage, welche Fehlanreize als Folge der Bereitstellung staatlicher Mittel in diesen Fällen behauptet werden. Die Autoren der Sparvorschläge sind trotz konkreter Nachfrage hierauf eine Antwort schuldig geblieben. Soll tatsächlich behauptet werden, durch den Bau als vordringlich eingestufte Schienenwegeprojekte würden wirtschaftliche Fehlanreize herbeigeführt? Kann wirklich gemeint sein, das Bezahler bestellter Leistungen im Nahverkehr passe nicht in unser Wirtschaftssystem? Nur wenn diese Fragen bejaht werden könnten, wäre die den Kürzungsplänen zugrunde gelegte Argumentation schlüssig. Bedenklich stimmt dabei, dass die Verankerung der Leistungen des Bundes in diesen Bereichen in den Artikeln 87e und 106a des Grundgesetzes bei dem Entscheidungsprozess über die Kürzungen keinerlei Ausdruck oder auch nur Erwähnung gefunden hat. Dieser Befund passt zu dem bewusst in die politischen Hinterzimmer verlagerten Entscheidungsfindung, die die parlamentarischen Mitwirkungs- und Kontrollrechte auf das verfassungsmäßig gerade noch Zulässige reduzieren sollte.

Die angeführten Fragestellungen zeigen darüber hinaus, wie verzerrt das dabei zugrunde gelegte ökonomische Weltbild ist. Dabei ist bei einem großen Teil der Meinungsführer in der Reformdiskussion sogar zu bezweifeln, dass sie Unternehmen des Eisenbahn- und ÖPNV-Bereichs überhaupt als Bestandteil der Ökonomie verstehen, obwohl sie zuvor nicht müde wurden, den Unternehmen marktwirtschaftliche Prinzipien vorzuhalten. Der Umstand, dass bestellte Leistungen bezahlt werden müssen, sollte jedenfalls in einer Marktwirtschaft nicht weiter begründungspflichtig sein. Den Unternehmen des SPNV und ÖPNV wird jedoch nicht zugestanden, sich auf diese marktwirtschaftliche Grundregel zu berufen. Auch bei den Investitionen geht die Politik offensichtlich davon aus, dass Infrastrukturbetreiber – ihre Partner in diesem Bereich – willkürliche Schwankungen in der Zahlungsbereitschaft und ständige Änderungen in der



Innovationen für den Schienengüterverkehr stammen vor allem aus Deutschland, wie hier der CargoMover des Herstellers Siemens AG

mittelfristigen Planung als Bestandteil marktwirtschaftlicher Reformpolitik hinnehmen müssten. Auf einer derart instabilen Grundlage können positive Bilanzen als Voraussetzung für ein dauerhaftes Engagement von Investoren gleich welcher Provenienz nicht erwartet werden.

Keine Fehlanreize im Straßenbau und in der Flughafenfinanzierung?

Dem durchgängig staatlich verwalteten Straßenbereich bleiben derartige Zumutungen freilich erspart. Die Verwaltung kann sich in der Logik des Subventionsbegriffes per definitionem nicht selbst subventionieren, da sie nicht Bestandteil der Wirtschaft ist. Somit liegt schon aus begrifflichen Gründen beim Straßenbau als Grundlage einer nach wie vor weitgehend entgeltfreien Leistung des Staates gegenüber dem Privatsektor keine volkswirtschaftliche Fehlsteuerung vor. Paradoxerweise führen damit die von der Politik für mehr Markt durchgeführten Reformen zu einer klaren Bevorzugung reiner Staatswirtschaft.

Auch am Beispiel des Luftverkehrs lassen sich doppelte Maßstäbe in der Wahrnehmung des Verkehrsbereiches als Wirtschaftsfaktor demonstrieren. Obwohl eindeutig als Subvention zu identifizieren, wurde die Mineralölsteuerbefrei-

ung für Flugzeugtreibstoffe beibehalten, während Begünstigungen für Fahrstrom bei Schienenbahnen und Kraftstoffe für den ÖPNV abgebaut werden. Gleichzeitig werden im Gegensatz zu Eisenbahn und ÖPNV die Investitionen in zahlreiche Flughäfen auch in entlegensten Gebieten auf hohem Niveau fortgesetzt, obwohl der Bedarf in vielen Fällen äußerst fraglich ist, die Bilanzen der vorhandenen Betreiber in mehr als 90 Prozent der Fälle Verluste ausweisen und einige Betreiber bereits Insolvenz anmelden mussten. Selbst die ersten Urteile, die in den daraus resultierenden Dumping-Flughafengebühren eine wettbewerbsrechtlich unzulässige Förderung von Billigfluglinien sehen, bewirken kein Umdenken. Die Bereitschaft, für den Flugverkehr die Grundsätze des Subventionsabbaus beiseite zu legen, steht mit dem Mythos dieses Sektors als »Jobmaschine« und dem Reiz vorgeblicher Modernität dieses Transportmodus in einem engen Zusammenhang. Wirtschaftliche Erwägungen stehen dabei weitgehend beiseite. Struktur- und beschäftigungspolitische Gesichtspunkte sowie das Argument der Standortqualität, wie sie zur Begründung angeführt werden, lassen sich mit besseren Argumenten für die Förderung des Eisenbahn- und ÖPNV-Bereiches anführen,



Mit der Entwicklung moderner Eisenbahnfahrzeuge und deren Betrieb verdienen in allen Regionen Deutschlands Arbeitnehmer ihren Lebensunterhalt im Mittelstand und in Großunternehmen. Im Bild Fahrzeuge und Werkstatt der Regentalbahn AG

versprechen in diesem Falle aber offensichtlich weniger Prestige.

Wettbewerbsfähigkeit ist nur durch Qualität zu gewinnen

Treibende Kraft der Reformbemühungen in Deutschland war und ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Dabei wird gern übersehen, dass viele der tatsächlichen oder potenziellen Konkurrenten über wesentlich geringere Standards als hierzulande verfügen. Dies gilt auch für Infrastruktur und Dienstleistungsquantität und -qualität. In der Reformdebatte finden sich klare Anzeichen dafür, dass die Politik den Standortwettbewerb durch einen Kosten sparenden Abbau von Standards in Deutschland bestehen zu können meint. Eine solche Strategie führt jedoch ins Abseits, da sie den Konkurrenzkampf auf einem Feld aufnimmt, auf dem sie nicht gewinnen kann. Sie ignoriert, dass sich die erfolgreichsten der mit Deutschland konkurrierenden Volkswirtschaften gerade bei der Verkehrsinfrastruktur und beim Verkehrsangebot ihre Standortqualität immer mehr kosten lassen.



Der »Blue Tiger« der Mindener Kreisbahnen GmbH setzt Güter in Bewegung: Die Kohlen dieses Ganzzuges stehen nicht im Autobahnstau

Wettbewerbsfähigkeit hat weitaus weniger mit der Eilfertigkeit zu tun, sich auf eine Abwärtsspirale bei den Standortparametern einzulassen, als mit der Fähigkeit, der Konkurrenz mit effizient erbrachten innovativen und qualitativ hoch stehenden Leistungen stets eine Nasenlänge voraus zu sein. Um Qualität im Verkehrsbereich als bestimmenden Standortfaktor bieten zu können, ist allerdings mehr erforderlich als politische Rhetorik. In einer hoch entwickelten Volkswirtschaft wie der Deutschlands ist dies eine Aufgabe, die höhere Fähigkeiten und größere Sensibilität erfordert als das Bedienen eines Rasenmähers.

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr
Dr. jur. Martin Henke

Rahmenbedingungen für ÖPNV und Schienengüterverkehr am Scheideweg

Bei den rechtlichen Grundlagen des ÖPNV auf der europäischen Ebene ergab sich durch das Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache »Altmark Trans« eine wesentliche Klärung. Wegen der desolaten Lage der staatlichen und kommunalen Haushalte kündigte sich jedoch bei den ÖPNV-Finanzhilfen am Jahresende 2003 ein seit Beginn der Regionalisierung nie da gewesener Rückschritt mit erheblichen negativen Wirkungen auf die Zukunftsfähigkeit der Schieneninfrastruktur sowie des ÖPNV und damit auf die Wirtschaftsstandorte in Deutschland an. Die verkehrspolitischen Aktivitäten des VDV konzentrieren sich dementsprechend im Jahr 2004 zum einen auf die baldige Schaffung europarechtlicher Wettbewerbsregeln unter Einbeziehung der vom EuGH anerkannten so genannten »markt-orientierten Direktvergabe« und zum anderen auf die Konsolidierung der tatsächlichen Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs in Deutschland.

Die Arbeit des VDV im Bereich ÖPNV im Jahr 2003 war geprägt von den Schwerpunktthemen Wettbewerb und Restrukturierung der Verkehrsunternehmen. Die Erfolge der Mitgliedsunternehmen bei der Verbesserung der fahrgastbezogenen Leistungen in qualitativer und quantitativer Hinsicht können – trotz der schwierigen konjunkturellen Lage – an der Fahrgastentwicklung abgelesen werden (vgl. S. 48–49). Positiv fällt auch das Resümee bei der Senkung der Kosten und der Steigerung der Erträge, also bei der Entwicklung des Kostendeckungsgrades, aus (vgl. S. 42–43).

Initiativen bei der europäischen Rechtsetzung

Besonderer Schwerpunkt der Verbandsarbeit war auch im Jahr 2003 die Begleitung des europäischeren Verordnungsgebungsverfahrens zur Nachfolge der Verordnung (EWG) 1191/69 n. F.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (KOM) hatte ihren ersten Vorschlag zur Änderung der genannten Verordnung bereits im Juli 2000 vorgelegt. In diesem war, vereinfacht ausgedrückt, die Vergabe von Verkehrsleistungen fast ausschließlich im Wege des Ausschreibungswettbewerbs unter Berücksichtigung von Übergangsfristen vorgesehen. Das Europäische Parlament (EP) beschloss im November 2001 in erster Lesung 96 Abänderungsanträge und forderte eine Option der Eigenproduktion von ÖPNV-Leistungen durch (kommunale) Gebietskörperschaften nebst einer rechtssicheren Abgrenzung der neuen Verordnung zum allgemeinen Vergaberecht.

Daraufhin änderte die KOM im Februar 2002 ihren Vorschlag leicht ab. Sie lehnte einen Großteil der EP-Voten ab und hielt – trotz einiger weniger Kompromissangebote – insbesondere an ihrer Forderung fest, ÖPNV-Verkehrsleistungen künftig grundsätzlich im Rahmen von Ausschreibungsverfahren zu vergeben. Im Verkehrsministerrat (VMR) zeichnet sich weder eine qualifizierte Mehrheit für die EP-Beschlüsse noch für den geänderten KOM-Vorschlag ab.

Hauptgrund dafür, dass das Verordnungsgebungsverfahren im Verkehrsministerrat stockte, waren sicherlich die sehr unterschiedlichen auf nationaler Ebene bestehenden Regelungen in den EU-Mitgliedsstaaten. Darüber hinaus wollten nicht wenige Regierungen, unter ihnen auch diejenige der Bundesrepublik Deutschland, zunächst abwarten, wie der EuGH in der Rechtssache »Altmark-Trans« entscheiden würde.

Der VDV hatte zwar im September 2002 eine eigene Initiative ergriffen, um die festgefahrene Situation mit einem Kompromissvorschlag aufzubrechen. Der seinerzeitige Vorschlag lautete: Das europäische Recht schafft einen – zunächst auf zehn Jahre begrenzten – Wettbewerb der Wettbewerbsysteme. Das bedeutete einerseits weitgehenden Ausschreibungswettbewerb nach den Vorstellungen der Kommission, andererseits daneben aber als Option auch die Zulassung einer wettbewerbsfähigen Eigenerbringung des Aufgabenträgers für Metro-, Stadtbahn- und Busdienste unter den vom EP beschlossenen Bedingungen.

Zusätzlich wird jedoch die Wahrnehmung des Wahlrechts von der Voraussetzung abhängig gemacht, dass der öffentliche Betreiber verpflichtet wird, einen wesentlichen Teil der von ihm zu leistenden Busdienste in Kooperation mit Privaten zu erbringen. In der Verordnung sollte die Festlegung getroffen werden, dass acht Jahre nach In-Kraft-Treten eine Revision stattfindet mit folgendem Prüfungsauftrag: Es ist auf der Grundlage objektiver Kriterien ein Vergleich beider Wettbewerbssysteme durchzuführen, der die verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung umfasst.

Diese Initiative scheiterte indes ebenso wie Anfang 2003 eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB), die darauf hinauslief, den ÖPNV-Aufgabenträgern als Option eine so genannte Selbstbehaltsquote einzuräumen; alle übrigen Verkehrsleistungen sollten im Ausschreibungswettbewerb vergeben werden. Dieser Vorschlag fand im europäischen Raum keine Mehrheit, das zu erwartende Urteil des EuGH sollte aus Sicht einer großen Zahl der Mitgliedsstaaten zunächst abgewartet werden.

EuGH-Urteil setzte Meilenstein

Der EuGH hat am 24. Juli 2003, also über drei Jahre nach Vorlage von europarechtlichen Fragen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), sein Urteil in der Rechtssache »Altmark Trans« gesprochen und damit eine wichtige Standortbestimmung insbesondere zur beihilferechtlichen Qualität von öffentlichen Zuschüssen zugunsten von ÖPNV-Betriebsleistungen vorgenommen.

Auch wenn die Beantwortung der Vorlagefragen durch den EuGH für den beim BVerwG anhängigen Streit, der in der Branche auch mit dem Synonym »Magdeburger Urteil« bezeichnet wurde, zu spät kam, weil die im Ausgangsverfahren umstrittenen Liniengenehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zwischenzeitlich längst abgelaufen waren, weshalb das BVerwG im Dezember 2003 nur noch über die Kosten und nicht mehr in der Sache entschied, hat das EuGH-Urteil doch eine weit über den eigentlichen Streitfall hinausgehende Bedeutung.

Inhalt des Urteils

Der Gerichtshof geht zunächst davon aus, dass die Verordnung 1191 / 69 in den Mitgliedsstaaten grundsätzlich anzuwenden ist, es sei denn, die Bundesrepublik Deutschland hätte von der in der Verordnung selbst vorgesehenen Befugnis wirksamen Gebrauch gemacht, bestimmte Unternehmen von der Anwendung auszunehmen. Eine solche Ausnahme sei nicht nur gänzlich, sondern auch teilweise möglich. Im Hinblick auf die rechtssichere Abgrenzung des Anwendungsbereiches einer europäischen Verordnung wie die Verordnung 1191 / 69 meint der EuGH, dass im nationalen Recht klar erkennbar sein muss, in welchem Fall die europäische Verordnung anwendbar ist und in welchem Fall die (grundsätzlich zulässige) Ausnahme gilt. Denn wenn unklar bleibe, wie eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre voneinander abgegrenzt werden, so bliebe auch die Anwendbarkeit der maßgeblichen europäischen Vorschriften unklar. Der EuGH sah in dem Vorlagebeschluss des BVerwG vom April 2000 eine »Reihe von Indizien, die Raum für Zweifel« hieran ließen.

Der VDV hat in einem Positionspapier zu den Urteilswirkungen am 25. August 2003 u. a. diese Frage ausführlich untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Abgrenzung des nationalen Rechts den europarechtlichen Anforderungen genügt. Der Verband hat hierzu folgendermaßen argumentiert: Die Zweifel des EuGH in Bezug auf die rechtsklare Abgrenzung wären begründet, wenn die Subsumtion ein und desselben Sachverhaltes unter die (den Anwendungsbereich der Verordnung 1191 determinierenden) deutschen Rechtsnormen zu dem Ergebnis führen könnte, dass Linierverkehrsgenehmigungen sowohl dem eigenwirtschaftlichen als auch dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr zugeordnet sein können. Bei Verkehrsdiensten, deren Betrieb öffentliche Zuschüsse erfordert, besteht nach dem PBefG indes nicht die Möglichkeit, dass deren Genehmigungen sowohl dem eigenwirtschaftlichen als auch dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr zugeordnet sein können. Vielmehr existiert bei Liniengenehmigungen nach dem PBefG ein Verhältnis des gegenseitigen Ausschlusses



im Sinne des in § 8 Abs. 4 Sätze 1 und 3 PBefG vorgegebenen klaren Stufenverhältnisses (Vorrang der eigenwirtschaftlichen vor der gemeinwirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen). In § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG findet eine positive Bestimmung des Begriffs »Eigenwirtschaftlichkeit« statt, der über Satz 3 zu einer negativen Bestimmung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen führt.

Hieraus ergibt sich, dass für ein und dieselbe Verkehrsleistung entweder eine Genehmigung nach § 13 a PBefG (gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung) oder eine Genehmigung nach § 13 PBefG (eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung) erteilt werden darf (Verhältnis der Exklusivität). Angesichts der vom PBefG vorgenommenen und vom BVerwG bestätigten klaren Abgrenzung von Erträgen, die die Eigenwirtschaftlichkeit nicht in Frage stellen mit der Folge, dass die Verordnung 1191 / 69 nicht anwendbar ist, ist – jedenfalls bisher – bei keinem Unternehmer, keiner Genehmigungsbehörde und keinem Aufgabenträger jemals ein Zweifel darüber entstanden, in welchen Fällen eine eigenwirtschaftliche Verkehrsleistung mit der Folge der Nichtanwendbarkeit der Verordnung 1191 / 69 vorliegt.

Die Leistungen des ÖPNV sind gerade in den Verkehrsspitzen von hoher Bedeutung. Die Veränderung der Rahmenbedingungen darf das Verkehrssystem nicht gefährden

Großveranstaltungen wie z. B. Spiele der Fußballbundesliga oder Weltmeisterschaft können nur mit Angeboten des ÖPNV akzeptabel durchgeführt werden



Diese Interpretation des VDV hat sich inzwischen – trotz Gegenstimmen in der Rechtsliteratur – in der Praxis der Genehmigungsbehörden durchgesetzt.

Für den Fall der rechtssicheren Abgrenzung des Anwendungsbereichs der EG-VO in Deutschland hat der Gerichtshof postuliert, dass das primäre Gemeinschaftsrecht, also der EG-Vertrag selbst, bei der öffentlichen Bezuschussung von eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Betriebsleistungen im Sinne des PBefG zu beachten ist. Der EuGH betonte, dass solche Zuschüsse insbesondere den Beihilfavorschriften des Artikels 87 EG-Vertrag (EG) genügen müssen.

Der Beihilfeverbotstatbestand des Art. 87 Abs. 1 EG besteht aus einer Reihe von Merkmalen:

- staatliche Mittel oder Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel;
- Eignung zur Handelsbeeinträchtigung;
- Begünstigung bestimmter Unternehmen
 - in Bezug hierauf bringt das EuGH-Urteil etwas Neues für den ÖPNV, nämlich vier Prüfungskriterien;
 - darüber hinaus ist hier die Selektivität der Begünstigung festzustellen (»bestimmter Unternehmen«);
- (drohende) Wettbewerbsverfälschung.

Nur bei Vorliegen aller Merkmale liegt eine verbotene Beihilfe im Sinne des Art. 87 Abs. 1 EG vor. Fehlt auch nur ein Tatbestandsmerkmal, so ist der Verbotstatbestand des Art. 87 Abs. 1 EG nicht erfüllt. Die Nichterfüllung des Tatbestandes des Art. 87 Abs. 1 EG führt dazu, dass keine Anmeldung (Notifizierung) bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (KOM) erforderlich ist.

Der EuGH konkretisiert in seiner Urteilsbegründung im Wesentlichen das Tatbestandsmerkmal der Begünstigung. Die neue Qualität des Urteils vom 24. Juli 2003 für die ÖPNV-Praxis in Deutschland besteht darin, dass es für außerhalb

der EG-Verordnung 1191/69 n.F. gewährte öffentliche Zuschüsse zugunsten des Betriebs eigenwirtschaftlicher ÖPNV-Linienverkehre im Sinne des PBefG vier detaillierte Voraussetzungen bestimmt, deren Einhaltung nun zu prüfen ist, sofern solche Zuschüsse nicht bereits aus anderen Gründen den Beihilfeverbotstatbestand des Art. 87 Abs. 1 EG nicht erfüllen (z. B. wenn keine staatlichen Mittel gewährt werden). Diese neuen Maßstäbe müssen von den Rechtsanwendern beachtet werden.

Nach Auffassung des EuGH liegt keine Begünstigung im Sinne des Beihilfeverbotstatbestandes des Art. 87 Abs. 1 EG vor, soweit öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von Liniendiensten im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr ermöglichen sollen, als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von dem begünstigten Unternehmen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden.

Ein derartiger Ausgleich ist »im konkreten Fall« an vier Kriterien gebunden, die auf der Ebene der Mitgliedsstaaten zu prüfen sind (vgl. S. 16). Die vier Prüfungskriterien des Urteils beziehen sich auf öffentlich bezuschusste eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Sinne des PBefG. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, für die keine öffentlichen Zuschüsse gewährt werden, werden von den vier Kriterien des Urteils nicht erfasst, weil es in diesen Fällen gar nicht zu einer beihilferechtlich relevanten finanziellen Ausgleichsleistung der öffentlichen Hand an Verkehrsunternehmen kommt.

Konsequenzen für die am ÖPNV Beteiligten

Das Urteil vom 24. Juli 2003 erkennt an, dass (kommunale) Gebietskörperschaften Verkehrsunternehmen auch dann mit ÖPNV-Betriebsleistungen betrauen dürfen, wenn die Auswahl des betrauten Unternehmens nicht in einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren getroffen wurde. Die zulässigen Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand an diese ohne Ausschreibung ermittelten Unternehmen für deren im öffentlichen Interesse erbrachten Leistungen sind aber limitiert:

Der EuGH begrenzt die unbedenkliche Höhe von Ausgleichszahlungen am Maßstab der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens. Damit wird im Ergebnis eine marktorientierte Betrauung von Unternehmen mit ÖPNV-Betriebsleistungen erzwungen, weshalb sich inzwischen für diese Wettbewerbsvariante auch der Begriff »marktorientierte Direktvergabe« durchgesetzt hat.

Die Anerkennung dieser Wettbewerbsvariante neben dem Ausschreibungswettbewerb als europarechtskonform durch den EuGH gibt den in Deutschland am ÖPNV Beteiligten die Möglichkeit, zum einen die tatsächlich drohenden Nachteile eines uniformen Wettbewerbssystems der Ausschreibung, die bereits in anderen Mitgliedsstaaten der EU sichtbar werden (Oligopolisierung des Anbietermarktes mit steigenden Preisen für die Gebietskörperschaften), zu vermeiden. Zum anderen weist die marktorientierte Direktvergabe gegenüber der Ausschreibungsvariante systembedingte Vorteile auf, und zwar sowohl für überschaubare ÖPNV-Leistungen, bei denen ansonsten relativ hohe Ausschreibungsfixkosten anfielen, als auch für komplexe ÖPNV-Systeme, die bei Ausschreibung angesichts der erforderlichen vertraglichen Komplexität erhebliche Vorlauf- und Durchführungskosten nach sich zögen. Auch würden im Ausschreibungsfall die steuerlichen Vorteile des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes zwischen Versorgung und ÖPNV in Frage gestellt. Diese Gesichtspunkte sind den Möglichkeiten, im Ausschreibungswettbewerb eventuell einen finanziell günstigeren ÖPNV erreichen zu können, sorgfältig gegenüberzustellen. Die marktorientierte Direktvergabe ist nicht nur rechtlich zulässig, sondern kann in der Praxis auch »schlank« gehandhabt werden und ist damit von Vorteil sowohl für Aufgabenträger, die Eigentümer von Verkehrsunternehmen sind, als auch für andere Aufgabenträger und Gebietskörperschaften.

Der VDV hat sich in einer weiteren grundlegenden Positionsbestimmung vom 4. Februar 2004 mit den Details dieses Urteils befasst und gezeigt, dass

- die Kriterien 1 bis 3 des EuGH-Urteils so weitgehend

konturiert sind, dass sie in der Praxis umgesetzt werden können;

- die methodische Grundlegung zur Erfüllung des 4. Kriteriums erreicht ist und
- die zulässigen betriebswirtschaftlichen Instrumente beschrieben sind.

Damit ist für die am ÖPNV Beteiligten der Handlungsrahmen zur Umsetzung urteilskonformer Gestaltungen vor Ort abgesteckt (vgl. S. 16–17).

Perspektiven auf der Europaebene

Der Gerichtshof hat sich in seinem Urteil der Sache nach mit dem Spannungsverhältnis zwischen wettbewerbsorientierter Marktwirtschaft und der Freiheit der Mitgliedsstaaten zur Gestaltung gemeinwohlorientierter Dienstleistungen, die nicht allein kommerziellen Erwägungen folgen, befasst. Die Lösung dieses auch im EG-Vertrag selbst vorhandenen Spannungsverhältnisses zweier scheinbar widersprüchlicher Ordnungsprinzipien – hier der Freiraum der Mitgliedsstaaten zur Gestaltung gemeinwohlorientierter Dienstleistungen, dort der wettbewerbsorientierte Binnenmarkt – sieht der EuGH darin, dass beide Prinzipien miteinander in Einklang zu bringen sind.

Der VDV ist der Ansicht, dass die marktorientierte Direktvergabe als gleichberechtigte Alternative zum öffentlichen Ausschreibungsverfahren Eingang in die neue EU-Verordnung zur Nachfolge der jetzt geltenden Verordnung 1191/69 finden muss. Die Umsetzung kann und sollte nun zügig vorangetrieben werden.

Eine solche Lösung bietet vor allem folgende Vorteile:

- Beide Varianten sorgen für eine Verstärkung des Wettbewerbs. Dessen Intensität und Geschwindigkeit kann dabei durch die Mitgliedsstaaten und die (kommunalen) Gebietskörperschaften effizienzorientiert gesteuert werden, indem zwischen der Ausschreibungs- und der marktorientierten Direktvergabevariante gewählt

wird. Der Mindestwettbewerbsstandard der marktorientierten Direktvergabe dürfte dabei aber nicht unterschritten werden.

- Ein Dualismus zwischen beiden Varianten gewährleistet einen »Wettbewerb der Wettbewerbsysteme« innerhalb der EU und der Mitgliedsstaaten. Die Nachteile einer europaweiten Systementscheidung zugunsten nur einer Wettbewerbsvariante werden vermieden.
- Die Regelungen bringen Rechtssicherheit und eine europaweite Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen.

Zum Redaktionsschluss dieser Berichtserstellung zeichnete sich eine breite Zustimmung für einen solchen Kompromiss ab.

VDV-Jahrestagung: Garanten für die Mobilität der Zukunft

»Eisenbahnen und ÖPNV sind wichtige Bestandteile eines integrierten Verkehrssystems und damit Garanten für die Mobilität der Zukunft«, erklärte Ralf Nagel, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Die Bundesregierung sei, betonte Nagel bei der VDV-Jahrestagung am 20./21. Mai 2003 in Karlsruhe, an geordneten Verhältnissen im ÖPNV-Markt interessiert. Die Sicherstellung und der weitere Ausbau eines qualitativ hochwertigen ÖPNV bedeute eine klare Absage an einen reinen Preiswettbewerb mit Lohn- und Sozialdumping.

Als weiteren Eckpunkt nannte Nagel Ausschreibungen durch die zuständigen Behörden, aber auch Direktvergabe der Aufträge an Verkehrsunternehmen, die sich durch besondere Qualität und unternehmerisches Handeln auszeichnen. Während der Bund die Rahmenbedingungen schaffe, sei es Aufgabe der Verkehrsunternehmen, für Qualität zu sorgen. Die bisherigen Ergebnisse würden zeigen, betonte der Staatssekretär, dass »wir bei der Qualitätssteigerung des ÖPNV auf dem richtigen Weg sind«. Auf diesem Weg solle man weiter gehen. Er wisse den VDV als wichtigen Gesprächspartner und Mitstreiter an seiner Seite, wenn es darum gehe, unser Verkehrssystem zukunftsfähig zu machen.



Auch Ulrich Müller, Minister für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg, betonte, er habe grundsätzliche Vorbehalte gegen den von der EU-Kommission verfolgten Ansatz, der auf eine weit reichende Ausschreibungspflicht für Nahverkehrsleistungen hinaus laufen würde. Er verwies auf die Alternativen wie den vom VDV ausgearbeiteten Kompromissvorschlag mit dem Optionsmodell. Planungssicherheit würden die Beteiligten aber nicht nur im Ordnungsrecht, sondern auch bei der Finanzierung des ÖPNV benötigen. Bewährte Förderinstrumente stünden zunehmend in Frage. Aus seiner Sicht sei aber das beispielsweise das GVFG absolut unverzichtbar. Das bisherige Mittelvolumen nach dem Regionalisierungsgesetz dürfe auch nach 2008 angesichts der steigenden Kosten keinesfalls in Frage gestellt werden. Auch Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr und die Freifahrt Schwerbehinderter müsse es weiterhin geben. Alle Beteiligten müssten aber akzeptieren, dass in diesem Bereich die Grenzen des Wachstums erreicht seien.

VDV-Präsident Dr. Dieter Ludwig appellierte an die Bundesregierung, sich zügig für einen tragfähigen Kompromiss zur Liberalisierung des ÖPNV in Europa einzusetzen. Der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge brauche unbedingt eine

Minister Müller findet Gefallen am Modell des »Wettbewerbs der Wettbewerbsysteme« wie es vom VDV vorgeschlagen wurde (Bild oben)

Staatssekretär Nagel hob die Bedeutung des VDV als Gesprächspartner und Mitstreiter hervor (Bild unten)



Der scheidende VDV-Präsident Dr. E. h. Dieter Ludwig forderte, zügig einen tragfähigen Kompromiss zur Liberalisierung des ÖPNV in Europa zu erreichen

politisch gestaltete und damit demokratisch legitimierte Lösung für Wettbewerb und Marktzugang. Der VDV sei besorgt über die jüngsten Entwicklungen bei den seit Jahren bewährten Finanzierungsinstrumenten für den ÖPNV. Regionalisierungsmittel, GVFG, Ausgleichsleistungen der Länder für politisch gewollte Niedrigtarife im Ausbildungsverkehr und schließlich die weiteren ÖPNV-Fördermaßnahmen der Länder wie die Verbundförderung seien bewährte Säulen der Nahverkehrsfinanzierung in Deutschland. Er richtete einen Appell an die Politik auf allen Ebenen: Wenn die Unternehmen im VDV wettbewerbsfähig insbesondere gegenüber Pkw und Lkw bleiben oder werden sollen, müsse weiter investiert werden.

Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, lobte den VDV dafür, dass er dem Umweltschutz einen so hohen Stellenwert gebe, und rief die Verkehrsunternehmen auf, ihre gute Ökobilanz als Wettbewerbsvorteil zu nutzen. Gerade im Hinblick auf den kommenden europaweiten Wettbewerb könne dies entscheidend sein. Nach einem Urteil des EuGH aus dem vergangenen Jahr könnten anspruchsvolle Umweltstandards, die über das gesetzliche Mindestmaß hinausgingen,

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz von großer Bedeutung, damit auch der verbleibende MIV Platz findet – hier der Parkplatz des Bayer Werkes in Leverkusen



gen, ein Entscheidungskriterium bei der Vergabe von ÖPNV-Leistungen sein.

Dr. Gerhard Berz, Leiter des Fachbereiches Geo-Risikoforschung der Münchner Rückversicherungs-Gesellschaft hatte zuvor auf die drastische Zunahme der Katastrophenschäden hingewiesen. Innerhalb von vier Jahrzehnten hätte sich die Zahl der Katastrophen verdreifacht, die materiellen Schäden hätten sich inflationsbereinigt versiebenfacht und die Schadensbelastung der Versicherer sei auf das Vierzehnfache gestiegen. Der volkswirtschaftliche Schaden summiere sich auf den beachtlichen Betrag von 1,2 Billionen US-Dollar. Man komme heute nicht mehr an den immer zahlreicher werdenden Indizien für einen zunehmenden Einfluss klimatischer und anderer Umweltveränderungen vorbei. Durch konsequenten Umweltschutz lasse sich die weitere Entwicklung zwar nicht verhindern, abschwächen könne und müsse man sie aber sehr wohl, betonte Berz.

Dr. Ulrich Höpfner, Geschäftsführer des Instituts für Energie- und Umweltforschung (ifeu), Heidelberg, zeigte in der Fachtagung Güterverkehr auf, dass der Schienengüterverkehr bei den schadstoff- und klimarelevanten Emissionen einen deutlichen Vorteil gegenüber dem Straßentransport habe. Beim Transport eines Containers etwa sei die Eisenbahn primärenergetisch rund 50 Prozent günstiger als der Transport auf der Straße. Neben der Verlagerung sei es aber wichtig, auf die Randbedingungen (Stromgewinnung) und auf eine hinreichende Auslastung zu achten.

Ulrich Solbach, Gefahrgutbeauftragter für die Konzernleitung der Deutsche Bahn AG, wies darauf hin, dass die Schiene als besonders sicheres Verkehrsmittel prädestiniert sei, gefährliche Fracht zu befördern. Die DB Cargo AG habe 2001 bei einer Gesamtfrachtmenge von rund 290 Millionen Tonnen rund 48 Millionen Tonnen Gefahrgut befördert. Ein umfangreiches Regelwerk nationaler und internationaler Rechtsvorschriften bilde die rechtliche Grundlage für den Transport gefährlicher Güter.

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Leiter des Fachgebietes Schienenfahr-

zeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin, stellte das Projekt Leila (leichtes und lärmarmes Drehgestell) vor, mit dem u. a. eine Reduzierung des Schallpegels in zwei Varianten um 18 und um 23 dB(A), eine Verringerung der Masse des Drehgestells einschließlich Bremse auf unter vier Tonnen, eine Verschleißminderung und eine Erhöhung der Zuverlässigkeit der Waggons erreicht werden soll. Er sprach sich für differenzierte Anreizsysteme, namentlich lärmabhängige Trassenpreise aus. In der Schweiz würden seit Januar 2002 lärmarme Fahrzeuge mit einem Bonus belohnt.

Dipl.-Ing. Frank Müller-Eberstein, Sprecher des Vorstands der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB), schilderte in der Fachtagung Personenverkehr, welche Erkenntnisse und Konsequenzen aus der Hochwasserkatastrophe im August 2002 gezogen worden sind. So soll bei der DVB z. B. eine Rückfallebene zur Sicherung des RBL-Betriebs und der Leitstelle geschaffen werden. Die Stromversorgung der Leitstelle, des Straßennetzes und der Informationseinheiten soll so abgesichert werden, dass einseitige Ausfälle überbrückt werden können. Der Betriebsausschuss des VDV habe eine Arbeitsgruppe gebildet, die Handlungsempfehlungen für Sicherheitskonzepte schaffen soll.

Dipl.-Ing. Friedrich Smaxwil, Mitglied des Bereichsvorstandes Siemens AG Transportation Systems, erläuterte, dass die Entwicklung umweltfreundlicher Schienenfahrzeuge bereits in der Konstruktions- und Produktionsphase beginne. Im Betrieb wirke sich Leichtbau ebenso aus wie moderne Antriebstechniken etwa mit Rückgewinnung von Bremsenergie. Leider fördere das Bundesforschungsministerium zur Zeit aber nur Infrastrukturmaßnahmen und nicht Verbesserungen am rollenden Material. Er stellte fest, dass »die wirtschaftliche Sichtweise den Umweltschutz nicht in Frage« stelle.

VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Adolf Müller-Hellmann schließlich stellte in einer umfangreichen Leistungsbilanz dar, dass VDV-Unternehmen Garanten für beispielhaftes Engagement zur Realisierung einer nachhaltigen Mobilität sind.

Der fortschreitende Abbau von Zugangshemmnissen und die stetige technische Verbesserung der Fahrzeuge würden einen signifikanten Beitrag zu Optimierung der Umweltbilanz leisten. Dabei seien auch scheinbare Widersprüche zu überwinden, wie etwa der im Grundsatz steigende Kraftstoffverbrauch von Bussen, wenn diese durch Niederflerbauweise, verbesserte Abgasreduzierung und gesteigerten Komfort in Form von Klimaanlage und Doppelverglasung schwerer würden. Steigende Fahrgastzahlen würden dies mehr als ausgleichen: Nicht nur, dass der Schadstoffausstoß je Personenkilometer sinke, durch vermiedene Autofahrten nehme die Umweltbelastung insgesamt ab. Bei Schienenfahrzeugen sinke der spezifische Verbrauch durch Rückspeisung, Leichtbau und andere Maßnahmen ebenfalls deutlich.

Koch-Steinbrück-Vorschläge bringen Zäsur

Die Ende September 2003 vorgelegten Vorschläge der Ministerpräsidenten aus Hessen und Nordrhein-Westfalen zum Thema »Subventionsabbau im Konsens« betrafen schwerpunktmäßig die Finanzierungsgrundlagen des Eisenbahnverkehrs in Deutschland, aber auch des allgemeinen ÖPNV mit Bussen und Bahnen (vgl. S. 8–10).

Der VDV hat wenige Tage nach der Vorlage der Vorschläge der beiden Ministerpräsidenten allen Entscheidungsträgern im Bund und in den Ländern ein ausführliches Positionspapier zukommen lassen. Auf dieser Grundlage wurde auch eine Reihe von Gesprächen mit maßgebenden Politikern auf Bundes- und Landesebene geführt. Dies hat im Ergebnis sicherlich zu einigen Abmilderungen der ursprünglich vorgelegten Kürzungsvorschläge beigetragen. In einem eindringlichen Appell an die Mitglieder des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat hat sich der Verband zunächst dazu bekannt, dass alle Bereiche der Wirtschaft und Gesellschaft einen Beitrag zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte leisten müssen. Die Branche war bereits durch geplante Einschnitte bei den Investitionshilfen für die Eisenbahninfrastruktur ebenso wie durch Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr

aufgrund einer bereits Anfang 2003 in Kraft getretenen Änderung der Ausführungsverordnungen zu § 45a PBefG und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) betroffen. Außerdem haben die Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren erhebliche Erfolge zur Kostensenkung und Ertragssteigerung erzielt – mit deutlichen Entlastungen insbesondere für die kommunalen Haushalte. In einem persönlichen Schreiben des VDV-Hauptgeschäftsführers an die Damen und Herren des Vermittlungsausschusses heißt es: »Vor dem Hintergrund aller seriösen Verkehrsprognosen für die nächsten Jahre bedeutete die Umsetzung der Vorschläge vom 30. September 2003 eine verkehrspolitische Richtungsänderung, die dem dringend notwendigen Umstieg auf Busse, Bahnen und Schienengüterverkehr massiv entgegenwirken würde. Die Risiken eines drohenden Verkehrskollapses würden weiter verschärft mit verheerenden Folgen für die Wirtschaftsstandorte sowie die Beschäftigungs- und Lebensverhältnisse in Deutschland. Besonders die vorgeschlagene Rücknahme von Investitionsmitteln schadete unmittelbar und kurzfristig der deutschen Wirtschaft und damit der konjunkturellen Entwicklung.«

Obwohl im Gegensatz zu den ursprünglichen Vorschlägen des Koch-Steinbrück-Papiers die Änderungen im Regionalisierungsgesetz und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vergleichsweise moderat ausfielen, wird es durch die ab 2004 in Kraft getretenen Änderungen des § 45a PBefG und des § 6a AEG zu erheblichen Kürzungen kommen: Der für das Kalenderjahr 2004 errechnete und bis zum 31. Mai 2005 zu beantragende Ausgleichsbetrag wird um vier Prozent, der für das Kalenderjahr 2005 errechnete und bis zum 31. Mai 2006 zu beantragende Ausgleichsbetrag um acht Prozent und der für das Kalenderjahr 2006 bzw. die Folgejahre errechnete und bis zum 31. Mai 2007 bzw. der Folgejahre zu beantragende Ausgleichsbetrag jeweils um zwölf Prozent verringert werden. Zum Redaktionsschluss stand noch nicht fest, ob durch weitere Änderungen der Ausgleichsverordnungen des Bundes auch noch eine Kürzung bei den Vorratszahlungen, die sich nach heutiger Rechtslage in ihrer Höhe an dem letzten beschiedenen



Kalenderjahr orientieren müssen, vorgenommen werden wird. Die Kürzungen bei der Eisenbahninfrastruktur werden ein Ausmaß annehmen, das nicht nur bereits geplante und auch schon anfinanzierte Zukunftsprojekte stoppen wird, sondern sogar das Bestandsnetz gefährdet, wenn nicht noch im Laufe des Jahres 2004 gegengesteuert und zumindest eine Übergangsfinanzierung für Lkw-Mautausfälle des Jahres 2004 gefunden wird. Trotzdem scheint es, als seien die jetzt in der Umsetzung befindlichen Kürzungen noch nicht das Ende. Sollten weitere »Sparoperationen« in der Eisenbahn und beim allgemeinen ÖPNV in vergleichbaren Größenordnungen vorgenommen werden, so sind die vom VDV im Kontext mit den Koch-/Steinbrück-Vorschlägen bereits aufgezeigten Folgewirkungen unausweichlich.

Die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder steht also am Scheideweg: Die politischen Akzente dürfen nicht weiter zulasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger in Richtung des motorisierten Individualverkehrs und des Straßengüterverkehrs verschoben werden mit nicht korrigierbaren verheerenden Auswirkungen für die Städte und Regionen sowie die Wirtschaftsstandorte in Deutschland. Vielmehr bedarf es in Zeiten schwieriger öffentlicher Haushalte eines Konsolidierungskurses mit Augenmaß; hieran wird der VDV weiter aktiv mitwirken.

Damit die Produktionsgüter nicht im Stau stecken bleiben, muss der Verkehrsträger Schiene neben der Straße leistungsfähig bleiben

*Geschäftsführer Personenverkehr
Rechtsanwalt Reiner Metz*

Die Umsetzung des EuGH-Urteils in der Praxis

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in Sachen »Altmark Trans« nicht nur eine wichtige Richtungsentscheidung zum europäischen Beihilferecht gefällt, er hat auch vier konkrete Voraussetzungen dafür aufgestellt, unter denen öffentliche Zuschüsse zu eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an Verkehrsunternehmen zulässig sind. Diese vier Kriterien bedürfen der Umsetzung in der Praxis. Der VDV hat in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe eingehend untersucht, wie der vom EuGH geforderte Nachweis zu leisten ist. Das von ihr erarbeitete Positionspapier vom Februar 2004 zeigt Möglichkeiten auf, wie eine Überprüfung der Verkehrsfinanzierung anhand der vom Gerichtshof aufgestellten Voraussetzungen erfolgen kann.

In seinem Urteil hat der EuGH dargelegt, wie finanzielle Zuwendungen an Verkehrsunternehmen außerhalb des Anwendungsbereichs der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 beihilferechtlich zu bewerten sind. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass solche Zuwendungen ggf. unzulässige Beihilfen sein können. Er hat jedoch dargelegt, dass diese Zahlungen unter bestimmten Voraussetzungen nicht als »Begünstigung« im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des EG-Vertrages und damit nicht als Beihilfen anzusehen sind. Den Unternehmen entsteht kein Vorteil in diesem Sinne, wenn sie nur einen Ausgleich erhalten, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von dem begünstigten Unternehmen zur Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen erbracht werden. Ob dies der Fall ist, muss jedoch im Einzelfall anhand von vier Kriterien geprüft werden, die mit vier Schlagwörtern umrissen werden können:

- Betrauung mit klar definierten Verpflichtungen,
- Ausgleichsparameter,
- keine Überkompensation,
- Kosten des durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens.

Positionspapiere des VDV

Der VDV hatte nach dem Urteil zunächst im Positionspapier vom 25. August 2003 zur Anwendbarkeit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf eigenwirtschaftliche Verkehre zum deutschen Genehmigungsrecht, zum beihilferechtlichen Kontext und dabei insbesondere zur Frage, auf welche Finanzierungsformen die vier Kriterien angewendet werden müssen, Stellung genommen.

Die im Spätsommer einberufene Ad-hoc-Arbeitsgruppe des VDV hat sich intensiv mit der Frage



befasst, wie diese vier Kriterien in der Praxis erfüllt werden können. Nach gründlichen Vorarbeiten und Diskussionen mit externen Sachverständigen ist im Februar 2004 das Positionspapier mit dem Titel »Umsetzung der vom EuGH in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 aufgestellten vier Prüfungskriterien« veröffentlicht worden.

Betauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten

Von der Arbeitsgruppe ist zunächst die Frage der Betauung erörtert worden. Als geeigneter Betauungsakt für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse kommt entsprechend der ständigen Rechtsprechung des EuGH nicht nur ein förmlicher Vertrag in Betracht, sondern auch andere Rechtsakte oder ein Bündel von Rechtsakten.

Aus dem Urteil des EuGH vom 24. Juli 2003 ergibt sich, dass eine Liniengenehmigung nach dem PBefG eine Betauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthalten kann. Daneben benötigen die Verkehrsunternehmen für über das durch die Liniengenehmigung definierte Leistungsbild hinausgehende Qualitäts- und Umweltstandards ggf. weitere Betauungsakte.

Ausgleichsparameter

Zur Auslegung des zweiten Kriteriums (vorherige objektive und transparente Aufstellung von Parametern zur Berechnung des finanziellen Ausgleichs) kam die Arbeitsgruppe zu folgenden Ergebnissen: Es müssen vor der Ausgleichszahlung nach sachlichen Kriterien bestimmte oder bestimmbar Rechnungs-faktoren aufgestellt werden und nicht unbedingt ein Festbetrag pro Leistungseinheit. Das Transparenzgebot bedeutet nicht »öffentliche Aufstellung«, sondern die Nachvollziehbarkeit für etwaige Beihilfekontrollverfahren. Für die Form der Aufstellung der Ausgleichsparameter stellte der Gerichtshof keine Voraussetzungen auf. Die Aufstellung und Kontrolle der Ausgleichsparameter darf somit vom konkreten Finanzierungsakt abstrahiert erfolgen.

Keine Überkompensation

Das dritte Kriterium enthält den allgemeinen Grundsatz, dass die Ausgleichszahlungen die Kosten der Erfüllung der klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht überschreiten dürfen.

Kosten des durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens

Das vierte Kriterium bildete den Schwerpunkt der Diskussion in der Arbeitsgruppe. Nach diesem Kriterium sind – wenn kein Wettbewerbsverfahren durchgeführt wird, bei dem derjenige Bewerber ausgewählt wird, der die Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann – die beihilferechtlich unbedenklich kompensierbaren Leistungen auf der Basis einer Analyse der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens zu ermitteln. Für die Kostenermittlung können die allgemein anerkannten Berechnungsmethoden der Ist-Kostenrechnung Anwendung finden. Sowohl ein Ansatz angemessener Teile der Gemeinkosten und damit auch der so genannten »Overhead-Kosten«, kalkulatorischer Kostenbestandteile als auch Wertansätze auf Wiederbeschaffungskostenbasis sind damit zulässig.

Die bei der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielten Einnahmen sind zu berücksichtigen. Zur Abgrenzung

Die vier Voraussetzungen des EuGH zum Ausgleich von Gemeinwohlverpflichtungen

- »Erstens ist das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden, und diese Verpflichtungen sind klar definiert worden;
- zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden;
- drittens geht der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken;
- viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.«

(Auszug aus dem Urteilstenor des EuGH vom 24. Juli 2003)

von sonstigen Geschäften ist darauf abzustellen, ob eine Kausalität zwischen den vom betrauten Unternehmen erbrachten ÖPNV-Leistungen und den Erträgen aus solchen Geschäften besteht.

Ein angemessener Gewinnaufschlag ist möglich. Dieser kann als Zuschlag auf das Eigenkapital oder als branchenüblicher bzw. angestrebter Gewinnaufschlag in Prozent der Kosten ausgewiesen werden.

Zur Analyse der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens muss auf Unternehmen zurückgegriffen werden, die über vergleichbare Produktionsbedingungen verfügen, d. h. es darf nicht schematisch Europa, Deutschland oder die regionale Ebene zum Vergleich herangezogen werden. Für die Auslegung des Kriteriums »gut geführt« ist auf § 53 Haushaltsgrundsatzgesetz abzustellen und es muss auf die Vergleichbarkeit des Leistungsbildes in quantitativer und qualitativer Hinsicht geachtet werden.

Zur Ermittlung der Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens hat die Arbeitsgruppe zwei unterschiedliche methodische Ansätze, den direkten Unternehmensvergleich und die analytische Kostenermittlung, erörtert. Beim direkten Unternehmensvergleich werden die maßgeblichen Vergleichswerte und damit die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens durch ein statistisch repräsentatives

Benchmarking mit von unabhängiger Seite geprüftem Datenmaterial ermittelt. Es wird dabei anhand objektiv vergleichbarer Unternehmen der Kostensatz eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens generiert. Eine flächendeckende Anwendung des direkten Unternehmensvergleichs dürfte allerdings aus Gründen mangelnder Vergleichbarkeit der Produktionsbedingungen und wegen des Fehlens ausreichenden Datenmaterials oft nicht praktikabel sein.

Analytische Kostenermittlung

Bei der zweiten Variante, der analytischen Kostenermittlung, werden die erforderlichen Daten für den Vergleich mit dem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen analytisch und objektiv nachprüfbar aus der Kosten- und Leistungsstruktur des bestehenden Unternehmens hergeleitet. Es erfolgt eine Untersuchung der Angemessenheit der Kosten auf der Grundlage des konkreten Leistungsspektrums für die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Auch bei der analytischen Kostenermittlung erfolgt die Ermittlung oder Testierung durch geeignete unabhängige Sachverständige mit Kenntnissen der spezifischen Produktionsbedingungen im ÖPNV.

Mit der analytischen Kostenermittlung, eventuell auch mit dem direkten Unternehmensvergleich mit statistisch repräsentativen

Daten, können im Ergebnis die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens im Sinne des EuGH ermittelt werden, die als Kostensatz je Leistungseinheit (z. B. Wagen- bzw. Zugkilometer, Platzkilometer) die Parameter für die Formel zur Berechnung des Ausgleichs bilden. Abhängig vom Leistungsangebot des Unternehmens können dabei differenzierte Kostensätze (Standardbus, Gelenkbus, U-Bahn, Stadtbahn, Straßenbahn etc.) Anwendung finden. Die so gewonnenen Sollkosten über vorab zu definierende Leistungszeiträume können dabei auch indiziert und fortgeschrieben werden.

Das Positionspapier des VDV konnte und sollte keine universell einsetzbare Methode oder eine »Gebrauchsanweisung« bieten. Es sollte vielmehr der Diskussion, die allzu sehr von den langjährig bekannten Grundsatzdebatten geprägt war, einen Impuls geben in Richtung der praktischen Umsetzung der vom EuGH aufgezeigten Voraussetzungen und Möglichkeiten.

Ass. jur. Martin Schäfer

VDV positioniert sich in der Kundenrechediskussion

In der aktuellen Diskussion um Kundenrechte im öffentlichen Personenverkehr hat der VDV im September 2003 ein Positionspapier vorgelegt. Mit dieser Ausarbeitung reagiert der Verband auf die seit 2002 begonnene Diskussion um eine Neuausrichtung und Neugestaltung der Fahrgastrechte, sowohl im Eisenbahnbereich als auch im Verkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Seit der Diskussion im Arbeitskreis »Perspektiven der Bahn« auf dem 40. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2002 in Goslar befindet sich das Thema »Fahrgastrechte« in der Diskussion von Politik, Verbraucherschützern, Wissenschaft und Medien. Die Politik z. B. nahm das Thema nach dem Verkehrsgerichtstag sehr gerne und schnell auf. Neben berechtigten Fragen tauchten hier aber teilweise Fundamentalkritik und Forderungen auf, die die wirtschaftliche Erbringung des ÖPNV in Frage stellen.

VDV-Arbeit in einem schwierigen Umfeld

Für die öffentlichen Verkehrsunternehmen, vertreten durch ihren Verband, stellt diese Situation besonders hohe Ansprüche an die Interessenvertretung. So muss es Ziel des VDV sein, in der Diskussion darauf zu achten, dass einerseits auf die vom Verband propagierte Kundenorientierung geachtet wird, andererseits aber auch hinsichtlich der Kosten für die Unternehmen beherrschbare Regelungen bestehen bleiben. Des Weiteren muss der Gefahr Einhalt geboten werden, dass der öffentliche Verkehr durch die Diskussion um Kundenrechte insgesamt negativ dargestellt wird. Außerdem werden in die Diskussion um Kundenrechte oftmals Forderungen und Argumente eingestreut, die mit dem Thema »Kundenrechte« nichts zu tun haben. Hierzu gehört beispielsweise die Frage der Tarifangebote einzelner Unternehmen (z. B. Bahncard).

Der VDV bezog zum brisanten Thema »Fahrgastrechte« eine fachlich fundierte und viel beachtete Position



Die Arbeit der VDV-Arbeitsgruppe »Kundenrechte«

In diesem schwierigen Umfeld bildete der VDV kurzfristig eine Arbeitsgruppe aus Vertretern aller für dieses Thema relevanten Mitgliedergruppen: Verbände, kommunale Unternehmen, Deutsche Bahn AG, Connex, reine Busgesellschaften und Bus-Schiene-Unternehmen. Von der Profession waren u. a. Wirtschaftswissenschaftler, Marketingexperten, Ingenieure und Juristen vertreten. Die Arbeitsgruppe hatte das Ziel, einen gemeinsamen Standpunkt zu finden und in einem Positionspapier zu formulieren. Entsprechend dem Motto: »Probleme und ihre Ursachen benennen, Lösungen aufzeigen und Unsinniges verhindern« legte die Arbeitsgruppe nach kurzer Zeit ein Positionspapier vor, das in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert ist. Zum einen gelang es, die auch innerhalb des Verbandes zu diesem Thema zunächst bestehenden unterschiedlichen Interessen zusammenzuführen. Zum anderen wurden Vorschläge und Lösungen gefunden, die der Politik aufzeigen, wie ein gerechter Interessenausgleich zwischen allen Beteiligten bei wirtschaftlich vernünftigen Ergebnissen erzielt werden kann.

Inhalte des Positionspapiers

Bei den Inhalten der Kundenrechte verweist das Positionspapier zunächst auf Grenzen, die bei der Ausgestaltung von Kundenrechten bedacht werden müssen.

So wird aufgezeigt, dass:

1. eine Haftung grundsätzlich nur bei Verschulden eintreten darf;
2. auch beim Schadenersatz der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist;
3. eine Lösung nicht soviel Bürokratie schaffen darf, dass dem Unternehmen hohe Kosten entstehen, der Kunde aber nur einen geringen Nutzen hat;
4. die Teilnahme am Verkehr ein allgemeines Lebensrisiko bedeutet;

5. an die Verkehrsunternehmen keine Forderungen gestellt werden, die auch in anderen Branchen nicht üblich sind; und
6. die Kostenbelastung in einem vertretbaren Umfang bleibt.

Die Haftung selbst soll sich künftig grundsätzlich am Verschulden orientieren. Hierbei müssen – so die Auffassung im Positionspapier – jedoch bestimmte Ausnahmen, sowohl haftungsausweitend als auch haftungseinschränkend, vorgenommen werden.

Haftungsausweitend sollen die Verkehrsunternehmen, auch wenn sie kein Verschulden trifft, für Folgen der Verantwortung übernehmen:

- Sie müssen gewährleisten, dass, soweit möglich, die Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel zu angemessenen Bedingungen fortgesetzt werden kann.
 - Sie haben dem Kunden einen Anspruch auf ein Hotelzimmer mittlerer Art und Güte oder statt dessen auf Ersatz der Taxikosten in entsprechender Höhe einzuräumen, wenn er seine Reise wegen Ausfalls oder Verspätung und der dadurch bedingten Versäumnis des letzten Anschlusses nicht mehr mit einem anderen fahrplanmäßigen Verkehrsmittel fortsetzen kann oder eine solche Fortsetzung nicht zumutbar ist.
 - Sie müssen dem Kunden einen eventuellen finanziellen Nachteil hinsichtlich zusätzlicher Fahrtkosten mit Bus oder Bahn ersetzen, wenn dieser dadurch entsteht, dass sich ein öffentliches Zubringerverkehrsmittel verspätet und der Kunde eine zumutbare Risikovorsorge getroffen hatte (keine zu knapp bemessene Übergangszeit).
- Haftungseinschränkend müssen jedoch auch im Falle des Verschuldens bestimmte Schadenersatzansprüche ausgeschlossen sein; dies gilt für:
- sonstige Folgeschäden,
 - Beträge oberhalb einer bestimmten Grenze (Deckelung),
 - bei geringfügigen Beeinträchtigungen (Bagatellgrenze).

Die Mobilitätsgarantie im VRR

Erlösungsantrag aufgrund der Mobilitätsgarantie

Die Mobilitätsgarantie des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) gilt als vorbildlich

Gesetzestechisch sollen die für den öffentlichen Verkehr (ÖV) notwendigen Spezialregelungen weiterhin auch in einem speziellen Gesetz oder einer speziellen Verordnung festgeschrieben werden. Ob dies in einem Beförderungsvertragsgesetz, einer entsprechenden Verordnung oder wie bisher in der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO-ABB) bzw. in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) geschehe, ist zweitrangig. Eine Regelung der ÖV-Spezifika im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) ist jedoch sowohl gesetzessystematisch verfehlt als auch inhaltlich abzulehnen.

Darüber hinaus wird betont, dass der VDV und seine Mitgliedsunternehmen auch in Zukunft für eine Weiterentwicklung und Verbesserung der Kundenrechte stehen. Entsprechende Aktivitäten werden derzeit insbesondere im Bereich der Kundeninformation und bei dem elektronischen Fahrgeldmanagement unternommen.

Kommende Aufgaben des VDV

Mit der innerverbandlichen Einigung auf eine Position in der Kundenrechediskussion ist ein großer Schritt getan. Dieser Schritt wiegt um so bedeutender, als das gefundene Ergebnis auch außerhalb des Verbandes gelobt wurde und von vielen neutralen Experten als gute Grundlage für die weitere Diskussion angesehen wird. Die Aufgabe des Verbandes in dieser Diskussion ist damit jedoch noch keineswegs beendet. Zum einen ist es ebenfalls das Bestreben des VDV, Musterbeförderungsbedingungen zu erarbeiten und durch die Einführung von Ombudsstellen mögliche Streitpunkte mit ÖV-Kunden zu schlichten. Ferner – und dies bleibt die größte und schwierigste Aufgabe – müssen die Entscheidungsträger in Ministerien und Politik hinsichtlich einer sachlichen und der Allgemeinheit dienenden Lösung des Problems überzeugt werden.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert



Literatur zum Thema:

- *Kundenrechte im Kundensinn entwickeln.* Dr. Eberhard Christ: Der Nahverkehr, Heft 9/2003, Seite 6 f
- *Sehr leise wäre der Wald, würden nur die begabtesten Vögel singen.* Thomas Hilpert: Bus & Bahn, Heft 5/2003, Seite 2
- *Kundenrechte im ÖV – Situationsanalyse und Perspektiven.* Thomas Hilpert: Der Nahverkehr, Heft 9/2003, Seite 21–23
- *Neukonzeption der Fahrgastrechte in der Diskussion.* Thomas Hilpert: Bus & Bahn, Heft 12/2003, Seite 8 f

Gleisanschlussförderung – volle Kraft voraus

Das politische Wetterleuchten in der zweiten Hälfte des Jahres 2003 ließ nur Berufsoptimisten an die Auflage neuer Förderprogramme für das Jahr 2004 glauben. Angesichts der parteiübergreifend vorgeschlagenen Milliardenkürzungen für den Bundeshaushalt, die zudem besonders im Verkehrshaushalt Niederschlag finden sollten, schienen sich auch die bis dahin guten Aussichten für die Förderung von Gleisanschlüssen durch ein Bundesprogramm einzutrüben. Umso erfreulicher ist es, dass voraussichtlich ab Mitte des Jahres 2004 Investitionszuschüsse für Bau, Erweiterung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen beantragt werden können

Trotz aller Erfolge des Kombinierten Verkehrs ist der Wagenladungsverkehr unzweifelhaft das Rückgrat des Schienengüterverkehrs geblieben. Rund 80 Prozent aller Gütertransporte auf der Schiene sind diesem Marktsegment zuzuordnen. Sie werden im Wesentlichen ein- oder zweiseitig über Gleisanschlüsse abgewickelt. Für die zukünftige Entwicklung des Schienengüterverkehrs hat deshalb die infrastrukturelle Erschließung von Wirtschaftsstandorten durch Gleisanschlüsse besondere Bedeutung. Das beste Netz hat nämlich nur begrenzten Wert, wenn die letzte Meile zum Hindernislauf wird. Mit anderen Worten: Moderne, leistungs- und logistikfähige Gleisanschlüsse sind ein Schlüssel zur erfolgreichen Realisierung verkehrspolitisch hochgesteckter Ziele.

Bau, Unterhaltung und Betrieb privater Gleisanschlüsse liegen in der Verantwortung der privaten Wirtschaft. Im Gegensatz zu Terminals des Kombinierten Verkehrs werden Investitionen

in Gleisanschlüsse bis dato nur in Ausnahmefällen gefördert. Dies betrifft Förderprogramme einzelner Bundesländer (z.B. Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Hessen) sowie die Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur. Außerdem haben sich einige Bahnen in der Vergangenheit an den Investitionen ihrer Kunden in deren Gleis- und Verladeanlagen beteiligt.

Der Sinn der Förderung

Gerade die Investitionen in Gleisanschlüsse haben sich in der Vergangenheit aber aus mehreren Gründen als entscheidende Hemmschwelle für Zuwächse im Wagenladungsverkehr erwiesen. Die wirtschaftlichen und technischen Nutzungszeiträume von Eisenbahninfrastrukturen und sonstigem Schienenverkehrsequipment stehen insbesondere bei mittelständischen Unternehmen häufig im Gegensatz zu den eher kurzfristig orientierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen.

Dies vor allem, weil die Straßeninfrastruktur sowieso vorhanden ist. Lkw-Transporte verursachen in dieser Logik beim Verlagerer keine zusätzlichen Aufwendungen für Infrastrukturen, während die infrastrukturseitigen Vorleistungen des Eisenbahntransports dessen Wirtschaftlichkeit in voller Höhe belasten. Dazu passt, dass bei zahlreichen Unternehmen die werksinterne Straßenerschließung in den Gemeinkosten verbucht wird, während die entsprechenden Schienenanlagen den eisenbahnspezifischen Transportkosten zugeschlagen werden.

Der VDV hat diese Zusammenhänge in den vergangenen Jahren immer wieder betont und Bund, Länder sowie Kommunen aufgefordert, den Wagenladungsverkehr über eine gezielte Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Vorhaltung von Gleisanschlüssen zu fördern. Nach den guten Erfahrungen in Österreich und in der Schweiz war die Forderung nach einem Gleisanschlussförderprogramm des Bundes nahezu zwangsläufig. Dort hat sich gezeigt, dass mit vergleichsweise geringem Investitionsaufwand nennenswerte Mehrverkehre für die Schiene gewonnen werden konnten.

Die Politik erweist sich als überzeugbar

Bereits im Vorfeld der Bundestagswahl 2002 sind deshalb intensive Gespräche mit den verkehrspolitischen Verantwortlichen aller Parteien geführt worden, in denen die Gleisanschlussförderung als ein zentraler Baustein einer verkehrspolitischen Offensive für den Eisenbahngüterverkehr herausgestellt wurde. Ein erster sichtbarer Erfolg dieser Aktivitäten war die Festlegung der Regierungsparteien auf die Förderung von Gleisanschlüssen in deren Koalitionsvereinbarung vom Oktober 2002.

Daran anknüpfend hat der VDV eine Reihe von Veranstaltungen und Gesprächen initiiert, um Hintergründe und Erfolgsaussichten für die Gleisanschlussförderung aufzuzeigen. Dabei wurde deutlich, dass die VDV-Initiative im gesamten verkehrspolitischen Umfeld auf fruchtbaren Boden gefallen war. Regierung, Parlament, Verbände und Wissenschaft bewerteten den VDV-Ansatz nahezu ausnahmslos

Differenziert und plakativ zugleich wirbt der VDV für die Förderung von Gleisanschlüssen



positiv. In einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) in Auftrag gegebenen Gutachten wurden letzte Zweifel überzeugend beseitigt und die günstigen Prognosen für die Gleisanschlussförderung eindrucksvoll bestätigt.

Bald kann es losgehen

Zwischenzeitlich sind die wesentlichen Voraussetzungen für den Start der Förderung im Jahr 2004 erfüllt. Das BMVBW hat noch im Dezember 2003 den Entwurf einer Förderrichtlinie veröffentlicht und mit den betroffenen Verbänden diskutiert. Bei der vorgesehenen Förderung handelt es sich um eine Beihilfe im Sinne des EG-Vertrags.

Deshalb muss die Richtlinie vor Inkraft-Treten bei der Europäischen Kommission notifiziert werden. Die Kommission ihrerseits muss die Richtlinie prüfen und – sofern sie mit dem EG-Vertrag vereinbar ist – genehmigen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Kommission grundsätzliche Einwendungen gegen das geplante Förderprogramm für Gleisanschlüsse erheben wird. Schließlich ist die Förderung in wesentlichen Punkten an das Vorbild des EU-Mitglieds Österreich angelehnt. Bei diesem Programm hat die zuständige Kommissarin, Loyola de Palacio, ausdrücklich festgestellt, dass die Beihilfe mit dem EG-Vertrag vereinbar ist und keine Einwände erhoben werden. Deshalb ist davon auszugehen, dass ab Mitte dieses Jahres Fördermittel beantragt werden können.

Dies vor allem auch, weil im Bundeshaushalt 2004 für diesen Zweck acht Millionen Euro eingestellt sind. Dieser Betrag bleibt zwar deutlich hinter den Bedarfsberechnungen und Empfehlungen des Gutachters zurück. Der hatte bei einer Laufzeit von fünf Jahren ein Fördervolumen von insgesamt 200 Millionen Euro, durchschnittlich 40 Millionen Euro pro Jahr, ermittelt. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass es einer Anlaufzeit bedarf, bevor das Programm richtig ins Rollen kommt und die verfügbaren Mittel auch tatsächlich abgefragt werden. Bei einem Programmstart zur Mitte des Jahres 2004 wird es ohnehin schwierig, Planungs-, Antrags- und Realisierungsphase so zügig zu durchlaufen, dass noch rechtzeitig vor Ablauf des Haushaltsjahres

abrechnungsfähige Verwendungsnachweise vorgelegt werden können. Es versteht sich von selbst, dass ab 2005 ein deutlich höheres Finanzvolumen nötig ist, wenn das Programm tatsächlich zu nennenswerten Mehrverkehren auf der Schiene führen soll. Es wird zu den zentralen Aufgaben des laufenden Jahres gehören, dies nicht nur den Verkehrspolitikern, sondern vor allem auch den Finanz- und Haushaltspolitikern zu verdeutlichen.

Ganz ohne Kritik geht es nicht

Der vorliegende Entwurf der Förderrichtlinie hat nicht nur zu ungetrübter Zustimmung geführt. Einige Passagen sind aus Sicht des VDV auch im Rahmen der Verbändeanhörung kritisch kommentiert worden. Dies betrifft einerseits die Förderung der Anschlussweiche. Sie soll als Bestandteil der öffentlichen Infrastruktur analog zu allen förderfähigen Investitionen der privaten Infrastruktur mit bis zu 50 Prozent gefördert werden. Die übrigen Investitions- sowie Betriebs- und Instandhaltungskosten müssen deshalb vom unternehmerischen Sektor getragen werden. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen der verladenden Wirtschaft oder der bedienenden Güterbahn in Rechnung gestellt und belasten die Wirtschaftlichkeit von Gleisanschlussverkehren. Dies ist eine erhebliche Benachteiligung der Schiene, die in der Vergangenheit nicht nur zur Stilllegung von Gleisanschlüssen geführt, sondern auch die Erschließung neuer Potenziale für die Schiene behindert hat. Nicht zuletzt deshalb hat auch der im Auftrag des BMVBW tätige Gutachter in seinem Abschlussbericht eine Förderung der Anschlussweiche in Höhe von 100 Prozent vorgeschlagen.

Ein weiterer kritischer Punkt betrifft die Förderung so genannter Nebenanschließer. Zwar können nach dem Entwurf der Förderrichtlinie Investitionen in Gleisanschlüsse von Nebenanschließern gefördert werden. Sollten im Zuge des zu fördernden Vorhabens beim Nebenanschließer Investitionen im Bereich der Infrastrukturen anfallen, die den Anschluss zum öffentlichen Netz herstellen, wird deren Förderung durch den Wortlaut des Richtlinienentwurfs zumindest erschwert. Dies betrifft die Anschlussbahnen mit Neben-

anschließern – das sind in den meisten Fällen Hafen- und Industriebahnen – generell; besonders aber diejenigen, die als Eigenbetriebe von Gebietskörperschaften organisiert sind, da ohne nähere begriffliche Bestimmung vorausgesetzt wird, dass der Gleisanschluss im Eigentum eines Wirtschaftsunternehmens steht.

Für eine Änderung der Richtlinie in diesen Punkten bestand aus Sicht der Bundesregierung kein Spielraum. Gleichwohl ist für die Umsetzung der Richtlinie eine begleitende Evaluierung vorgesehen, um mögliche Fehlentwicklungen rasch zu erkennen und das Programm zügig anzupassen. Sollten die skizzierten Bedenken den Erfolg des Programms in der Förderpraxis tatsächlich gefährden, sind Korrekturen mit diesem Instrumentarium zumindest möglich.

Der Erfolg kommt nicht von allein

Unterm Strich hat die Bundesregierung mit der Gleisanschlussförderung die selbst gesteckten Ansprüche der Koalitionsvereinbarung zunächst erfüllt. Natürlich wird die Nagelprobe erst mit den Haushalten 2005 bis 2009 gemacht. Denn der Erfolg der Förderung hängt nicht nur von der Richtlinie, sondern in erster Linie von den verfügbaren Haushaltsmitteln ab.

Gefordert sind aber auch die Unternehmen: Bahnen, Verlader und Speditionen. Fördermittel werden in wenigen Monaten bereits zur Verfügung stehen. Schon jetzt kann die Unternehmensseite mit Vorplanungen zeigen, dass mit der Förderung von Gleisanschlüssen nicht nur in der Theorie, sondern auch in der unternehmerischen Praxis zusätzliche Verkehre für die Schiene gewonnen werden können. Jedes gute Projekt ist schließlich auch ein schlagkräftiges Argument für künftige Haushaltsberatungen im Bundestag.

Mobilitätsoffensive der Bundesregierung: Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau als zentrale verkehrspolitische Forderung

Der nach der Bundestagswahl vom 22. September 2002 abgeschlossene Koalitionsvertrag der Regierungsfractionen und der sie tragenden Parteien enthielt die Chance, die eingeleitete Trendwende zu einer neuen umweltorientierten Verkehrspolitik mit weiterem Schwung zu versehen. So finden sich im Koalitionsvertrag viele seit Jahren auch vom VDV formulierte Anforderungen an einen ökologisch und sozial orientierten, attraktiven und innovationsfähigen öffentlichen Verkehr.

Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Mobilitätspolitik werden Maßnahmen für die nächsten vier Jahre formuliert, die an dieser Stelle nur beispielhaft genannt werden können: Erhöhung und Bestätigung der Verkehrsinvestitionen auch im Schienenbereich, Stärkung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Schiene u. a. durch Förderung des Kombinierten Verkehrs, der Reaktivierung von Gleisanschlüssen des Schienengüterverkehrs sowie die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Weiterhin wird ein zukunftsfähiges öffentliches Verkehrssystem gefordert, das mit flächendeckendem Angeboten, einer anbieterübergreifenden Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür ein attraktives und leicht zugängliches Mobilitätsangebot bildet.

In 2003 wurden dabei konkrete Maßnahmen in Angriff genommen sowie bereits in der vorherigen Legislaturperiode gestartete Programme fertig gestellt. Wesentliche verkehrspolitische Themen waren hierbei:

- Der Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde im Entwurf vorgestellt. Mit ihm wird eine Angleichung der Finanzmittel für Schiene und Straße verpasst. Regionale Schienenprojekte

werden berücksichtigt, allerdings bei einem viel zu geringem Investitionsvolumen.

- Die Verbesserung der Verbraucherrechte im öffentlichen Verkehr – eine konkrete Forderung des Koalitionsvertrages – wird im verkehrspolitischen Raum über die verschiedensten Akteure wie Fahrgastverbände, Interessensgruppen, Verbraucherschutzorganisationen aber auch Juristen äußerst kontrovers geführt. Der VDV bezog über ein kurzfristig erarbeitetes praxisorientiertes Positionspapier »Kundenrechte im ÖV« Stellung und konnte seine Argumente frühzeitig, aktiv und wirkungsvoll in den Meinungsbildungsprozess einbringen (vergl. S. 18–19).
- Die Finanzierung eines als Public-Private-Partnership angelegten Gleisanschlussprogrammes, dessen funktionale Notwendigkeit der VDV auch im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Berlin verdeutlichte, fand Berücksichtigung mit einem Budgetansatz im Bundeshaushalt 2004.

- Der im Koalitionsvertrag formulierte angestrebte kontinuierliche Übergang in den Wettbewerb für Busse und Bahnen unter Beachtung verbindlicher Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards war angesichts des anstehenden EuGH-Urteils in der Rechtssache Altmark Trans vom 24. Juli 2003 sowie einer fehlenden Konsensbildung auf der EU-Ebene festgefahren. Der VDV erkannte nach Analyse des EuGH-Urteils die Chance, die mit dem Urteil formulierte europarechtlich klare Standortbestimmung für Zuschusszahlungen der öffentlichen Hand zur Sicherstellung gemeinwirtschaftlicher ÖPNV-Betriebsleistungen als integralen Bestandteil einer künftigen EU-weiten

Marktordnung für den ÖPNV zu verstehen. Zur Bewertung des EuGH Urteils, Identifikation nationaler Ausgestaltungsspielräume aber auch als Initiative zur Findung eines rechtssicheren Kompromisses zwischen Kommission, Verkehrsministeramt und Parlament führte der VDV Informationsgespräche mit allen im Deutschen Bundestag vertretenen Fraktionen.

- Finanzierungsfragen als auch der effiziente Einsatz öffentlicher Mittel für den ÖV gewinnen zunehmend in der verkehrspolitischen Diskussion an Bedeutung.

Mobilitätsoffensive der Bundesregierung

Die unter Bundeskanzler Schröder 2001 gemeinsam mit Vertretern von Akteuren der Verkehrsträger, Wirtschaft, Industrie und Gewerkschaft gestartete Mobilitätsoffensive, intelligente Lösungen für eine mobile Zukunft in Deutschland zu entwickeln, wurde unter der Leitung des Bundesverkehrsministeriums 2003 fortgesetzt. Die im Mai 2002 vorgestellten, eher ein gemeinsames Grundverständnis beschreibenden Handlungsempfehlungen für die Mobilität der Zukunft sollten nun im Sinne einer Konkretisierung auf Maßnahmen und Handlungsfelder verdichtet werden. Erwartete Resultate seitens der hierzu beim Bundesverkehrsministerium gebildeten Arbeitsgruppe werden in Gesetzesinitiativen, Forschungsansätzen, Best Practice-Beispielen oder Benchmarking-Vorhaben gesehen.

Das inhaltliche Arbeitsprogramm der Mobilitätsoffensive sah eine prioritäre Behandlung der Themen »Attraktivität des Logistikstandorts Deutschland« sowie der zum Mai 2004 anstehenden »Herausforderung der EU-Erweiterung« vor.

EU-Erweiterung

Als gesichert gilt, dass die bilateralen Verkehrsströme zwischen Deutschland und Polen bzw. Tschechien mit der EU-Erweiterung besonders hohe Zuwächse erfahren. Die Eisenbahnen stehen hier vor der großen Herausforderung, bei schnell wachsender Transportnachfrage im Personen- und Güterverkehr ihr Angebot der Nachfrage entsprechend schnell so

Zu den Konsequenzen des EuGH-Urteil führte der VDV Gespräche mit allen im Deutschen Bundestag vertretenen Fraktionen. Im Bild (von links): MdB Dirk Fischer, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion, VDV-Präsident Günter Elste, MdB Georg Brunnhuber, Vorsitzender der Verkehrskommission der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, und VDV-Hauptgeschäftsführer Adolf Müller-Hellmann



auszuweiten, dass mindestens ihr heutiger Verkehrsanteil gehalten und langfristig verbessert werden kann. Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs – insbesondere durch eine Beschleunigung des faktischen Netzzuganges – ist hier ein profunder Lösungsweg, die systembedingten Stärken der Eisenbahn bei steigenden Transportweiten zur Entfaltung zu bringen. Wesentliches Ziel der VDV-Mitarbeit in der Arbeitsgruppe zur Mobilitätsoffensive lag darin, sicherzustellen, dass schon heute – also vor Umsetzung einer vollen Interoperabilität – die grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre vereinfacht werden. In der Mobilitätsoffensive berücksichtigte Vorschläge des VDV sind:

- die Definition grenznaher Bahnhöfe, in denen Triebfahrzeuge gewechselt und SPNV-Reisende umsteigen oder ihr Ziel wechselnd frei erreichen können;
- Lösungen für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erarbeiten, an den heute bereits für internationalen Schienengüterverkehr geltenden Vereinfachungen – wie etwa Befreiungen von Sicherheitsleistungen im vereinfachten Versandverfahren – teilzunehmen;
- Erfordernisse der Zusatzausbildung von Personal zum Befahren der Grenzabschnitte bis zu einem grenznahen Bahnhof auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die vom VDV im Jahr 2003 initiierten und durchgeführten Veranstaltungen zur Integration der neuen Mitgliedsländer in die EU sind dabei ein wichtiger Teil des Gestaltungsprozesses, der durch die Mobilitätsoffensive der Bundesregierung außerordentlich begrüßt und in seiner Bedeutung für eine konstruktive Zusammenarbeit mit den ÖV-Akteuren der Beitrittsstaaten als sehr wirkungsvoll eingeschätzt wurde.

Attraktivität des Logistikstandortes Deutschland

Angesichts eines erwarteten steigenden Wirtschaftswachstums sowie der Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen durch zunehmende Arbeitsteilung und Spezialisierung der Wirtschaft wird ein Verkehrswachstum im Güter-



Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, besuchten den Stand des VDV auf der Messe rail # tec in Dortmund. Interessiert zeigten sie sich an den stets aktuellen Themen der Reihe »Blaue Bücher«

verkehr um mehr als 60 Prozent bis 2015 erwartet.

Die Straße wird dieses Wachstum nicht mehr aufnehmen können, die Integration durch stärkere Beteiligung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene am Verkehrswachstum erhält zunehmende Bedeutung. In diesem Zusammenhang empfiehlt die Arbeitsgruppe Maßnahmen wie:

- den Kombinierten Verkehr attraktiver zu gestalten und die Richtlinien zur Förderung des Baues von Umschlags-Anlagen des Kombinierten Verkehrs fortzusetzen;
- mit der Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße (auch als »Nationales Pact« bezeichnet) wird ein weiteres neues Instrument zur KV-Förderung etabliert werden. Ein Förderprogramm »Nationales Pact« soll in Kraft gesetzt werden;
- die hohe verkehrspolitische Bedeutung des Gleisanschlussverkehrs für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs wird festgestellt. Ein Gleisanschlussförderprogramm – auf Initiative des VDV erarbeitet – soll 2004 in Kraft gesetzt werden.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorrangige Kernaufgabe der Verkehrspolitik

In der abschließenden Kenntnisnahme der Arbeitsgruppen-Ergebnisse mit Bundesverkehrsminister Stolpe wurde angesichts der parallel im

Vermittlungsausschuss erkennbaren Einsparungen im Verkehrsbereich auf Basis des Koch-Steinbrück-Papiers »Subventionsabbau im Konsens« sowie der fehlenden Investitionsmittel aufgrund nicht verfügbarer Mautmittel und der weiteren bekannten Einsparzwänge des Bundeshaushalts an die Handlungsprioritäten bundesdeutscher Verkehrspolitik erinnert.

Alle in der Mobilitätsoffensive der Bundesregierung engagierten Vertreter betonten in der abschließenden Sitzung mit Bundesverkehrsminister Stolpe, dass es – bei parallel laufenden Einspardiskussionen und Einsparentscheidungen auch für den Verkehrsbereich – für den Wirtschaftsstandort Deutschland notwendig sei, Verkehrsinvestitionen auch weiterhin auf hohem Niveau zu leisten. Deutschland brauche gerade vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung und mit Blick auf die anlaufende Konjunktur ein leistungsfähiges Verkehrsnetz. Nur so könne auch die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Deutschland erhalten werden.

Dieser Appell der deutschen Verkehrswirtschaft richtet sich an die Haushaltspolitik von Bund und Ländern, die nötigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen und die im Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgestellten Projekte termingerecht zu realisieren.

Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk

VDV eröffnet neue Europageschäftsstelle in Brüssel

Am 1. Mai 2004 werden zehn neue Mitgliedsstaaten in die Europäische Union (EU) aufgenommen. Diese bislang größte Erweiterung der EU zeigt, dass die europäische Bühne immer mehr an Bedeutung gewinnt. Bereits heute haben über 70 Prozent der nationalen gesetzlichen Regelungen ihren Ursprung in Entscheidungen auf europäischer Ebene. Die europäischen Eisenbahnpakete oder die Diskussionen zur Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes zeigen, dass die Tätigkeitsfelder der VDV-Mitgliedsunternehmen davon nicht ausgenommen bleiben. Zur Stärkung seiner Präsenz in Brüssel hat der VDV deshalb entschieden, über seine bisher mit dem UITP-Euroteam zusammengeführte Vertretung hinaus eine eigenständige Geschäftsstelle einzurichten.

Die neue VDV-Vertretung befindet sich seit Mai 2003 in unmittelbarer Nachbarschaft zur im Jahr 2002 unter maßgeblicher Beteiligung des VDV gegründeten European Rail Freight Association (ERFA). Neben finanziellen Synergien ermöglicht diese Bürogemeinschaft einen direkten Informationsaustausch mit der ERFA.

Die neue Europageschäftsstelle ist mit einem Mitarbeiter besetzt, der in Personalunion als Mitglied im UITP-Euroteam weiterhin das Engagement des VDV im Internationalen Verband für das öffentliche Verkehrswesen (UITP) sicherstellt. Von der Europageschäftsstelle werden alle für die VDV-Mitgliedsunternehmen relevanten Initiativen der europäischen Ebene beobachtet und VDV-Positionen gegenüber den europäischen Institutionen vertreten. Darunter fielen im vergangenen Jahr insbesondere die nachfolgenden Themen.

Verordnungsvorschlag zur ÖPNV-Marktöffnung

Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in der Rechtsache »Altmark Trans« hat nach Auffassung des VDV neben der Ausschreibung die »marktorientierte Direktvergabe« als weitere Option

zur Vergabe von Nahverkehrsleistungen festgeschrieben. Der VDV vertritt auf europäischer Ebene innerhalb des EU-Ausschusses der UITP und gegenüber den europäischen Institutionen die Position, dass diese beiden Optionen gleichberechtigt in eine Verordnung zur ÖPNV-Marktöffnung aufgenommen werden sollten.

Für die Interpretation der vier »EuGH-Kriterien« hat der VDV eine von einem VDV-Arbeitskreis entwickelte Handlungsempfehlung herausgegeben, die im Dialog mit der EU-Kommission abgestimmt wird.

Alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien

In ihrem Weissbuch »Die europäische Verkehrspolitik bis 2010« und ihrem Grünbuch zur Sicherstellung der Energieversorgung legt die EU-Kommission als Ziel fest, bis zum Jahr 2020 den Anteil alternativer Kraftstoffe im Verkehr auf 20 Prozent zu erhöhen. In diesem Zusammenhang steht eine Reihe von jüngsten Initiativen der EU-Kommission in diesem Bereich. Der VDV nahm im vergangenen Jahr am Konsultationsverfahren für eine mögliche Richtlinie zu verbrauchs- und abgasarmen

Fahrzeugen teil und ist Mitglied der von der EU-Kommission geleiteten »Alternative Fuels Contact Group«. Bei beiden Initiativen verdeutlichte der VDV gemeinsam mit der UITP die Fortschritte in der Dieselantriebstechnik bei Bussen und die Problematik eventueller Mehrkosten für Verkehrsunternehmen beim Erwerb und Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen.

Darüber hinaus beteiligt sich der VDV an der Ende 2003 von der EU-Kommission ins Leben gerufenen »Hydrogen Technology Platform«. Die EU-Kommission beabsichtigt im Rahmen dieser Plattform einen breiten Informations- und Wissensaustausch und erhofft sich dadurch entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Europäischer Eisenbahnverkehr

Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnverkehrs ist auch im Jahr 2003 ein weiteres Stück vorangekommen. In einem umfassenden zweiten Eisenbahnpaket wurde die Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur mit Sitz im nordfranzösischen Lille beschlossen. Sie wird zuständig sein für die Entwicklung gemeinsamer Beschlüsse zur Sicherheit und Interoperabilität im europäischen Eisenbahnverkehr. Sicherheit und europaweit gültige Technische Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) sind Inhalte jeweils einer separaten Richtlinie des Pakets.

Eine weitere Richtlinie enthält Regelungen für die Liberalisierung internationaler Güterverkehre. Nach einem Vermittlungsverfahren zwischen EU-Parlament und EU-Verkehrsministerrat Anfang 2004 steht fest, ob und in welchem Umfang das zweite Eisenbahnpaket auch die Liberalisierung nationaler Güterverkehre und Personenverkehre umfassen wird.

Vorschläge für ein drittes Eisenbahnpaket liegen seit Februar 2004 auf dem Tisch. Neben Richtlinien für einen EU-Triebfahrzeugführerschein und zur Liberalisierung der Personenverkehre sind zwei Verordnungen zu Fahrgastrechten im internationalen Personenverkehr und zur Pünktlichkeit und Kompensation von Verspätungen oder Fahrtausfällen vorgesehen.

Nach der EU-Erweiterung wird das Europäische Parlament an Bedeutung gewinnen



Dienstleistungen der Daseinsvorsorge

Im Zusammenhang mit dem EuGH-Urteil in der Rechtssache »Altmark Trans« und dem Verordnungsentwurf zur Marktöffnung im ÖPNV ist die aktuelle Diskussion auf europäischer Ebene zum Grünbuch zu Dienstleistungen von allgemeinem Interesse/Daseinsvorsorge zu sehen. Hintergrund für die Veröffentlichung des Grünbuchs im Mai 2003 durch die EU-Kommission sind die Anträge von EU-Parlament (Langen-Bericht, 13. November 2001) und Europäischem Rat (Barcelona, 16. März 2002) zur Entwicklung einer Rahmenrichtlinie über Dienstleistungen von allgemeinem Interesse.

Mit dem Grünbuch verfolgt die EU-Kommission das Ziel, die Diskussion über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Rahmenrichtlinie einzuleiten und gleichzeitig eine öffentliche Konsultation durchzuführen. Die Wahl dieses Verfahrens verdeutlicht die starken Widerstände innerhalb der EU-Kommission gegen eine Verabschiedung einer generellen Rahmenrichtlinie, insbesondere seitens der Generaldirektionen Binnenmarkt und Wettbewerb, aber auch der Generaldirektion Energie und Verkehr, die eine sektorale Lösung bevorzugt.

Im Grünbuch ist klar das Spannungsverhältnis zwischen EU-Binnenmarktpolitik und Subsidiaritätsprinzip erkennbar. Die zentrale Frage der Konsultation besteht darin, ob die Strategie des Binnenmarktes und die derzeitige Wettbewerbspolitik für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in Frage gestellt werden müssen.

Das Grünbuch unterscheidet dabei zwischen nichtwirtschaftlichen Dienstleistungen, »wie Kultur, der Bildung, den Gesundheits- oder Sozialleistungen« und wirtschaftlichen Dienstleistungen, zu denen besonders »bestimmte Leistungen des Verkehrswesens, der Postdienste, des Energiesektors und der Telekommunikation« gehören. Die von der EU-Kommission im Grünbuch aufgeworfenen Fragen verdeutlichen dabei die Schwierigkeit einer wohl nur abstrakt möglichen Abgrenzung zwischen Wirtschaftlichkeit und Nichtwirtschaftlichkeit dieser Dienstleistungen.



Das bis September 2003 durchgeführte öffentliche Konsultationsverfahren hat eine große Resonanz ausgelöst. Knapp 300 Stellungnahmen gingen bei der EU-Kommission ein – von Regierungen, Gebietskörperschaften, Organisationen, Verbänden etc. Auch der VDV beteiligte sich mit einem Positionspapier, in dem – ähnlich der Position von Bund und Ländern sowie der kommunalen Spitzenverbände – die Auffassung vertreten wird, dass der Nutzen einer Rahmenrichtlinie für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse fraglich ist. Eine generelle Betrachtung birgt das Risiko, dass spezifische Besonderheiten des öffentlichen Nahverkehrs unberücksichtigt bleiben. In jedem Fall sollte die Entscheidung über die Ausgestaltung von Nahverkehrsleistungen auf lokaler bzw. regionaler Ebene getroffen werden.

Die Haltung des EU-Parlamentes spielt bei der Entscheidung über das weitere Verfahren eine wichtige Rolle. Innerhalb des EU-Parlamentes wurde der Wirtschafts- und Währungsausschuss mit der Prüfung des Grünbuchs beauftragt. Philippe Herzog (Frankreich) wurde als Berichterstatter ernannt. In seiner Abstimmung vom 14. Januar 2004 hat das EU-Parlament die Kommission aufgefordert, bis April 2004 ein Folgedokument vorzulegen. Das EU-Parlament sieht die Notwendigkeit eines Rechtsrahmens für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, der allerdings nicht zu Änderungen bei sektoralen Lösungen führen sollte. Darüber hinaus bekräftigt das EU-Parlament das Recht auf Eigenproduktion von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse. Es begrüßt das Altmark-Urteil, sieht jedoch Unsicherheiten im Zusammenhang mit den vier

EuGH-Kriterien und dem Problem der Berechnung der Kosten der betreffenden Dienstleistungen.

Es bleibt abzuwarten, welche Inhalte das Folgedokument der EU-Kommission hat. Eine spannende Frage wird sein, ob weiter das Konzept einer Rahmenrichtlinie verfolgt wird und wie darin Dienstleistungen von allgemeinem Interesse und allgemeinem wirtschaftlichem Interesse abgegrenzt werden. In jedem Fall hätten sektorale Richtlinien oder Verordnungen, beispielsweise im Nahverkehr, Vorrang vor einer Rahmenrichtlinie.

Neukonstituierung von Europäischem Parlament und Europäischer Kommission

Durch die Erweiterung der EU wird 2004 ein Übergangsjahr darstellen. Neben der Neubildung des EU-Parlamentes wird auch eine Neukonstituierung der EU-Kommission stattfinden. Die meisten Ressorts werden dabei um- und neustrukturiert werden. Es gilt als sicher, dass die Generaldirektion Energie und Verkehr aufgeteilt und es auf dem Posten des Kommissars einen Wechsel geben wird oder sogar künftig zwei Kommissare eingesetzt werden. Eine wesentliche Aufgabe in diesem Jahr wird deshalb darin bestehen, weitere persönliche Kontakte insbesondere zu neuen Abgeordneten im erweiterten EU-Parlament und Vertretern der EU-Kommission aufzubauen. Auf dieser Basis lassen sich dann die Interessen der VDV-Mitgliedsunternehmen effizient vertreten und politische Maßnahmen begleiten.

Dipl.-Geogr. Ulrich Weber

Immer mehr Entscheidungen werden auf europäischer Ebene getroffen

Die Energiesteuerrichtlinie – ein neues Instrument der europäischen Klimaschutzpolitik

Nach einem über elfjährigen Verhandlungsmarathon ist im Jahre 2004 eine neue Energiesteuer-richtlinie in Kraft getreten, die zwei EU-Richtlinien für die Besteuerung von Mineralölen ablöst. Künftig werden alle Energieerzeugnisse erfasst. Ferner wurden das Ermäßigungsinstrumentarium modernisiert und neue Mindeststeuerbeträge vereinbart. Allerdings steht eine Steuersatzharmo-nisierung noch aus, denn man konnte sich nur auf Besteuerungsuntergrenzen einigen. Welche zu-sätzlichen Schritte plant die EU-Kommission? Welche Rolle wird den umweltfreundlichen Verkehrs-trägern zugewiesen und welche Forderungen richten sich an den deutschen Gesetzgeber?

Mit der Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteue-rung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Energiesteuer-richtlinie) wurde der Anwendungsbereich des seit 1993 geltenden gemeinschaftlichen, auf Mineralöl-erzeugnisse begrenzten Systems der Mindestbesteuerung auf nahezu alle Energieerzeugnisse ausgewei-tet. Einbezogen werden nun auch Kohle, Erdgas und elektrischer Strom. Die Besteuerung greift aller-dings nur bei deren Verwendung als Kraft- oder Heizstoffe. Weiteren Handlungsspielraum eröffnet die Richtlinie dadurch, dass es den Mit-gliedsstaaten nun grundsätzlich rechtlich möglich sein wird, Kerosin auf nationalen Flügen sowie auf Flügen zwischen den Mitglieds-staaten zu besteuern. Die Mineral-ölsteuer-Richtlinien 92/81/EWG sowie 92/82/EWG wurden zeit-gleich aufgehoben. Der seit 1993 unveränderte Mindeststeuersatz für 1.000 Liter Dieselkraftstoff von 245 Euro wird bis zum Jahre 2009 auf ein Niveau von 302 Euro ange-hoben und steigt danach weiter auf

330 Euro (Tabelle unten). Im Jahre 2013 soll dann über die Steuersätze neu verhandelt werden. Der Min-deststeuerbetrag umfasst alle von den Mitgliedsstaaten als indirekte Steuern mengenabhängig erhobenen Abgaben mit Ausnahme der Um-satzsteuer. Damit bleibt auch z. B. eine verbrauchsunabhängige Kraft-fahrzeugsteuer unberücksichtigt.

Nach Artikel 7 der Richtlinie kann künftig zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Diesel-kraftstoff unterschieden werden, solange die Mindestbeträge sowie die bisherigen nationalen Steuer-sätze nicht unterschritten werden. Gewerbliche Zwecke sind die Güterbeförderung mit Lkw ab 7,5 Tonnen (vorübergehend 12 Tonnen in Deutschland bis Ende 2007) sowie die Personenbeförderung mit Omnibussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr. Die Differen-zierungsmöglichkeit wurde einge-führt, »um Wettbewerbsverzerrun-gen zu verhindern, mit denen die Straßentransportunternehmen konfrontiert sind«, aber um gleich-wohl Steuersatzunterschiede zwischen Dieselkraftstoff für Pkw

sowie Benzin abbauen zu können. Faktisch können die Staaten somit die Dieselsteuersätze für den priva-ten Bereich von der gewerblichen Verwendung abkoppeln und z. B. aus umweltpolitischen Erwägungen stärker erhöhen. Die Kommission will mit ihrem ergänzenden Vor-schlag für eine Harmonisierung der Besteuerung von gewerblich genutztem Dieselkraftstoff KOM (2002) 410 aber noch einen Schritt weiter gehen und die erheblichen Besteuerungsunterschiede sukzessive ganz abbauen. Ziel ist ein einheitlicher, der Preisentwick-lung angepasster Steuersatz für Gewerbdiesel im Jahr 2010 von (prognostiziert) 410 Euro. Mit den verabschiedeten Besteuerungs-regeln wurde also aus Sicht der Kommission nur ein Etappenziel erreicht.

Die Richtlinie ermöglicht Befrei-ungen, Ermäßigungen sowie Steuersatzdifferenzierungen aus umwelt- und verkehrspolitischen Erwägungen. Vergünstigungen sind vorgesehen für erneuerbare Energien, Biokraftstoffe sowie die Kraft-Wärme-Kopplung, für energieintensive Betriebe, für Unternehmen, die Anstrengungen zur Reduzierung ihres Energiever-bruchs vorweisen können, die Investitionen für einen effizienten Energieverbrauch getätigt haben oder Verpflichtungen im Bereich der Energieeffizienz und des Um-weltschutzes eingegangen sind oder die am Emissionshandel teilnehmen. Für umweltfreundliche Busse und Bahnen sieht das EU-Steuerrecht

Ausgewählte Energiesteuersätze (in €)

Steuersätze/ Energieart	EU-Mindestbeiträge ¹⁾		Steuersätze in Deutschland			Geltungsbereich
	seit 2004	ab 2010	Regelsatz	ermäßigter Satz ab 2004 ²⁾	bis 2003	
Dieselmkraftstoff (je 1.000 Liter)	302,00	330,00	470,40	416,38 ^{3) 4)} (= 11%)	409,00 ^{3) 4)}	ÖPNV ⁵⁾
Benzin bleifrei (je 1.000 Liter)	359,00	359,00	654,50	600,48 ^{3) 4)} (= 8%)	593,10 ^{3) 4)}	ÖPNV ⁵⁾
Flüssiggas (je 1.000 kg)	125,00	125,00	161,00 ⁶⁾	147,63 ^{4) 7)} (= 8%)	145,80 ⁴⁾	ÖPNV ⁵⁾
Strom (je MWh)	0,50 ⁸⁾	0,50 ⁸⁾	20,50	11,42 (= 44%)	10,20	O-Busse, Schienenbahn- verkehr ⁹⁾

1) Gesamtheit der als indirekte Steuern (mit Ausnahme der Umsatzsteuer) erhobenen Abgaben · 2) Angabe in Klammern: Steuervorteil gegenüber Regelsatz in Prozent (gerundet) · 3) schwefelfrei · 4) nachträgliche Steuervergütung bei Verwendung im ÖPNV · 5) Kraftfahrzeuge im Linienverkehr sowie Schienenbahnen (ohne Bergbahnen); vgl. § 25 Abs. 1 Nr. 4a MinöStG · 6) bei Antrieb von Verbrennungsmotoren in Fahrzeugen · 7) befristet bis zum 31.12.2009 · 8) betriebliche Verwendung · 9) gilt nur für den Fahrstrom; ohne Bergbahnen/Werkverkehre; vgl. § 9 Abs. 2 Nr. 2 StromStG

Vergünstigungsnormen der Energiesteuerrichtlinie für den Schienen- und Personenverkehr

Rechtsgrundlage	Einschränkungen	Begünstigungsumfang
Staffelsätze, Artikel 5	Mindestsatz	u. a. ÖPNV, Taxen
Gewerbediesel, Artikel 7 Abs. 2,3	Mindestsatz ¹⁾	Personenbeförderung mit Omnibussen ²⁾ im Linien- und Gelegenheitsverkehr; Güterbeförderung mit Lkw ³⁾
Bahnbefreiung, Artikel 15 Abs. 1e)	keine	Energieerzeugnisse und Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und im Oberleitungsbusverkehr
Gasbefreiung, Artikel 15 Abs. 1i)	keine	Erdgas und Flüssiggas bei Verwendung als Kraftstoff
Biokraftstoffe, Artikel 16	Überkompensation ⁴⁾	Verwendung als Kraft- und Brennstoff
Politische Erwägungen, Artikel 19	auf Antrag Laufzeitbegrenzung Kompatibilität ⁵⁾	Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (z. B. Einsatz einer besonders umweltfreundlichen Technologie)

1) zusätzlich dürfen bisher geltende nationale Steuersätze (Stichtag 1. 1. 2003) nicht unterschritten werden
 2) Kraftfahrzeuge der Kategorien M2/M3 gemäß Richtlinie 70/156/EWG vom 6. 2. 1970 · 3) mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen; in Deutschland bis zum 1. 1. 2008 12 Tonnen (weitere Übergangsbestimmungen siehe Artikel 18) · 4) Ermäßigung gilt bei Mischprodukten teilweise nur anteilig (Kraftstoffadditiv ETBE) und unterliegt zusätzlichen Beschränkungen in Abhängigkeit von der Rohstoffpreisentwicklung und den Produktionsmehrkosten
 5) Kompatibilität mit Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik; neben Art. 5, 15 und 17 anwendbar; auf 6 Jahre befristete Einzelermächtigungen (verlängerbar)

gleich mehrere Befreiungs- und Ermäßigungsmöglichkeiten vor (Tabelle oben). Eine besonders wichtige Vergünstigung ist die Befreiungsmöglichkeit gemäß Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e) für die Beförderung von Gütern und Personen mit Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn sowie Oberleitungsbussen. Sie gilt für alle Energieerzeugnisse einschließlich Strom. Nach dem Richtlinienentwurf vom Juni 2002 (Dok. 10979/02) sollte die Befreiung analog zur Strukturrichtlinie 92/81/EWG auf den Eisenbahnverkehr beschränkt bleiben. Eine Vergünstigung für städtische U-, Stadt- und Straßenbahnsysteme – die nicht als Eisenbahnen gelten – war nicht vorgesehen bzw. übersehen worden. Nach einer Eingabe des VDV konnten Korrekturen erreicht werden und die Befreiung wurde auf den gesamten Schienenverkehr sowie O-Busse ausgedehnt.

Eine Ermäßigung der Kraftstoffverwendung für die Personenbeförderung mit Bussen kann auf mehrere Rechtsgrundlagen gestützt werden. Befreiungen ermöglichen die Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe i) beim Einsatz von Erd- und Flüssiggas sowie Artikel 16 beim Einsatz von Biokraftstoffen. Die Biokraftstoffermäßigung gilt bei Mischprodukten allerdings nur anteilig und unterliegt Beschränkungen in Abhängigkeit von der Rohstoffpreisentwicklung und den Produktionsmehrkosten.

Artikel 5 erlaubt es, gestaffelte, besonders ermäßigte Steuersätze für den ÖPNV einzuführen, sofern der Mindestsatz nicht unterschritten wird. Der VDV hatte sich auch für eine Befreiungsoption für Dieselbusse eingesetzt. Tragende Argumente, dass die moderne umweltfreundliche Dieselschifftechnik durch die Verwendung von Kraftstoffen höherer Qualität, durch die Weiterentwicklung an Motoren sowie aufgrund einer wirkungsvollen Abgasnachbehandlung die Gastechologie in Bezug auf Ökonomie und Ökologie mittlerweile überflügeln kann, konnten die Ratsarbeitsgruppe leider nicht überzeugen.

Für die von Artikel 5 nicht erfassten Personenbeförderungen mit Omnibussen im Linien(fern)- und Gelegenheitsverkehr eröffnet die Gewerbedieselregelung des Artikels 7 eine alternative Ermäßigungsoption. Schließlich können die Mitgliedsstaaten gemäß Artikel 19 aus umwelt-, energie- oder verkehrspolitischen Erwägungen Einzelermächtigungen für weitergehende Befreiungen oder Ermäßigungen für eine (verlängerbare) Laufzeit von sechs Jahren bei der Kommission beantragen. Nach der aus der Strukturrichtlinie stammenden Regelung können über diesen »Umweg« auch Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs wie ÖPNV-Dieselbusse aufgrund z. B. einer besonders innovativen, für die

Umwelt vorteilhaften Technologie ebenfalls vollständig befreit werden.

Der neue europäische Rechtsrahmen bietet also ein umfangreiches steuerpolitisches Instrumentarium zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger im Schienengüter- und Personenverkehr an, das weit über die in Deutschland realisierten Lenkungsnormen hinausreicht. In der Mehrzahl der EU-Mitgliedsstaaten wird sowohl der Eisenbahn- als auch der Nahverkehr energiesteuerlich besser gestellt als in Deutschland (siehe Bericht der Kommission vom 14. November 1999, KOM [96] 549 sowie VDV-Jahresbericht 1992, Seite 19 ff.). Zwar wurden mit der so genannten Ökosteuer in den Jahren 1999 und 2000 auch Steuervorteile für Busse und Bahnen eingeführt, die Lenkungsansätze sind jedoch im europäischen Vergleich eher schwach ausgeprägt und zudem von weiteren Kürzungen bedroht. Die Ministerpräsidenten Koch und Steinbrück haben im September 2003 einen Katalog für einen umfassenden »Subventionsabbau« vorgelegt, der auf dem ökologischen Auge blind ist und nicht zwischen ökonomisch sinnvollen und ineffizienten Vergünstigungen unterscheidet. Angesichts bestehender Haushaltsnöte werden Teile des Kürzungskonzepts mit Wirkung ab 2004 umgesetzt: Die Mineralölsteuervergütung für den ÖPNV ist

um zwölf Prozent reduziert. Der im europäischen Vergleich schon niedrige Dieselsteuervorteil gegenüber dem Normalsatz ist von 13 auf 11 Prozent gekürzt und liegt mit rund 416 Euro nun fast 38 Prozent über dem EU-Mindestsatz. Bei der Stromsteuer verteuert sich der Fahrstrom im Schienenbahnverkehr und für Oberleitungsomnibusse ebenfalls um 12 Prozent. Die bisher im Form eines halben Steuersatzes gewährte Ermäßigung ist auf 44 Prozent abgeschmolzen. Die Energiesteuerkosten der VDV-Unternehmen (ohne DB AG) erhöhen sich dadurch – bei steigenden Energiepreisen – zusätzlich um mehr als zehn Millionen Euro je Jahr.

Deutschland folgt dem gemeinschaftsweiten Konzept zur steuerlichen Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger nur unzureichend. Die bestehenden ungleichen Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern und die damit einhergehenden negativen Wirkungen auf das Klima werden durch die aktuelle Steuererhöhung sogar wieder verschärft. Weder der Straßengüter- und Individualverkehr noch die Luftfahrt wurden von den aktuellen Steuererhöhungen betroffen. Das ökologische, verkehrs- und wettbewerbspolitische Potenzial umweltschonender Verkehrsarten muss auf der Grundlage des neu definierten europäischen Energiesteuerkonzeptes auch von Deutschland konsequenter genutzt werden. Der VDV fordert daher alle Parteien auf, die in ihren Programmen stets postulierte Vorrangpolitik zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten wirksamer – d. h. vor allem an den EU-politischen Vorgaben orientiert – umzusetzen. Die Bundesregierung hat sich in ihrer Koalitionsvereinbarung schließlich politisch dazu bekannt, das Verkehrssystem insgesamt umweltfreundlicher zu gestalten, um damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. An diesem Maßstab muss sich eine dem ökologischen Gedanken verbundene Regierung messen lassen. Der jetzt eingeschlagene Weg führt verkehrspolitisch in eine Sackgasse. Busse und Bahnen sind die strategischen Partner jeder Klimaschutzpolitik. Sie mit Lenkungssteuern weiter zu belasten, ist kontraproduktiv.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Überlegungen zur nutzerfreundlichen Ausgestaltung der Eisenbahninfrastruktur an Staatsgrenzen

Im vereinigten Europa fällt der Eisenbahn eine wachsende Bedeutung zu, insbesondere bei Transporten über weite Strecken. Die verstärkte Nutzung des Verkehrsträgers Schiene in Weitstreckenverkehren ist unerlässlich – auch zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße, dessen Leistungsgrenze an vielen Stellen erreicht und nicht mehr erweiterbar ist. Allerdings bestehen im Eisenbahnverkehr sobald Züge nationale Grenzen überqueren sollen, diverse zu überwindende Hindernisse. Die Regelungen der Europäischen Union zur Netzöffnung machen klare Vorgaben zur Realisierung des freien Netzzuganges im internationalen Güterverkehr. Die reine Trassenbestellung quer durch Europa ist somit in viele Relationen heute schon relativ einfach möglich. Schwerer wiegen die Fragen der unterschiedlichen technischen Standards in den einzelnen Ländern, die einen durchgehenden Eisenbahnverkehr erschweren. Der VDV setzt sich gemeinsam mit europäischen Verband ERFA aktiv für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den internationalen Schiengüterverkehr ein. Dabei kommt dem nutzerfreundlichen Ausbau der Infrastruktur eine entscheidende Bedeutung zu.

Zwischen dem deutschen Eisenbahnnetz und den Netzen der Nachbarländer, welche alle in europäischer Normalspur (1.435 mm) ausgelegt sind, ist die Interoperabilität für Eisenbahn-Triebfahrzeuge in unterschiedlichem Maße gegeben. Nur in Richtung Österreich kann die gegenseitige Interoperabilität als annehmbar bezeichnet werden.

Durchgehende Eisenbahnverkehre können durchgeführt werden, wenn ein Triebfahrzeug eingesetzt wird, das

- a) in beiden Ländern zugelassen ist,
- b) für beide Zugsicherungssysteme ausgerüstet ist
und im Falle des elektrischen Betriebes
- c) mehrsystemfähig ist, d. h. in unterschiedlichen Stromsystemen betrieben werden kann, oder
- d) an der Grenze in einem Systemwechselbahnhof das Triebfahrzeug gewechselt wird bzw. im Personennahverkehr die Reisenden umsteigen oder ihr Ziel erreicht haben.

Das Triebfahrzeug- und Zugpersonal muss jedenfalls zum Befahren der Grenzstrecke besonders ausgebildet sein. Im Systemwechselbahnhof kann ein Personalwechsel erfolgen; dieser ist unabhängig davon, ob ein Triebfahrzeugwechsel stattfindet oder nicht.

Zielzustand der freizügigen europaweiten Interoperabilität

Ziel der Eisenbahnen ist es, vergleichbar den Verkehrsträgern Straße und Binnenschifffahrt, die ohne technische Zusatzausrüstungen und Zusatzausbildungen Grenzen überqueren, einen freizügigen Zugang zum gesamten europäischen Schienennetz zu erhalten.

Dieser Zustand freizügiger europaweiter Interoperabilität wird erreicht durch:

- Einsatz mehrsystemfähiger Triebfahrzeuge,
- Ausrüstung der Strecken und Fahrzeuge mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem ETCS und Zugfunk nach GSM-R-Standard,
- Einsatz entsprechend ausgebildeten Personals (einschließlich Sprachkenntnisse) und
- europaweit gültige Lizenzen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Alle genannten Maßnahmen erfordern hohe Investitionen in Infrastruktur, Triebfahrzeuge und Personal. Vorsichtige Schätzungen gehen davon aus, dass der Zustand der freizügigen Interoperabilität frühestens in 30 Jahren erreicht sein wird. Die erforderlichen Investitionen in alle genannten Bereiche sind so hoch, dass eine kurzfristige Umsetzung unrealistisch erscheint.

Es ist daher von herausragender Bedeutung, dass auch vor dessen Realisierung ein zügiger und praktisch durchführbarer grenzüberschreitender Zugverkehr möglich ist. Ein probates Mittel hierzu sind die erwähnten Systemwechselbahnhöfe in Grenznähe, in denen das Triebfahrzeug gewechselt wird. Die Systemwechselbahnhöfe müssen aus dem Nachbarland mit Fahrzeugen des dortigen Binnenverkehrs erreichbar sein. Damit entsteht kein Zwang zum Einsatz von Mehrsystemfahrzeugen.

Schnittstellen zwischen nationalen Eisenbahnnetzen

Bei Neubau, Ausbau oder Modernisierung von grenzüberschreitenden Strecken ist die Entscheidung zu fällen, wo die Schnittstelle zwischen den beiden aneinander grenzenden Systemen liegen soll. Die Lage der Systemschnittstelle darf dabei nicht ausschließlich aus Sicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens erfolgen. Es ist vielmehr eine Abstimmung mit den Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich.

Wenn Systemschnittstellen auf der freien Strecke liegen, ist der Einsatz mehrsystemfähiger Triebfahrzeuge zwingend erforderlich. Zwar bietet die Fahrzeugindustrie heute elektrische Mehrsystemlokomotiven an, die – nach zusätzlicher Ausrüstung mit den jeweils landesspezifischen Zugsicherungssystemen – grenzüberschreitend eingesetzt werden können. Solche mehrsystemfähigen Lokomotiven sind jedoch um das Anderthalb- bis Dreifache teurer als herkömmliche, nur landesspezifisch ausgerüstete Lokomotiven. Bei den Personalkosten (Triebfahrzeugführern) zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch hier sind anderthalb- bis dreifach höhere Kosten anzusetzen.

Die Ausrüstung von Diesellokomotiven mit einem zweiten Zugsicherungssystem erscheint dabei noch darstellbar, besonders hohe Kosten entstehen durch die Ausrüstung von Elektrolokomotiven für zwei unterschiedliche Stromsysteme. Auf elektrifizierten Strecken, besonders im Verkehr über größere Entfernungen, liegt der Einsatz von Diesellokomotiven jedoch nicht im Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen, da die Leistungsfähigkeit der Dieseltraktion niedriger und die Energiekosten gegenüber



Auf der Fahrt von Görlitz nach Zittau nutzen die Desiro-Triebwagen der Lausitzbahn auch einen in Polen gelegenen Streckenabschnitt

der elektrischen Traktion höher sind. Im harten Preiswettbewerb mit der Straße und der Binnenschifffahrt führt dies dazu, dass der Einsatz mehrsystemfähiger Elektrolokomotiven nur zur Beförderung zeitkritischer Güter wirtschaftlich darstellbar ist. Bei Weistreckenverkehren und bei Massenguttransporten fällt jedoch ein Lokomotivwechsel (10 bis 30 Minuten) nicht negativ ins Gewicht. Die Möglichkeit hingegen, einen Zug mit herkömmlichen Lokomotiven bis/ab Systemwechselbahnhof zu befördern, wirkt sich direkt preissenkend aus.

Modernisierung und Ausbau grenzüberschreitender Strecken

Derzeit werden Ausbau oder Modernisierung verschiedener grenzüberschreitender Strecken vorbereitet, so z. B. der Grenzübergang Horka nach Polen und die Grenzübergänge Aachen Süd und Aachen West nach Belgien.

Der VDV setzt sich nachdrücklich dafür ein, dass bei Modernisierung oder Ausbau von grenzüberschreitenden Strecken die Systemschnittstelle grundsätzlich in einen Bahnhof gelegt wird. Es muss jedenfalls vermieden werden, dass durch

(neue) Systemtrennstellen auf freier Strecke neue Hindernisse für den grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen werden.

Die freizügige europaweite Interoperabilität bleibt unabdingbares Ziel auf lange Sicht. Hierzu sind große finanziellen Anstrengungen sowohl auf Seiten der Infrastruktur als auch bei den Nutzern des Netzes erforderlich. Es besteht heute – nicht zuletzt durch das Diktat leerer öffentlicher Kassen – keineswegs Klarheit darüber, ob über 20 bis 30 Jahre hinweg kontinuierlich Investitionsmittel bereitstehen werden, um eine europaweite Interoperabilität herzustellen. Es ist daher dringend geboten, jede langfristig angelegte Investition in die grenzüberschreitende Infrastruktur so zu gestalten, dass eine optimale Nutzung möglich ist – auch für den Fall, dass die Herstellung einer umfassenden Interoperabilität in Europa durch finanzielle oder technische Fragen weiter verzögert wird.

Dipl.-Volksw. Götz Walther



Genauso wie Güterbahnen in Deutschland unterstützen auch polnische Unternehmen praxiserprobte Lösungen zur Durchlässigkeit der Grenze, im Bild ein Güterzug des Unternehmens PTKiGK Rybnik S.A.

Das Programm Marco Polo – Hintergründe, Daten, Fakten, Perspektiven

Bereits seit 1975 werden auf europäischer Ebene Anstrengungen unternommen, im Rahmen von kombinierten Verkehrskonzepten Verlagerungspotenziale von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu generieren. Ziel dieser Anstrengungen ist die Verbesserung der Umwelt- und Sicherheitsbilanz des gesamten Verkehrs- und Logistikmarktes. Mit dem im Jahr 2003 in Kraft getretenen Marco-Polo-Programm soll das verkehrspolitische Ziel erreicht werden, die Zunahme der Transportmengen im internationalen Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Der VDV hat die Arbeiten zur Umsetzung des Programms intensiv begleitet und im August 2003 in Brüssel einen Workshop gemeinsam mit der Generaldirektion Energie und Verkehr der EU-Kommission ausgerichtet.

Erste positive Erfahrungen auf europäischer Ebene mit der Umsetzung von Maßnahmen zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs wurden im Zeitraum von 1997 bis 2001 mit dem »PACT-Programm« (Pilot Actions For Combined Transport) gesammelt. Ziel dieses Programms war es, die Nutzung des Kombinierten Verkehrs durch die Förderung von marktbestimmten Initiativen zu erhöhen. Nach Beendigung der fünfjährigen Laufzeit (1997 bis 2001) mit einem relativ bescheidenen Budget von insgesamt 35 Millionen Euro konnten immerhin 92 Aktionen realisiert werden.

Die abschließende Auswertung der durchgeführten Maßnahmen gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung neuer intermodaler Güterverkehrsdienste in Europa nach wie vor mit Risiken verbunden ist und daher auch weiterhin eine gemeinschaftliche finanzielle Förderung neuer Verkehrsdienste in der Anlaufphase angezeigt ist.

Die Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien sollte künftig zu Gunsten von Maßnahmen der Anschubfinanzierung neuer Verkehrsdienste entfallen. Diese Bereitschaft, die Entwicklung umweltfreundlicher Verkehrsdienste auch künftig durch die Europäische Kommission zu unterstützen, hat maßgeblich zur Realisierung des Programms Marco Polo beigetragen.

Daten – Fakten

Nach vorliegenden Prognosen soll der Straßengüterverkehr in Europa bis zum Jahr 2010 um rund 50 Prozent zunehmen, bei einer gleichzeitigen Verdoppelung des Aufkommens im grenzüberschreitenden Verkehr bis zum Jahre 2020 (vgl. SCENES-Abschlussbericht »Europäische Verkehrsszenarien«, im vierten Rahmenprogramm gefördertes Verkehrsforschungsprojekt). Für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bedeutet dies ein voraussichtliches Wachstum von zwölf Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr. Ziel des Programms

Marco Polo ist es, diese Mengen auf alternative Verkehrsträger zu verlagern.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Programm Marco Polo) und der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union L 196 vom 2. August 2003 ist das Programm Marco Polo offiziell in Kraft getreten. Es hat eine Laufzeit bis zum Jahre 2010 und verfügt über ein Budget von 75 Millionen Euro im Zeitraum 2003 bis 2006. Zur Halbzeit des Programms werden dann die Budgetentscheidungen für die Jahre 2007 bis 2010 getroffen. Wesentliche Abgrenzungsunterschiede zum bisherigen PACT-Programm liegen insbesondere in der breiteren Ausdehnung auf alle Segmente des internationalen Güterverkehrsmarktes und im Ausschluss von Durchführbarkeitsstudien.

Inhalt

Das Programm umfasst drei Arten von Aktionen:

- Aktionen zur Verkehrsverlagerung: Ziel ist es, so viel Güteraufkommen wie unter den gegenwärtigen Marktbedingungen möglich von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern;
- katalytische Aktionen: Ziel ist es, eine Änderung der Art und Weise zu bewirken, in der nicht straßengebundener Güterverkehr in der Gemeinschaft durchgeführt wird;
- gemeinsame Lernaktionen: Ziel ist es, den Wissensstand in der Güterlogistikbranche zu verbessern und fortgeschrittene Methoden und Verfahren der Zusammenarbeit auf dem Güterverkehrsmarkt zu fördern.

Der alpenüberquerende Verkehr ist ein wichtiger Bestandteil beim Aufbau internationaler Güterverkehrsdienste



Bevor auf die Einzelheiten der jeweiligen Aktionen eingegangen wird, müssen die grundsätzlichen Anforderungen an Projekte nach dem Programm Marco Polo beschrieben werden. Demnach müssen die beabsichtigten Projekte von mindestens zwei unabhängigen

Unternehmen vorgelegt werden, die in zwei verschiedenen Mitgliedsstaaten oder in einem Mitgliedsstaat und einem nahe gelegenen Drittland niedergelassen sind.

Um die europäische Dimension der Aktionen zu betonen, werden Kosten und Ausgaben, die außerhalb der Gemeinschaft oder nahe gelegener Drittländer, die in vollem Umfang an dem Projekt beteiligt sind, anfallen, nicht finanziert. Die Beteiligung von Ländern, die Mitglieder der EFTA oder des EWR sind, können sich nur nach speziellen, mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren beteiligen. Antragsberechtigt sind nur juristische Personen. Dabei muss es sich um Unternehmen handeln, die sich in privater oder öffentlicher Hand befinden. Eine direkte Beteiligung von öffentlichen Einrichtungen ist somit ausgeschlossen. Teilnehmende Unternehmen können sich jedoch zu 100 Prozent im Besitz einer Verwaltung befinden. Wie sehen aber die genauen Einzelheiten und Eckdaten der jeweiligen Aktionen aus, und welche beispielhaften Projekte sind den jeweiligen Aktionen zuzuordnen?

1. Aktionen zur Verkehrsverlagerung

Unter Verkehrsverlagerungsaktionen sind Starthilfen für operative Dienste zu verstehen, mit denen Güterverkehr von der Straße abgezogen wird. Es darf dadurch keine unzulässige Wettbewerbsverzerrung eintreten, und die Verkehre müssen nach Beendigung der Maßnahme wettbewerbsfähig sein.

Die Eckdaten für Verkehrsverlagerungsaktionen sehen wie folgt aus:

- Förderanteil bis zu 30 Prozent der förderfähigen Kosten,
- Förderhöhe von einem Euro pro 500 Tonnenkilometer Verlagerung,
- Förderschwelle 500.000 Euro,
- mindestens 250 Millionen Tonnenkilometer Verlagerung je Vertrag,
- infrastrukturelle Zusatzmaßnahmen bis zu 20 Prozent der Förderung,
- Laufzeit von bis zu drei Jahren.

2. Katalytische Aktionen

Katalytische Aktionen dienen der Überwindung struktureller Markthemmnisse. Sie müssen innovativ sein und die im Weißbuch der Kommission »Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft« genannten Ziele unterstützen. Sie sollten bevorzugt in transeuropäischen Verkehrsnetzen oder gesamteuropäischen Korridoren erfolgen.

Beispiele hierfür könnten sein:

- grenzüberschreitende durchgängige (non-stop) Bahndienste,
- Hochgeschwindigkeitsfrachtzüge auf internationalen Strecken,
- Einrichtung von Ausrüstungspools für trimodal kompatible Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs.

Die Laufzeit von katalytischen Aktionen kann bis zu vier Jahre betragen. Die Förderhöhe beträgt maximal 35 Prozent. Die Antragschwelle liegt bei 1,5 Millionen Euro.

3. Gemeinsame Lernaktionen

Das übergeordnete Ziel der gemeinsamen Lernaktionen besteht in der Verbesserung der Zusammenarbeit und der Vermittlung praktischer Kenntnisse. Die Weiterbildung und die damit verbundene Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten, die den Beschäftigten in einem immer komplexer werden Transport- und Logistikmarkt abverlangt werden, zählen ebenfalls zu den gemeinsamen Lernaktionen. Sie haben eine Laufzeit von höchstens 24 Monaten und müssen eine Schwelle von 250.000 Euro überschreiten. Förderfähig sind bis zu 50 Prozent der förderfähigen Kosten. Beispielhafte Anwendungen für gemeinsame Lernaktionen könnten sein:

- neue Kooperations- und Kapazitätsmanagementmodelle im Schienenverkehr,
- Personalausbildungskosten zur Überwindung von Barrieren im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr,
- Aktionen zur Steigerung der allgemeinen Nachfrage nach

nichtstraßengebundenen Verkehrsdiensten,

- Aktionen zur Verbesserung des Verständnisses der Versender für den intermodalen Güterverkehr.

Interessierte Unternehmen und Konsortien müssen die Förderung von Aktionen nach dem Programm Marco Polo schriftlich bei der Europäischen Kommission anhand eines standardisierten Vordrucks beantragen. Informationen über die Einzelheiten der Antragstellung sind beim VDV oder unmittelbar über den eingerichteten Marco-Polo-Help-Desk bei der Europäischen Kommission unter http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm zu erhalten.



Perspektiven

Mit der seit Sommer 2003 vorliegenden Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (»Programm Marco Polo«) besteht im grenzüberschreitenden Güterverkehr ein interessantes Instrument zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Die ursprünglich vorgesehenen 115 Millionen Euro hätten sicherlich einen weitaus größeren Effekt im Sinne der europäischen Verkehrspolitik erreichen können, aber mit den bis 2006 zur Verfügung stehenden 75 Millionen Euro ist zumindest ein erster Schritt in die richtige Richtung gemacht worden. Hierüber kann auch die im Vorfeld an der Höhe der Subventionsschwellen und der Mindestverlagerungsmengen geübte Kritik nicht hinwegtäuschen.

Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske

Terminals des Kombinierten Verkehrs – hier das HUPAC-Terminal in Busto Arsizio, Italien – sind die Schnittstellen im internationalen Kombinierten Verkehr

Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland lässt weiterhin Fragen offen

Die Anfänge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Bestandteil der Bahnreform liegen über zehn Jahre zurück. Bereits mit den ersten Pilotprojekten Anfang der 90er Jahre, ersten Vergabeverfahren und Lerneffekten auf beiden Marktseiten hat sich das Bild des schienengebundenen Nahverkehrs verändert. Der allmähliche Wandel des Marktes hat Fragen aufgeworfen, deren Beantwortung über die zukünftige Struktur – und den Erfolg – des Eisenbahnpersonenverkehrs insgesamt entscheiden wird.

Mit dem Startschuss zur eigentlichen Regionalisierung des Nahverkehrs zum 1. Januar 1996 – zwei Jahre nach der »großen« Bahnreform – waren die Erwartungen aller Beteiligten hoch. Aufgabenträger und Verkehrspolitik setzten und setzten nach wie vor auf die Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort, auf Preis-senkungen und Qualitätssteigerungen durch (zumindest potenziellen) Wettbewerbsdruck und somit auf Spielraum für Mehrangebot in qualitativer und quantitativer Sicht. Letztlich können so Modal-Split-Verschiebungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs insgesamt realisiert werden.

Bei den Bahnen als Marktpartner waren die Erwartungen nicht minder ambitioniert. Für Deutsche Bahn AG und Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) gleichermaßen galt und gilt es, Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, Marktanteile zu sichern und neue Aktivitäten erfolgreich zu platzieren. Zugleich konkurrieren sie mit neuen Gesellschaften, die sich um den Markteintritt bemühen.

Abseits ihrer angestammten Bedienungsgebiete wurden NE zunächst allerdings nur schrittweise als potenzielle Vertragspartner wahr-

genommen. Im Laufe der letzten Jahre wuchsen zwar die Auftragsvolumina an. Gleichwohl bleibt festzuhalten, dass erst in den kommenden Jahren mehr nachfragestärkere Strecken zur Vergabe kommen und damit für NE potenziell erreichbar werden.

Weichen müssen richtig gestellt werden

Eines hat sich bereits deutlich gezeigt: Wettbewerb in einem bisher nicht an Konkurrenz gewöhnten Markt bedingt Übung auf beiden Seiten. Dabei kann das bisher Erreichte über die vielen unbeantworteten Fragen nicht hinwegtäuschen. Ungeachtet der im vergangenen Jahr (wieder) lebhaft geführten Diskussion um »Ausschreibungspflicht contra Direktvergabe« ist der Bedarf nach grundsätzlichen Überlegungen bei Marktgestaltung und Marktentwicklung offenkundig.

Auch der VDV hat im Jahre 2003 die mit seiner Positionsbestimmung zur Gestaltung des Eisenbahnverkehrs angestoßene Diskussion fortgeführt. Die Gestaltung von Vergabeverfahren im Spannungsfeld zwischen unternehmerischer Gestaltungsfreiheit und verkehrspolitischem Auftrag ist nach wie

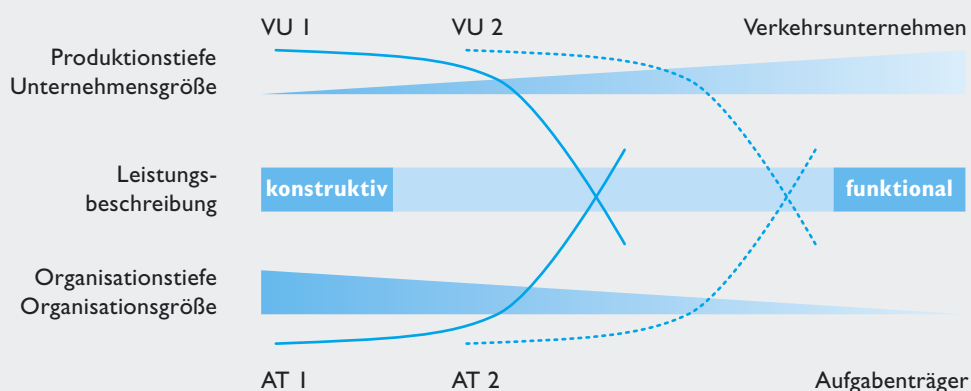
vor entscheidend für die zukünftige »Marktordnung« im SPNV:

- Durch die Direktvergabe großer Bedienungsgebiete an die DB-Gruppe nach Maßgabe der geänderten Vergabeordnung stehen die in den nächsten Jahren zu erwartenden Vergabeverfahren zumindest in groben Größenordnungen fest. Auslaufende Leistungsvolumina werden stufenweise in den Wettbewerb überführt.
- Neben den »herkömmlichen« Nahverkehrsrelationen wird die Kompensierung aufgebener Fernverkehrsrelationen durch Mittelstreckenverkehre (IR-Ersatzleistungen) ein Thema bleiben. Auch hier ist Kreativität und Kundenorientierung gefragt, um den Fahrgästen konkurrenzfähige Alternativen zum eigenen Pkw bieten zu können.

Bei der Vergabe im Wettbewerb sind grundsätzlich verschiedene Ausprägungen möglich. Hierbei kommt der Art der Leistungsbeschreibung eine besondere Bedeutung zu, weil sie letztlich über die Kompetenzverteilung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer entscheidet.

Eine Systemscheidung heute zu Gunsten eines Vergabemodells heißt letztlich langfristige Weichenstellung für die Ressourcen bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gleichermaßen. So wird etwa mit den »Extremfällen« konstruktive und funktionale Leistungsbeschreibung eine Vorentscheidung darüber getroffen, wie

Leistungsbeschreibung und Organisationsstrukturen des SPNV



Eine Frage der Definition: Was ist Nahverkehr, was Fernverkehr? Alternativen und Beispiele

Alternativen:

Zuordnung nach ...

Angebot

- Zuggattung
- Fahrschein
- Verkehrsfunktion

Nachfrage

- mittlere Reiseweite
- mittlere Reisezeit
- Verkehrszweck

Wirtschaftlichkeit

Beispiele:

Nahverkehr

- Regionalbahn
- Verbundtarif
- Ballungsverkehr

§ 2 RegG: ≤ 50 km

§ 2 RegG: ≤ 60 min

Berufsverkehr

gemeinwirtschaftlich

Beispiele:

Fernverkehr

- Intercity
- allgemeiner Tarif
- Knotenpunktverkehr

§ 2 RegG: > 50 km

§ 2 RegG: > 60 min

Urlaubsverkehr

eigenwirtschaftlich

viele Unternehmen, welche Unternehmen und vor allem mit welchen Kompetenzen diese zukünftig am Markt auftreten werden. Fähigkeiten, die am Markt nicht nachgefragt werden, werden mittel- bis langfristig nicht mehr zur Verfügung stehen. Know-how zur kontinuierlichen, marktorientierten Weiterentwicklung fehlt dann und gefährdet letztlich die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrssystems als Ganzes. Ist das gewollt?

Von der strategischen Aussage ...

Die Formulierung von Eckpunkten kann immer nur der erste notwendige, allein aber nicht hinreichende Schritt sein. Die Komplexität des ÖPNV- bzw. Eisenbahnsystems erfordert eine detaillierte Auseinandersetzung mit der Frage, in welcher Weise die Zielvorstellungen der einzelnen Akteure konkretisiert werden können. Insofern hat

die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Wettbewerbsstrategien im SPNV – ausgehend von dem an dieser Stelle im Vorjahr vorgestellten Eckpunktepapier – mit der Fortentwicklung der einzelnen Themenfelder begonnen. Basis ist die Zielvorstellung »Funktionale Leistungsbeschreibung in Kombination mit einem Nettovertrag«. Zu den praktischen Details zählen beispielsweise die Definition der Rahmenbedingungen, strukturbedingt kurzfristig wirksame Umsetzungshemmnisse, mögliche Übergangslösungen, angemessener Risiko-Split sowie der Zusammenhang zwischen (bestellten) Nahverkehren und Eisenbahnpersonenverkehr insgesamt.

... zum umsetzungsfähigen Konzept

Was ist eine funktionale Leistungsbeschreibung? Nicht nur zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen als Auftragnehmer und Aufgaben-

trägern als Auftraggeber wird die Grenze zwischen Funktionalität und Konstruktivität von jedem Akteur im Einzelfall anders bewertet. Unterschiedliche Auffassungen werden auch innerhalb der jeweiligen Marktseiten vertreten – je nach Ressourcenverfügbarkeit und/oder Unternehmensstrategie.

Die Zahl der Freiheitsgrade als Merkmal zur Identifizierung »funktionaler« Ausschreibungen unterliegt nicht nur subjektiven, sondern auch objektiven Restriktionen:

- Zu den objektiven Beschränkungen zählen beispielsweise »Inselbetriebe« mit speziellen Standards und Systeme mit einem hohen Grad an Integration mit anderen Verkehrsarten (z. B. Schnittstellen mit öffentlichem Straßenpersonenverkehr und Fernverkehr).

Eine Frage der Definition: gemeinwirtschaftlicher Verkehr = SPNV?

Eisenbahnpersonenverkehr

- keine Liniengenehmigung: verkehrsartbezogene Genehmigung
- »Rosinenpicken« grundsätzlich möglich
- Restriktionen: Wirtschaftlichkeit, Verfügbarkeit von Kapazitäten (insbesondere von Trassen)



Mit verschiedenen InterConnex-Verbindungen erweckt die Connex-Gruppe bundesweite Aufmerksamkeit



■ Subjektive Beschränkungen ergeben sich aus der unterschiedlichen Ausstattung z. B. mit Planungskapazitäten in kleineren und größeren Unternehmen bzw. Unternehmen mit verschiedenen »Fertigungstiefen«.

Von daher wird ein kleineres Unternehmen mit geringer Produktionstiefe eine bestimmte Merkmalausprägung in den Verdingungsunterlagen bereits als funktional einstufen, wohingegen ein größeres, integriertes Unternehmen diese als konstruktiv und somit als Beschränkung unternehmerischen Spielraums bewertet. Ein ähnlicher Zusammenhang gilt für die Abwägungen eines Aufgabenträgers.

Ferner gilt Funktionalität in Kombination mit einem Nettovertrag nur dann als umsetzbar, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen. Hierzu zählt insbesondere die Verfügbarkeit kalkulationsrelevanter Informationen. In Anbetracht der häufig ungleich verteilten

Informationen liegt bei der ersten »Vergaberunde« gerade hierin ein Problem. Hier können bestimmte Übergangslösungen greifen, beispielsweise ein optionaler Wechsel von Brutto- auf Nettovertrag nach einem vorab festgelegten Zeitraum und die vertragliche Verpflichtung, bestimmte Daten zu Zwecken der Neuvergabe zur Verfügung zu stellen.

Infrastruktur ist mehr denn je ein Thema

Nach wie vor kritisch gesehen werden Preisniveau, Preisstruktur und Qualität der Infrastruktur. Aus Sicht der Bahnen sind vor allem die finanziellen Eckdaten der Infrastrukturnutzung (Trasse und Station) nicht abschätzbar. Insofern ist zurzeit eine Beibehaltung der so genannten Durchreichelösung im Rahmen von Verkehrsverträgen sachgerecht.

Hinzu kommt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen bestimmte Beförderungsqualitäten, insbe-

sondere Pünktlichkeit, teilweise nur im Zusammenwirken mit dem Infrastrukturbetreiber sicherstellen können. Von daher sind Regelungen, die das Verkehrsunternehmen verschuldensunabhängig in die Haftung nehmen, äußerst kritisch zu sehen.

Auch die aus Kundensicht vielfach erwünschte Anschlussicherung bedarf im Einzelfall eines Praxistests, der den Nutzen den eventuellen Mehrkosten, z. B. durch längere Trassenbelegung, gegenüberstellt.

Langfristige Strategien erfordern Planungssicherheit

Neben Vertragsgestaltung und optimaler Anreizwirkung haben die Diskussionen der letzten Monate wieder einmal die Diskrepanz zwischen dem verkehrspolitisch Geforderten und dem finanzpolitisch Möglichen gezeigt. Insofern liegt auch in der Finanzmisere der öffentlichen Hand ein Risiko. Sowohl Bahnen als auch Aufgabenträger müssen mit der relativ hohen Unsicherheit umgehen, ob und in welchem Maße vertraglich verankerte Abbestelloptionen wahrgenommen werden (müssen) und/oder auslaufende Verträge nicht neu vergeben werden. Planungssicherheit ist letztlich für die Entwicklung des Schienenverkehrs insgesamt entscheidend.

Optionen im Fernverkehr

SPNV ist der Teil des Personenverkehrs auf der Schiene, der bisher im Mittelpunkt des Interesses stand. Grundsätzlich wird aber auch im Schienenfernverkehr mehr Konkurrenz erwartet. Je mehr Anbieter im SPNV aktiv sind und je mehr sich einzelne Unternehmen bundes- bzw. regionenweit am Markt etablieren können, desto höher werden die (verkehrspolitischen) Ansprüche an NE, Alternativen im Fernverkehr zu bieten.

Der Markteintritt über den SPNV hinaus gestaltet sich für Dritte allerdings deutlich schwieriger als im bestellten Nahverkehr:

■ Die Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs ist eine der Maximen der Bahnreform. Öffentliche Mittel stehen daher kaum zur Verfügung.

Durch den Wettbewerb verbesserte sich auch die Leistung der DB AG. Genauso wie seine Mitbewerber benötigt der Konzern klare Regeln und unternehmerische Freiräume



- Gleichzeitig sind die Anlaufkosten vergleichsweise hoch. Dies resultiert nicht zuletzt aus einer relativ hohen Erwartungshaltung in Bezug auf Frequenz- bzw. Netzbildung. Auch die Investitionsvolumina für »fernverkehrsgerechtes« Rollmaterial sind vergleichsweise hoch und gerade für kleinere Gesellschaften schwer finanzierbar.
- Ertragreiche Relationen sind vielfach bereits besetzt. Zusätzliche Trassen sind zudem auf viel befahrenen Strecken knapp.
- Neueinsteiger müssen neben einer bereits flächendeckend eingeführten Marke zunächst Bekanntheit erlangen. Damit verbunden ist auch der Aufbau eigener Vertriebswege.
- Verkehrlich teilweise besonders interessante grenzüberschreitende Angebote sind wegen der fehlenden Marktöffnung vielfach durch bilaterale Abkommen der Staatsbahnen organisiert.

Einige dieser Hemmnisse können durch Präsenz im SPNV zumindest gemindert werden. Ein erfolgreicher Markteintritt im Nahverkehr kann daher eine Voraussetzung für Erfolg im Fernverkehr sein.

Beziehung zwischen Nah- und Fernverkehr problematisch

Nicht zuletzt die Diskussion um die so genannten IR-Ersatzleistungen zeigt allerdings, dass die schematische Trennung zwischen Nahverkehr und Fernverkehr zu überprüfen ist. Je enger die Verzahnung zwischen Nah- und Fernverkehr und je mehr Leistungen aus dem (definitionsgemäß) eigenwirtschaftlichen in den gemeinwirtschaftlichen Bereich übergeleitet werden, desto eher ergeben sich aus dem Nebeneinander beider Angebote weitere Konflikte.

Auf einzelnen Relationen führt die Grauzone zwischen Nah- und Fernverkehr zu einer mehr oder minder deutlichen Konkurrenzierung. Welcher Anbieter ein höheres Risiko trägt, hängt vom Einzelfall ab. Möglich sind etwa folgende Fälle:

- Bei einer Ersatzbestellung für Fernverkehre durch die öffentliche Hand kann ein SPNV-Betreiber mit der Situation



konfrontiert werden, zu vergleichbaren Konditionen (vor allem den Tarif betreffend) mit einem neuen, aus Sicht bestimmter Nachfragergruppen attraktiveren Produkt konkurrieren zu müssen. Die zu erwartenden Einnahmeverluste bei gleichen Kosten erhöhen sein Risiko erheblich.

- Umgekehrt können Fernverkehrsangebote auf bestimmten Abschnitten parallelen Nahverkehren gegenüber unterlegen sein. Sie sind bzw. müssen unter sonst gleichen Bedingungen tendenziell teurer sein, weil auch die Infrastrukturkosten über Fahrgelderträge zu finanzieren sind.

Soll der Schienenverkehrsmarkt adäquat weiterentwickelt werden, ist also auch die Frage zu stellen, inwieweit die Abgrenzung zwischen Fernverkehr und Nahverkehr in der bisherigen Form zukünftig sachgerecht sein kann. Denn diese Trennung ist nur vermeintlich eindeutig.

Auch im Eisenbahnpersonenverkehr gewinnt die »Feinsteuerung« der Marktrahmenbedingungen an Bedeutung. Mit der Entwicklung des SPNV und allmählich auch des Schienenfernverkehrs treten neue Erwartungen und Anforderungen in den Vordergrund. Der VDV und seine Mitglieder werden sich auch diesen Aufgaben stellen.

Mit dem Allgäu-Express hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft einen eingestellten Interregio-Verkehr als SPNV-Leistung bestellt

Beschluss des OLG Brandenburg beendet die Diskussion zur Ausschreibungspflicht im SPNV noch nicht

Wie schon in der Vergangenheit begleitete der VDV auch 2003 die Entwicklungen des Vergaberechts aus der Sicht aller am Beschaffungsablauf Beteiligten – aus der Sicht der Auftraggeber und der Auftragnehmer. Auch im Berichtsjahr befand sich das Vergaberecht wieder in steter Entwicklung. Eine Gerichtsentscheidung zur fehlenden Ausschreibungspflicht im SPNV sorgte für Widerspruch der EU-Kommission. Die Novellierung der europäischen Vergaberichtlinien ging in die Endphase.

Dass auch das Vergaberecht Überraschendes zu bieten hat, zeigte 2003 der Beschluss des Brandenburgischen Oberlandesgerichts (OLG Brandenburg) vom 2. September 2003 (Aktenzeichen [Az.] VergW 3/03 und 5/03), der die Entscheidungen der Vergabekammer des Landes Brandenburg vom 10. Februar 2003 (Az. VK 80/02) und 14. März 2003 (Az. VK 14/03) bestätigte. Entgegen der vorherrschenden Auffassung in der Literatur entschied das OLG Brandenburg, dass der Aufgabenträger die Wahl habe, SPNV-Leistungen in einem förmlichen Vergabeverfahren zu vergeben oder nicht. Eine Pflicht zur Ausschreibung bestehe nicht.

Keine Ausschreibungspflicht im SPNV?

Insbesondere die Vergabekammern Düsseldorf (Beschluss vom 18. April 2002, Az. VK 5/02 L), Rheinland-Pfalz (Beschluss vom 30. April 2002, Az. VK 6/02) und Magdeburg (Beschluss vom 6. Juni 2002, Az. 33-32571/07 VK 05/02 MD) hatten angenommen, das in § 15 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eingeräumte Ermessen des Aufgabenträgers sei durch das am 1. Januar 2000 in Kraft getretene Vergaberechtsänderungsgesetz (VergRÄG) beseitigt worden. Zwar sehe die europäische Dienstleistungsrichtlinie keine Ausschreibungspflicht vor, jedoch habe der nationale Gesetzgeber einen Vorrang der öffentlichen Ausschreibung bei der Vergabe von SPNV-Leistungen bestimmt.

Das OLG Brandenburg hingegen verweist nun auf den Vorrang des § 15 Abs. 2 AEG vor dem Vergaberechtsregime der §§ 97ff. des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), das dadurch grundsätzlich nicht anwendbar sei:

- Das Ziel der Sicherung der flächendeckenden, angemessenen und ausreichenden Versorgung mit Leistungen des SPNV sollte bei Schaffung des AEG im Jahr

1993 (noch) nicht im vollständig freien Wettbewerb erreicht werden. Der Gesetzgeber habe den Weg der schrittweisen Einführung von Wettbewerb gewählt, um die Sicherstellung eines den Anforderungen der Daseinsvorsorge genügenden SPNV nicht zu gefährden. Die Förderung von Wettbewerb sollte nicht Zweck des Handelns der Aufgabenträger sein, sondern Mittel zum Zweck der Aufgabenerfüllung – Sicherung der Daseinsvorsorge.

- Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des SPNV seien nicht durch das VergRÄG der Vergabepflicht unterworfen worden, denn umgesetzt werden sollten alleine die – SPNV-Leistungen nicht umfassenden – europäischen Vergaberichtlinien. Auch der zum 1. Dezember 2002 geschaffene § 4 Abs. 3 der Vergabeverordnung (VgV) habe daran nichts geändert, denn eine Erweiterung des vergaberechtlichen Regelungsbereiches, d. h. die Ausdehnung des Vergaberegimes auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des SPNV, könne nur durch den formellen Gesetzgeber in einem eindeutig formulierten Gesetz erfolgen. Es hätte einer Änderung des GWB und / oder des AEG bedurft.

Im Ergebnis sei den Aufgabenträgern des SPNV unverändert ein Ermessen dahin eingeräumt worden, die Erbringung von SPNV-Leistungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen frei zu vereinbaren oder diese Leistungen in einem formell-wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben. In Übereinstimmung mit dem OLG Düsseldorf (Beschluss vom 26. Juli 2002, Az. Verg 22/02) betont aber auch das OLG Brandenburg, dass der Aufgabenträger den Vergaberechtsvorschriften einschließlich des § 4 Absatz 3 VgV unterliege, wenn er sich zur Ausschreibung entschließe. Das Gericht stellte weiterhin fest, dass die Frage, ob die im Rahmen

des Verkehrsvertrages gewährten Ausgleichszahlungen den Anforderungen des europäischen Beihilferechts genügen, um von einer Notifizierungsfreiheit auszugehen, nicht Gegenstand des Nachprüfungsverfahrens sein könne. Denn dieses ziele gemäß § 103 Absatz 2 GWB nur auf die Einhaltung der Vergabevorschriften.

Widerspruch der EU-Kommission

Zur Frage der Ausschreibungspflicht hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (EU-Kommission) auf eine Beschwerde hin ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Sie widerspricht der Ansicht des OLG Brandenburg: Auch wenn SPNV-Leistungen als so genannte nachrangige Dienstleistungen nur einzelnen Vorschriften der Dienstleistungsrichtlinie unterfielen, so seien doch die Grundsätze der Gleichbehandlung und Transparenz zu beachten. Dies sei aber bei der Vergabe mehrerer SPNV-Verträge durch die Länder nicht der Fall gewesen.

Der Fortgang des Verfahrens bleibt abzuwarten. Nach der Antwort Deutschlands kann die EU-Kommission darüber entscheiden, ob sie den Europäischen Gerichtshof anruft. Aus Sicht des VDV stellt die Regelung des § 4 Abs. 3 VgV mit der dort vorgesehenen Möglichkeit zur freihändigen Vergabe unter engen Voraussetzungen und für einen begrenzten Zeitraum einen vernünftigen Kompromiss zwischen umfassender Ausschreibungspflicht und frei ausgehandelter Vergabe dar.

Novellierung des europäischen Vergaberechts in der Endphase

Am 2. Dezember 2003 wurde das Vermittlungsverfahren zwischen dem Rat der Europäischen Union (Rat der EU) und dem Europäischen Parlament (EP) zur Änderung der Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen abgeschlossen – der Vermittlungsausschuss einigte sich auf eine grundlegende Reform des europäischen Vergaberechts. Mit der Zustimmung des EP und des Rats der EU Anfang 2004 gelten

- die Richtlinie über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (»klassische Richtlinie«) und

- die Richtlinie zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste («Sektorenrichtlinie»)

als angenommen.

Nach der Veröffentlichung der neuen Richtlinien im Amtsblatt der EU sind die Neuregelungen, u. a.

- die Erhöhung der Schwellenwerte,
- die Zulässigkeit von umwelt- und sozialpolitischen Zuschlagskriterien,
- die Einführung elektronischer Auktionen

nun bis Ende 2005, in das deutsche Vergaberecht umzusetzen.

Des Weiteren ist am 16. Dezember 2003 das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (Common Procurement Vocabulary – CPV) mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 vom 5. November 2002 zum einzig zulässigen Klassifikationssystem für öffentliche Aufträge in der EU geworden. Damit wurde ein einheitliches Klassifikationssystem für öffentliche Aufträge eingeführt, das die Auftraggeber zukünftig zur Beschreibung des Auftragsgegenstandes zu verwenden haben.

In Umsetzung des europäischen Vergaberechts hat die VDV-Arbeitsgruppe »EG-Binnenmarkt (Öffentliches Auftragswesen)« auch 2003 wieder Arbeitshilfen zur vergaberechtskonformen Beschaffung von Lieferungen und Leistungen aus der Reihe »EG-Binnenmarkt aktuell« überarbeitet und neu veröffentlicht.

Die im November 2003 neu erschienene Mitteilung Nr. 8 »Praktische Hinweise zum Beschaffungsablauf und zu den Bekanntmachungsvordrucken« soll insbesondere durch Ausfüllhinweise und Kommentierungen zu den für die Auftraggeber relevanten europäischen Standardformularen eine praktische Hilfestellung bei der ordnungsgemäßen Umsetzung der Veröffentlichungspflichten leisten.



Novellierung des deutschen Vergaberechts in der Startphase

Nach Beschluss des Bundeskabinetts vom 29. Oktober 2003 legte die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat ihren Bericht über die Erfahrungen mit dem VergRÄG vor. Grundlage für diesen Bericht waren neben der analysierten Rechtsprechung die ausgewerteten Antworten auf die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) Ende 2001/Anfang 2002 durchgeführte Fragebogenaktion, an der sich auch zahlreiche Mitgliedsunternehmen des VDV beteiligt hatten. Der Bericht kommt zum Ergebnis, dass sich die Abkehr von der haushaltsrechtlichen Lösung und die Änderungen des VergRÄG insgesamt als praktikabel erwiesen hätten. Die Akzeptanz der vergaberechtlichen Vorschriften habe sich erhöht, die Vergabeverfahren würden insgesamt sorgfältiger vorbereitet und durchgeführt, ebenso habe sich der Rechtsschutz bewährt. Gleichwohl lässt der Bericht aber auch Kritik an der Unübersichtlichkeit des geltenden Vergaberechts erkennen.

Bereits am 26. Februar 2003 hatte die Bundesregierung den »Masterplan Entbürokratisierung«, dessen Bestandteil u. a. auch die »Verschlingung des Vergaberechts« ist, beschlossen. Unter Federführung des BMWA wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, die Vorschläge für ein vereinfachtes Vergaberecht erarbeiten sollte, sich jedoch nicht auf eine gemeinsame Empfehlung einigen konnte. Das BMWA wird nun selbst die Empfehlung für eines der Modelle, insbesondere

- Aufhebung des »Schubladenprinzips« (Aufteilung der Verdingungsordnungen in mehrere Abschnitte) durch Zusammenfassung der einzelnen Abschnitte oder

- Auflösung des »Kaskadenprinzips« (drei Normhierarchien GWB, VgV, Verdingungsordnungen) durch eine einheitliche Vergabe(ver)ordnung mit Varianten für Aufträge oberhalb und unterhalb der Schwellenwerte

abgeben müssen.

Zum Abschluss kam 2003 hingegen die Überarbeitung des Teils B der Verdingungsordnung für Leistungen »Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen (VOL/B)«, die mit der Veröffentlichung der Neufassung vom 5. August 2003 im Bundesanzeiger vom 23. September 2003 (Nr. 178a) eingeführt wurde. Diese Überarbeitung beruht insbesondere auf Gesetzesänderungen durch das Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 29. November 2001 (Bundesgesetzblatt Teil I, S. 3138) unter Berücksichtigung von Rechtsprechung und Literatur.

Da sich auch 2004 insbesondere das nationale Vergaberecht und damit der Handlungsrahmen für die Verkehrsunternehmen weiterentwickeln wird, bleibt das Vergaberecht auch weiterhin für die Arbeit des VDV mitbestimmend.

Das Urteil des OLG brachte zahlreiche Diskussionen, wie SPNV zukünftig auf die Schiene gestellt wird

Ass. jur. Torsten Wiedemann

Betriebsleiter für Eisenbahnen und die Crux mit den Übergangsvorschriften

Mit Wirkung vom 1. Februar 2001 an hat der Gesetzgeber erstmals bundeseinheitlich eine Pflicht zur Bestellung und Bestätigung von Betriebsleitern für Eisenbahnen eingeführt. Novum ist, dass der Betriebsleiter seine fachliche Befähigung grundsätzlich in einer Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung nachgewiesen haben muss. Eine klare Regelung also für Neueinsteiger. Was aber ist mit gestandenen Praktikern, die – ohne eine derartige Prüfung abgelegt zu haben – sich neuen beruflichen Herausforderungen stellen wollen? Müssen auch sie jetzt eine Prüfung ablegen, wenn ihr Unternehmen sein Geschäftsfeld ausdehnt, sie weitere Unternehmen betreuen oder gar das Unternehmen wechseln wollen? Für diese Fälle hat der Gesetzgeber Übergangsvorschriften erlassen, über deren Inhalt und Reichweite sich allerdings zwischen Aufsichtsbehörden und VDV divergierende Auffassungen herausgebildet haben.

Die Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (Eisenbahnbetriebsleiterverordnung – EBV) vom 7. Juli 2000 [BGBl. I S. 1023], in Kraft seit dem 1. Februar 2001, auferlegt den Eisenbahnen, die eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur betreiben oder benutzen, einen oder mehrere Betriebsleiter sowie jeweils mindestens einen Stellvertreter zu bestellen. Die Bestellung der Betriebsleiter und ihrer Stellvertreter bedarf der Bestätigung durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Voraussetzung für die Bestätigung ist grundsätzlich, dass der Betriebsleiter die fachliche Befähigung zum Betriebsleiter in einer Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung nachgewiesen hat. Hieran müssen sich – von Ausnahmen einmal abgesehen – alle Neueinsteiger messen lassen.

Für Betriebsleiter, die bei In-Kraft-Treten der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung bereits tätig waren, hat der Gesetzgeber Übergangsvorschriften erlassen: Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV gelten Bestätigungen der Bestellung von Betriebsleitern und ihrer Stellvertreter, die am 31. Januar 2001 durch die zuständige Aufsichtsbehörde nach anderen Rechtsvorschriften bereits erteilt worden sind, fort. Im Übrigen ersetzt gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 EBV eine solche Bestätigung auch die Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung, soweit sich die für die Bestätigung maßgebenden Verhältnisse nicht ändern.

Diese doch verhältnismäßig klaren Übergangsvorschriften riefen in der Praxis wider Erwarten beachtliches Konfliktpotenzial hervor. Die Kritik betroffener VDV-Mitgliedsunternehmen richtete sich vornehmlich dagegen, die Aufsichtsbehörde

- negiere den Fortbestand bereits erteilter Bestätigungen in Fällen, in denen das Unternehmen sein Geschäftsfeld ausdehne, also beispielsweise als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) netzübergreifend tätig werde;

- unterstelle bei einem Unternehmenswechsel des Betriebsleiters grundsätzlich, dass »die für die Bestätigung maßgebenden Verhältnisse« (§ 6 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz EBV) nicht mehr vergleichbar seien;

- beanstande eine zu große räumliche Entfernung zwischen dem Wohnsitz des Betriebsleiters und dem Betriebssitz der Eisenbahn und

- ziehe eine sachgerechte Aufgabenwahrnehmung bei gleichzeitiger Bestellung des Betriebsleiters für mehrere Eisenbahnen in Zweifel.

Ausdehnung der unternehmerischen Aktivitäten

Von Seiten der Aufsichtsbehörden ist die Auffassung geäußert worden, § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV lasse die Fortgeltung bereits erteilter Bestätigungen nur insoweit zu, als das Unternehmen ein organisches Wachstum an den Tag lege, nicht aber mehr bei einer nachhaltigen Ausdehnung der unternehmerischen Aktivitäten wie etwa bei einer Nutzung von Drittnetzen aufgrund einer gewonnenen SPNV-Ausschreibung oder bei der Aufnahme bundesweiter Güterverkehre. Begründet wird diese Haltung unter Hinweis darauf, § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV sei im Lichte des § 6 Abs. 1 Satz 2 EBV zu interpretieren, der auf eine Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung nur verzichte, soweit sich die für die Bestätigung maßgebenden Verhältnisse nicht änderten.

Nach Auffassung des VDV steht diese Interpretation in Widerspruch zum eindeutigen Wortlaut des § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV. Dem Gesetzgeber war bei Erlass der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung im Jahre 2000 bewusst, dass bereits seit dem 1. Januar 1994 Eisenbahnverkehrsunternehmen netzübergreifend tätig sein konnten und zu erwarten steht, dass sie künftig auch tatsächlich verstärkt netzübergreifend tätig sein würden. Hätte er vor diesem Hintergrund die Fachkunde der am 31. Januar 2001 bereits bestätigten Betriebsleiter Friktionen unterwerfen wollen, hätte er die Übergangsvorschrift des § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV mit einschränkenden Parametern versehen können.

Unternehmenswechsel des Betriebsleiters

Will der Betriebsleiter – gleich ob alternativ oder kumulativ – für ein anderes Unternehmen tätig werden, hilft § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV allein nicht weiter. Denn wechselt der Betriebsleiter zu einem anderen Unternehmen, muss er von diesem bestellt (vgl. § 1 Abs. 1 und 2 EBV) und die Bestellung durch die zuständige Aufsichtsbehörde bestätigt werden (vgl. § 2 Abs. 1 EBV). Die Bestellung wird auf Antrag (nur) bestätigt, wenn der Betriebsleiter zuverlässig ist und die fachliche Befähigung zum Betriebsleiter in einer Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung nachgewiesen hat (vgl. § 2 Abs. 2 EBV). Hätte der Gesetzgeber also dem Betriebsleiter bei der Übernahme neuer Verantwortlichkeiten in einem anderen Unternehmen eine Prüfung abverlangen wollen, dann hätte er es bei der Vorschrift des § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV belassen können.

Dass der Gesetzgeber demgegenüber jedoch einen personenbezogenen Bestandsschutz beabsichtigt hat, zeigt die Vorschrift des § 6 Abs. 1 Satz 2 EBV. Danach ersetzt eine Bestätigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV die Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung. Dies bedeutet, dass im Sinne des § 6 Abs. 1 Satz 1 EBV einmal bestätigte Betriebsleiter auch bei einem Wechsel des Unternehmens grundsätzlich keine Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung abzulegen haben. Ihre fachliche Befähigung findet vielmehr kraft Gesetzes Akzeptanz.

Dieses Ergebnis lässt sich im Übrigen auch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes ableiten: War der ursprüngliche Entwurf des § 6 Abs. 1 EBV rein unternehmensschützend ausgestaltet, wurde nach entsprechender Intervention des VDV durch die Einfügung des § 6 Abs. 1 Satz 2 EBV auch dem Vertrauens- und Besitzstandsschutz der Betriebsleiter Rechnung getragen. In Übereinstimmung mit der Rechtssystematik des Vertrauensschutzes allerdings richtigerweise unter der Einschränkung, dass sich »die für die Bestätigung maßgebenden Verhältnisse nicht ändern« dürfen (vgl. § 6 Abs. 1 Satz 2, 2. Halbsatz EBV).

Räumliche Entfernung zwischen Wohnsitz des Betriebsleiters und Betriebsitz der Eisenbahn

Eine »zu große« räumliche Entfernung zwischen dem Wohnsitz des Betriebsleiters und dem Betriebsitz der Eisenbahn ist nach Auffassung des VDV regelmäßig kein tragfähiger Grund, die Bestätigung zu versagen. Dies ergibt sich aus § 2 Abs. 2 EBV, wonach die Bestellung auf Antrag bestätigt wird (und nicht: »bestätigt werden kann«), wenn der Betriebsleiter zuverlässig ist und die fachliche Befähigung zum Betriebsleiter in einer Prüfung nach der Eisenbahnbetriebsleiter-Prüfungsverordnung nachgewiesen hat. Es sind also exakt zwei Beurteilungskriterien, an Hand derer über die Bestätigung zu entscheiden ist, nämlich Zuverlässigkeit und fachliche Befähigung des Betriebsleiters. Dazu korrespondieren – mit einer Erweiterung – die Versagungsgründe in § 2 Abs. 4 EBV. Eine »Residenzpflicht« ist in § 2 Abs. 2 EBV gerade nicht genannt, so dass ein Verstoß hiergegen auch nicht als Versagungsgrund herangezogen werden kann.

Im Gegenteil hat nach Auffassung des VDV der Gesetzgeber anerkannt, dass der Betriebsleiter keinesfalls zwingend vor Ort im Unternehmen tätig sein muss. Dies ergibt sich zum einen aus § 1 Abs. 5 Nr. 2 EBV, wonach als Betriebsleiter und als Stellvertreter »nicht dem Eisenbahnunternehmen angehörende Personen« bestellt werden können. Zum anderen spricht gegen eine Residenzpflicht des Betriebsleiters die Vorschrift des § 4 Abs. 2 Satz 1 EBV, wonach sich der Betriebsleiter zur Erfüllung seiner Aufgaben örtlicher Betriebs-



leiter bedienen kann. Auch dies erhellt, dass der Gesetzgeber eine ständige persönliche Anwesenheit des Betriebsleiters vor Ort nicht für erforderlich erachtete.

Gleichzeitige Bestellung für mehrere Unternehmen

Soweit Aufsichtsbehörden eine sachgerechte Aufgabenwahrnehmung bei gleichzeitiger Bestellung des Betriebsleiters für mehrere Eisenbahnen in Zweifel ziehen, ist abermals auf § 2 Abs. 2 i. V. m. Abs. 4 EBV zu verweisen, wo abschließend geregelt ist, wann die Bestätigung der Bestellung des Betriebsleiters zu erfolgen hat bzw. zu versagen ist. »Exklusivität« für ein Unternehmen ist hier als Beurteilungskriterium gerade nicht genannt.

Sachgerechte Aufgabenwahrnehmung muss gewährleistet sein

Nicht zu verkennen ist allerdings, dass die Tätigkeit des Betriebsleiters auch einen Umfang annehmen kann, der von einer Person sachgerecht nicht mehr zu bewältigen ist. Aus dem Kreise von Aufsichtsbehörden ist der Standpunkt vertreten worden, dass die Betreuung mehrerer Unternehmen und größere räumliche Entfernungen insgesamt für eine Beurteilung der Frage herangezogen werden müssten, ob der Betriebsleiter die ihm obliegenden Aufgaben noch sachgerecht erfüllen könne. Gelange man dabei zu der Einschätzung, dass der Betriebsleiter aufgrund des Arbeitsumfangs (Betreuung mehrerer Unternehmen) und der durch Reisetätigkeit »vertanen Zeit« (räumliche Entfernungen) zu einer verantwortungsgerechten Aufgabenwahrnehmung

Der Betriebsleiter trägt Verantwortung für einsatzfähiges Personal und Material. Im Büro und im Gelände wird dafür gesorgt, dass alle Signale auf »freie Fahrt« gestellt werden können, auch wenn Detailfragen gelöst werden müssen

nicht mehr in der Lage sei, werde man die Bestätigung versagen.

Nach Auffassung des VDV gilt es hier zu bedenken, dass diese Problematik – von Extremfällen vielleicht einmal abgesehen – primär im Bereich der Eisenbahnaufsicht anzusiedeln sein dürfte. Die Aufsichtsbehörde hat die Möglichkeit, den Betriebsleiter im Rahmen der allgemeinen Eisenbahnaufsicht zu überwachen. Stellt sie Defizite fest, kann sie mit aufsichtsbehördlichen Maßnahmen die Funktion des Betriebsleiters im Unternehmen sicherstellen. In jedem Falle aber hätte eine Aufsichtsbehörde, will sie eine Bestätigung versagen, ihre Entscheidung mit einer tragfähigen Begründung zu versehen. In Ermangelung entsprechender Erfahrungswerte dürfte es schwierig sein, gerichtsfest darzulegen, dass der Betriebsleiter gerade das Unternehmen, für das um eine Bestätigung nachgesucht werde, definitiv nicht mehr sachgerecht zu betreuen vermag.

Bahnstromversorgung – mehr als ein Randthema

Waren vor zehn Jahren Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) – sofern nicht Betreiber eines eigenen, elektrifizierten Netzes – nahezu ausschließlich dieselbetrieben unterwegs, ist die Elektro-Traktion außerhalb der DB-Gruppe heute ein Stück Normalität. Je weiter die Strecken, desto mehr Verkehre auf Hauptrelationen und desto unwirtschaftlicher der Einsatz dieselbetriebener Fahrzeuge. Von daher ist – als logische Konsequenz der Ausweitung der NE-Tätigkeiten in den letzten Jahren – der Bezug von Traktionsenergie auch bei diesen Bahnen ein wesentliches Thema.

Die Verkehrsleistung der NE im Güterverkehr ist – nach einer »Startphase« – seit 1997 progressiv gestiegen. Gegenüber 1994 fahren öffentliche NE heute rund viermal so viele Tonnenkilometer. Wesentlich für diesen Anstieg ist die höhere Transportweite: Mehr und mehr Güterbahnen sind erfolgreich im Mittel- und Langstreckenverkehr tätig. Auf Grund der Struktur des Schienennetzes nutzen sie dabei überwiegend Strecken der DB Netz AG. Unter Effizienzgesichtspunkten ist der Betrieb mit Elektro-Traktion deutlich überlegen.

Bahnstromversorgung auf Schienenstrecken – ein Monopol im Monopol

Die Stromversorgung auf den Strecken des DB-Konzerns – aber zum Teil auch auf elektrifizierten NE-Strecken – erfolgt durch die DB Energie GmbH als »Komplettpaket«. Vergleichbar der Schieneninfrastruktur erfolgt der Bezug von Traktionsenergie faktisch auf einem Monopolmarkt – Diskussionen um Preishöhe, Preisstruktur und sonstige Konditionen sind gleichsam

unausweichlich. So wurde auch das zum 1. Januar 2003 modifizierte Bahnstrompreissystem vor allem von den Güterbahnen kritisiert.

Dies umso mehr, als die Beschaffungskosten des Fahrstroms je nach Verkehrsart rund 20 Prozent der operativen Kosten ausmachen können. Von daher sind mögliche Einsparungen bei diesem Kostenblock ein wesentliches Moment der eigenen Wettbewerbsfähigkeit. Dies gilt zunächst für die Konkurrenz zwischen den Bahnen, mittelfristig aber auch für die Vorteilhaftigkeit des Systems Schiene gegenüber der Straße. Sowohl Eisenbahn-Bundesamt als auch Bundeskartellamt haben sich mit dem Thema auseinander gesetzt.

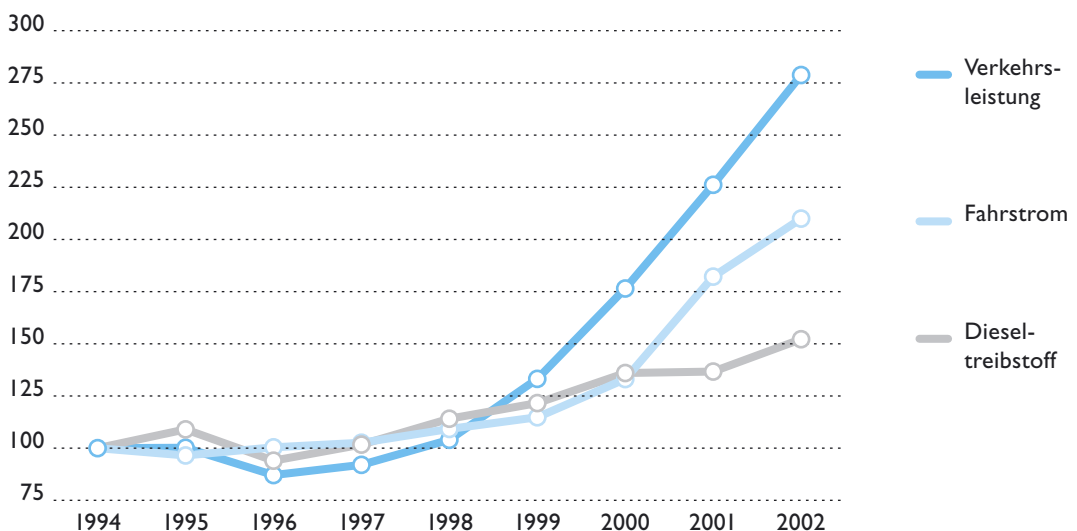
Kritik der Bahnen als Ausgangspunkt für gemeinsame Gespräche

Wesentliche Kritikpunkte waren fehlende Alternativen bei der Strombeschaffung und Intransparenz der Preise durch die Monopolstellung der DB Energie GmbH. Im Gegensatz zur allgemeinen Stromerzeu-

gung hat der Energieversorger DB Energie die in der Branche zu beobachtenden Liberalisierungsschritte bisher nicht vollzogen. Angeboten wurden so genannte »All-inclusive-Verträge«, nicht jedoch die mittlerweile Industrie- und Haushaltskunden zugängliche Durchleitung von Energie eines Stromlieferanten eigener Wahl. Die Versorgung mit Fahrstrom kann ferner als Bestandteil des freien Netzzugangs auf der Schiene angesehen und insofern nach ähnlichen Maßstäben beurteilt werden. So ist die Inanspruchnahme von Anlagen zur Versorgung mit Fahrstrom Bestandteil der Pflichtleistungen im Rahmen des ersten EU-Eisenbahnpaketes.

Angesichts der Bedeutung kostengünstiger Fahrstromversorgung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben VDV und DB Energie gemeinsam einen so genannten »Konsultativkreis Bahnstrom« ins Leben gerufen, in dem insbesondere das von der DB AG zu erarbeitende Netznutzungsmodell zur Durchleitung von Bahnstrom begleitet werden sollte. Für die Mitgliedsunternehmen war dieser Kreis auch ein Forum für das Einbringen und die Diskussion von Vorschlägen und Kritikpunkten. Ausgangshypothese war, dass durch ein Netznutzungsmodell zum einen Transparenz in Bezug auf Preise und Konditionen geschaffen wird und zum anderen Energiebezug zu niedrigeren Preisen bei alternativen Lieferanten möglich sein sollte.

Energieverbrauch und Verkehrsleistung der NE des öffentlichen Verkehrs (Index: 1994 = 100)





Zugang und Nutzungsbedingungen der Bahnstromversorgung werden mit zunehmender E-Traktion der NE-Bahnen zum Diskussionsgegenstand – im Bild ein Umspannwerk in Köln-Gremberghoven

Änderungen zum 1. Januar 2004

Die DB Energie bietet – neben einer gegenüber dem Bahnstrompreissystem 2003 zum Teil modifizierten Vollversorgung – seit dem 1. Januar 2004 ein Modell mit Durchleitung von Fremdstrom an. Vereinfacht gesagt, kann nun ein Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Fahrstrom bei einem beliebigen Energieversorger beziehen. Es zahlt dem Lieferanten seiner Wahl den vereinbarten Preis und der DB Energie ein Netznutzungsentgelt für die Durchleitung des Fremdstroms.



Die DB Energie wandelt den aus dem 50-Hz-Verbundnetz eingespeisten Strom mittels Umrichter oder Umformer in 16,7-Hz-Bahnstrom um. Im Gegensatz zu den Netznutzungsentgelten in der 50-Hz-Versorgung wird nicht zwischen Leistungs- und

Arbeitspreis unterschieden, sondern ein Mischpreis kalkuliert. Zur Bestimmung des Gesamtnetznutzungsentgeltes werden zusätzliche, bahnspezifische Kostenkomponenten berücksichtigt. Hierzu zählt insbesondere die so genannte Ausgleichsenergie für Abweichungen zum vorab aufzustellenden Energiefahrplan (Entgelt für Mindereinspeisung bzw. Vergütung für Mehreinspeisungen).

Der Preis für die Netznutzung ist entfernungsunabhängig, d. h. der Abstand zwischen Einspeise- und Entnahmepunkt spielt keine Rolle. Voraussetzung für die Anwendung des Netznutzungsmodells ist die Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit so genannten TEMA-Boxen, mit

denen die tatsächlich entnommene bzw. rückgespeiste Energie gemessen werden kann.

Die Erwartungen der Kunden sind hoch. Schließlich fahren nicht nur Güterbahnen mehr und mehr im freien Netzzugang, auch im Schienenpersonenverkehr gelangen zunehmend elektrifizierte Strecken in die Vergabe und damit potenziell an andere Bieter.

Ob sich das Modell in dieser Form am Markt durchsetzen kann, bleibt abzuwarten. Denn technisch möglich heißt hier nicht notwendigerweise auch wirtschaftlich sinnvoll. Auf Grund der technischen Besonderheiten des Bahnbetriebs im Vergleich zur »normalen« Stromversorgung kommt den Regelungsmöglichkeiten zum Ausgleich von Leistungsschwankungen eine besondere Bedeutung zu.

Je höher der Anteil des durchgeleiteten – und damit der unmittelbaren Disposition des Netzbetreibers entzogenen – Stroms, desto mehr Bedeutung hat die potenziell verfügbare Ausgleichsenergie. Von daher ist mittel- bis langfristig eine Änderung der Leistungsparameter des Bahnstromnetzes, z. B. der Kapazität der Umrichter und Umformer, möglich. Damit änderten sich aber auch die Kostenstrukturen – in welche Richtung, ist ungewiss. Festzuhalten bleibt jedoch, dass die Bedeutung der Versorgung mit Traktionsenergie für leistungsfähige Schienenverkehre zunehmen wird.

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

Verbesserter Kostendeckungsgrad trotz angespannter Konjunktur

Vor dem Hintergrund einer angespannten Wirtschaftslage und unter schwierigen Rahmenbedingungen konnten die VDV-Mitgliedsunternehmen für das Geschäftsjahr 2002 eine insgesamt positive Entwicklung melden. Es gelang den Unternehmen erneut, die Fahrgastzahlen und die Beförderungserträge zu erhöhen. Die Ertragszuwächse lagen über den Aufwandssteigerungen. Entsprechend verbesserte sich der Kostendeckungsgrad auf 70,9 Prozent.

Der weitere Rückgang der Erwerbstätigen, die Abnahme der Freizeit- und Einkaufsfahrten, die Folgen der Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland sind nur einige der Herausforderungen, denen sich die VDV-Unternehmen im Geschäftsjahr 2002 stellen mussten. Dass ihnen dies gelang, zeigt die im Jahre 2003 durchgeführte VDV-Erhebung »Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr«.

Jährliche Erhebung der Erträge und Aufwendungen

Die Erhebung erfolgt in Anlehnung an die Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung mit dem Ziel, die wirtschaftliche Lage der Mitgliedsunternehmen im Personenverkehr zu ermitteln. 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. Dieser dient einer zutreffenderen Darstellung der Ergebnislage bei den Mitgliedsunternehmen.

Zu den herausgerechneten Erträgen gehören gemäß VDV-Definition vor allem:

- Ausgleichszahlungen für unterlassene Tarifierhöhungen und Durchtarifierung sowie sonstige Zahlungen zur Kooperationsförderung;
- Betriebskostenzuschüsse (nur östliche Bundesländer);

- sonstige Zuschüsse der Anteilseigner, der Umlandgemeinden und anderer Stellen;
- Erträge aus der Infrastrukturkostenerstattung sowie aus der Erstattung von Vorhaltekosten;
- Erträge mit Verlustausgleichscharakter aus Beteiligungen (z. B. Nießbrauch);
- Erträge aus der Verlustübernahme auf Grund handelsrechtlicher Verträge oder entsprechender freiwilliger Vereinbarungen (§ 302 Aktiengesetz).

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.

Anteil des Nettoertrages steigt kontinuierlich

Die – um Sondereinflüsse bereinigten – Erträge nahmen im Berichtsjahr 2002 um 41 Millionen Euro (0,4 Prozent) zu. Es wurden bei drei westdeutschen und einem ostdeutschen Unternehmen Sondereinflüsse z. B. durch die Auflösung stiller Reserven wirksam, die mit einem Nettovolumen von 230 Millionen Euro die Ergebnisse erheblich beeinflusst hätten. Diese wurden neutralisiert.

Während der Nettoertrag um 94 Millionen Euro (1,2 Prozent) stieg, nahmen die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um 53 Millionen Euro (2,0 Prozent) ab. Damit setzte sich der positive Trend der Vorjahre fort. Der Anteil des Nettoertrages an den gesamten Erträgen erhöhte sich seit 1998 von 72,7 auf 75,6 Prozent (in Ostdeutschland von 60,0 auf 65,1 Prozent; in Westdeutschland von 74,8 auf 77,3 Prozent).

Deutliche Steigerung der Beförderungserträge

Den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen gelang es im Jahr 2002 trotz des Rückgangs der Erwerbstätigen und der Verminderung der Freizeit- und Einkaufsfahrten erneut, ihre Fahrgastzahlen um 0,5 Prozent zu erhöhen. Durch gezielte Marketing- und Tarifmaßnahmen konnten die Unternehmen bundesweit einen Zuwachs der Fahrgastzahlen bei den Schülern und Studenten verzeichnen, der eine leicht negative Entwicklung bei anderen Fahrgastgruppen überkompensierte. Die Beförderungserträge konnten um 67 Millionen Euro und somit um 1,4 Prozent gesteigert werden. Die positive Entwicklung war sowohl in Westdeutschland mit einer Steigerung von 63 Millionen Euro (1,5 Prozent) als auch in Ostdeutschland mit einem Zuwachs von vier Millionen Euro (0,7 Prozent) zu verzeichnen.

Konstantes Niveau der Einnahmesurrogate bei langfristiger Betrachtung

Betrachtet man die langfristige Entwicklung der Ausgleichs- und Erstattungszahlungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden nach den §§ 45a PBefG und 6a AEG und für die kostenlose Beförderung von schwerbehinderten Menschen nach § 148 SGB IX, lässt sich feststellen, dass sie in den vergangenen Jahren bei ungefähr 1.200 Millionen Euro relativ konstant waren. Nach einem Anstieg der Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG und § 6a AEG im Jahr 2001 um 40 Millionen Euro fielen sie im Jahr 2002 um 36 Millionen Euro (3,9 Prozent) auf das Niveau der letzten Jahre zurück. Die Erstattungszahlungen nach § 148 SGB IX nahmen parallel dazu im Jahr 2001 um 19 Millionen Euro zu und verminderten sich im Jahr 2002 ebenfalls wieder um 19 Millionen (5,6 Prozent).

Anteil der Erträge mit Verlustausgleichscharakter unter 25 Prozent

Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter reduzierten sich insgesamt um 53 Millionen Euro (2,0 Prozent). Sie fielen in Westdeutschland um 40 Millionen Euro (1,9 Prozent), während in Ostdeutschland ein Rückgang von 13 Millionen Euro (2,4 Prozent) zu verzeichnen war.

Aufwendungen stiegen in Ostdeutschland deutlich stärker

Dem positiven Trend der Erträge in Ostdeutschland wirkte ein Anstieg der Aufwendungen um 1,5 Prozent (23 Millionen Euro) entgegen. Die Aufwendungen in Westdeutschland erhöhten sich lediglich um 0,4 Prozent (40 Millionen Euro). Die Gesamtaufwendungen stiegen im Berichtsjahr 2002 um 0,6 Prozent (63 Millionen Euro) auf 11.349 Millionen Euro.

Deutlicher Zuwachs bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen

Die Materialaufwendungen hatten in 2002 insgesamt einen Zuwachs von 114 Millionen Euro (3,2 Prozent) zu verzeichnen. Die Aufwendungen für bezogenen Leistungen stiegen um 132 Millionen Euro (5,2 Prozent). Darin enthalten sind Mehraufwendungen für die Anmietung von Bussen in Höhe von 36 Millionen Euro (2,9 Prozent). Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe verminderten sich um 18 Millionen Euro (1,8 Prozent).

Personalaufwendungen weiter rückläufig

Die Gesamtaufwendungen für Personal gingen um 108 Millionen Euro und somit um 2,2 Prozent zurück. Die Abnahme der Lohn- und Gehaltsaufwendungen lag bei 1,5 Prozent. Die Aufwendungen für soziale Abgaben und Altersversorgung gingen mit 2,7 bzw. 7,5 Prozent überproportional zurück. Diese Entwicklung war – trotz der vereinbarten Tarifsteigerungen – unter anderem möglich, weil sich die Beschäftigtenzahlen verringerten. Die im September 2001 vereinbarte Tarifierhöhung (mit einer Laufzeit bis Oktober 2002 und mit einer Steigerungsrate von 2,4 Prozent), hätte auf die Personalkosten im Berichtsjahr rechnerisch mit ca. 1,5 Prozent durchschlagen müssen. Dem wirkte allerdings die Verminderung der Anzahl der (Voll-) Beschäftigten bei den VDV-Unternehmen um 2,3 Prozent entgegen.

Struktur der Aufwendungen in Ost- und Westdeutschland

Die Aufwandsstruktur in den ost- und westdeutschen Verkehrsunternehmen hat sich im Laufe der vergangenen Jahre angeglichen.

Entwicklung der Kenngrößen 2002/2001 ¹⁾

	absolut 2002 (Mio. DM)	Veränderung 2002 / 2001	je Fahrgast 2002 (Pfennig)	Veränderung 2002 / 2001
alte Bundesländer ²⁾				
Aufwand	9.828	+ 0,4 %	148,5	+ 0,6 %
Ertrag	9.146	+ 0,4 %	138,2	+ 0,7 %
Nettoertrag ³⁾	7.070	+ 1,1 %	106,8	+ 1,3 %
Fehlbetrag	2.758	- 1,4 %	43,5	- 0,2 %
Kostendeckungsgrad	71,9 %	+ 0,7 %		
neue Bundesländer				
Aufwand	1.521	+ 1,5 %	155,9	+ 4,4 %
Ertrag	1.505	+ 0,2 %	154,2	+ 2,9 %
Nettoertrag ³⁾	980	+ 1,7 %	100,4	+ 4,4 %
Fehlbetrag	541	+ 1,3 %	55,5	+ 4,3 %
Kostendeckungsgrad	64,4 %	0,0 %		
Gesamtdeutschland				
Aufwand	11.349	+ 0,6 %	149,0	+ 0,8 %
Ertrag	10.651	+ 0,4 %	140,0	+ 0,8 %
Nettoertrag ³⁾	8.050	+ 1,2 %	106,0	+ 1,7 %
Fehlbetrag	3.299	+ 0,9 %	43,0	- 1,4 %
Kostendeckungsgrad	70,9 %	+ 0,6 %		

1) der SPNV der DB-Gruppe wurde – mit Ausnahme der S-Bahn Hamburg – nicht berücksichtigt
2) inklusive Berlin · 3) Erträge aus der Auflösung eines Sonderpostens für Investitionszuschüsse werden ab 2002 im Einklang mit den GVFG-Mitteln dem Nettoertrag zugerechnet

Sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern hat sich eine weitere Verlagerung der Aufwendungen vom Personalbereich zu den bezogenen Leistungen (u. a. für Subunternehmer) ergeben. Bemerkenswert ist vor allem die Verschiebung in Ostdeutschland. Der Anteil der bezogenen Leistungen an den Gesamtaufwendungen stieg von 10,4 Prozent im Jahr 1998 auf 23,5 Prozent im Jahr 2002 (Westdeutschland: von 21,2 auf 24,1 Prozent). Gleichzeitig nahm der Anteil der Löhne und Gehälter von 40,1 auf 32,6 Prozent ab (Westdeutschland: von 36,0 auf 32,3 Prozent).

Steigender Kostendeckungsgrad und sinkender Fehlbetrag

Bei steigendem Nettoertrag und unterproportional erhöhten Aufwendungen war der Fehlbetrag um 31 Millionen Euro (0,9 Prozent) rückläufig. Der Kostendeckungsgrad erhöhte sich im Bundesdurchschnitt um 0,6 Prozent auf einen Wert von 70,9 Prozent. Im Westen sank der Fehlbetrag sogar um 38 Millionen Euro (1,4 Prozent). Der Kostendeckungsgrad erreichte mit

71,9 Prozent einen neuen Höchststand. Die ostdeutschen Unternehmen konnten im Jahr 2002 ihre wirtschaftliche Lage vorerst nicht weiter verbessern. Der Erhöhung des Nettoertrages um 1,7 Prozent standen um 1,5 Prozent erhöhte Aufwendungen gegenüber. Der Kostendeckungsgrad blieb damit bei 64,4 Prozent unverändert.

Die langfristig positive Ergebnisentwicklung der VDV-Unternehmen ist das Resultat konsequent verfolgter Restrukturierungsbemühungen und einer erfolgreichen Angebotspolitik, die sich in den gestiegenen Beförderungserträgen widerspiegelt. Die Finanznot der Kommunen, sinkende Möglichkeiten der Innenfinanzierung und steigender Wettbewerbsdruck werden die Unternehmen auch künftig zwingen, die noch verbleibenden Kostensenkungspotenziale, besonders im Personalbereich, bestmöglich auszuschöpfen und die Erlöspotenziale weiter auszubauen. Eine Fortführung der aufgezeigten Ergebnistrends ist daher vorgezeichnet.

Dipl.-Kff. Marga Weiß

VDV gründet Kernapplikationsgesellschaft

Das elektronische Fahrgeldmanagement (EFM) gewinnt an Fahrt. Mehrere Verbände und Verkehrsunternehmen setzen schon die erste und zweite Stufe des EFM erfolgreich ein, erste Projekte der dritten Stufe, der »automatisierten Fahrpreisfindung«, befinden sich in Planung und Umsetzung. Die gemeinsame Basis wird die VDV-Kernapplikation sein, die den Standard und den organisatorischen Rahmen für ein deutschlandweit interoperables EFM-System bietet. Als Konsequenz dieser Entwicklung hat der VDV mit einigen Verkehrsunternehmen und Verbänden die VDV-Kernapplikations GmbH & Co KG gegründet, die in diesem System zentrale Aufgaben wahrnehmen soll.

Wirtschaftliche Überlegungen und logische Ableitungen aus dem Ziel, die historische Chance der Umgestaltung der Vertriebswege durch Einführung des EFM in Deutschland interoperabel und mit einheitlichen Medien und Kundenschnittstellen zu gestalten, machen eine neutrale Organisation für die Wahrnehmung zentraler Aufgaben notwendig. In dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekt »ÖPV-Kernapplikation« wird die Definition des EFM auf Basis von Datenstandards vorangetrieben.

Darüber hinaus werden durch VDV-Arbeitsgruppen z. B. Kundenschnittstellen standardisiert. Es zeigt sich, dass ein System zur Unterstützung von zentralen Funktionen notwendig ist und dass verschiedene EFM-Funktionen zentral betrieben und administriert werden sollten. Im Projekt »ÖPV-Kernapplikation« wird die Definition der dazu notwendigen Zentralfunktionen geleistet. Es gilt dabei der Grundsatz:

**So dezentral wie möglich,
so zentral wie nötig!**

Weil die überwiegende Anzahl der Transaktionen in den Regionen anfallen werden, macht es aus wirtschaftlichen Gründen keinen Sinn, ein zentrales homogenes EFM-System aufzubauen. Vielmehr sollen Betrieb und Verantwortung dort angelegt sein, wo sie am effizientesten wirken, also in den Regionen und Betrieben. Allerdings sind bei zunehmenden Vernetzungen der EFM-Gebiete sowie mit dem Ziel, den Kunden von Tarifenkenntnissen zu entlasten, systemübergreifende Instanzen notwendig. Die Kernapplikation definiert den Rahmen, in dem sich die konkreten Systemausprägungen bewegen sollen.

Zentral, wenn hierdurch die Wirtschaftlichkeit verbessert wird

Interoperabilität bedeutet, dass über den Standard der Kernapplikation hinaus Kernfunktionen, -services und -systemkomponenten zentral zur Verfügung gestellt werden müssen (Systemverantwortung). Dies betrifft vor allem das Management des Systems, der Applikation und der Sicherheit sowie die Verantwortung für die Wertseinheiten, das interoperable

post-paid, die übergreifenden Produkte sowie das Aufstellen von Regeln und Vertragsbeziehungen. Durch eine derartige hierarchische interoperable Systemverantwortung mit ausgewählten Zentralfunktionen werden im Ergebnis die volle Interoperabilität, der Abbau von Zugangshemmnissen, der Erhalt und Ausbau des tarifüberschreitenden Umsatzpotenzials und Skaleneffekte bei der Beschaffung sowie nur einmalige Realisierungskosten und eine Risikominimierung erreicht.

Die VDV-Kernapplikation sichert die Interoperabilität im elektronischen Fahrgeldmanagement. Alle Systembetreiber unterstützen und akzeptieren mit ihr

- die technische Lösung nach VDV-Standard,
- einheitliche Kundenschnittstellen je Stufe,
- die zentrale Applikationsherausgabe und Registrierung,
- die zentrale Zertifizierung aller Komponenten,
- das zentrale Sicherheits- und Schlüsselmanagement,
- die Akzeptanz von interoperablen ÖPV-Werteinheiten,
- die Akzeptanz von fremden, zugelassenen Kontobindungen,
- ein zentrales Clearing von interoperablen Produkten,
- zentrale Verantwortliche für interoperable Produkte,
- eine Hotline für systemübergreifende Servicefälle

und damit schließlich den Aufbau einer zentralen Gesellschaft.

Aus diesen Gründen hat das VDV-Präsidium am 23. Juni 2003 beschlossen, die Geschäftsführung des VDV zur Gründung einer VDV-Kernapplikations-Verwaltungsgesellschaft mbH zu ermächtigen.

VDV-Kernapplikations-Verwaltungsgesellschaft mbH mit 25.000 Euro gegründet

Diese GmbH beteiligt sich mit 22.500 Euro als Komplementärin

Regionale und zentrale Funktionen der VDV-Kernapplikation			
Nutzer / Kunde			
Vertrieb	ÖPV-Betreiber	Kundenvertragspartner	Kundenservice
Abrechnung	Erfassung	Produktverantwortlicher	Medienherausgeber
PP-Konto-Clearer WES-Betreiber	Börsenbetreiber	Medienherausgeber	Zentraler Service
Sicherheitsmanagement	Applikationsherausgeber	Kernapplikationsverwertung	Hotline / Callcenter
Schlüsselverwaltung	Registrierung	Kernapplikationsvermarktung	Zentral-Produktverantwortlicher
	Zertifizierung		
Regeln und Überwachung	Ausgabe	Kernapplikationsweiterentwicklung	interoperabler Preisbilder
	Akkreditierung		
VDV-Kernapplikationsverwaltungs-GmbH & Co KG			
■ zentrale Basisfunktionen	■ zentrale erweiterte Funktionen	■ regionale (Unternehmens-) Funktionen	

an der GmbH & Co KG (VDV-Kernapplikations GmbH & Co KG). Mit dieser Lösung wurde die preisgünstigste Variante einer Gesellschaft als rechtlicher Rahmen geschaffen. Der VDV lädt alle Mitgliedsunternehmen, die Interesse am EFM haben, ein, dieser Gesellschaft als Kommanditisten beizutreten. Die gewählte Rechtsform »KG« gewährleistet dies in einfacher Art und Weise.

Aufgaben der Gesellschaft

Eine Entscheidung, welche Funktionen durch welche Organisationseinheit (zentral, regional, lokal) übernommen wird, ist im Hinblick auf die Erfahrungen der ersten Projekte zu entwickeln. Insbesondere die Fragen des Business-Case und der Interoperabilität werden mit den Projekten gemeinsam bearbeitet und festgeschrieben. Im Gesellschaftsvertrag sind folgende Aufgaben vorgesehen:

- Umsetzung und Vermarktung der VDV-Kernapplikation zur Sicherstellung der Interoperabilität des EFM,
- Übernahme und Verwaltung sowie Weiterentwicklung der Kernapplikation und zugehöriger Standards (u. a. Datenmodelle, Sicherheit, Schnittstellen),
- Akkreditierung von Systemen und Zertifizierung von Komponenten sowie von Migrations- und Lösungskonzepten von Betreibern,
- Herausgabe der VDV-Kernapplikation und
- Sicherheitsmanagement des Gesamtsystems.

Die Gesellschaft kann bei Markterfordernis in Abstimmung mit ihren Gesellschaftern optional auch operative Aufgaben übernehmen. Dementsprechend sollen optional künftig folgende Aufgaben näher untersucht und gegebenenfalls durch die Gesellschaft durchgeführt werden:

- Zahlungsdienstleistungsfunktionen,
- Management interoperabler Fahrtberechtigungen,
- zentrale Dienste.

Verhältnis von Zeitkarten- zu Gelegenheitsstarif bei verschiedenen Messgrößen



Die Aufgabenverteilung zwischen regionalen und zentralen Funktionen ist auch in der Abbildung auf S. 44 dargestellt. Die Gesellschaft kann Tochtergesellschaften gründen, Zweigniederlassungen errichten und andere Unternehmen erwerben bzw. sich an solchen Unternehmen beteiligen. Die Gesellschaft übernimmt zentrale administrative Aufgaben. Operative Aufgaben übernehmen grundsätzlich die zukünftigen regionalen Gesellschaften der Verkehrsunternehmen beziehungsweise Verbände.

Agenda

Die VDV-Kernapplikations-Verwaltungsgesellschaft mbH wurde im August 2003 gegründet und nachfolgend in das Handelsregister eingetragen. Die VDV-Kernapplikations GmbH & Co KG wurde im November/Dezember 2003 mit zwei Kommanditisten (DB AG Personenverkehrs GmbH und üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG) gegründet. Bereits beigetreten sind oder Bereitschaft zur Beteiligung als Kommanditist signalisiert haben u. a. Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Verkehrsverbund Oberelbe GmbH, Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Stadtwerke München GmbH/MVG, Hamburger Hochbahn AG, Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg und Zweckverband Vogtlandbahn-GmbH.

Auf der Agenda der VDV-Kernapplikations GmbH & Co KG stehen zunächst die Vorbereitung der Geschäftsaufnahme und die Übernahme der VDV-Kernapplikation und der Testsuite der VDV-Kernapplikation nach deren Fertigstellung. Als wichtigste Schritte für die Umsetzungsprojekte sind die Organisation der Zertifizierung von Herstellern und die Abstimmung von Einführungszenarien mit Erstanwendern zur Akkreditierung / Registrierung sowie zur Abstimmung von Zeitplänen und zum Aufbau von notwendigen Funktionen für die Interoperabilität beziehungsweise zur Ermittlung von Business-Cases für notwendige Einrichtungen vorgesehen.

Die Schaffung einer einheitlichen Kundenschnittstelle wird durch gemeinsame Definition der Erstanwender und der VDV-Kernapplikation erreicht werden. Die Migrations- und Einführungspfade werden die definierte Einführung

»Get in« – Bezahlen ganz einfach. Bis die gesamte Branche feiern kann, ist noch einiges zu leisten



der bzw. bei Vorläuferprojekten den Übergang zur Kernapplikation enthalten. Wegen der hohen Grundkosten beim Aufbau von Hintergrundsystemen macht der Aufbau eines vernetzten Hintergrundsystems mit einem hierarchischen Clearing von Produkten und kontogebundenen Zahlungen Sinn. Darüber hinaus sieht die VDV-Kernapplikation als Pre-Paid-Variante den Aufbau eines interoperablen Werteinheitenspeichers (WES) mit einem WES-Verantwortlichen als gemeinsame Gesellschaft vor. Kostentlastend für die Umsetzungsprojekte wirkt auch die Ausgabe interoperabler Medien in möglichst vielen Gebieten.

Die VDV-Kernapplikation ist so rechtzeitig fertig, so dass die Erstanwender in ihren ehrgeizigen Zeitplänen unterstützt werden. Die Erstanwender sind allesamt Mitentwickler und können auch in Abstimmung Pilotversionen ausschreiben. Auch die Zertifizierungsinstanz arbeitet nach Prioritäten der Erstanwender. Die abzustimmenden Migrationspfade werden ein zeitweises Nebeneinander von Vorversionen und KA-Zielsystem beinhalten. Wichtig ist aber der definierte Übergang zur KA sowie die Nutzung des KA-Datenstandards und der Kernapplikationsicherheit (KA-SAM) von Anfang an. Dies gelingt durch eine technologische Vorbereitung aller Stufen im Lebenszyklus. Das Ziel der einheitlichen Kundenschnittstelle darf nicht durch Zwischenstufen unterlaufen werden. Das wahlweise lokale Hinzuaddieren und Weglassen von Produktmöglichkeiten ist allerdings ohne Probleme möglich. Auch können elektronische Einfach-Tickets als zusätzliche lokale Variante eingeführt werden.

Darüber hinaus ist die Bekanntmachung und Vermarktung der VDV-Kernapplikation bei den Betreibern wie bei den politisch Verantwortlichen ein wichtige Aufgabe.

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

CityTicket erfolgreich eingeführt – weitere Schritte bereits in Vorbereitung

Zeitgleich mit dem Fahrplanwechsel zum 14. Dezember 2003 ist auch die erste Stufe des neuen CityTickets eingeführt worden – ein Projekt, das in den vergangenen Jahren vom VDV maßgeblich mitgestaltet und vorangetrieben wurde. Das CityTicket als bisher umfassendstes Angebot in der Reihe erfolgreicher Kombi-Ticket-Lösungen ermöglicht den Bahnreisenden, am Zielort ihre Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortsetzen zu können, ohne dafür zusätzlich einen Fahrausweis erwerben zu müssen. Dem im Dezember 2003 umgesetzten ersten Schritt sollen in den kommenden Jahren noch weitere folgen.

Die so genannten Kombi-Tickets sind für zahlreiche Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in vielen Bereichen schon zu einer kaum mehr wegzudenkenden Selbstverständlichkeit geworden. Sowohl Tickets für Fußballspiele oder Rockkonzerte als auch Eintrittskarten für Theater-, Oper- und Messebesuche enthalten häufig automatisch auch eine Fahrtberechtigung für den regionalen oder lokalen ÖPNV. Dadurch muss sich der Kunde nicht mehr mit dem entsprechenden Tarifsysteem auseinandersetzen, sondern kann auf der Fahrt zu bzw. von der jeweiligen Veranstaltung einfach mit seiner Eintrittskarte ohne gesonderten Fahrausweis die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Über die VDV-Aktion »Fahren & Fliegen« bestehen auch bei vielen Flugreisen derartige Kombi-Tickets, die dem Kunden bei innerdeutschen Flügen in die teilnehmenden Verbundräume damit sogar eine geschlossene Reisekette mit dem öffentlichen Verkehr bieten. Nicht zuletzt mit Blick auf das in diesem Bereich bereits vor einigen Jahren vom VDV entwickelte und seither erfolgreich praktizierte Verfahren lag die Idee nahe, auch für die Fernverkehrsreisenden im Eisenbahnverkehr eine entsprechende Kombi-Ticketlösung zu schaffen.

Vor einigen Jahren wurde vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Deutschen Bahn AG unter der Überschrift »Frankfurt City« bereits ein entsprechendes Pilotprojekt gestartet, das zunächst allein auf den Bereich der Stadt Frankfurt am Main beschränkt blieb. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 erfolgte nach langen und schwierigen Verhandlungen nun der Start für die erste Stufe eines neuen Angebotes unter dem Namen »CityTicket«, in das zurzeit 46 teilnehmende Städte integriert sind (siehe Grafik CityTicket-Zielstädte).

»Fahren & Fliegen« als Vorbild

Der VDV hat dieses Angebot in den vergangenen Jahren maßgeblich mitgestaltet und vorangetrieben. Nach dem Vorbild der unter dem Motto »Fahren & Fliegen« bereits zahlreich bestehenden VDV-Kooperationen mit Reiseveranstaltern wie TUI, DERTOUR oder Thomas Cook tritt der VDV auch beim CityTicket als Rahmenvertragspartner für die Verkehrsverbünde und -unternehmen aus seinem Mitgliedskreis auf. Der Rahmenvertrag über das CityTicket wurde dementsprechend von der DB Fernverkehr AG und dem VDV unterzeichnet. Die jetzt einbezogenen Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen

CityTicket-Zielstädte

Berlin	Erfurt	Karlsruhe	Neuss
Bochum	Essen	Kassel	Nürnberg
Bonn	Frankfurt/Main	Köln	Oberhausen
Bottrop	Freiburg	Krefeld	Oldenburg (Oldb.)
Bremen	Fürth	Leverkusen	Potsdam
Bremerhaven	Gelsenkirchen	Ludwigshafen	Recklinghausen
Darmstadt	Hagen	Mainz	Remscheid
Dortmund	Hamburg	Mannheim	Solingen
Dresden	Hamm (Westf.)	Mönchengladbach	Stuttgart
Duisburg	Hannover	Mülheim/Ruhr	Wiesbaden
Düsseldorf	Heidelberg	München	Wuppertal
	Herne	Münster (Westf.)	

sind diesem Vertrag beigetreten. Die Abrechnung der ÖPNV-Leistungen erfolgt weitgehend analog zu den bereits bestehenden Reiseveranstalter-Kooperationen. Die Fahrtkostenanteile für die einzelnen beteiligten Städte werden nach einem einheitlichen Muster für alle teilnehmenden Städte ermittelt, das zwischen VDV/Verkehrsverbänden und DB AG einvernehmlich verabredet wurde.

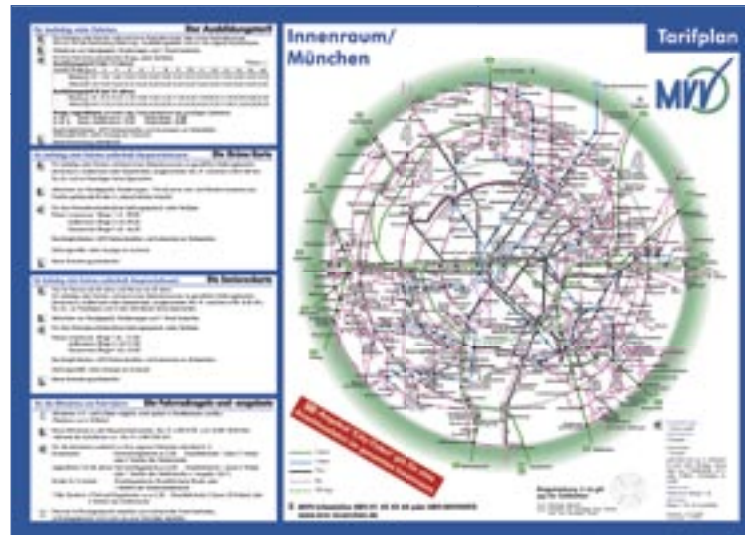
Die Ausgabe des CityTickets als Kombi-Ticket für die Fernverkehrskunden der DB AG erfolgt obligatorisch für alle Fahrten über 100 Kilometer zu den aufgeführten Städten, bei denen ganz oder teilweise Fernverkehrszüge der Deutsche Bahn AG (also IC, EC oder ICE) genutzt werden. Derzeit gilt die Regelung jedoch nur bei BahnCard-ermäßigten Fahrausweisen (BahnCard25 und BahnCard50). Von Seiten aller Beteiligten wird aber möglichst bald eine Ausdehnung des Angebotes auf alle Fernverkehrsfahrkarten angestrebt.

Geltungsbereich ist grundsätzlich das jeweilige Stadtgebiet

Die CityTicket-Fahrtberechtigung gilt am Zielort der jeweiligen Bahnreise für die Fahrtbeendigung mit dem städtischen ÖPNV. Für die Fahrt beispielsweise zum Hotel, Sitzungsort oder zu Verwandten können demnach also S- und U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen sowie Busse genutzt werden.

Der Geltungsbereich erstreckt sich grundsätzlich auf die Gebietsgrenzen der betreffenden Stadt. In Einzelfällen gelten auch größere Bereiche, sofern sich diese aufgrund der lokalen Tarifsensitivität ergeben, z. B. der Innenraum in München. Diese werden dann vor Ort kommuniziert. Auf den Geltungsbereich in den einzelnen Städten wird an den zentralen Fernverkehrshalten häufig auch durch entsprechende Hinweise auf den jeweiligen Tarifplänen aufmerksam gemacht. Zudem finden sich Hinweise darauf in den Reiseplänen, die in allen Fernverkehrszügen ausliegen.

Die Kennzeichnung der Fahrtberechtigung im ÖPNV auf den DB-Fahrausweisen erfolgt durch den Aufdruck der Bezeichnung »+City«. Für Köln lautet die Be-



Neben Hinweisen auf Liniennetzplänen (oben, im roten Balken) wird durch Aufkleber (Mitte) über den Geltungsbereich informiert, der sich auch auf den Fahrkarten findet (»+City«, unten)

zeichnung also beispielsweise »Köln+City«. Bei Rückfahrkarten ist auch die Fahrtmöglichkeit zurück zum Bahnhof eingeschlossen und ebenfalls auf dem Fahrausweis vermerkt. Der Kunde muss sich hierbei jedoch vorab auf ein Datum für seine Rückfahrt festlegen.

Ausweitung auf weitere Städte geplant

In den kommenden Jahren soll das CityTicket schrittweise weiter ausgebaut werden. So sollen prinzipiell alle Landeshauptstädte in das Konzept einbezogen werden und alle Städte, deren Einwohnerzahl größer als 120.000 Einwohner ist. Deutschlandweit sind dies insgesamt 66 Städte. Aktuell laufen bereits die Vorbereitungen zur Integration jener Städte, die in der ersten Stufe aufgrund der kurzen Fristen nicht mehr einbezogen werden konnten. Deren Einbeziehung wird für den Fahrplanwechseltermin im Dezember 2004 angestrebt.

Neben der bereits vorbereiteten Einbeziehung weiterer Städte ist auch beabsichtigt, das Angebot am Zielort auf alle Fernverkehrsfahrkarten auszudehnen. Damit würde allen Fernverkehrskunden der DB AG am Zielort die kostenlose Weiterfahrt mit dem dort jeweils vorhandenen ÖPNV ermöglicht. In einem weiteren Schritt soll später dann auch die Fahrtmöglichkeit am Startort der jeweiligen Bahnreise inkludiert werden, um den Bahnreisenden auf diesem Weg eine vollständige Reisekette mit dem öffentlichen Verkehr mittels eines Kombi-Tickets bieten zu können.



In diesem Zusammenhang ist jedoch noch eine Reihe weiterer vertriebstechnischer Fragen und Spezialprobleme zu klären. Schließlich wird auch eine Lösung zur Einbeziehung der BahnCard-100-Kunden in das Projekt erarbeitet. Das Angebot CityTicket soll in den folgenden Jahren also schrittweise durch weitere Stufen zum Wohle der Fahrgäste ausgeweitet und damit systematisch weiterentwickelt werden. Ziel ist, den Kunden in möglichst vielen Fällen eine geschlossene Reisekette bieten zu können.

Dipl.-Volksw. Manfred Knieps

Aktuelle statistische Trends: Inhalte, Erhebung und Aufbereitung

Die Nutzung des von den VDV-Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellten Verkehrsangebots mit Eisenbahnen, U-Bahnen, Straßen- und Stadtbahnen, Bahnen besonderer Bauart, Bussen und Obussen erhöhte sich 2003 deutlich um insgesamt 1,6 Prozent. Erfolgsgaranten waren dabei wiederum die seit einigen Jahren in verschiedenen Verbundräumen zu unterschiedlichen Zeitpunkten eingeführten Schülertickets, deren Verbreitung auch 2003 weiter zunahm. Auch im Eisenbahnnahverkehr wurden überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse von mehr als zwei Prozent erzielt.

Die VDV-Statistik 2002 (erschieden im September 2003) bildet erstmals die neue Verbandsstruktur ab. Die neue Aufbereitung der Daten ermöglicht somit die spartenbezogene Betrachtung von Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt. Zeitgleich mit In-Kraft-Treten des »Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik« vereinfachte der VDV seine verbandsinternen Erhebungen.

Insgesamt erzielten die VDV-Mitgliedsunternehmen 2003 einen Fahrgastzuwachs von 1,6 und Mehreinnahmen von 4,9 Prozent. Eine Hauptursache für dieses positive Branchenergebnis inmitten von

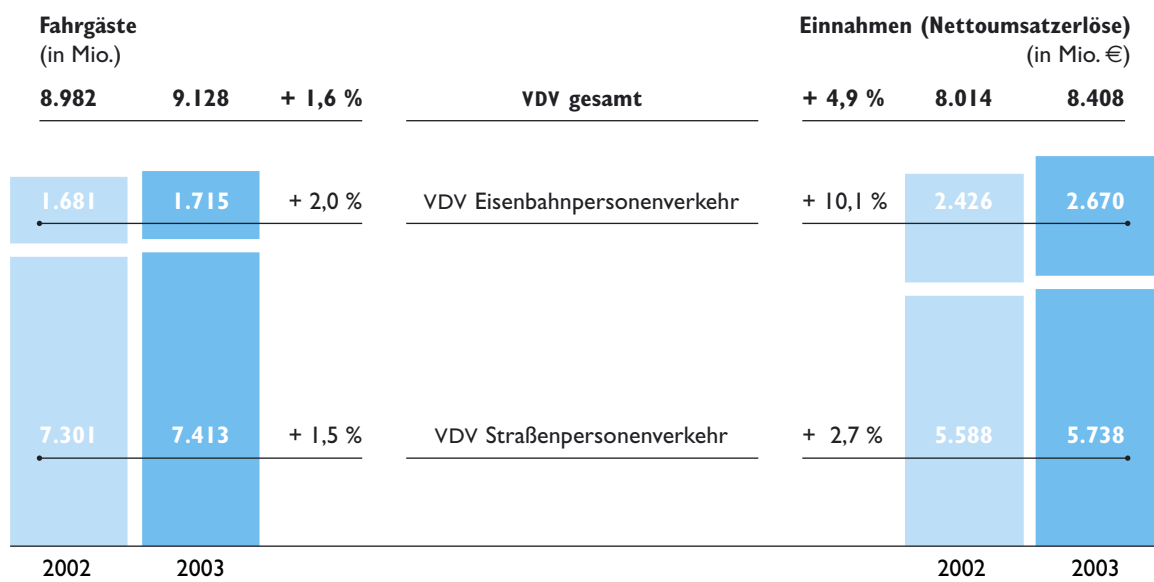
wirtschaftlichen Negativmeldungen liegt in der zunehmenden Nutzung von so genannten Schülertickets. Daneben gibt es eine Reihe von Ursachen, die eher auf statistische Effekte zurückzuführen sind und

somit keinen wirklichen Fahrgast- bzw. Einnahmewachstum widerspiegeln.

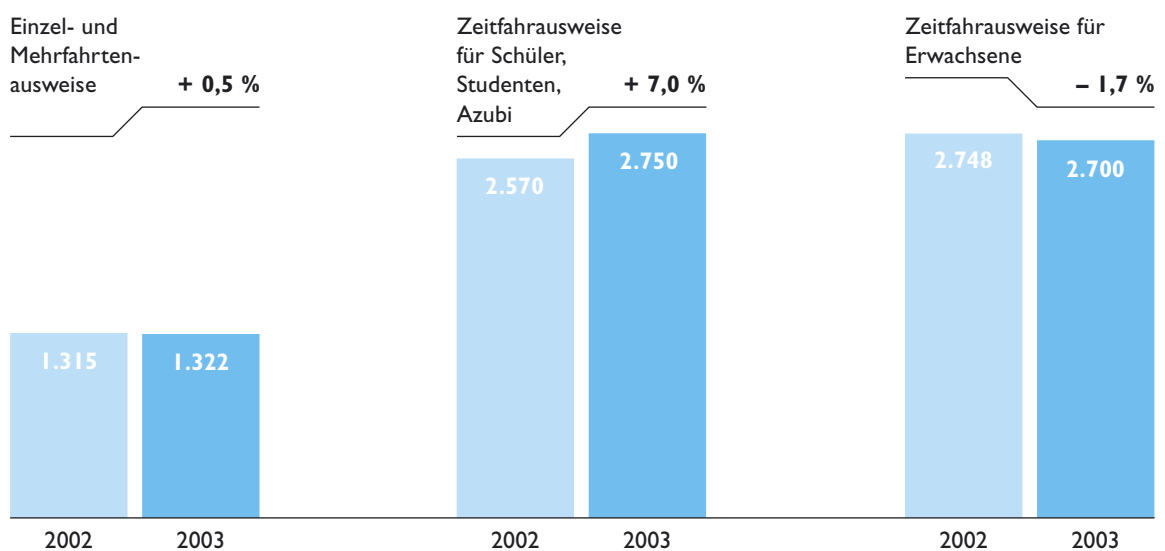
Fahrausweisartenspezifische Entwicklung

Echte Fahrgastzuwächse gab es – wie bereits in den vergangenen Jahren – im Bereich der Zeitkarten für Schüler, Studenten u. a. Auszubildende. Das liegt einerseits an der Steigerung der Studierenden auf die bisherige Höchstzahl von bundesweit 1,94 Millionen, für die seit längerem ein zielgruppenorientiertes Fahrkartenangebot in Gestalt von Semestertickets zur Verfügung steht. Auch die Zahl der älteren Schüler, die weiterführende allgemeinbildende oder berufsbil-

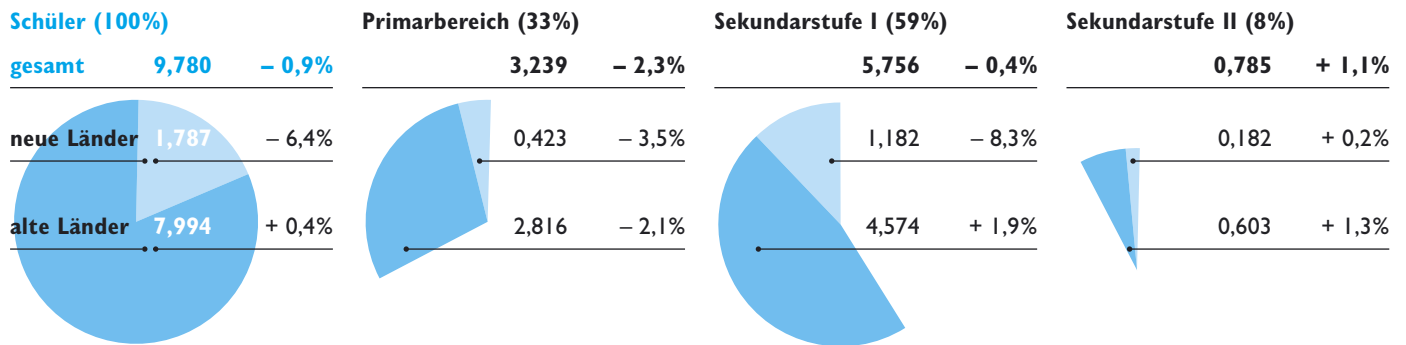
Vorläufige Gesamtentwicklung der Fahrgäste und der Einnahmen (Nettoumsatzerlöse) im VDV 2003/2002



Vorläufige Fahrgastentwicklung im Straßenpersonenverkehr der VDV-Unternehmen 2003/2002 nach Fahrausweisarten (Fahrgäste in Mio.)



Schüler an allgemein bildenden Schulen im Schuljahr 2002/2003 (in Mio.) und Veränderungsrate zum Schuljahr 2001/2002



dende Schulen besuchen, erhöhte sich 2003 zumindest in den alten Bundesländern noch einmal. Viele VDV-Unternehmen und Verbände hatten dieses Kundenpotenzial bereits mit speziellen Fahrausweisangeboten erschlossen: Allein im Jahr 2002 wuchs der Anteil der auf Schülertickets durchgeführten Fahrten auf mehr als 30 Prozent der übergeordneten Fahrausweisart an. Auch 2003 hielt dieser Trend an, was aus den wiederum deutlichen Zuwachsraten von sieben Prozent zu schließen ist.

Dennoch sollte diese Erfolgsmeldung nicht darüber hinwegtäuschen, dass dieses Marktsegment bald ausgeschöpft sein wird, denn die seit dem Schuljahr 1996/97 sinkenden Einschulungszahlen wirken sich teilweise bereits heute schon auf die für den öffentlichen Verkehr relevanten Jahrgänge aus. Dabei zeigen sich aufgrund der geburtenschwachen Jahrgänge seit Beginn der 90er Jahre in den neuen Bundesländern deutlich negativere Tendenzen als in den alten Bundesländern.

Viele VDV-Mitgliedsunternehmen haben dies frühzeitig erkannt und verlegen ihren Fokus nunmehr auf die – bedingt durch die demographische Entwicklung – zukunfts-trächtigste Kundengruppe der Senioren (siehe Grafik auf S. 50).

Inzwischen weitgehend ausgeschöpft scheinen die Potenziale für die Fahrausweisgruppe der Zeitfahrausweise für jedermann zu sein. Nach deutlichen Zuwachsraten, die seit den 80er Jahren nach Einführung der ersten Umwelttickets bis zu Beginn dieses Jahrtausends anhielten, mussten 2003 erstmals Rückgänge in Höhe von 1,7 Prozent hingenommen werden. Weitere

Ursachen für den Rückgang dieses Marktsegments lagen eindeutig in den nach wie vor hohen Arbeitslosenzahlen (4,2 Millionen) bzw. dem höchsten Beschäftigungsrückgang seit zehn Jahren um ein Prozent auf 38,3 Millionen Erwerbstätige. Es liegt auf der Hand, dass für potenzielle Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel nach Verlust ihres Arbeitsplatzes auch der täglich regelmäßig zurückgelegte Weg dorthin entfällt, und somit meist auch die Notwendigkeit zum Erwerb eines Zeitfahrausweises. Hinzu kam die wirtschaftliche Unsicherheit, die sich Ende 2002/Anfang 2003 bei weiten Bevölkerungskreisen breit gemacht hatte und die langfristige finanzielle Bindung an ein Verkehrsunternehmen in Form von Jahresabos verhindert haben mag.

Ein Teil dieser Rückgänge konnte durch den gegenläufigen Trend bei den Fahrten auf Einzel- und Mehrfahrkarten wieder aufgefangen werden. Allerdings vermochte das Wachstum von 0,5 Prozent in diesem Marktsegment, das 2003 nur noch einen Anteil von 18 Prozent an der Beförderungsleistung im Straßenpersonenverkehr insgesamt abdeckte, den Rückgang bei den Zeitkarten für jedermann nicht vollständig zu kompensieren. Dies gelang durch die erläuterten Zuwächse im Schülerverkehr.

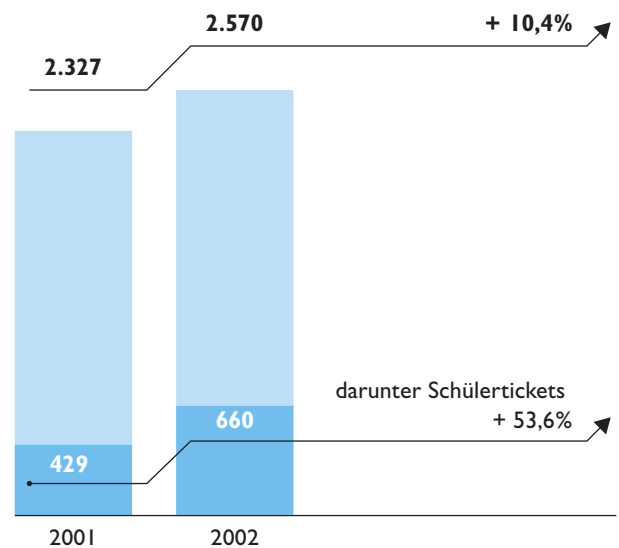
Weitgehend statistisch bedingte Zuwächse

Produktverlagerung im Eisenbahnverkehr

2003 änderte die DB-Gruppe ihr Angebot im ÖPNV mit Eisenbahnen. Die als Fernverkehrsprodukt eingestuftes Interregio fielen weg und wurden zum Großteil in den Schienenpersonennahverkehr in-

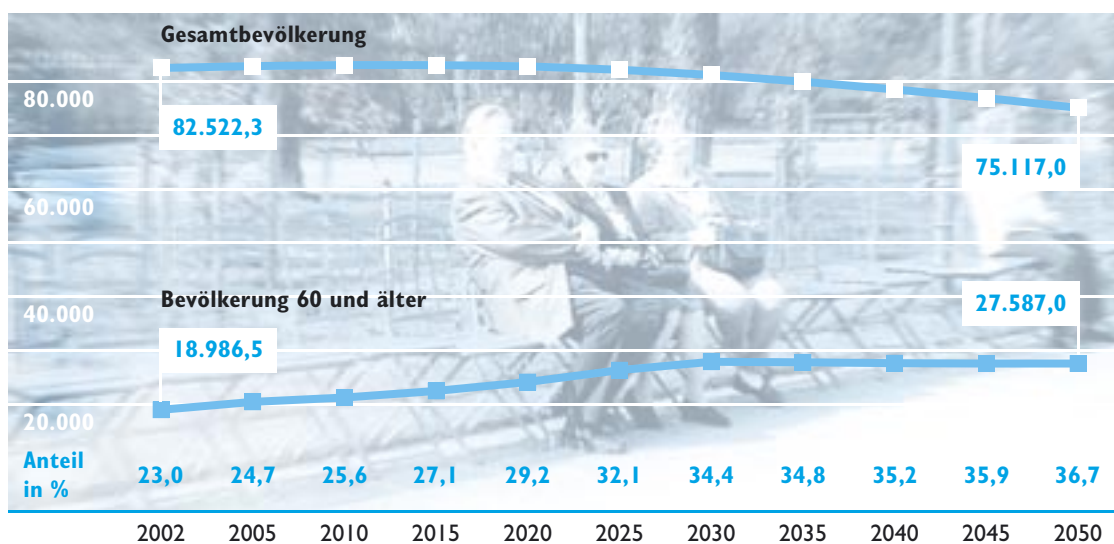
Fahrgäste auf Zeitkarten für Schüler (in Mio.)

Zeitkarten für Schüler, Studenten und Azubi gesamt



tegriert. Demgegenüber erfuhr nur ein geringer Teil der ehemaligen Interregio-Verkehre eine Aufwertung und avancierte zum IC-Angebot. Diese Maßnahmen führten zwangsläufig zu einer Verlagerung der Fahrgastzahlen von Fernverkehrshin zu Nahverkehrsprodukten. So standen den über zweiprozentigen Fahrgastzuwächsen im Nahverkehr zweistellige Rückgänge im Fernverkehr gegenüber. Allerdings entfällt auf den Fernverkehr nur etwa sechs Prozent des Fahrgastaufkommens im Eisenbahnverkehr, so dass die dort erzielten Rückgänge durch die positive Entwicklung im Nahverkehr überkompensiert werden konnten. Dieser Teil ist als echter Zuwachs, bedingt durch neue Strecken und attraktivere Fahrzeuge vor allem der DB-Gruppe, zu werten. Die Einnahmen stiegen aus analogen Gründen im Schienenpersonennahverkehr sogar um mehr als zehn Prozent.

Bevölkerungsentwicklung (in 1.000) und Anteil der über 60-jährigen an der Gesamtbevölkerung



Quelle: 10. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes, 6.6.2003 (mittlere Variante)

Folgen der Währungsumstellung

Zu Beginn des Jahres 2002 wurde im Rahmen der Währungsumstellung auch der Verkauf/Vertrieb von Fahrausweisen im öffentlichen Verkehr auf den Euro umgestellt. Bei der Umstellung von Fahrausweisautomaten traten vielerorts Probleme auf, die in den ersten Tagen und Wochen des Jahres zu Mindereinnahmen im Fahrausweisverkauf führten. Bedingt durch diesen Basiseffekt kam es im ersten Quartal 2003 zu entsprechenden Einnahmezuwächsen, die sich rein rechnerisch auch auf die Fahrgastzahlen auswirkten.

Verkehrszählungsergebnisse liegen jetzt vor

Im Auftrag des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) waren seit Jahren umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt worden, deren Ergebnisse 2003 vorlagen. Die Auswertungen ergaben, dass die Fahrgastzahlen der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) höher liegen als bisher angenommen. So wurden gegenüber dem Vorjahr, das noch auf der Grundlage alter Zählergebnisse fortgeschrieben worden war, zunächst hohe Fahrgastzuwächse ausgewiesen. Rückwirkend wurde auf der Grundlage der neuen Verkehrserhebung eine Bereinigung der Vorjahreswerte vorgenommen.

VDV-Statistik 2002

Auf der Mitgliederversammlung in Karlsruhe am 20. Mai 2003 hat

sich der VDV neu aufgestellt. Die neue Satzung sieht die Bildung von fünf Fachgruppen (Sparten) vor. Selbstverständlich ergaben sich aus dieser Umstrukturierung neue Sichtweisen und Fragestellungen, die nicht zuletzt auch die statistische Erfassung und Aufbereitung der Verbandsdaten tangieren.

Damit die VDV-Statistik diesen Fragestellungen möglichst optimal gerecht werden kann, wurde bereits in der Ausgabe 2002 der Einstieg in die Spartenstatistik vorgenommen, d. h. das von den Mitgliedsunternehmen zur Verfügung gestellte Datenmaterial wurde erstmals spartenmäßig aufbereitet. Die daraus resultierenden inhaltlichen Änderungen betreffen in erster Linie die Personenverkehrsteile der Veröffentlichung, da der Güterverkehr – der nach der neuen Satzung eine der fünf VDV-Sparten bildet – schon in früheren Ausgaben in einem getrennten Kapitel bzw. tabellarischen Anhang aufbereitet wurde. Zeitgleich zu den Anpassungen an die neue Verbandsstruktur wurden auch die grafische Darstellungsweise in der gesamten Veröffentlichung und die Übersichtlichkeit und der Aussagewert der inhaltlichen Zusammenfassung und des Mitgliederverzeichnisses verbessert.

Als durchgängiges neues Ordnungsprinzip der kumulierten Unternehmensdaten im Personenverkehrsteil der VDV-Statistik wurde die Aufsummierung der einzelnen Betriebszweige zu Zwischensummen, die die VDV-Sparten

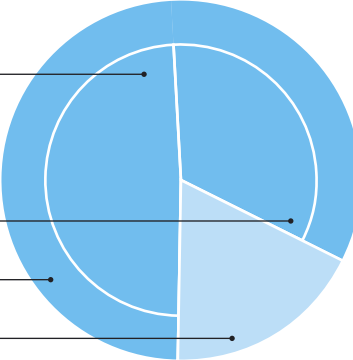
wiedergeben, gewählt. So ergeben die Betriebszweige Bus und Obus die Zwischensumme »Bus gesamt«, die Betriebszweige Straßen-/Stadtbahn, U-Bahn und Bahnen besonderer Bauart werden zur Position »Straßen-, Stadt- und U-Bahnen gesamt« (»Tram«) aufsummiert. Diese beiden Zwischensummen ergeben den »Straßenpersonenverkehr«, der zusammen mit dem »Eisenbahnpersonenverkehr« zu einer Gesamtsumme »VDV« aufaddiert wird.

Die wichtige Information über die Aufteilung der Fahrgäste und Personenkilometer nach Verkehrsmitteln wurde erstmals in die Umfrage zur VDV-Statistik aufgenommen. Das Ergebnis wurde grafisch aufbereitet und bietet Aufschluss über die Leistung der einzelnen Sparten im Personenverkehr.

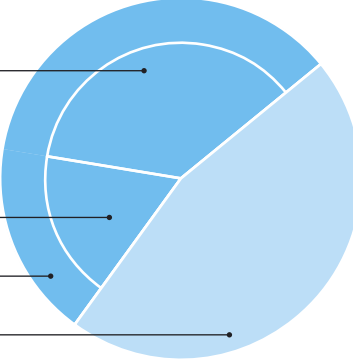
Die tabellarischen Anhänge, in denen die einzelnen Unternehmensdaten aufgelistet werden, sind analog zum Hauptteil gegliedert. Die Unternehmen jeder der fünf Fachgruppen sind einem eigenen Anhang zugeordnet. Gehört ein Unternehmen mehreren Sparten an, so findet es sich auch in jedem entsprechenden Anhang wieder. Um den Gesamtüberblick über ein Unternehmen weiterhin zu gewährleisten, wurde im Personenverkehr zusätzlich ein »allgemeiner Anhang« eingerichtet, in dem alle VDV-Mitgliedsunternehmen mit Personenverkehr mit ihren unternehmensbezogenen Daten (Einwohner, Beschäftigte, Fahrten, Personenkilometern) sowie den

Verkehrsmittel-/Betriebszweigbezogene Fahrten und Personenkilometer 2002

Fahrten	Fahrten (Mio.)	Anteile (%)
Bus	4.555,6	48,6
Obus	17,3	0,2
gesamt	4.572,9	48,8
Straßen- / Stadtbahn	2.056,4	22,0
U-Bahn	1.035,5	11,1
Bahn besonderer Bauart	21,2	0,2
gesamt	3.113,1	33,3
Straßenpersonenverkehr gesamt	7.686,0	82,1
Eisenbahnpersonenverkehr gesamt	1.681,1	17,9
Gesamtsumme	9.367,1	100,0



Personenkilometer	Personen-km (Mio.)	Anteile (%)
Bus	30.441,6	36,4
Obus	74,6	0,1
gesamt	30.516,2	36,5
Straßen- / Stadtbahn	9.602,4	11,5
U-Bahn	5.050,4	6,0
Bahn besonderer Bauart	88,2	0,1
gesamt	14.741,0	17,6
Straßenpersonenverkehr gesamt	45.257,1	54,1
Eisenbahnpersonenverkehr gesamt	38.323,8	45,9
Gesamtsumme	83.580,9	100,0



aus allen relevanten Anhängen aufaddierten Wagen- und Platzkilometern aufgeführt werden.

Auf den Einzelausweis wettbewerbsrelevanter sensibler Daten wie Einnahmen oder Kennziffern wurde in dieser Ausgabe erstmals verzichtet. Im Anhang für Unternehmen mit Eisenbahnpersonenverkehr und Eisenbahngüterverkehr wurde ein zusätzlicher Hinweis auf Infrastrukturunternehmen (EIU) eingerichtet.

Ausblick auf VDV-Umfragen ab 2004

Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 tritt das »Gesetz zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik« in Kraft. Ziel des Gesetzes ist einerseits die Zusammenführung bisher von den amtlichen Stellen getrennt und mit unterschiedlichen Fragebogen erhobenen Daten und andererseits die Entlastung der auskunftspflichtigen Unternehmen.

Neben der stark vereinfachten Quartalerhebung, die seit dem ersten Quartal 2004 für alle Unternehmen mit Personenverkehr (Straßen- und Eisenbahnpersonenverkehr) identisch ist, wird das Statistische Bundesamt ab 2005 für das Berichtsjahr 2004 auch seine Jahreserhebung umstellen. Bestimmte Bestandsdaten werden künftig nur noch in fünfjähriger Periodizität erhoben.

Der Unterausschuss (bis 2003 Ausschuss) für Statistik des VDV hat bei der Erarbeitung des neuen Gesetzes und dessen Umsetzung seit langem mitgewirkt. Die neuen VDV-Fragebögen wurden in einem permanenten Abstimmungsprozess mit dem Statistischen Bundesamt unter gleichzeitiger Berücksichtigung der spezifischen Verbandsbelange erarbeitet und berücksichtigen selbstverständlich auch die oben genannten Ziele des neuen Statistikgesetzes. Während die Angleichung des Quartalsfrage-

bogens zeitgleich mit der amtlichen Statistik zum ersten Quartal 2004 erfolgt, hat der VDV seine Jahresumfrage zur VDV-Statistik bereits mit dem Anfang 2004 versandten Jahresfragebogen zur Personenverkehrsstatistik für die Ausgabe der VDV-Statistik 2003 umgestellt. Der neue Fragebogen umfasst nur noch etwa die Hälfte des bisherigen Umfangs und bedeutet daher eine deutliche Entlastung für die VDV-Mitgliedsunternehmen.

Über die damit verbundenen Neuerungen wurden die VDV-Mitgliedsunternehmen per Rundschreiben und per Internet informiert. Wie in der Vergangenheit steht die Excel-Version der Fragebögen zum Herunterladen im Intranet zur Verfügung.

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Mobilitätslücken schließen durch Kooperation mit CarSharing

Ein hervorragendes ÖPNV-Liniennetz- und -Fahrplanangebot kann in Ballungsräumen die Mehrzahl der Mobilitätsbedürfnisse abdecken, aber nicht alle. Der Besuch am Sonntag auf dem Land oder der Einkauf beim Möbel-Abholmarkt gehören zu dieser Kategorie. Um auch für den letzten Rest von Fahrtwünschen ein Angebot aus der gleichen Hand bereit zu haben und sich als umfassender Mobilitätsdienstleister zu profilieren, kooperieren zunehmend mehr Verkehrsunternehmen und -verbände mit CarSharing-Organisationen.

Die örtlichen Organisationen des CarSharing (engl. »Auto-Teilen«, gemeinschaftliches Benutzen von Autos) bieten ein dezentrales, möglichst nahe an den Wohnstandorten gelegenes Netz von Auto-Ausleihstationen. Die CarSharing-Teilnehmer schließen mit der Organisation einmalig einen Rahmenvertrag und können dann ohne weitere Formalitäten rund um die Uhr einen verfügbaren Wagen ihrer Wahl buchen und benutzen. Die Autobenutzung wird nach Dauer und Fahrkilometern abgerechnet und vom Konto des Kunden abgebucht. Freikilometer werden nicht gewährt; man kann die Fahrzeuge bedarfsgerecht ab einer Stunde Nutzungsdauer buchen. Das gesamte Verfahren von der Buchung über den Zugang und die Nutzung der Autos bis zur Abrechnung wird zunehmend mit moderner Technik (berührungslose elektronische Chipkarte, Stand-Alone-Bordcomputer) und weitgehend automatisch abgewickelt.

über rund 2.500 Fahrzeuge und haben rund 68.500 fahrtberechtigte Kunden, d. h. rechnerisch teilen sich 27,4 Nutzer ein CarSharing-Auto.

Gegenüber mehr als 44 Millionen Pkw bei 82 Millionen Einwohnern mag dies auf den ersten Blick gering erscheinen, aber die CarSharing-Kundschaft wächst in den letzten Jahren sehr dynamisch, und die Klientel ist vorrangig in den großen Ballungsräumen zu suchen: Ein Viertel der Bevölkerung wohnt in Großstädten über 200.000 Einwohnern, in 97 Prozent dieser Städte gibt es CarSharing.

Wirkung des CarSharing

Ein eigenes Auto vor der Haustür verführt dazu, es gewohnheitsmäßig, d. h. ohne bewusste Verkehrsmittelwahlentscheidung für den Einzelfall, zu gebrauchen – es ermöglicht Fahren ohne nachzu-

relativ geringen nutzungsabhängigen Kosten in seine eigene Fixkosten-Falle.

Wer sich dagegen auf CarSharing einlässt, ist multimodal eingestellt, erhöht aber für sich selbst die Zugangsschwelle zum Pkw: Man muss vorher das Fahrzeug buchen, Anfangs- und Endzeitpunkt der Ausleihe angeben und den Weg zur Ausleihstation und wieder zurück zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurücklegen. Zudem werden die wirklichen Kosten (spätestens bei der nächsten Abbuchung) transparent, denn jede einzelne Fahrt verursacht direkt ablesbare, variable Kosten – es wird sichtbar, wie teuer Auto fahren wirklich ist.

Dieser Mechanismus wirkt, ohne dass die individuelle Mobilität des CarSharing-Teilnehmers eingeschränkt wäre: Er kann jederzeit auf ein Auto zugreifen – er hat sogar die Auswahl zwischen vielen Modellen, aber er muss sich vor jeder Fahrt bewusst neu entscheiden. Der routinisierte Einstieg ins Auto wird durchbrochen: Statt Abonnement aufs Auto – Auto fahren auf Einzelfahrschein!

CarSharing tut Städten und Umwelt gut

CarSharing-Teilnehmer sind Personen, die den ÖPNV in höherem Maße nutzen als Pkw-Besitzer – im Laufe der Teilnahme am CarSharing erhöht sich ihr Modal-Split-Anteil am ÖPNV sogar noch. Entsprechend positiv fällt die Öko-Bilanz für CarSharing aus: weniger CO₂-Ausstoß und weniger Lärm.

Ein CarSharing-Auto ersetzt fünf bis acht private Pkw. Gerade in dicht bebauten Vierteln der Städte mit ihrer Parkplatznot erleichtert ein erhöhter Anteil von CarSharing-Teilnehmern an der Bevölkerung den Parkdruck spürbar. Die Kommune kann Kosten für die Schaffung weiterer Parkplätze einsparen, Grünflächen brauchen nicht zu betoniert zu werden. Eventuell hilft die Verminderung des Parkplatzbedarfs sogar dazu, öffentlichen Raum für urbanere Nutzungen zurückzugewinnen.

Untersuchungen zeigen, dass die ÖPNV-affinen CarSharing-Teilnehmer ihre Wohnung und ihren Aktionsradius vorzugsweise in gut vom ÖPNV erschlossenen

Mit auffälligen und informativen Broschüren werben die Verkehrsunternehmen für ihre Kombipakete



CarSharing wurde vor 16 Jahren erstmalig in Deutschland angeboten, derzeit gibt es rund 80 CarSharing-Organisationen in über 250 deutschen Gemeinden. Sie verfügen

denken. Nachdem man es einmal ohnehin bezahlt hat, scheint es mit jeder weiteren Fahrt auch noch subjektiv billiger zu werden: Der Besitzer tappt wegen der

Lagen mit urbanen Wohn- und Versorgungsstrukturen suchen. Sie stärken diese und wirken damit der Zersiedelung und dem Kaufkraft-Abfluss in die Einkaufszentren auf der grünen Wiese entgegen.

CarSharing nutzt dem ÖPNV

Noch immer hält sich die Befürchtung, CarSharing könne für bisherige ÖPNV-Fahrgäste die Einstiegsdroge in die individuelle Motorisierung sein. Die vielfältigen Untersuchungen belegen diese Befürchtung nicht. Vielmehr zeigen sie, dass sich ohnehin schon stark an den ÖPNV gebundene Personen mit CarSharing noch enger an ihn binden. Sie fahren noch mehr mit Bussen und Bahnen, sind mit diesen zufriedener als die Durchschnittskunden und finden in der Kooperation ÖPNV/CarSharing eine attraktive Lösung für diejenigen Rest-Verkehrsbedürfnisse, für die Busse und Bahnen nicht optimal sind. Damit gelingt es dem ÖPNV, Kunden länger an sich zu binden, d. h. die Anzahl von Jahresabo-Kunden zu erhöhen.

Zugleich gewinnt das Verkehrsunternehmen, das gemeinsam mit einer CarSharing-Organisation in die Öffentlichkeit tritt, bei Politik und allgemeinem Publikum an positivem Image. »ÖPNV + CarSharing« wird in den Medien stets als Innovation, als Zeichen für Offenheit der Verkehrsunternehmen dargestellt und kommt entsprechend gut an.

CarSharing braucht ein attraktives ÖPNV-Angebot, denn CarSharing-Teilnehmer legen ihre Wege überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV, zurück. Insofern besteht keine Befürchtung, CarSharing könne den ÖPNV überrunden, dominieren oder ihm Kunden wegschnappen. Es ist der geborene Partner zum ÖPNV: Grundmobilität mit dem Umweltverbund und besondere Wege per CarSharing. CarSharing stellt quasi die Mobilitätsversicherung für den Benutzer des Umweltverbundes dar.

Kooperationsformen

Die Kooperation zwischen Verkehrsunternehmen und CarSharing-Organisation kann sich auf alle Aktionsbereiche des Marketing-Mixes beziehen: Produkt, Preis, Distribution und Kommunikation. Etwa die

Hälfte der bestehenden Kooperationen bieten ihren Kunden ein kombiniertes Produkt an; es besteht heute in der Regel noch aus zwei Teilangeboten, einem ÖPNV-Abo und einem Vertrag mit der CarSharing-Organisation. An der technischen Kombination von »Electronic Ticketing« und kontaktloser Datenübertragung auf CarSharing-Fahrzeuge wird derzeit gearbeitet.

Preislich wird ein großer Teil der Kombiangebote dadurch attraktiv, dass die CarSharing-Organisationen ÖPNV-Jahresabonnenten den Zutritt zum CarSharing begünstigen und die Kautions- oder den monatlichen Grundbeitrag reduzieren. Zum Ausgleich liegen dann die variablen Preisbestandteile etwas höher als beim Standard-CarSharing-Tarif.

Bei Kommunikation, Information, Beratung und Verkauf des Kombiangebotes kann das Verkehrsunternehmen bzw. der -verbund seine vorhandenen Strukturen ins Spiel bringen. Mit Kundenbriefen und Mailings lassen sich die ÖPNV-Stammkunden ansprechen, für sie könnte CarSharing einen Zusatznutzen bedeuten und die Bindung an den ÖPNV verstärken. Im Kundenzentrum lässt sich die Information vertiefen, Beratung leisten und der Vertrag abschließen.

Intensität und damit verbundene Kosten der Kooperation sind bei den rund 50 gegenwärtig vorhandenen gemeinsamen Auftritten höchst unterschiedlich. Nichts spricht dagegen, erst einmal vorsichtig aufeinander zuzugehen und bei beiderseitigem Gefallen das Engagement für CarSharing zu vertiefen. Bei der Deutsche Bahn AG und den kommunalen Verkehrsunternehmen in Hagen, Hanau und Wuppertal geht das Engagement so weit, dass CarSharing im Verkehrsunternehmen selbst »gemacht« wird, in Chemnitz und Dresden sind die Unternehmen zusammen mit einer CarSharing-Organisation Gesellschafter eines gemeinsamen Tochterunternehmens.

Eine Form der Kooperation kann auch darin bestehen, dass das Verkehrsunternehmen der CarSharing-Organisation dabei hilft, wohnungsnaher Stellplätze für die Leihautos zu finden. Da es schon schwierig genug ist, für die Halte-



stellen des ÖPNV ausreichend Platz im Straßenraum zu bekommen, ist die Kombination mit CarSharing-Ausleihstationen noch selten. Sie hat sachlich keinen Bezug zum P+R: Dieses dient dem Umsteigen auf einem gebrochenen Weg, also der Intermodalität; CarSharing im Zusammenhang mit dem Nahverkehr dagegen dient der Multimodalität: Ein Weg wird entweder mit dem ÖPNV oder mit dem Auto zurückgelegt.

CarSharing ist ein Produkt, das die Lücke im Mobilitätsangebot des ÖPNV in Ballungsräumen schließt und sich mit diesem im Paket vermarkten lässt. Über den Umfang dieses Marktsegments darf man sich allerdings keine Illusionen machen, da das CarSharing-Angebot primär Menschen anspricht, die mit ihrer Mobilität bewusst umzugehen bereit sind. Nachteile für die Verkehrsunternehmen und -verbünde sind aus den heute üblichen Kooperationsformen nicht erkennbar, dagegen haben Untersuchungen eine verstärkte Kundenbindung, höhere Kundenzufriedenheit und einen generellen Imagegewinn für den ÖPNV herausgefunden.

Nicht zu übersehen ist die Partnerschaft aus ÖPNV und PkV bei den Dresdner Verkehrs-betrieben

30 Jahre Gemeinschaftswerbung: Anzeigenkampagne mit neuen Motiven und Direkt-Marketing für Entscheider

Seit 30 Jahren wirbt der VDV mit einer Gemeinschaftswerbung seiner Unternehmen für den ÖPNV: Im Jahr 1973 trat er erstmals mit einer Anzeigenkampagne an die Öffentlichkeit. Im Jahr 2003 wurde die aktuelle Anzeigenserie der erfolgreichen Werbekampagne mit der DB AG mit neuen Motiven fortgesetzt. Unter dem Slogan »Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen« werden die Leistungsfähigkeit, der gesellschaftliche Nutzen und die Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen in den Vordergrund gestellt. Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich wurden erneut mit Direkt-Marketing-Maßnahmen angesprochen. 2003 standen für die Gemeinschaftswerbung wieder rund 2,7 Millionen Euro zur Verfügung.

Mit seinem zweiten, im Jahr 2003 versandten VDV-Report »Klimaschutz ist Artenschutz – Mobilität darf nicht die Welt kosten« hat der VDV seine Direkt-Marketing-Maßnahmen für die Ansprache von Meinungsbildnern und Experten im Verkehrsbereich (aus Politik, Verwaltung, Journalismus) fortgesetzt. (Der Report ist kostenlos unter www.vdv.de zu bestellen.) Thema dieses Reports ist die »Klimaveränderung / Luftverschmutzung durch den Verkehr«. In Konzeption und Gestaltung wurde der Verband dabei von der Agentur K_03 GmbH, München, unterstützt. Der Titel ist dabei in der »Pop-Up«-Technik gestaltet, mit der Pinguine in zwei unterschiedlichen Lebensumfeldern gezeigt werden.

Anzeige mit der Botschaft »Jeder Einzelne kann durch Umsteigen auf Busse und Bahnen seinen kleinen Beitrag zum Klimaschutz leisten«



Ziel dieser Direkt-Marketing-Maßnahmen ist es, bei den Entscheidern und Meinungsbildnern im Verkehrsbereich die Notwendigkeit der

Förderung von Bussen und Bahnen stärker zu verankern. Es geht vor allem darum, bei den politischen und finanziellen Entscheidungen auf allen Ebenen die Unterstützung für eine positive Weiterentwicklung des ÖPNV zu schaffen oder aufrechtzuerhalten. Nur mit einer attraktiven und sich ständig weiter verbessernden Gestaltung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel ist es möglich, den Wettbewerb mit dem Pkw erfolgreich zu bestehen, die Fahrgastzuwächse der vergangenen Jahre fortzusetzen und die Finanzmittel zu sichern.

Kernthese ist: »Die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen setzt nachhaltige Mobilität voraus, zu der ein qualitativ hochwertiger ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leistet«. Dabei wird die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit (»sustainability«) des ÖPNV anhand verschiedener Themen dargestellt. Im ersten, mit dem Deutschen-Dialog-Marketing-Preis 2002 ausgezeichneten, VDV-Report war das Thema »Flächenverbrauch im Verkehr« aufbereitet und mit dem Titel »Wie man mehr Lebensqualität in Ihrer Stadt schafft, steht nicht in den Sternen ... Sondern auf unserem täglichen Fahrplan« veröffentlicht worden (kostenlos zu bestellen unter www.vdv.de).

Anzeigenserie mit neuen Motiven

Parallel zur Veröffentlichung des zweiten Reports wurde die Pinguin-Anzeige zum Klimaschutz »Wenn sich das Klima ändern kann, können Sie es auch.« weiter verstärkt geschaltet, um die inhaltliche Verknüpfung der Anzeigenkampagne mit den Direkt-Marketing-Maßnahmen zu betonen. Daneben haben VDV und DB AG die Anzeigenserie der erfolgreichen Gemeinschaftswerbung zur Leistungsfähigkeit, zum gesellschaftlichen Nutzen und zur Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen mit neuen Motiven

fortgesetzt. Die Anzeigen waren wieder von der RitterSlagman Werbeagentur GmbH & Co. KG, Hamburg, gestaltet.

Seit 1973 – ab 1981 zusammen mit der DB AG – haben die verschiedensten Kampagnen erfolgreich für die stärkere Nutzung und Förderung von Bussen und Bahnen geworben. Großflächenplakatierungen wurden dabei ebenso eingesetzt wie elektronische Medien mit Funk- oder TV-Spots. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt durch Schaltung von Zeitschriftenanzeigen im Print-Bereich. Seit 1990 ist die Kampagne auf Grundlage des »Public-Awareness-Konzeptes« von Werner Brög, Socialdata GmbH, München, angelegt. Sie zielt darauf ab, die Grundeinstellung zum ÖPNV positiv zu beeinflussen und in der Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel zu einer subjektiv wählbaren Alternative zu machen.

U. a. durch die Werbekampagne war bei der Bevölkerung eine hohe Umweltsensibilität auch in Verkehrsfragen vorhanden. Bei dem anhaltend hohen Werbedruck der Automobilindustrie, die jährlich mehr als 1,6 Milliarden Euro in Werbung investiert und immer stärker auch die sich ständig verbessernden Umweltaspekte des Autofahrens bewirbt, ist es mehr denn je notwendig, verstärkt in der allgemeinen Öffentlichkeit das Bewusstsein für die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Lebensqualität in unseren Städten und Regionen zu schärfen.

Bei der Anzeigenkampagne stand im Jahr 2003 wieder die allgemeine Bevölkerung als Zielgruppe im Fokus. Publikumstitel wie Spiegel, Stern, TV Movie, Geo, Super Illu und Guter Rat deckten dabei die definierte Kernzielgruppe potenzieller ÖPNV-Nutzer bestmöglich ab. Es wurde weiter Wert darauf gelegt, in West- wie Ostdeutschland eine gleich hohe Werbedichte zu erzielen. Die Zielgruppe wurde in der laufenden Anzeigenserie zu meist mit ganzseitigen Vier-Farb-Anzeigen angesprochen. Mit dem Slogan »Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen« knüpfte die Kampagne an den Anfang der 90er Jahre entwickelten Slogan »Zeit zum Umdenken – Busse und Bahnen« an und forderte zum Handeln und Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel auf.



W&V würdigte die VDV-Anzeige als »Kreation des Tages«

Zwei neue Anzeigen wurden in dem 2002 erstmalig eingesetzten Format einer Zwei-halbe-Seiten-Anzeige entwickelt. Durch die Anzeige »Vor dem Auto kommt die Bahn.« mit der Haltestelle Gaggenau DaimlerChrysler wurde das Selbstbewusstsein und die Unverzichtbarkeit nach dem Motto »Öffentliche Verkehrsmittel sind auch für Autobauer oft die bessere Alternative« thematisiert. »W&V Werben und Verkaufen«, führende Fachzeitschrift für Werbung, Kommunikation und Marketing, hat diese Anzeige im April 2003 als »Kreation des Tages« gewürdigt und »Bahn frei für weitere Motive dieser Art« gefordert.

Bei der zweiten neuen Anzeige »2 Hebel, 3 Pedale, 10 Leuchten, 12 Displays und 67 Schalter. Und hier ist der Knopf zum Entspannen.« stehen Bequemlichkeit und Entspannung bei der Nutzung von Bussen und Bahnen im Vordergrund.

Mit der 2002 gestarteten Anzeige »Promillesammelstelle. Führerscheinscheinbehaltestelle«, in der humorvoll ein Biergarten und eine Bushaltestelle gegenübergestellt wurden, wurde weiter darauf hingewiesen, sich nach Alkoholgenuss lieber rechtzeitig für Bus und Bahn zu entscheiden. Die Anzeige wurde in einer Sonderaktion im Sommer 2003 verstärkt geschaltet.



Ein deutlich erweiterter Mediaplan enthielt zahlreiche zusätzliche Zeitschriften-Titel, mit denen potenzielle Biergarten-Besucher erreicht werden konnten. Außerdem wurden bundesweit die einschlägigen Szene-Zeitschriften belegt.

Mit einem Folder »Wir haben was gegen Alkohol am Steuer« wurden die VDV-Unternehmen über die Aktion informiert, mit Zusatzinformationen für die redaktionelle Bearbeitung des Themas versorgt und aufgefordert, durch eigene Aktionen vor Ort diese bundesweite Aktion zu unterstützen. Verschiedene VDV-Unternehmen sind dabei auch erfolgreich tätig geworden.

2003/2004 Werbeetat von rund 2,7 Millionen Euro jährlich

Insgesamt standen dem VDV im Jahr 2003 für die Gemeinschaftswerbung – finanziert aus einer Umlage der VDV-Personenverkehrsunternehmen – 1,88 Millionen Euro zur Verfügung. Durch die Beteiligung der DB AG mit ihren Tochterunternehmen in Höhe von insgesamt 0,825 Millionen Euro pro Jahr ist der gemeinsame ÖPNV-Werbeetat 2003 und 2004 mit einem Finanzvolumen in Höhe von 2,7 Millionen Euro jährlich ausgestattet. Die Mitgliederversammlung des Verbandes hatte im Jahr 2002 in Frankfurt am Main die Weiterführung der Gemeinschaftswerbung auch in den Jahren 2003 und 2004 beschlossen und zugleich mit der Fortsetzung der Umlagefinanzierung durch die Personenverkehrsunternehmen des Verbandes die finanzielle Basis in unveränderter Höhe sichergestellt. Die Gemeinschaftswerbung ist 2003/2004 in ihrer mittlerweile sechzehnten jeweils zweijährigen Etatperiode.

Folder zur Anzeige »Promille-Sammelstelle. Führerscheinscheinbehaltestelle.«

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn



Anzeige mit der Botschaft »Bus- und Bahnfahren ist deutlich entspannender«

Integrierte Kommunikation erhöht den Wirkungsgrad der Verbands-PR

Mit der Neustrukturierung des VDV im Jahr 2003 werden erhebliche Anforderungen an die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes gestellt. Der nunmehr als Branchenverband aufgestellte VDV soll die Interessen und Leistungen seiner Mitgliedsunternehmen deutlich in der allgemeinen Öffentlichkeit und in den Fachöffentlichkeiten artikulieren. Zudem erweitert sich der Kanon aktueller Themen in politischen, wirtschaftlichen und technischen Feldern kontinuierlich und bedürfen die Themen der Branche eine noch schnellere Bearbeitung. Um diesen Anforderungen wirkungsvoll nachkommen zu können, ist eine einheitliche Kommunikation mittels der verschiedenen Medien und deren Vernetzung notwendig. Dies ist zudem erforderlich, da auch die Adressaten dieser Public Relations (PR) mit zunehmender Informationsfülle und Detaillierung konfrontiert werden.

Gerade die mittelfristige Entwicklung des Schienengüterverkehrs hat zu einer vielfältig strukturierten Branche mit sehr unterschiedlichen Unternehmens- und Produktprofilen geführt. Die Bedingungen des Marktes erfordern weiterhin veränderte Rahmenbedingungen, was keineswegs mehr auf Deutschland beschränkt ist. Die PR des VDV muss daher vor allem die Teilöffentlichkeiten in Wirtschaft und Politik gezielt ansprechen, um »Stimme des Schienengüterverkehrs in Deutschland« zu sein. Mit verschiedenen Produkten kommt der VDV dieser Aufgabenstellung nach. Neben Messen und Veranstaltungen zu spezifischen Themen sind dies vor allem Print- und elektronische Medien.

Internetauftritt und VDV-Nachrichten als Basis der internen Kommunikation

Mit der fortlaufenden Weiterentwicklung seines Internetauftrittes kommt der VDV dem steigenden Informationsbedürfnis seiner Mitgliedsunternehmen entgegen. Recherchen mittels Internet sind mehr und mehr Bestandteil der Arbeit in den Verkehrsunternehmen. Deshalb wurde in den Internetauftritt der Mitgliederbereich integriert, der Informationen auf den Kreis der Mitgliedsunternehmen beschränkt. Inzwischen ist ein E-Mail-Aboservice in diesen Mitgliederbereich angeschlossen, mit dem die Adressaten gezielt

auch darin, dass mit diesem Instrument ungleich mehr Adressaten zeitnah und differenziert erreicht werden können, als dies mit herkömmlichen Printmedien der Fall ist.

Zu einer ähnlichen Informationsbasis wird das Medium »VDV-Nachrichten« umgestaltet. In diesem zukünftig nicht mehr getrennt für Personen- und Güterverkehr erscheinenden Newsletter sollen sich alle aktuellen Themen des VDV mit Kurzinformationen wiederfinden. Vor allem aber werden in jedem Fall die Ansprechpartner und alle weiterführenden Informationsquellen konkret benannt. Die VDV-Nachrichten bilden somit die Informationsbasis unter dem Gesichtspunkt der Aktualität und lassen Neuigkeiten durch die Zusammenstellung in einem Produkt nicht in der Vielzahl weiterer Informationen untergehen. Durch die Hinweise auf vertiefende Informationsquellen – dies können z. B. die Zeitschriften des VDV oder dessen Fachinfos im Mitgliederbereich des Internetauftrittes genauso sein wie externe Quellen – wird die Vielzahl verschiedener Medien zusammengeführt. Damit leistet der VDV die Funktion des Informationslotsen.

Papier wird seltener: Über den Internetauftritt des VDV werden Presseinformationen aktiv und passiv zeitnah vertrieben



über die sie interessierenden neuen Informationen aktiv benachrichtigt werden. Unter der Adresse www.vdv.de finden sich auch alle Rundschreiben des Verbandes sowie die Darstellung der Verbandsstruktur, seiner Gremien und deren Arbeit. Soweit besteht mit diesem Medium eine einheitliche Basis, die sich als erste Anlaufstation anbietet. Der Vorteil des Internets liegt vor allem

Um beide Basismedien zusammenzuführen, werden die VDV-Nachrichten neben der klassischen Printform vor allem auch elektronisch vertrieben werden. Auch hier wurde das Instrument des E-Mail-Aboservice konzeptionell eingebunden. Via E-Mail werden – potenziell alle an das Internet angeschlossenen – Mitarbeiter der Mitgliedsunternehmen erreicht und erhalten ihre VDV-Nachrichten ohne die Zeitverzögerung eines klassischen Postumlaufes. Der VDV generiert hierdurch einen Mehrwert für seine Mitgliedsunternehmen, indem Informationen aufgabengerecht erfasst werden können.

Ähnliche Vernetzung auch für externe Kommunikation erforderlich

Im Rahmen seiner externen Kommunikation stehen vor allem Teilöffentlichkeiten aus Politik und Administrationen sowie der Wirtschaftsbranche um Transport und Logistik im Fokus. Auch hier ist für erfolgreiches Wirken eine Lotsenfunktion erforderlich.

In der Pressearbeit besteht bereits ein E-Lobbying. Um zeitnah Positionen gegenüber den Medien – als Transmitter – kommunizieren zu können, wird der Presseversand in erster Linie über E-Mailing vorgenommen. Zudem können sich Interessierte direkt in einen E-Mail-Aboservice eintragen. Selbstverständlich besteht auch eine Rubrik »Medienservice« innerhalb des Internetauftrittes, in der stationär Informationen bereitgehalten werden.

Die Nutzung detaillierter Informationen wird sich auch zukünftig nicht allein auf das Internet konzentrieren. Vor allem Zeitschriften behalten ihre Bedeutung, solange mit ihnen aktuell und fundiert berichtet wird. Der VDV bietet für die politische Information die Zeitschrift »Bus & Bahn« an. Zur Information der Branche des Schienengüterverkehrs und seines Umfeldes steht vor allem die Zeitschrift »Güterbahnen« zur Verfügung. Es wird angestrebt, diese Zeitschriften noch stärker aufeinander abzustimmen. Zugleich muss auf die Inhalte der Publikationen auch im Internetauftritt hingewiesen werden.

Mit zunehmender Informationsfülle wird ein Internetauftritt unübersichtlich. Die Seiten unter www.vdv.de enthalten bereits jetzt eine Vielzahl von Informationen zum VDV und dessen Arbeiten, was eine ständige Anpassung erfordert. Die Darstellung von Informationen für und über die Branche des Schienengüterverkehrs, hinter denen der VDV nicht unbedingt als Akteur stehen muss, kann über die Internetseiten des VDV nicht vorgenommen werden.

Der VDV hat deshalb ein »Portal Güterbahnen« konzipiert, mit dem umfassend über die gesamte Branche und ihr Umfeld informiert wird. Die gezielte Einstellung von Informationen – erstellt durch den VDV selbst oder durch andere – erfolgt somit immer mit dem »Qualitätssiegel« des Verbandes. Hierunter können sich wissenschaftliche Abhandlungen genauso wie Statistiken und Veranstaltungsberichte finden. Naheliegender Weise werden auch die Zeitschriften des VDV hierüber vermarktet, indem Kurztexpte auf erschienene Beiträge in »Bus & Bahn« sowie »Güterbahnen« aufgenommen werden.

Bisher steht das Informationsziel der Print- und elektronischen Medien noch sehr im Vordergrund. Sicher bringt sich der Verband hierüber kontinuierlich ins Gespräch, dient die PR also auch dem Austausch zwischen Akteuren der Branche. Das »Portal Güterbahnen«, das in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich »Marktfragen des Güterverkehrs« gestaltet wird, versteht sich jedoch nur zu einem Teil als Informationsplattform. Mit der Aufnahme von konkreten Aktionselementen wird dieses Portal auch eine Kommunikationsplattform darstellen. Das erste Produkt – seit November 2003 im Markt – ist das Angebot »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene«. Diese erste Keimzelle einer Kooperationsbörse dient Marktteilnehmern zur Recherche und ermöglicht die Kontaktaufnahme zwischen Partnern des Schienengüterverkehrs.

Ziel ist es, auch dieses Portal – ähnlich wie das der »Busse und Bahnen« in den Sparten des Personenverkehrs – zur ersten Adresse verschiedener Branchenakteure zu machen. Speditionen, Verlager, Operateure, Hochschullehrer, Studierende, Unternehmensberater, Ministerielle, Politiker und weitere Dienstleister sollen diese Adresse als erste nutzen, um sich zu informieren. Dann kann der VDV seinen Mitgliedsunternehmen einen beachtlichen Mehrwert bieten, indem die durch den VDV erstellten oder ausgewählten Informationen die Marktlage der Unternehmen verbessern.

Gestalterische Integration erhöht die Aufmerksamkeit

Nicht nur Informationsdichte und Aktualität unterliegen einer ständigen Veränderung. Auch die Art und Weise der Informationsaufnahme ändert sich. Während in früheren Jahren noch seitenlang gelesen wurde, haben Grafik und Fotos einen wesentlich stärkeren Einfluss erhalten. Der VDV hat deshalb seine Zeitschriften konzeptionell auf einen ausgewogenen Text- und Bildanteil ausgerichtet. Zunehmend werden auch Informationsgrafik und fotografische Bebilderung in die weiteren Medien einbezogen.



Bus&Bahn ist die politische Zeitschrift des VDV

In Güterbahnen werden Themen des Schienengüterverkehrs und seines Umfeldes vertiefend dargestellt



Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

»1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« – VDV startet erstes Angebot der VDV-Kooperationsbörse

Um neue Verkehre gewinnen bzw. bestehende Verkehre sichern zu können, sind kooperative Konzepte im Schienengüterverkehr häufig der Schlüssel zum Erfolg. Dabei reicht die Bandbreite von gegenseitigem Leistungsaustausch bis hin zu strategischen Partnerschaften. Kooperationen im Schienengüterverkehr sind sowohl vertikal als auch horizontal ausgerichtet. Das bedeutet, dass neben Eisenbahnunternehmen auch Logistikdienstleister, Industrie- und Handelsunternehmen, Unternehmen der Bahnindustrie sowie andere Dienstleister beteiligt sind. Kooperationen beschränken sich nicht allein auf Deutschland, sondern bieten vor allem im internationalen Schienengüterverkehr wichtige Wettbewerbsvorteile. Ein Schwachpunkt bei der Identifikation potenzieller Partner liegt häufig in einer fehlenden Markttransparenz. Ein Verband wie der VDV kann sich hierbei als neutrale Informationsquelle anbieten und interessierte Unternehmen bei der Suche nach Kooperationspartnern unterstützen.

Im liberalisierten Markt des Schienengüterverkehrs hat sich in den letzten Jahren eine Angebotsvielfalt in verschiedenen Marktsegmenten entwickelt. Um aus der Vielzahl neuer Möglichkeiten sinnvolle Kooperationen für das eigene Unternehmen herausfiltern zu können, werden Informationen über geeignete Partner benötigt. Um Angebot und Nachfrage zum Nutzen der Unternehmen und des Gesamtsystems Schiene noch besser zusammenzubringen, engagiert sich der VDV bereits in verschiedenen Segmenten.

Ein bewährtes Segment ist die gezielte Beratung von Unternehmen und die Förderung von Kontakten mit potenziellen Partnern. Darüber hinaus dient die Durchführung von Marktplatzveranstaltungen als Kontaktbörse der Pflege neuer und bestehender Geschäftsbeziehungen.

Ein eher neues Segment ist die neutrale Informationsbereitstellung durch den VDV. Die Angebotspalette der VDV-Kooperationsbörse

umfasst sowohl die Bereitstellung allgemeiner Basisinformationen als auch konkreter Detailinformationen.

Um interessierten Unternehmen die Beschaffung von Basisinformationen zu erleichtern, hat der VDV das neue Internetangebot »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« realisiert. Unter www.vdv.de sind Internetadressen von solchen in- und ausländischen Unternehmen bzw. Institutionen zusammengestellt worden, die sich im Schienengüterverkehr engagieren. Entsprechende Branchen- und Länderzuordnungen erleichtern die Suche nach gewünschten Dienstleistungen bzw. Produkten. Gelistet sind z. B. Eisenbahnen, Speditionen, Operateure des Kombinierten Verkehrs, Terminalbetreiber, Fahrzeuganbieter, Werkstätten, Anbieter von Transportbehältern, Personaldienstleister oder Softwareunternehmen. Aber auch Ministerien, Behörden, Verbände und unterstützende Dienstleister sind enthalten. Alle Adressen

verfügen über einen direkten Link zur Homepage des jeweiligen Anbieters. Auf den Internetseiten der Anbieter können dann die dort eingestellten Informationen abgerufen werden. Vor allem die Einbindung vieler Internetadressen aus dem Ausland soll für mehr Transparenz in einzelnen Ländermärkten sorgen.

Um eine Kooperationsabsicht in eine praktische Kooperation umsetzen zu können, benötigen die Unternehmen weitere Detailinformationen. Zur Beschaffung dieser Informationen ist eine Linksammlung nur bedingt geeignet. Vorteilhafter ist ein neutrales Informationsmedium, das branchenspezifische Suchhilfen anbietet und Mehrwertinformationen zur Verfügung stellen kann.

Umfragen und Gespräche verdeutlichen Informationswünsche über folgende Bereiche:

- nutzbare Schieneninfrastrukturen,
- Vermietung bzw. Verkauf von Fahrzeugen,
- Werkstätten und deren Leistungen,
- bestehende und geplante Verkehrsangebote,
- Personaldienstleistungen,
- Umschlagterminals für konventionelle und kombinierte Verkehre,
- Telematik und EDV-Lösungen.

Nutzbare Schieneninfrastrukturen

Die Wettbewerber auf der Straße verfügen über Adressverzeichnisse, Straßenkarten und Routenplaner. Mit Hilfe schriftlicher und elektronischer Medien ist die infrastrukturbezogene Transportplanung auf der Straße sehr einfach.

Die Beschaffung von Informationen über die Schieneninfrastruktur gestaltet sich heute dagegen schwierig und zeitaufwendig. Dies liegt weniger in der Informationsbereitschaft der einzelnen Infrastrukturbetreiber, sondern daran, dass Transporte meistens über Gleise mehrerer Infrastrukturbetreiber im In- und Ausland

Über die Internetbasierte »VDV-Kooperationsbörse Güterverkehr« können die Marktteilnehmer wesentliche Unterstützung erhalten



abgewickelt werden. Vor allem die regionalen Infrastrukturen, die dem Transport auf der ersten bzw. letzten Meile dienen, werden von unterschiedlichen Infrastrukturbetreibern vorgehalten, z. B. auch von Hafenbahnen, Werks- und Industriebahnen oder Betreibern von Industriestammgleisen. Viele Verkehre beginnen und enden in Gleisanschlüssen, die nicht direkt an die Infrastruktur der DB Netz AG angeschlossen sind. Dies bedeutet, dass in diesen Fällen zusätzliche Infrastrukturen für den »Transit« vorgehalten werden. Darüber hinaus besteht Informationsbedarf über weitere relevante Betriebsanlagen wie z. B. Zugbildungsanlagen, Ladegleise, Rampen, Abstellgleise, Tankstellen oder Ablaufberge.

Um die Transportplanung auf der Schiene vornehmen zu können, muss ein potenzieller Nutzer jeder der Infrastrukturbetreiber in der Transportkette kennen. Erst dann können die Detailplanungen mit jedem einzelnen Infrastrukturbetreiber vorgenommen werden. Eine unternehmensübergreifende Informationsquelle könnte die beschriebenen Defizite mildern und die Transportplanung wesentlich vereinfachen.

Vermietung bzw. Verkauf von Fahrzeugen

Zur Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen können Nachfrager heute schon auf verschiedene Anbieter zurückgreifen. Zur Unterstützung des operativen Geschäftes werden möglichst konkrete Informationen benötigt. Anbieter von Fahrzeugen interessieren sich für den vorhandenen Bedarf potenzieller Kunden. Für Nachfrager ist relevant, welche Fahrzeuge zu welchen Bedingungen tatsächlich zur Verfügung stehen. Zur Abdeckung dieses Informationsbedarfes wäre eine Suche/Biete-Börse geeignet, in der konkrete Angebote und Nachfragen eingestellt werden können.

Werkstätten und deren Leistungen

Der Bedarf nach externen Werkstattleistungen hat in den letzten Jahren zugenommen. Damit die für einen speziellen Bedarf geeignete Fachwerkstatt ausgewählt werden kann, könnten unternehmensübergreifende Informationen über Werkstätten und deren Leistungen zur Verfügung gestellt werden.

Bestehende und geplante Verkehrsangebote

Immer mehr Eisenbahnunternehmen fahren eigene Züge im Nahverkehr bzw. im nationalen oder internationalen Fernverkehr. Bei bestimmten Zugangeboten tragen Logistikdienstleister das Vermarktungsrisiko und kaufen z. B. die Traktionsleistung bei einer Eisenbahn ein. Anbieter, die das Auslastungsrisiko eines Zuges tragen, haben dann Interesse an »Beiladungsverkehren«, wenn die Züge Kapazitätsreserven haben und durch weitere Verkehre besser ausgelastet werden können. Darüber hinaus besteht großes Interesse an Rückladungsverkehren anderer Unternehmen, um unwirtschaftliche Leerläufe zu verhindern. Weiterhin suchen Unternehmen mit kleineren Sendungsvolumen nach Beiladungsangeboten anderer Unternehmen, um diese Verkehre wirtschaftlich über die Schiene abwickeln zu können. Ein weiteres Feld sind Neuverkehre auf der Schiene, für die es noch kein Angebot gibt und für deren Realisierung Verkehre anderer Anbieter benötigt werden.

Zur Abdeckung des beschriebenen Informationsbedarfes ist ebenfalls eine Suche/Biete-Börse geeignet, in der Unternehmen konkrete Transportangebote und/oder -nachfragen platzieren können.

Personaldienstleistungen

Eine rasante Entwicklung haben auch Dienstleistungen rund um das Personal genommen. In diesem Zusammenhang sind Bildungsangebote und Personaldienstleistungen zu nennen. Da der Einsatz von geeignetem Personal ein wesentlicher Bestandteil des operativen Geschäftes ist, ist auch hier eine Suche/Biete-Börse ein geeignetes Medium, um Angebot und Nachfrage zusammenzubringen.

Umschlagterminals für konventionelle und kombinierte Verkehre

Auch die Beschaffung von Informationen über Umschlagterminals für Schienenverkehre, die einen Straßenvorlauf bzw. -nachlauf erfordern, ist in vielen Fällen schwierig. Vor allem regional ausgerichtete, dezentrale Terminals sind häufig nur in ihrer Region bzw. ihren Kunden und Partnern bekannt. Auch hier



könnte ein unternehmensübergreifendes Informationsmedium eine wertvolle Unterstützung sein, geeignete Terminals zu identifizieren.

Telematik und EDV-Lösungen

Der Einsatz elektronischer Medien in den Unternehmen und die Vernetzung eigener Systeme mit Systemen anderer Unternehmen spielen im Wettbewerb eine zunehmend bedeutende Rolle. Eine unternehmensübergreifende Informationsquelle zu vorhandenen EDV-Lösungen könnte diesen Bereich noch weiter beflügeln.

In allen beschriebenen Informationsgruppen hat der VDV bereits konkrete Projekte in der Bearbeitung bzw. befindet er sich in einer Phase der Ideensammlung. Die »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« sind daher als Einstieg in eine breiter angelegte VDV-Kooperationsbörse zu sehen. Nach und nach wird der VDV das Angebot in der VDV-Kooperationsbörse erweitern und die bereits realisierten Angebote weiterentwickeln.

Dipl.-Verw.-Betriebsw.
Georg Lennarz

**Bahnunternehmen, Gleise, Loks, Personal, Güterwagen, Container, Umschlagterminals, ...
»1000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« hilft bei der Suche nach Angeboten**

Thesen zur Bildungsarbeit in VDV-Unternehmen aufgestellt

Einen Schlüsselfaktor für die Gestaltung des für Kunden und Beschäftigte gleichermaßen attraktiven Angebots im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und Eisenbahnverkehr bilden moderne Bildungsstrategien. Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ein zentrales Aktionsfeld für wettbewerbsfähige Unternehmen. Die strukturellen Veränderungen außerhalb und innerhalb des VDV geben Anlass für eine Positionierung der zukünftigen Bildungsarbeit des Verbandes und seiner Mitgliedsunternehmen. Dazu hat der mittlerweile im Ausschuss für Personalwesen aufgegangene Bildungsausschuss mit seinem Unterausschuss für Berufsausbildung und Fortbildung Thesen vorgelegt, die sowohl in den zuständigen Gremien als auch mit den VDV-Mitgliedern auf dem VDV-Bildungskongress diskutiert wurden.

Zentraler Ansatzpunkt der Bildungsthesen ist die Relevanz des Themas für den Wettbewerbsmarkt. Die Rücknahme von Bildungsinvestitionen, die an kurzfristigen Ergebnissen orientiert ist, verschlechtert langfristig die Marktposition des Unternehmens. Deshalb lautet die erste These:

»Eine zukunftsorientierte, qualifizierte Bildungsarbeit in den Unternehmen ist unverzichtbar für Wettbewerbsfähigkeit in Kosten und Qualität.«

Der Wettbewerb im allgemeinen ÖPNV sowie im Eisenbahnverkehr stellt Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit in den Mittelpunkt. Daher müssen diese Gesichtspunkte auch im Mittelpunkt der Bildungsarbeit stehen. Die Anforderungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steigen. Um den Ansprüchen gewachsen zu sein, müssen entsprechende Bildungsinvestitionen kontinuierlich realisiert werden. Lebenslanges Lernen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine zukunftssträchtige Qualifizierungsstrategie. Ob mit »Lernlandkarten« oder Train-Modulen, zertifizierten Fortbildungen oder Seminaren zur Restrukturierung: Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen sind bereits auf diesem Weg. Der VDV setzt sich dabei für eine flexible, unbürokratische und wirtschaftliche Optimierung der Rahmenbedingungen für Ausbildung und Weiterbildung ein. Der aus der demografischen Entwicklung prognostizierte Mangel an qualifizierten Arbeitskräften verschärft die Problematik und erfordert mehr denn je eine nachhaltige Bildungsstrategie im Unternehmen. Als Argument hierfür dient auch, dass Bildung ein wichtiger Faktor für das Wirtschaftswachstum, die Steigerung der Arbeitsproduktivität und das Bestehen im internationalen Wettbewerb ist.

»Die Unternehmen benötigen Mitarbeiter, die durch Aus- und Weiterbildung die Kompetenzen erworben haben, um unternehmerisch handeln zu können.«

Fachliches Können ist die Basis für kostenbewusstes und selbstständiges Handeln. Diese Fachkompetenz muss künftig in immer kürzeren Zeitabständen aktualisiert und nachgewiesen werden. Auf dieser fachlichen Grundlage ist Methodenkompetenz die Voraussetzung für erfolgreiche Veränderungsprozesse lernender, anpassungsfähiger Mitarbeiter und Unternehmen. Die Verbesserung dieser Kompetenzen stehen im Mittelpunkt der vom VDV initiierten und ausgerichteten Bildungsveranstaltungen.

Als wichtigster Faktor im Kundenkontakt prägt die Dienstleistungskompetenz jedes Einzelnen den Unternehmensauftritt in der Öffentlichkeit. Dieser Außenauftritt wird aber auch durch die innere Struktur des Unternehmens beeinflusst, denn soziale Kompetenz und Kommunikation sind wesentliche Bausteine einer effizienten Zusammenarbeit. Auf diesen Bereich zielen v. a. die vom VDV herausgegebenen Train-Module ab.

»Die im VDV organisierte Verkehrswirtschaft hat einen Bedarf an spezifischen Berufsbildern, die auch die Identifikation mit der Branche stärken.«

Durch eigene Ausbildung in branchenspezifischen Berufsbildern erhält das Unternehmen qualifizierte Nachwuchskräfte, die genau den betrieblichen Anforderungen entsprechen und im Vergleich zu Quereinsteigern besser in der Lage sind, sich mit dem Unternehmen zu identifizieren. Natürlich können Verkehrsunternehmen erfolgreich in branchenübergreifende Berufe

ausbilden, doch gilt es auch hier, rechtzeitig vor dem zu erwartenden Fachkräftemangel für die gesamte Verkehrsbranche Nachwuchs zu binden.

Der »Eisenbahner im Betriebsdienst«, die »Fachkraft im Fahrbetrieb«, die »Kaufleute für Verkehrsservice« und die »Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr« bilden die berufliche Qualifikationsplattform für den Einstieg in Führungsfunktionen im Verkehrswesen. Erstausbildung und Weiterbildung fördern die berufliche Flexibilität. Bei dem neuen Berufsbild der »Fachkraft im Fahrbetrieb« eröffnet sich insbesondere die Möglichkeit von Mischarbeitsplätzen mit dem Vorteil eines flexiblen Mitarbeiterereinsatzes und einer anpassungsfähigen Berufsbiografie. Auch bei »Anlernberufen« müssen die Verkehrsunternehmen durch ausreichende Schulung Qualität und Kundenorientierung sicherstellen. Für alle geeigneten Mitarbeiter müssen aufeinander abgestimmte Qualifizierungswege entwickelt und eingesetzt werden.

»Die qualifizierte berufliche Erstausbildung darf nicht durch Mindestaltersgrenzen beschränkt werden.«

Für die Fahrerlaubnis der Ausbildungsbetriebe »Fachkraft im Fahrbetrieb«, »Berufskraftfahrer« und »Eisenbahner im Betriebsdienst« muss so bald wie möglich ein Mindestalter von 18 Jahren zur Regel werden, denn nur so sind durchgängige Berufsbiographien für die Mehrzahl der Beschäftigten in unserer Branche möglich. Die Ausbildung von Schulabgängern und ihr Einsatz in der betrieblichen Praxis wird durch die bestehende Regelung stark behindert.

Der VDV ist mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Gespräch über die Umsetzung der EG-Richtlinie 59/2003, die eine Option zur Absenkung des in Deutschland geltenden Mindestalters für Berufskraftfahrer im Linienbusdienst von 20 auf 18 Jahren ermöglicht. Auch das Bundesministerium für Wirtschaft unterstützt den VDV in dem Ansatz »Qualifikation statt Alter«, mit dem die bestehenden Ausbildungshemmnisse abgebaut werden können.

»Die Verkehrsunternehmen stehen für Ausbildung und Nachwuchsförderung.«

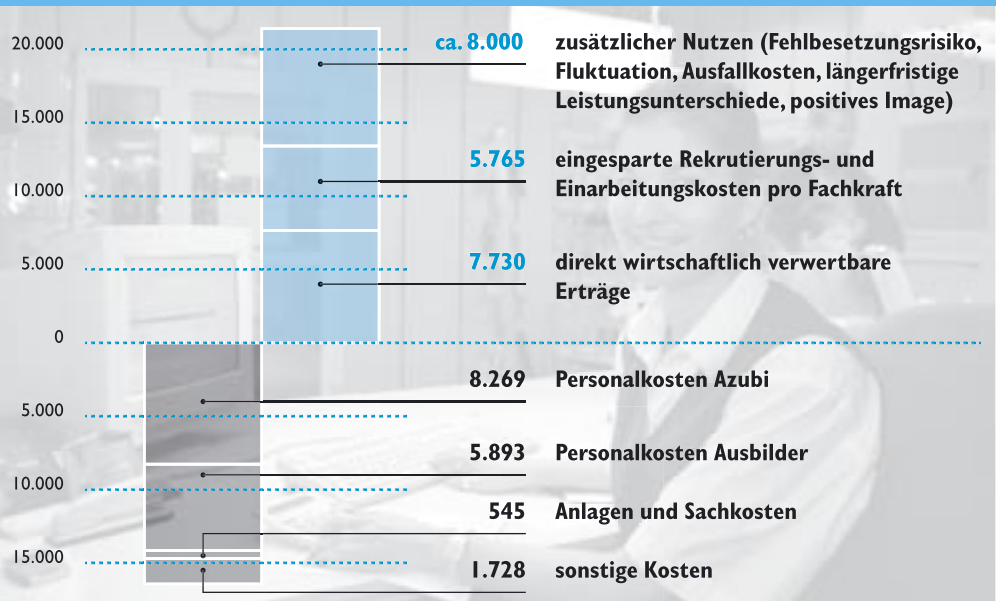
Die Ausbildung junger Menschen ist eine Investition, die sich auszahlt. Zum einen ist die Einarbeitung beruflicher Seiteneinsteiger verhältnismäßig teurer, zum anderen erwirtschaften Auszubildende auch schon während der Ausbildungszeit einen Output für das Unternehmen, wie auch die nebenstehende Grafik zeigt. Durch eine am Nachwuchsbedarf im eigenen Unternehmen orientierte Ausbildung würde die Branche zugleich ihrer sozialen Verantwortung am besten gerecht. Politisch verordnete Überbedarfsausbildung zum Nachteil einzelner Unternehmen darf es aber nicht geben.

Zu wenig eigene Ausbildung bei absehbarem Fachkräftemangel führt zwangsläufig zu einer Überalterung der Belegschaft. Dies kann erhebliche nachteilige Folgen im Bereich des Krankenstandes, der Personalkosten und der Weitergabe von Wissen im Unternehmen hervorrufen. Auf allen Ebenen sind zusätzliche Maßnahmen zur Heranbildung und Qualifizierung von Fach- und Führungskräften mit den Schwerpunkten der Förderung von Kreativität, Flexibilität und sozialer Kompetenz zu ergreifen. Nur so können die vom Markt verlangten Anpassungen durch Veränderungen im Unternehmen erreicht werden.

»Die Aus- und Weiterbildungsprozesse sind effizient und wirtschaftlich zu gestalten.«

Innovative Qualifizierungsmaßnahmen können durch modulare, standardisierte Fort- und Weiterbildungsangebote wirtschaftlich angeboten werden. Hierzu bieten die in der VDV-Akademie zusammengeschlossenen Kompetenzzentren, die VDV-Akademie und der VDV selbst zahlreiche branchenspezifische Bildungsprodukte an. Eine gezielte Personalentwicklung unter den Aspekten Qualifizierung einerseits und Effizienz andererseits bedarf des Controllings im Bildungsbereich. Hierzu bereitet der VDV-Unterausschuss »Berufsaus- und Fortbildung« derzeit eine Hilfestellung für die Mitgliedsunternehmen vor. Darüber hinaus organisiert er Ausbildungsnetzwerke. Verbundausbildung bietet für kleinere Verkehrsunternehmen

Kosten und Nutzen der betrieblichen Ausbildung (Angaben in Euro)



die Chance, die spezifischen Ausbildungskosten zu senken und gleichzeitig umfassend ausgebildete und motivierte Mitarbeiter zu akquirieren.

»Die berufliche Entwicklung der Mitarbeiter ist eine gemeinsame Aufgabe des Unternehmens und des Einzelnen.«

Hierzu bedarf es eines neuen Konsenses zwischen den Unternehmen, den Sozialpartnern und den Mitarbeitern. Im Hinblick auf die Verantwortung der Mitarbeiter für ihre berufliche Qualifikation und unter Produktivitätsgesichtspunkten sollte z. B. durch attraktive Selbstlernmöglichkeiten die Bereitschaft zum Lernen in der Freizeit gesteigert werden. Hierzu hat der VDV frühzeitig Elemente des E-Learning evaluiert. Ziel des Unternehmens und des Einzelnen sind durchgängige Berufsbiografien, die allerdings eine gemeinsame Wahrnehmung von Verantwortung erfordern.

»Da eine steigende Nutzung des ÖPNV nur mit qualifiziertem Personal erreicht wird, bedarf es hinsichtlich dieses Zieles eines Konsenses zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.«

Mit dieser These wird neben den Unternehmen und ihren Mitarbeitern auch die Aufgabenträgerebene angesprochen. Qualität und Bildung gibt es nicht zum Nulltarif und selbst diese lohnenden Investitionen müssen zunächst

gewollt und finanziert werden.

Die ÖPNV-Qualitätsoffensive der Bundesregierung ist hierbei der Ausgangspunkt. Die Betriebe sind aufgefordert, nachhaltige Bildungs- und Qualifizierungsstrategien im Kontext ihrer unternehmerischen Zielsetzungen zu entwickeln und umzusetzen. VDV und VDV-Akademie werden diese Diskussion aktiv begleiten und die notwendigen Unterstützungsleistungen erbringen.

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

VDV-Akademie entwickelt Qualitätsstandards für Bildungsprodukte

Die VDV-Akademie strebt an, die qualitativ führende Dachmarke der Bildungsanbieter auf dem Verkehrsmarkt zu werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Jahr 2003 Qualitätsanforderungen für zahlreiche Bildungsprodukte entwickelt und mit den Kompetenzzentren der VDV-Akademie – d. h. mit am Markt befindlichen Bildungsanbietern, die Mitglied der VDV-Akademie sind – Umsetzungen erarbeitet. Die Flagge des Verbandes wurde aber auch mit eigenen, strategisch wichtigen Veranstaltungen, wie z. B. zum Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache »Altmark Trans«, hochgehalten.

Der Betriebsleiter ist in den Verkehrsbetrieben eine zentrale Figur. Die Fortbildung dieser Personengruppe muss deshalb für die gesamte Branche mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt werden. Die notwendigen Kenntnisse zur Wahrnehmung der Betriebsleiterverantwortung sind vielgestaltig. Sie umfassen neben allen technischen, betrieblichen und juristischen Themen auch Aspekte der Personalführung, wie z. B. im Bereich der Prävention oder der Betreuung von Mitarbeitern nach dem Erleben schwerer Unfälle.

Die VDV-Akademie hat in ihrem Kuratorium in Abstimmung mit den Fachleuten des VDV und den entsprechenden Ausschüssen eine Qualitätsanforderung an die Fortbildung zum Betriebsleiter erarbeitet, die auch im Hinblick auf eine effiziente Gestaltung des Bildungsangebotes optimiert wurde. Die bisherigen Anbieter von Vorbereitungskursen auf die Straßenbahnbetriebsleiterprüfung sind beide Mitglieder der VDV-Akademie und arbeiten derzeit an der gemeinsamen Umsetzung dieses Produktes. Auch für den Betriebsleiter im Bus- und Eisenbahnunternehmen werden Fortbildungsprodukte entwickelt.

Führungskraft im Fahrdienst

Das untere und mittlere Management im Fahrbetrieb – verantwortlich für den personalstärksten Teil der Branche – bedarf einer modularartigen, an den aktuellen Anforderungen ausgerichteten nachhaltigen Qualifizierungsstrategie. Dazu kommt, dass das Wissen dieser »Meister des Fahrbetriebs« über den »Tellerrand« ihres aktuellen Unternehmens hinaus reichen muss, damit ihre Unternehmen im Wettbewerb bestehen können. Diese unternehmensübergreifende Fortbildung war am Markt nicht verfügbar und wurde von der VDV-Akademie deshalb bei ihren Kompetenzzentren in Auftrag gegeben. In diesem Fall ist die VDV-Akademie Eigentümerin des Fortbildungsproduktes, das zukünftig in Kooperation mit den Bildungsanbietern zentral oder »inhouse« angeboten wird.

Die nächste Stufe der Qualifizierung, die angeboten und erreicht werden kann, ist der »Verkehrsfachwirt« mit der Vertiefungsrichtung ÖPNV. Die Teilnehmer an diesen Fortbildungskursen werden persönlich zertifiziert und je nach Produkt auch nach einem

einheitlichen Standard geprüft. Eine weitere Aufgabe der VDV-Akademie und ihrer Kompetenzzentren stellt die Umsetzung der EU-Richtlinie 59/2003 dar, die einen großen qualifizierten Weiterbildungsbedarf im Bereich der Busfahrer mit sich bringt.

Fortbildungen im Eisenbahnbereich

Der »Meister für Bahnverkehr« und der »Wagenmeister« sind zwei Bildungsprodukte, für die 2003 die Weichen gestellt wurden. Diese werden von den bahnaffinen Kompetenzzentren zukünftig unter dem Dach und gemäß dem Standard der VDV-Akademie angeboten werden.

Die EU-Aktivitäten bezüglich eines einheitlichen Standards für den Triebfahrzeugführerschein wurden aktiv begleitet und werden zukünftig zu adäquaten Produkten führen. Die Kompetenzzentren verfügen auch über die notwendigen Einrichtungen zur Personalzertifizierung z. B. durch Simulatoren für Triebfahrzeugführer.

Tagungen und Kongresse 2003

Auch als Veranstalterin von Tagungen und Kongressen konnte sich die VDV-Akademie in diesem Jahr erfolgreich am Markt positionieren. Mehr als 350 Teilnehmer informierten sich auf hochkarätig besetzten Fachtagungen der VDV-Akademie über aktuelle Themen aus der Verkehrsbranche. Die Konzeption der Tagungen wurden größtenteils von Fachleuten des VDV ausgearbeitet. Bei der Organisation und Durchführung der Veranstaltungen stand der VDV-Akademie die bewährte Kooperationspartnerin beka GmbH zur Seite.

Eindeutiger Höhepunkt der diesjährigen Veranstaltungsaktivitäten der VDV-Akademie war die in Kooperation mit den Berliner Verkehrsbetrieben AöR (BVG) und der beka GmbH durchgeführte Fachtagung: »EuGH-Entscheidung zum Magdeburger Urteil: Wie geht es weiter?« (20./21. August). Antworten auf diese dringliche Frage gab den über 200 Teilnehmern ein erstklassig besetztes Podium mit Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch, Rechtsanwalt Dr. Klaus-A. Sellmann, Andreas Graf von Arnim, Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann und anderen im Berliner Maritim pro Arte Hotel.

Hochrangige Referenten – wie hier Prof. Ronellenfitsch, Uni Tübingen – folgen der Einladung der VDV-Akademie



Die Tagung bot dem VDV und seinen zahlreich vertretenen Mitgliedsunternehmen die Gelegenheit, sich zu den beihilferechtlichen Fragestellungen zu positionieren und »Flagge zu zeigen«.

Am 24./25. Februar startete die VDV-Akademie ihr Tagungsgeschäft 2003 mit dem ersten Teil der Veranstaltungsreihe »Eisenbahngüterverkehr im Umbruch«. Schwerpunkt waren »zukunftsfähige Produktionsstrategien«. Die Reihe wurde am 26./27. Juni in Leipzig fortgesetzt zum Thema »Mit strategischen Allianzen in die Zukunft«. In Zeiten großer Finanznot der öffentlichen Haushalte war das Tagungsthema »Fahrzeugausschreibung und -instandhaltung im ÖPNV« (am 10./11. März in Würzburg) für die Fachbranche von großem Interesse, was sich auch an der großen Teilnehmerzahl ablesen ließ.

Darüber hinaus war die VDV-Akademie Kooperationspartnerin anderer Tagungsveranstalter, beispielsweise des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (bei dem am 28./29. April mit rund 200 Teilnehmern in Berlin durchgeführten Kongress



Die VDV-Akademie wird von den Akteuren der Branche zunehmend als Informations- und Diskussionsmöglichkeit genutzt

»Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr«) und der ÖPNV-Akademie.

Auch im Jahr 2004 kann sich die Verkehrsbranche auf weitere interessante und aktuelle Fachtagungen der VDV-Akademie freuen. So werden z. B. die »vier Kriterien« die der Europäische Gerichtshof genannt hat, in mehreren Veranstaltungen mit Leben erfüllt und in ihren Auswirkungen für die Branche thematisiert. Die effiziente Gestaltung des Schülerverkehrs vor dem Hintergrund der möglichen

Absenkungen der Ausgleichszahlungen oder die Strategie der Verdoppelung des Güterverkehrs bis 2015 sind weitere Veranstaltungsschwerpunkte.

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

Themen der VDV-Akademie: durchgeführte und geplante Veranstaltungen 2003 und 2004 (in Zusammenarbeit mit ihren Kompetenzzentren)

Eisenbahngüterverkehr im Umbruch – zukunftsfähige Produktionsstrategien	24. – 25. Februar 2003	Köln
Fahrzeugausschreibung und -instandhaltung im ÖPNV – praktische Auswirkungen für Verkehrsunternehmen	10. – 11. März 2003	Würzburg
Eisenbahngüterverkehr im Umbruch – mit strategischen Allianzen in die Zukunft	26. – 27. Juni 2003	Leipzig
EuGH-Entscheidung zum »Magdeburger Urteil«: Wie geht es weiter?	20. – 21. August 2003	Berlin
Elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen – Stromversorgungs- und Oberleitungsanlagen	5. – 6. Februar 2004	Dresden
Das EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 und seine Umsetzung in die ÖPNV-Praxis	21. – 22. April 2004	Köln
Herausforderung zukünftige Verkehrsmärkte – auf dem Weg zu einem neuen Rollenverständnis »Verkehrsmeister«?	10. – 11. Mai 2004	Nürnberg
Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV – Praxisbeispiele im internationalen Vergleich	16. – 17. Juni 2004	Berlin
Erfolgsfaktoren im ÖPNV-Wettbewerb	23. – 24. Juni 2004	Köln
Das EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 und seine Umsetzung in die ÖPNV-Praxis	29. – 30. Juni 2004	Berlin
Herausforderung zukünftige Verkehrsmärkte – zweiter Deutscher Fahrlehrerkongress	30. Juni – 1. Juli 2004	Bielefeld
Betriebshöfe ans Netz – Photovoltaikanlagen im ÖPNV	4. – 5. Oktober 2004	Nürnberg
Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen	22. – 23. November 2004	Köln
Betriebsleiterseminar BO Strab	7. – 8. Dezember 2004	Nürnberg

Barrierefrei mit Bus und Bahn – ein Schwerpunkt im Bestreben des VDV

Ganz im Zeichen der Menschen mit Behinderungen stand das Jahr 2003 in Europa. Es fanden viele Veranstaltungen in Verkehrsunternehmen zusammen mit behinderten Menschen statt. Wie gut Verkehrsunternehmen die Barrierefreiheit bereits umgesetzt haben, zeigt das Resultat eines europäischen Wettbewerbs. Passend zum »Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen« hat der VDV mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) das Buch »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland« herausgegeben. Diskussionsbedarf bestand bzw. besteht über die Umsetzung der Instrumente »Nahverkehrsplan«, »EBO-Programme« und »Zielvereinbarungen«. Aktuell in der Diskussion ist auch der Normentwurf DIN 18 030 »Barrierefreies Bauen«, in den unter anderem die umstrittene DIN-Norm 18 024 aufgehen soll.



»Barrierefrei durch Berlin« – Motiv der Anzeigenkampagne der BVG Berlin

Das Jahr 2003 als das »Europäische Jahr der Menschen mit Behinderungen« hat etliche Verkehrsunternehmen veranlasst, Veranstaltungen oder Aktionstage zusammen mit behinderten Menschen bzw. Behindertenorganisationen durchzuführen. Oft genug wurde dabei ein Rollentausch vorgenommen, Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen konnten mittels Rollstuhl, Blindenstock oder einer die Sehschärfe einschränkenden Brille erfahren, was es heißt, mobilitätseingeschränkt zu sein. Auf der anderen Seite konnten Menschen mit Behinderungen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) üben oder – wie beim Aktionstag »Barrierefrei durch Berlin« der Berliner Verkehrsbetriebe AÖR (BVG) – die Antriebs- und Bremsanlage einer Straßenbahn in der Werkstatt inspizieren.

Umfassend hat sich der VDV im Jahr 2003 mit der Barrierefreiheit beschäftigt, u. a. hierzu ein wegweisendes Buch herausgegeben



Buch »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland«

Das »Europäische Jahr der Menschen mit Behinderungen« und das am 1. Mai 2002 in Kraft getretene »Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze« waren für den VDV, das BMVBW und den VDV-Förderkreis Anlass, den bisher erreichten Stand der Barrierefreiheit im ÖPNV Deutschlands einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Das durchgängig zweisprachige (deutsch/englisch) Buch dokumentiert anschaulich die Bemühungen und Erfolge der Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger sowie politischen Ebenen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Das Buch dient darüber hinaus dazu, bestehende Problemlagen zu identifizieren und bietet viele konkrete Realisierungsempfehlungen an. Als ausführliche Informationsquelle zum »Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze« mit den neuen Regelungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Verkehrsbereich erlangt das vorliegende Werk besondere Bedeutung.

Kongress »Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr«

Anlässlich des »Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderung« und zur Vorstellung des neuen Buches »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland« veranstalteten das BMVBW, der Sozialverband VdK Deutschland e.V. und der VDV am 28./29. April 2003 in Berlin den Kongress »Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr«. Die einführenden Reden hielten die Parlamentarische Staatssekretärin im BMVBW, Angelika Mertens, der Präsident des Sozialverband VdK, Walter Hirrlinger, und der Hauptgeschäftsführer des VDV, Prof. Adolf Müller-Hellmann.

Nach der Vorstellung des Buches »Barrierefreier ÖPNV in Deutschland« wurde in parallel laufenden Arbeitsgruppen die Umsetzung der Instrumente »Nahverkehrsplan« und »EBO-Programme« in die Praxis erörtert. In den Arbeitskreisen sind hierzu bestehende Ansätze diskutiert und Handlungsempfehlungen erarbeitet worden. Die weit über 200 Kongressteilnehmer verdeutlichten das erhebliche Interesse an der Vorgehensweise bei der Anwendung der Instrumente. Nach wie vor sehen Behindertenorganisationen das Instrument »Zielvereinbarung« auch für den Verkehrsbereich als wichtiges Mittel an, obgleich es nach dem Gesetz nur dann angewendet werden soll, wenn bestehende Gesetze die Barrierefreiheit nicht ausreichend bzw. nicht angemessen regeln.

Behindertengleichstellungsgesetz

Durch das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sehen sich die Verkehrsunternehmen verstärkt mit der Forderung von Behindertenorganisationen konfrontiert, den ÖPNV – mit Verweis auf § 8 BGG in Verbindung mit § 4 BGG (Barrierefreiheit) – uneingeschränkt barrierefrei zu gestalten. Für den Bereich ÖPNV sind die einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes (u. a. Personenbeförderungsgesetz [PBefG] und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [GVFG]) sowie des jeweiligen Landes (z. B. Landesbauordnungen) bindend.

Der Gesetzgeber hat neben der Verabschiedung des BGG für den Bereich »Verkehr« Änderungen im PBefG, im GVFG, in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) sowie in der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vorgenommen. Das PBefG und das GVFG schreiben vor, dass den »Anforderungen an die Barrierefreiheit möglichst weit reichend« entsprochen werden soll. Nach dem PBefG ist der Nahverkehrsplan das Instrument, das die Belange behinderter Menschen berücksichtigen soll. Als Instrument zur Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen im Schienenpersonenverkehr ist die Aufstellung von Programmen vorgeschrieben.

Das Instrument »Zielvereinbarung« (§ 5 BGG) ist als Instrument für den Bereich »Verkehr« im BGG nicht

definitiv ausgeschlossen worden. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Behindertenorganisationen auf Verkehrsunternehmen zugehen, um Zielvereinbarungen abzuschließen.

Aus Sicht des VDV sind Zielvereinbarungsgespräche nicht grundsätzlich abzulehnen, solange diese gesetzlich nicht geregelte Bereiche oder gesetzlich nicht angemessen geregelte Bereiche zum Inhalt haben. Der VDV versteht die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen nicht nur als wichtige Mobilitätsvoraussetzung für behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern auch als Qualitätsgewinn für alle Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV.

Dass die Verkehrsunternehmen hinsichtlich der Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen vorbildlich sind, kann nicht nur an der stetig wachsenden Zahl an Niederflurfahrzeugen, höhenangepassten Stadtbahnhaltestellen, Aufzug-Nachrüstungen für Tunnel- bzw. Hochbahnhaltestellen etc. abgelesen werden, sondern auch am Ergebnis des europäischen Wettbewerbs »Barrierefreier ÖPNV«.

Europäischer Wettbewerb »Barrierefreier ÖPNV«

Die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT) und das Europaforum der Behinderten (EDF) initiierten zum »Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderungen« den Wettbewerb »Barrierefreier ÖPNV«. Den ersten Platz unter 56 Bewerbern belegte die VAG Nürnberg zusammen mit der SMTC Grenoble. Die Unternehmen erhielten den Preis für besonders behindertengerechte Einrichtungen, Verkehrsleistungen und Infrastrukturanlagen. Der Wettbewerb verdeutlichte darüber hinaus die herausragende Stellung der Barrierefreiheit in Deutschland im Vergleich zu europäischen Ländern. Neben dem ersten Platz der VAG Nürnberg erreichten die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH den fünften Platz, die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG den sechsten Platz und die Dresdner Verkehrsbetriebe AG den achten Platz. Sonderpreise für Einzellösungen gingen zudem an den Hamburger Verkehrsverbund und an die Stadt Kaiserslautern.



Feierstunde in Nürnberg anlässlich des ersten Platzes im europäischen Wettbewerb »Barrierefreiheit«; von links: H. W. Lämmerzahl, W. Legath (VAG Nürnberg), H. Dombrowsky (Vorstandsstands vorsitzender VAG), J. Short (CEMT), H. Förther (Bürgermeister der Stadt Nürnberg), K. Inhofer (Regierungspräsident Mittelfranken), Dr. R. Müller (Vorstand VAG).

Normentwurf E DIN 18 030

Nach vierjähriger Arbeit hat der Normenausschuss NA Bau 01.11.00 »Barrierefreies Bauen« Ende 2002 den Normentwurf E DIN 18 030 »Barrierefreies Bauen« zur Stellungnahme veröffentlicht. Der Entwurf stellt die Zusammenfassung der bisher bestehenden DIN-Normen 18 024 (Teil 1 und 2) und 18 025 (Teil 1 und 2) dar.

Durch die Mitarbeit des VDV im Normenausschuss ist es u. a. gelungen, die technisch nicht realisierbare Forderung von drei Zentimeter Spaltbreite/Reststufe aus der DIN 18 024-1 auf den jetzigen Stand der Technik von fünf Zentimeter zu ändern. U. a. angesichts der inhaltlich umstrittenen DIN 18 024-1 gingen zahlreiche Einsprüche zum Normentwurf ein. Der Normenausschuss NA Bau 01.11.00 zog daraufhin den Entwurf zurück. Er beabsichtigt, noch im Jahr 2004 einen überarbeiteten zweiten Entwurf zur DIN 18 030 fertig zu stellen.

Der VDV wird sich auch weiterhin im Normenausschuss für eine praxistaugliche Norm, die den Stand der Technik darstellt, einsetzen.

*Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller*



Prof. Günter Girna (r.), ehem. Hauptgeschäftsführer des VDV, hatte die Ehre, Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin im BMVBW, als Referentin des Kongresses »Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr« begrüßen zu dürfen.

VDV-Schnittstelleninitiative treibt die Standardisierung voran

Die Information des ÖPNV-Kunden stand ganz im Mittelpunkt der Arbeiten der VDV-Schnittstelleninitiative im Jahre 2003. Die Integrationschnittstelle Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) ermöglicht die effiziente Weitergabe von Ist-Informationen zwischen verschiedenen Systemen und ermöglicht so – ungeachtet der Unternehmenszugehörigkeit der jeweiligen Fahrzeuge – aktuelle Abfahrtsinformationen an Haltestellen, Anschlussicherung und aktualisierte Fahrplanauskünfte.

Die Schnittstelleninitiative des VDV umfasst verschiedene Teilprojekte aus dem Umfeld der Informationsverarbeitung. In enger Zusammenarbeit mit Systemanbietern und ÖPNV-Unternehmen werden Schnittstellen entworfen, die die Effizienz des EDV-Einsatzes erhöhen sollen. Gleichzeitig mit einer Verringerung des Aufwandes für die Erstellung von Schnittstellen soll die Informationsqualität für den ÖPNV-Kunden erhöht werden.

Dabei legt der VDV großen Wert auf eine kurzfristige Verfügbarkeit der definierten Spezifikationen. Aus diesem Grunde wird versucht, auf bereits laufende Entwicklungen bei den anbietenden Unternehmen zurückzugreifen und diese derart zu moderieren, dass sie einem einheitlichen Standard entsprechen.

Eine VDV-Arbeitsgruppe mit namhaften Systemanbietern (z. B. ATRON, Init, IVU, MDV, PSI, Siemens TTS) wurde eingerichtet, die Entwicklungen, die einen Normierungsbedarf entstehen lassen, frühzeitig aufgreift und zu einem Standard entwickeln soll.

ÖPNV-Datenmodell

Ein Teilgebiet der VDV-Schnittstelleninitiative sind die Schnittstellen auf Basis des ÖPNV-Datenmodells. Sie befassen sich mit Soll-Daten der Planungssysteme. Hierzu gehört die VDV-Schrift 452 »Standard-schnittstelle Liniennetz / Fahrplan«, die im vergangenen Jahr in einer neuen Version veröffentlicht werden konnte. Die neue Version berücksichtigt im Wesentlichen die internationalen Anforderungen

durch englische Alias-Namen für die einzelnen Datenelemente und trägt damit dem zunehmenden internationalen Einsatz dieser VDV-Schnittstelle Rechnung.

Ganz neu herausgebracht wurde die VDV-Schrift 455 »Standard-schnittstelle Dienstplan«, die sich mit der Übertragung von Dienstplan-Informationen befasst. Ein Haupteinsatzgebiet wird daher die Kopplung von Fahr- und Dienstplan-systemen mit Personaldispositionssystemen sein. Der Standard berücksichtigt von den Systemanbietern bereits auf Basis des ÖPNV-Datenmodells 4.1 realisierte Module, so dass eine kurzfristige Verfügbarkeit dieser Schnittstelle gewährleistet ist.

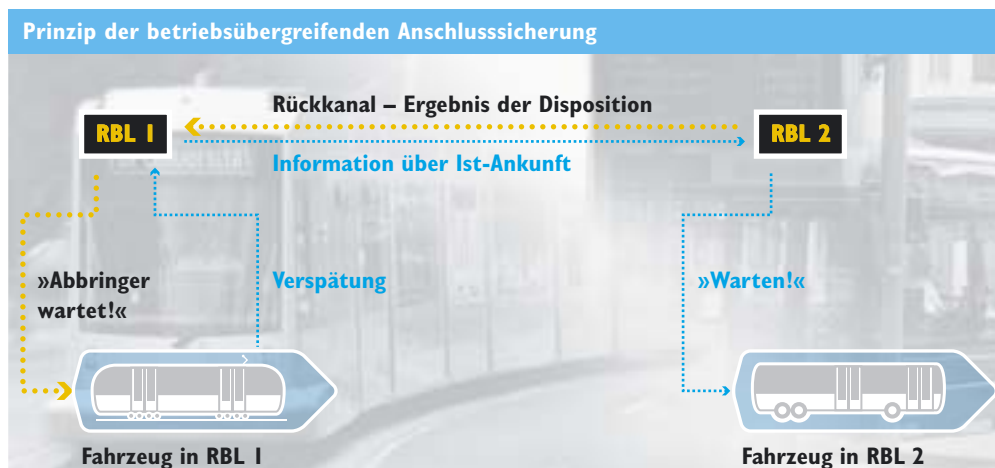
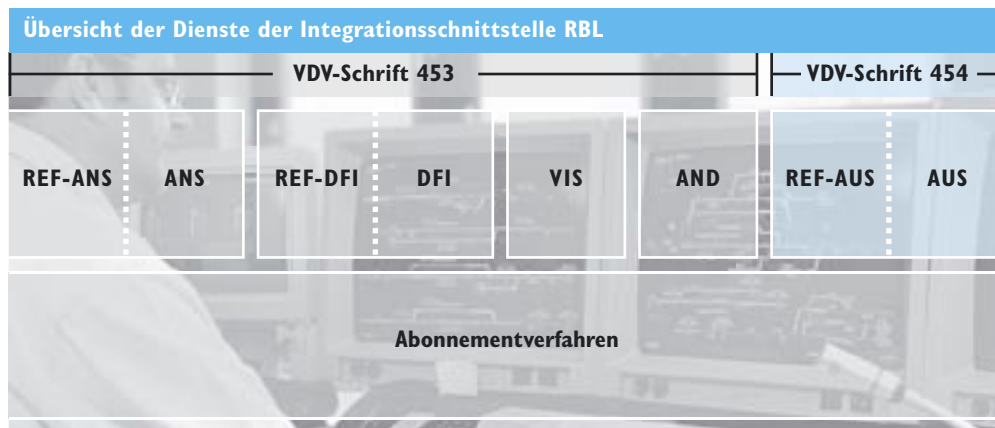
RBL-Schnittstellen

Eine zweites Teilgebiet der Schnittstelleninitiative befasst sich mit dem Austausch von Ist-Informationen. Es läuft unter der Bezeichnung »Integrationschnittstelle rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL)« und umfasst zur Zeit die VDV-Schriften 453 und 454. Mit ihnen können RBL-Informationen über die tatsächliche Fahrplanlage von Fahrzeugen übertragen werden.

Damit ist es z. B. möglich,

- eine Anschlussüberwachung für Fahrzeuge durchzuführen, die in verschiedenen RBL-Systemen verwaltet werden;
- unabhängig von der Zugehörigkeit zum selben RBL die aktuellen Abfahrtszeiten für Fahrzeuge auf Fahrgastinformationstafeln anzuzeigen oder
- Fahrplanauskunftssysteme um aktuelle Informationen anzureichern.

Die Schnittstelle verwendet im Internet Standards für Übertragung und Strukturierung der Informationen: Http als Transportprotokoll und XML zur Auszeichnung der Datenstrukturen. Sie setzt sich zusammen aus einem Abonnementverfahren und verschiedenen fachlichen Diensten (siehe Abbildung links oben). Das Abonnementverfahren organisiert den Datenaustauschprozess durch das Vereinbaren von zeitlich und inhaltlich abgegrenzten Informationsabonnements. Auf deren Basis



können mit fünf verschiedenen fachlichen Diensten Inhalte übermittelt werden.

Dabei handelt es sich um die folgenden Dienste:

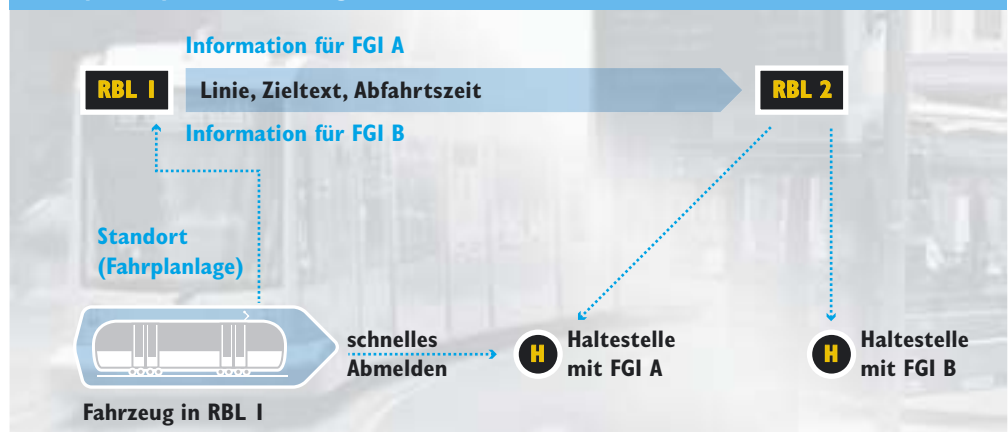
Die Anschlussicherung versetzt das RBL in die Lage, alle notwendigen Daten über fremde Zubringerfahrzeuge zu erhalten, so dass eine Anschlussüberwachung und -disposition für ein eigenes Fahrzeug durchgeführt werden kann. Es ist sowohl ein fahrtbezogener Austausch von Prozessdaten möglich als auch eine zeitbezogene Anschlussicherung, die kurzfristig alle zeitlich in Frage kommenden Fahrzeuge berücksichtigt, unabhängig davon, ob sie fahrplanmäßig für eine Anschlussicherung in Frage kommen würden (siehe Abbildung auf Seite 66 unten).

- Der fachliche Dienst »Fahrgastinformation« ermöglicht den Austausch von ortsbezogenen Sollfahrplänen (REF-DFI) und den Austausch von Ist-Daten der betreffenden Fahrzeuge (DFI) für Fahrgastinformationsanzeigen (siehe Abbildung rechts oben).
- Der Dienst »Visualisierung« (VIS) ermöglicht die Übertragung von Ist-Daten von Fremdfahrzeugen zur Anzeige dieser Fahrzeuge im eigenen RBL (siehe Abbildung rechts unten).

- Der »Allgemeine Nachrichtendienst« (AND) ermöglicht den Austausch von Textinformationen zwischen zwei Leitstellen.

Der in der VDV-Schrift 454 beschriebene Dienst »Fahrplanauskunft« (AUS) stellt eine Schnittstelle zwischen RBL-Systemen und Fahrplanauskunftssystemen dar. Mit seiner Hilfe lassen sich die in einem RBL vorhandenen Daten über den aktuellen Betriebsfahrplan sowie die tatsächliche Betriebslage an ein Auskunftssystem übermitteln, um so den Reisenden zeitnah aktuelle Fahrplaninformationen bieten zu können. Hierbei kann es sich um Soll-Fahrplandaten aus der betriebstäglichen Fahrplanung handeln. Dies geschieht mit dem Referenzdatendienst (REF-AUS). Es kann sich aber auch um kurzfristige Fahrplanprognosen oder kurzfristig wirksame Dispositionsmaßnahmen der RBL-Zentrale handeln. Diese

Prinzip der dynamischen Fahrgastinformation



Prinzip der Visualisierung von Fremdfahrzeugen



Ist-Daten werden dann mit dem Prozessdatendienst (AUS) übertragen.

Schnittstelleninitiative auf www.vdv.de

Durch eine ausgesprochen enge und gute Zusammenarbeit zwischen den Systemanbietern und durch die Möglichkeit, im Rahmen eines Forschungsprojektes herstellernerneutrale Beratungskapazität einzubringen, sind auch die verschiedenen Dienste der Integrationschnittstelle RBL als Funktionen oder Module der einschlägigen Softwaresysteme kurzfristig verfügbar.

Auf der Website des VDV wird unter der Rubrik »Organisationen und Projekte« über aktuelle Projekte mit den Standardschnittstellen berichtet. Auch die genannten VDV-Schriften und die XML-Schemata stehen dort zur Verfügung.

Perspektive Europa

Die Übertragung der Integrationschnittstelle RBL in eine europäische Norm wird zur Zeit vom

VDV mit Beteiligung der deutschen Industrie vorgebracht. Aber auch in Deutschland fungiert der VDV weiterhin als Ansprechpartner für die Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Schnittstelle.

Alle Beteiligten sind aufgerufen, Änderungen, die sich im Rahmen der verschiedenen Realisierungsprojekte ergeben, an den VDV zu melden. Hierdurch wird das Entstehen von verschiedenen Varianten der Schnittstelle verhindert und eine einheitliche Fortschreibung ermöglicht.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

VDV-Forschungsidee »BUSSARD« kann Verkehre lageabhängig optimieren

Der VDV hat im letzten Quartal des Jahres 2003 die Forschungsidee BUSSARD mit der Thematik »Bundesweiter Standard für ein unternehmensübergreifendes Verkehrs-System-Management mit Anschlussicherung, Lichtsignalbeeinflussung und Fahrgastinformation in Echtzeit durch einheitliche Liniennetz- und Routen-Daten im ÖPV« initiiert. Mit diesem Projekt zum Thema »Verkehrsmanagement 2010« im Rahmen des Forschungsprogramms »Mobilität und Verkehr« soll eine stärkere Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs erreicht werden. Dieses wird durch vielfältige, aufeinander abgestimmte attraktivitätssteigernde Einrichtungen bei Nahverkehrsunternehmen angestrebt.

Der öffentliche Personennahverkehr bietet mit der Einrichtung einer zeit- und ortsgerechten Standorterfassung seiner Linienfahrzeuge auch unternehmensübergreifend die Basis für eine umfassende Analyse der Verkehrssituation. Hiermit ist die Möglichkeit verbunden, Verkehrsinfarkte bereits im Ansatz durch Gegenmaßnahmen erst gar nicht entstehen zu lassen.

Linienfahrzeuge befahren in einem bestimmten Takt z. B. auch Fahrwege in chronisch überlasteten Verkehrsknoten zu jeder Tageszeit und in jeder Verkehrssituation. Diese Möglichkeiten sollen in dem Forschungsprojekt BUSSARD zur Stauvermeidung und zur Attraktivitätssteigerung des ÖV umfassend genutzt werden. Die Umsetzung dieser Projektziele wird in Pilotprojekten der Regionen Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Hamburg und Rhein-Sieg erfolgen, in denen erheblicher Bedarf besteht und wo auf vorhandenen Infrastrukturen aufgebaut werden kann.

Neuheit und Attraktivität des Projektes

Bisher weisen bestehende und bereits durchgeführten Projekte dieser Art im Ergebnis oft nur Teillösungen für eine verkehrslagegerechte Fahrgastinformation auf. Eine unternehmensübergreifende orts- und zeitgerechte dynamische Fahrgastinformation ist bis heute nur unzureichend realisiert. Die derzeit bei den Verkehrsunternehmen (VU) im Einsatz oder in der Realisierungsphase befindlichen Rechnergesteuerten Betriebsleistungssysteme (RBL) dienen in der Regel unternehmensspezifischen Anforderungen. Bis heute konnte nicht hinreichend aufgezeigt werden, mit welchen wirtschaftlich vertretbaren Kommunikationsmitteln für Sprache und Daten eine für den Fahrgast wünschenswerte zeit- und ortsgerechte Information über eine Anschlussicherung sowohl in ländlichen als auch städtischen Bereichen erfüllt werden kann. Bisher ist es insbesondere nicht gelungen, mit einer einheitlichen

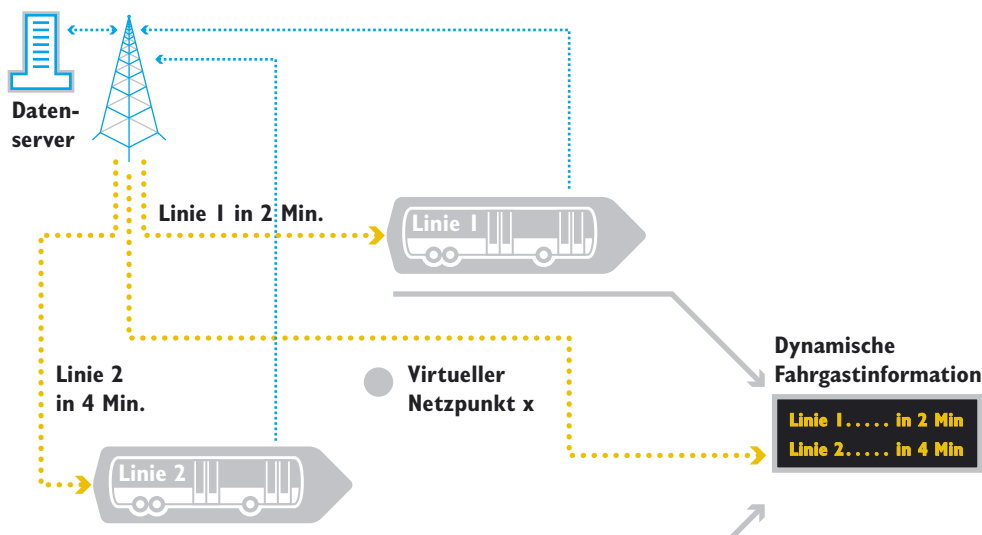
modular aufgebauten Systemkomponente eine wirtschaftliche Basis für eine Kommunikationsplattform bei der Linienfahrzeugausrüstung zu schaffen. Mit den bisherigen mittlerweile nicht mehr verfügbaren analogen Mobilfunksystemen können die genannten Ziele nicht umgesetzt werden. Auch die heute verfügbaren digitalen Mobilfunksysteme sind nur mit den angeführten – standardisierten – Applikationen der VDV-Schrift 423 »Digitaler Betriebs-/Bündelfunk (DBB) im ÖPNV; Anforderungen an eine offene standardisierte ortsfeste und mobile Netzwerkstruktur« in der Lage, diese Ziele zu erreichen (siehe Abbildung links unten).

Zielsetzungen

Mit BUSSARD soll erreicht werden, dass

- den Teilnehmern am öffentlichen Verkehr verkehrslageabhängige Informationen übermittelt werden;
- öffentliche Verkehrsmittel nicht nur unternehmensspezifisch, sondern je nach Verkehrslage und -gebiet unternehmensübergreifend koordinierbar werden;
- schneller Informationen zur Entlastung von Verkehrsschwerpunkten, z. B. auch bei unvorhergesehenen Ereignissen – wie Unfälle etc. – vorliegen;
- sich durch Attraktivitätssteigerung, die durch die geplanten Maßnahmen realisiert werden, mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewinnen lassen.

Virtuelle Netz-Punkt-Kommunikation (VNPk)



Mit der VDV-Schrift 423 und den Machbarkeitsuntersuchungen zu dieser Schrift liegen die Voraussetzungen zur Umsetzung der Projektidee bereits vor. Zielsetzung ist der Einsatz einheitlicher Systemkomponenten und eines offenen standardisierten Netzwerkes auf dem Fahrzeug sowie der Nachweis der Qualität der erbrachten Leistungen.

Das Gesamtsystem muss schrittweise realisierbar sein, d. h. die Migrationsbausteine wie

- Fahrgeldmanagementkomponenten,
- Bordrechnersystem,

- Funk-Applikations-Rechner-Modul (FARM),
- digitales Funkmodul (übergangsweise auch analoges Modul),
- GSM-Funkmodul,
- GPS-Modul,
- Funk-LAN-Modul,
- digitale Sprachbox,

müssen je nach Bedarf nachrüstbar sein. Die Software ist so aufzubauen, dass sie je nach Erweiterung modular ergänzbar ist.

Bereits die erste mögliche Ausrüstungsstufe mit

- Fahrgeldmanagementkomponenten,
- Fahrer-Identifikation und
- einheitlichen Liniennetzdaten

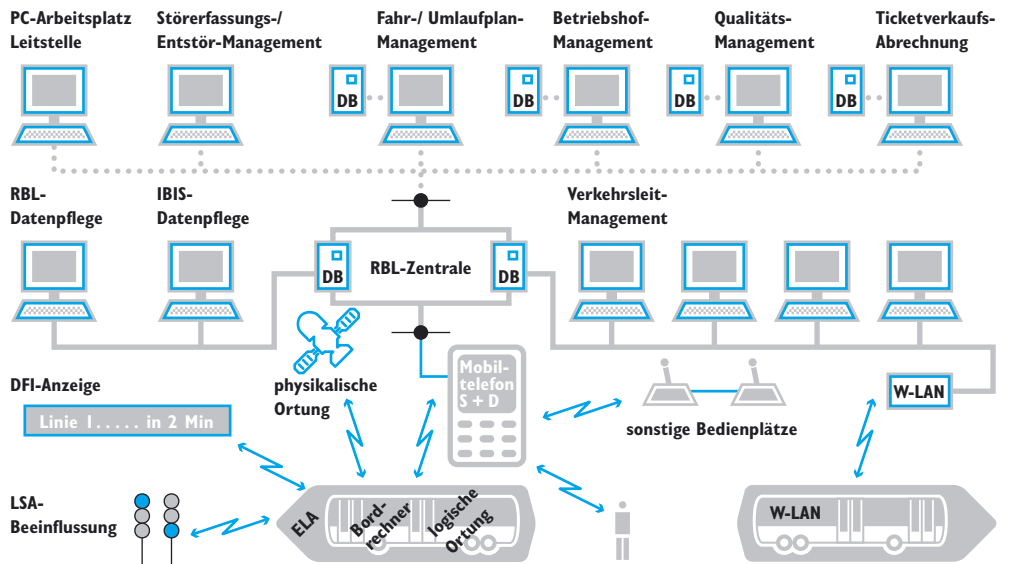
ermöglicht sowohl den Nachweis für die Einhaltung der Linienbefahrung als auch einen Soll-Ist-Fahrplanvergleich. Auch ein eingeschränktes Störfassungs- und Meldesystem kann bereits in dieser Ausrüstungsstufe durchgeführt werden. Diese Basis würde schon heute Verkehrsunternehmen einen wirtschaftlichen Einstieg in Einrichtungen zur Anschlussicherung, zur Fahrgastinformation und für Beschleunigungsmaßnahmen ermöglichen (siehe Abbildung oben).

Projektumsetzung

Die Umsetzung der Projektidee bietet Optimierungsmöglichkeiten für die ÖPV-Anwender durch

- Einsparungen durch standardisierte Hardware-Ausrüstung von Linienfahrzeugen von bis zu 30 Prozent;
- Nutzung vorhandener digitaler Mobilfunk-Infrastruktureinrichtungen oder solcher, die bei den einzelnen Verkehrsunternehmen in Kürze aufgebaut werden von bis zu 50 Prozent;
- Einsparungen von Personalkosten in den Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs durch zentrales Management für standardisierte Fahr- und Umlaufpläne von bis zu 30 Prozent;

Bussard-Zielsetzung



- einen Mehrwert durch Austausch unternehmensübergreifender Verkehrsdaten.

Die Forschungs idee bietet im Hinblick auf die Liberalisierung eine von der Unternehmensstruktur unabhängige Plattform, die von allen Verkehrsunternehmen und Dienstleistern eingesetzt und genutzt werden kann. Hierdurch wird jede zukünftige Form von Kooperationen und Organisationsmodellen der Verkehrsunternehmen technisch unterstützt.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

Partner der Forschungs idee »Bussard«

Wissenschaftliche und genehmigungsrechtliche Begleitung	Hersteller Mobilfunk	Hersteller Systemkomponenten / Software-Applikationen	Anwender ÖPV
Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH)	EADS Telecom Deutschland GmbH, Ulm	IVU Traffic Technologies AG, Aachen	Essener Verkehrs-AG, Essen
Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP)	Professioneller Mobilfunk e.V., Berlin, Konsortium TETRA	Technoteam, Duisburg	Dortmunder Stadtwerke AG, Dortmund
			Hamburger Hochbahn AG, Hamburg
			Hessische Verkehrs-GmbH, Darmstadt
			Verkehrsgesellschaft Frankfurt, Frankfurt/Main

Synthetische Dieselkraftstoffe auf regenerativer Basis stellen viel versprechende Option dar

Während heute die weitere Verringerung der Schadstoffemissionen im Zentrum der Fortentwicklung des Dieselantriebs steht, wird zukünftig auch die weit gehende Vermeidung von global wirksamen Emissionen des gesamten Energiepfades an Bedeutung gewinnen. Durch den Einsatz hochsauberer synthetischer Dieselkraftstoffe besteht die Option, lokale und globale Emissionen gleichzeitig signifikant zu verringern. Der VDV möchte hierzu frühzeitig Pilotprojekte in ausgewählten Mitgliedsunternehmen initiieren.

Der Dieselmotor hat sich seit Jahrzehnten aufgrund seiner Robustheit, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit als Antriebsaggregat im ÖPNV und Schienengüterverkehr bestens bewährt. Er ist die Verbrennungskraftmaschine mit dem höchsten Wirkungsgrad und im Hinblick auf die CO₂-Emission die konkurrenzlos günstigste Verbrennungskraftmaschine. Daher beträgt der Anteil an Dieselbussen in der rund 42.000 Linienomnibusse (davon 26.000 eigene) umfassenden Linienbusflotte der VDV-Mitgliedsunternehmen mehr als 98 Prozent.

Dieselmotoren sind heute bereits in der Lage, die strengen Grenzwerte der Stufe EURO V (Jahr 2008) bzw. die Stufe EEV (Enhanced Environ-

mentally-friendly Vehicle) zu unterbieten. Dieses Ziel wurde – aufgrund der besonderen Anforderungen des dieseltypischen Zielkonflikts zwischen Stickoxid- und Partikelminderung – durch den gleichzeitigen Einsatz verbesserter Kraftstofftechnologie, innermotorischer Maßnahmen und wirkungsvoller Abgasnachbehandlung erreicht.

Abgasnachbehandlung und schwefelfreier Dieselkraftstoff als aktueller Standard

Zur Überwindung des dieseltypischen Zielkonfliktes nimmt die Abgasnachbehandlung eine zentrale Stellung ein. Grundsätzlich stehen zwei erfolgreiche Abgasnachbehandlungsstrategien zur Auswahl, die

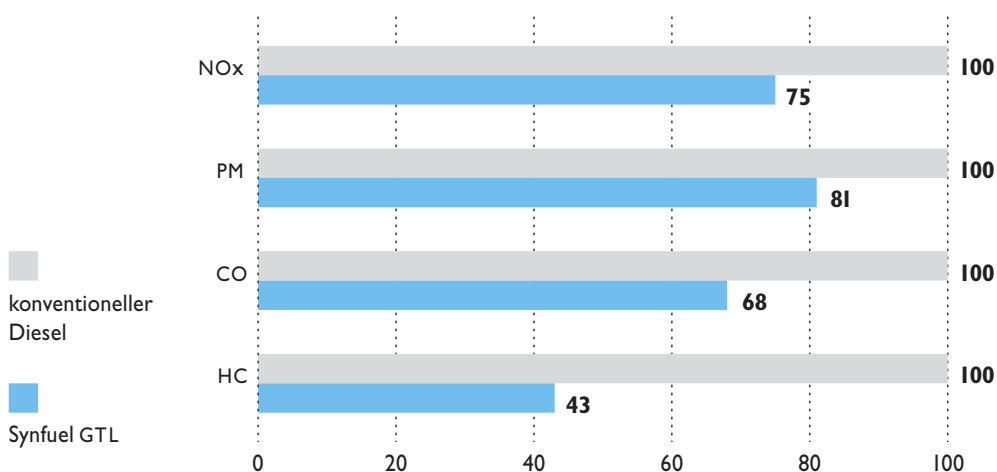
aktuell von den Fahrzeugherstellern – entweder offen oder diskret – parallel verfolgt werden. Dies ist einerseits die innermotorische Reduzierung der Partikelmasse-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs und Reduzierung des dabei verstärkt anfallenden NO_x durch SCR-Schadstoffnachbehandlung (selektive katalytische Reduktion) mit Hilfe eines geeigneten Reduktionsmittels, andererseits die NO_x-Reduzierung durch Abgasrückführung (AGR) und Eliminierung der dabei stärker anfallenden Partikelmasse-Emissionen (PM) mittels Partikelfilter (z.B. CRT-System). Der Ansatz »AGR + Partikelfilter« erfordert kein Reduktionsmittel.

Aufgrund der bestehenden Beziehung zwischen dem Partikelaustritt und dem Schwefelgehalt des Dieselkraftstoffs setzte sich der VDV bereits frühzeitig energisch für die Einführung schwefelarmer bzw. schwefelfreier Dieselkraftstoffe ein – jeweils weit vor der gesetzlichen Verpflichtung zur Einführung dieser Kraftstoffe. So propagierte der Verband bereits ab dem Jahr 1995 den Einsatz des nahezu schwefelfreien »City-Diesels« mit einem Schwefelgehalt von S ≤ 0,001 Prozent (10 ppm). Diese Qualität hat der EU-Gesetzgeber erst ab dem Jahr 2009 als verbindlich vorgeschrieben. Aufgrund erfolgreichen Einsatzes des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen sowie durch die freiwillige Selbstverpflichtung der Mineralölindustrie im Hinblick auf die aktuelle, ab dem Jahr 2003 gültige Stufe der so genannten »Öko-Steuer« hat sich der schwefelfreie Dieselkraftstoff in Deutschland vorzeitig durchgesetzt.

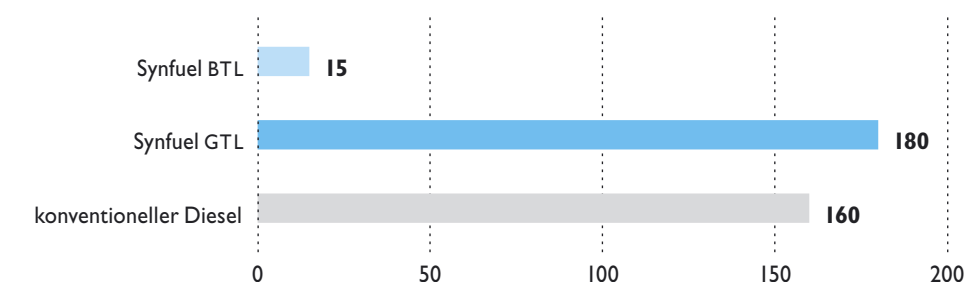
Hochsaubere synthetische Dieselkraftstoffe zur Unterstützung der Abgasnachbehandlungsstrategien

Eine weitere signifikante Verbesserung gegenüber der 10 ppm-Ware bietet der Einsatz von synthetischen Dieselkraftstoffen. Unter »Synfuel« versteht man synthetische, hochreine, d. h. aromaten- und schwefelfreie, flüssige Kraftstoffe. Sie werden z. B. auf der Basis von Erdgas über ein GTL (Gas-to-Liquids)-Verfahren – etwa über das Fischer-Tropsch-Verfahren – hergestellt. Ist Biomasse die Ausgangsbasis, so spricht man von einem BTL (Biomass-to-Liquids)-Verfahren und aufgrund der regenerativen Komponente von »Sunfuel«. Die Fischer-Tropsch-Prozesse sind in der Regel zweistufig. Zunächst

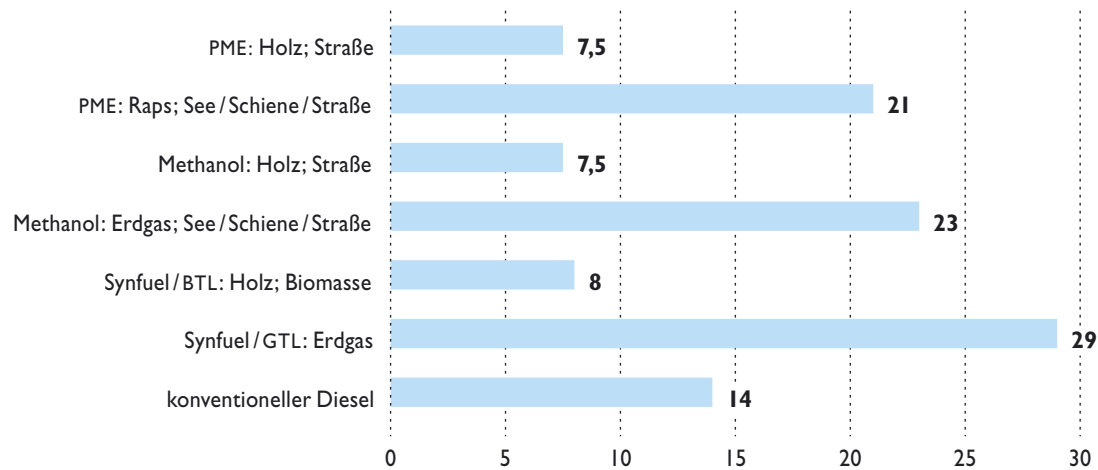
Reduzierung lokaler Emissionen durch Synfuel im Vergleich zu schwefelfreiem Dieselkraftstoff im realen Fahrbetrieb (Angaben in %)



Reduzierung globaler Emissionen durch synthetische Dieselkraftstoffe (Angaben in g CO₂-Äquivalent/km, gesamter Energiepfad = »well to wheel«)



Globale Emissionen bei der Erzeugung und Verteilung von synthetischen Dieselkraftstoffen
(Angaben in g CO₂-Äquivalent/MJ, »Quelle bis Tank«)



wird ein Synthesegas erzeugt, das anschließend in flüssigen Kraftstoff umgewandelt wird.

Zurzeit ist die Produktionskapazität für synthetische Dieselkraftstoffe noch gering. Die Firma CHOREN betreibt in Freiberg/Sachsen eine kleine Anlage, die nach einem patentierten BTL-Verfahren für die Fahrzeughersteller DaimlerChrysler und VW – zunächst nur in für die Motorenentwicklung ausreichenden Mengen – Sunfuel aus Biomasse liefert. Ein sukzessiver Ausbau der Anlage ist geplant, um den entstehenden Markt bedienen zu können. Bei DaimlerChrysler ist dieser Kraftstoff unter dem Markennamen »Sundiesel« (früher: Biotrol) geschützt. Das CHOREN-Verfahren zeichnet sich durch seinen »autothermen« Charakter aus, da ausschließlich die eingesetzte Biomasse zur Lieferung der für den gesamten Prozess erforderlichen Energie dient. Konkurrierende BTL- oder GTL-Verfahren nutzen externe Energie- oder Chemikalienzufuhr zum Unterhalt des Prozesses. Shell betreibt eine Forschungsraffinerie in Malaysia, wo Sunfuel über GTL aus Erdgas in geringen Mengen hergestellt wird. Die Raffineriekapazität wird in den nächsten Jahren wesentlich erweitert werden, so dass voraussichtlich ab dem Jahr 2008 eine nennenswerte Sunfuelproduktion erreicht wird. Ebenso erzeugt die Firma Total Sunfuel in geringen Mengen aus Erdgas. Während aus Gründen der Wirtschaftlichkeit für GTL-Prozesse nur Großanlagen von Weltgeltung in Frage kommen, werden für BTL kleinere dezentrale Anlagen diskutiert, die aus 1.500 Tonnen je Tag angelieferten Biomasse-Pellets

100.000 Tonnen je Jahr an Sunfuel herstellen. Alle Arten von Biomasse, auch Abfall, können für das BTL-Verfahren genutzt werden.

Sollten zukünftig ausreichende Mengen an Sunfuel über BTL produziert werden können – und das scheint offenbar der Fall zu sein, wenn die Europäische Kommission allein das EU-Potenzial mit 15 Prozent des Marktanteils im Jahr 2010 beziffert – so könnte dieser synthetische Kraftstoff die Bedeutung der Dieseltechnik weiter verstärken. Unterstützt wird dies durch die EU-Richtlinie 2003/30/EG zur Förderung (inklusive der steuerlichen Begünstigung) für biogene Kraftstoffe. Bis zum Jahr 2010 soll gemäß dem Ziel der EU der Anteil von Biokraftstoffen im Verkehrssektor auf 5,75 Prozent anwachsen – ein durchaus realistisches Ziel.

Mit Sunfuel sollen sich die globalen Emissionen (CO₂-Äquivalent) im Vergleich zum fossilen Diesel um 85 Prozent senken lassen. Im Vergleich zur 10 ppm-Ware ist eine gleichzeitige Senkung der PM- und NOx-Emissionen je nach Verfahren um 20 bis 40 Prozent möglich. Heute ist Sunfuel in der Herstellung im Mittel zwei- bis dreimal so teuer wie fossiler Dieselkraftstoff. Eine denkbare volle Befreiung von der Mineralölsteuer würde bereits heute eine wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit bedeuten (0,70 Euro je Liter). Sunfuel/Sunfuel ist in heutigen Dieselmotoren ohne motortechnische Änderungen einsetzbar. Auch ist eine Mischung mit fossilem Dieselkraftstoff problemlos möglich. Durch die sinnvolle Kombination der Abgasnachbehand-

lungsverfahren mit hochsauberen synthetischen Dieselkraftstoffen eröffnen sich Chancen, die Bauvolumina der Katalysatoren und Filter zu verringern sowie Standzeiten und Reinigungsintervalle zu verlängern. Eine zweiprozentige Rapsdimethylester-Beimischung (RME) soll die Schmierfähigkeit von Sunfuel verbessern und zudem weitere PM/NOx-Verbesserungen bewirken.

Aufgrund der oben genannten Vorteile wird der VDV bei Sunfuel bzw. Sunfuel eine ähnliche Vorreiterrolle anstreben wie in der Vergangenheit bei der Einführung von schwefelfreiem Dieselkraftstoff mit S ≤ 10 ppm. Sicherlich ist der regenerative BTL-Ansatz dem GTL-Ansatz vorzuziehen.

Auch die »Alternative Fuels Contact Group« (AFCG), ein Beratergremium der Generaldirektion »Energie und Transport« der EU-Kommission mit Beteiligung aller Stakeholder steht der Einführung synthetischer Dieselkraftstoffe äußerst positiv gegenüber. Die AFCG soll Alternativen eruieren, mit denen im Jahr 2020 in der Summe ein Marktanteil an alternativen Kraftstoffen von 20 Prozent in der EU erreicht werden kann. Dabei werden nur jene alternativen Kraftstoffe betrachtet, die einen Marktanteil von mindestens fünf Prozent im Jahre 2020 versprechen. Nachdem sich die Arbeitsgruppe ursprünglich vorrangig Erdgas und Wasserstoff widmen sollte, drängten die Vertreter der europäischen Fahrzeugindustrie darauf, zusätzlich den Ansatz »Sunfuel/Sunfuel« zu berücksichtigen.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

Europäische Standardisierung eines leistungsfähigen und preiswerten Datenbusses als Nachfolgesystem für das IBIS

Seit über zwei Jahrzehnten setzen die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) das vom VDV initiierte Integrierte Bordinformationssystem – IBIS – auf ihren Fahrzeugen erfolgreich ein. Durch die technische Entwicklung wuchsen die Anforderungen an dieses System kontinuierlich, so dass die Notwendigkeit bestand, einen leistungsfähigeren und kostengünstigen Datenbus zu spezifizieren. Parallel hierzu startete das Europäische Standardisierungsinstitut CEN die Spezifikation von Datenbussen für Straßenfahrzeuge des ÖPNV. Durch intensive Mitarbeit in den Standardisierungskreisen erreichte der VDV, dass der leistungsstarke und preiswerte Datenbus »CANopen« in die Normierungsarbeiten aufgenommen wurde. Die Standardisierungsarbeiten wurden 2003 beendet und die zugehörigen Normen sollen nun 2004 veröffentlicht werden.

Das IBIS ist der Inbegriff für die Fahrgastinformation und die Vernetzung von elektronischen Komponenten auf Fahrzeugen des ÖPNV. Die Anforderungen an diesen vom VDV in Hardware und Software spezifizierten Datenbus wuchsen in den letzten zwei Jahrzehnten mit der kontinuierlichen technischen Entwicklung. Für viele aktuelle Anwendungen war es daher notwendig, einen leistungsfähigeren Datenbus zu definieren. Die Verkehrsunternehmen wählten den CANopen Datenbus, der auf dem im Automobilbau verwendeten Datenbus Controller Area Network (CAN) basiert, als

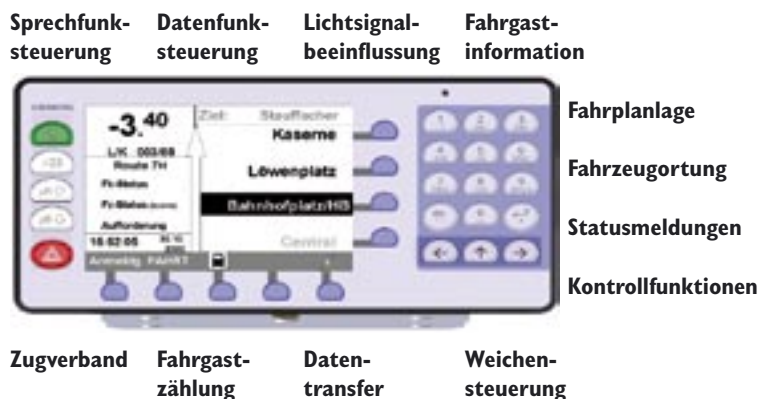
Nachfolger für den IBIS-Datenbus. Die Entscheidungskriterien für die Wahl von CANopen waren, dass

- dieser Datenbus auf Straßenfahrzeugen erprobt ist,
- durch den Einsatz in den automobilen und industriellen Massenmärkten die Kosten für die Implementierung gering sind,
- eine umfangreiche Anwendungsunterstützung gewährleistet ist
- und die Leistungsfähigkeit signifikant höher ist als die des bisher verwendeten Systems.

Parallel zu dieser Entscheidung startete das Europäische Standardisierungsinstitut CEN im Arbeitsausschuss WG 3 »Öffentlicher Verkehr« des technischen Komitees TC 278 Straßenverkehrstelematik Mitte 1996 seine Aktivitäten zur Normierung der Datenkommunikation auf Fahrzeugen des ÖPNV. Durch die intensive Mitarbeit im Arbeitskreis erreichte der VDV, dass neben dem französischen Industriedatenbus WORLDIFIP auch der ausgewählte neue Datenbus CANopen für die Anwendung im ÖPNV spezifiziert wurde. Weiterhin konnte der VDV die Beschränkung des Anwendungsbereiches auf Fahrzeuge des Straßenverkehrs durchsetzen und somit eine Behinderung der Anwendung der schienenverkehrsspezifischen Datenbusse vermeiden.

Die Arbeiten zur Spezifikation der Datenbusse wurde in der Unterarbeitsgruppe CEN TC 278 WG3 SGI »Datenkommunikation« geleistet. Diese strukturierte die Normungsaufgabe in jeweils zwei unabhängige Normenblöcke mit jeweils drei Normenteilen. Die Teile 1 bis 3 der Norm 13149 »Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme –« beschreiben den Datenbus WORLDIFIP und die Teile 4 bis 6 den Datenbus CANopen.

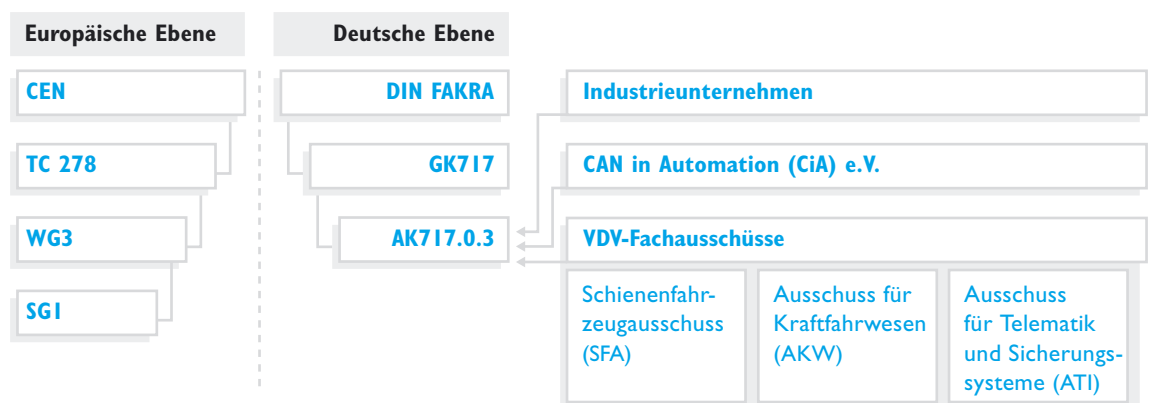
Basisfunktionen des IBIS



Normen zum Datenbus WORLDIFIP

Die Teile 1 und 2, in denen die generellen Anforderungen an den Datenbus WORLDIFIP und dessen Verkabelung beschrieben werden, befinden sich zur Zeit in der formalen Verabschiedungsphase und sollen 2004 veröffentlicht werden. Durch die nachlassende Unterstützung der französischen Industrie konnte der Teil 3, der die

Normungsstruktur zur Datenkommunikation auf ÖPNV-Fahrzeugen



zu übertragenden Datenelemente spezifiziert, jedoch bisher nicht fertig gestellt werden.

Normen zum Datenbus »CANopen«

Der VDV entwickelte zusammen mit der deutschen Industrie den Normenblock für den Datenbus CANopen. Im Arbeitskreis AK717.0.3 »Informationstechnik auf Fahrzeugen des ÖPNV« des Normenausschusses Kraftfahrzeuge im Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN FAKRA), der vom VDV-Fachbereich N geleitet wird, wurden der Teil 4 »Generelle Anwendungsregeln für CANopen Datenbusse« und der Teil 5 »CANopen Verkabelungsspezifikationen« erarbeitet. Teil 4 beschreibt die generelle Topologie und die erlaubten Datenübertragungsraten des Datenbusses und gibt einen Überblick über die Einbindung der Teile 4 bis 6 in das hierarchische Schichtenmodell der Datenübertragung.

Die Anforderungen an die Verkabelung und Vorschläge für die Belegung von bestimmten Steckern sind in Teil 5 niedergelegt. Weiterhin gibt dieser Normenteil Hinweise für die Verwendung von galvanischen Trennungen und die Benutzung von geschirmten Kabeln.

Die Teile 4 und 5 wurden im Frühjahr 2002 als Vornormen (ENV) veröffentlicht und befinden sich wie auch die Teile 1 und 2 in der formalen Verabschiedung zu einer europäischen Norm (DIN EN).

In Zusammenarbeit mit einem Forschungsprogramm der Berliner Verkehrsbetriebe AÖR (BVG), der beteiligten Industrie und des eingetragenen Vereins »CAN in Automation« (CiA e.V.), Erlangen, wurden auf Basis der mehr als zwanzigjährigen Erfahrung mit dem IBIS-Datenbus die Datenkommunikationsobjekte für CANopen beschrieben. Diese Datenobjekte sind in sogenannten virtuellen Komponenten gruppiert. Diese Gruppierungen beschreiben die detaillierten obligatorischen und optionalen Daten, die von einer virtuellen Komponente erzeugt und empfangen werden. Der VDV stimmte diese Datenobjekte mit der Unterarbeitsgruppe SG1 ab. Die Entwicklung des IBIS-Datenbusses zeigte, dass sich die Anzahl der Datenobjekte schnell erhöht.

Aus diesem Grunde werden die Datenobjekte im Teil 6 »CANopen Dateninhalte« als technische Spezifikation (TS) und nicht als DIN EN veröffentlicht, um eine einfache und schnelle Adaption an neue technische Entwicklungen zu gewährleisten. Auch der Teil 6 befindet sich in der formalen Verabschiedungsphase, die Veröffentlichung ist für 2004 vorgesehen.

Ad-hoc-Arbeitskreis »CANopen«

Die VDV-Ausschüsse für Schienenfahrzeuge (SFA), Kraftfahrwesen (AKW) und Telematik und Sicherungssysteme (ATI) gründeten zum Ende der fachlichen Normierungsarbeiten einen gemeinsamen Ad-hoc-Arbeitskreis »CANopen«. Die Aufgabe dieses Arbeitskreises ist es, einen Leitfaden für Verkehrsunternehmen zur Einführung von CANopen auf ÖPNV-Straßenfahrzeugen zu entwickeln. In diesem Leitfaden sollen den Verkehrsunternehmen insbesondere Empfehlungen für die in den Normenteilen 4 und 5 explizit aufgenommene Wahlmöglichkeiten gegeben werden. Der erste Teil des Leitfadens wird zur Zeit gemeinsam mit der Industrie erarbeitet und soll im Frühjahr 2004 als VDV-Mitteilung »CANopen-Anwendung in der Informations- und Kommunikationstechnik (IuK) auf Fahrzeugen des ÖPNV, Teil 1« veröffentlicht werden. Diese VDV-Mitteilung beschreibt hauptsächlich Szenarien für die Migration vom alten IBIS- zum neuen CANopen-Datenbus. Weitere Empfehlungen zur konkreten Anwendung der europäischen Normen werden hiernach insbesondere für den Bereich der Fahrzeugverkabelung erarbeitet und ebenfalls als VDV-Mitteilung veröffentlicht.

Auswahlkriterien für den Datenbus CANopen

- Erprobter Datenbus auf Straßenfahrzeugen
- Geringe Kosten für die Implementierung durch den Einsatz in Massenmärkten
- Umfangreiche Anwendungsunterstützung
- Vielfach höhere Leistungsfähigkeit als der bisher verwendete IBIS Datenbus

Zukünftige Standardisierungsarbeiten im Bereich der Datenkommunikation auf ÖPNV-Fahrzeugen

Der VDV-Ausschuss ATI beschreibt in der VDV-Schrift 423 »Digitaler Betriebs-/ Bündelfunk (DBB) im ÖPNV, Anforderungen an eine offene standardisierte ortsfeste und mobile Netzwerkstruktur« einen neuen Ansatz für die zukünftigen Kommunikations- und rechnergestützten Betriebsleitsysteme (RBL)-Systeme. Diese Entwicklung zeigt, dass in Zukunft unterschiedliche Straßen- und Schienenfahrzeuge mehrerer Verkehrsunternehmen gemeinsame digitale Kommunikationsinfrastrukturen mit integrierter RBL-Funktion benutzen werden. Hierzu ist es notwendig, die auf den verschiedenen Fahrzeugen verwendeten und erzeugten Daten zu standardisieren und in einem gemeinsamen Fahrzeugdatenmodell zu beschreiben. Die Unterarbeitsgruppe CEN TC 278 WG3 SG1 wird nach Beendigung der formalen Tätigkeiten an den Teilen 1 bis 6 der Norm I 3149 die Erarbeitung eines Fahrzeugdatenmodells starten. Die Arbeiten werden dann vom deutschen Standardisierungskreis DIN FAKRA AK717.0.3 unter Leitung des VDV begleitet.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Normen zur Datenkommunikation auf ÖPNV-Fahrzeugen

- DIN EN 13149-1** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 1: WORLDFIP Definition und Applikationsregeln für die Datenkommunikation auf dem Fahrzeug
- DIN EN 13149-2** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 2: WORLDFIP Verkabelungsspezifikation
- DIN TS 13149-3** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 3: WORLDFIP Dateninhalte
- DIN EN 13149-4** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 4: Generelle Anwendungsregeln für CANopen Datenbusse
- DIN EN 13149-5** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 5: CANopen Verkabelungsspezifikation
- DIN TS 13149-6** Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme Teil 6: CANopen Dateninhalte

EU-Emissionsregelung für Bahnmotoren – Grenzwerte und Umsetzungsfristen

Im VDV-Jahresbericht 1998 wurde unter dem Titel »Reduzierung von Abgas- und Lärmemissionen beim Personen- und Güterverkehr auf der Schiene« u. a. über Maßnahmen zur Reduzierung der Abgasemissionen bei der Entwicklung, der Neubeschaffung, der Modernisierung und beim Betrieb von Schienenfahrzeugen berichtet. Der EU-Ministerrat und das Europäische Parlament haben im Oktober 2003 die Weichen für die Überarbeitung der Richtlinie 97/68/EG für mobile Maschinen gestellt und weitere Emissionsstufen (III A, III B und IV) verabschiedet. Neben den »klassischen« mobilen Maschinen werden erstmalig auch Bahn- und Binnenschiffmotoren von der neuen Richtlinie erfasst.

Für Traktionsdieselmotoren der Schienenfahrzeuge sind gegenwärtig nationale Abgasgrenzwerte nicht gesetzlich definiert. Aus diesem Grund werden die im UIC-Merkblatt 624 V genannten Abgasgrenzwerte als anerkannte Regeln der Technik gemäß § 2 Abs. 2 EBO betrachtet.

Für Traktionsdieselmotoren hat die Forschungsvereinigung des Europäischen Eisenbahnverbandes ERRI (ehemals ORE) Empfehlungen erarbeitet. Grundlage bei der Ermittlung der Abgasgrenzwerte ist die ISO 8178 T 1-9. Diese Norm bestimmt die Mess- und Auswertungsverfahren für die gas- und partikelförmige Abgasemission von Hubkolben-Verbrennungsmotoren und legt ein einheitliches Verfahren für Versuche auf den Prüfstand mit charakteristischen Prüfzyklen fest.

Rechnung zu tragen, gemeinsam von der Internationalen Standardisierungsorganisation (ISO) und der Forschungsvereinigung des Europäischen Eisenbahnverbandes (ERRI) drei Messpunkte innerhalb des Dieselmotorkennfeldes festgelegt.

Im o. g. ISO-Zyklus sind dies die Messpunkte 1, 4 und 8 (Prüfzyklus Typ F nach ISO 8178-4). Zusätzlich wird im Messpunkt 6 die Schwärzung (Opazität) gemessen. Beide Tests sind stationär durchzuführen, d. h. jeder Messpunkt wird in Beharrung gefahren und gemessen. Im Gegensatz dazu ist in den USA ein instationär zu fahrender Zyklus (EPA – Transient Test) vorgeschrieben, bei dem kalte und warme Phasen, Motorbeschleunigung, -verzögerung und Beharrung einander ablösen. Die Gestaltung der Prüfzyklen hat den Hintergrund,

dieselmotoren ausgerüstet. Die Motorhersteller haben für diese Dieselmotoren Nachweise vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass die Abgasgrenzwerte gemäß ECE-R-49 in den Stufen, z. B. Euro 2 oder Euro 3, eingehalten werden. Da jedoch diese Abgaswerte nach Prüfzyklus Typ A (13 Punkte) nach ISO 8178-4 ermittelt wurden, ist zu entscheiden, ob eine Umrechnung auf den Prüfzyklus Typ F (3 Punkte) nach ISO 8178-4 zu fordern ist. Erneute Prüfstandsversuche scheiden hier aus Gründen der Verhältnismäßigkeit aus.

Die zum Zeitpunkt der Abnahme des ersten Schienenfahrzeuges festgestellten Abgaswerte gelten als Abgasgrenzwerte auch für weitere in Serie gefertigten Schienenfahrzeuge und während ihrer Lebensdauer. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat sicherzustellen, dass sich die Abgasgrenzwerte nicht verschlechtern. Mit dem vom Fraunhofer-Institut für Physikalische Messtechnik (IPM) entwickelten und erprobten Messverfahren sind wiederkehrende Kontrollen der Abgaswerte möglich und im Sinne der Vorschriften des § 38 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) auch zu fordern. Die in Dieselmotorprüfständen der Instandhaltungswerke bisher vorgenommenen Prüfungen dienen schwerpunktmäßig der Einstellung der optimalen Motorleistungs- und -verbrauchsdaten.

In den USA plant die US-Umweltschutzbehörde (U. S. Environmental Protection Agency – EPA), eine »Advanced Notice of Proposed Rulemaking« (ANPRM) im Frühjahr 2004 herauszugeben, die weitere Emissionsregelungen enthalten soll. Zielsetzung ist offensichtlich, zwischen 2011 und 2013 auch für diese Motorenanwendungen hocheffiziente Abgasnachbehandlungstechnologien vorzugeben. 15 ppm Schwefelgehalt im Dieselmotorkraftstoff sind für 2012 angestrebt. Die Final Rule soll 2007 vorliegen.

Die gegenwärtige Gesetzgebung zu den Emissionen von nicht im Straßenverkehr eingesetzten Dieselmotoren (Landmaschinen, Baumaschinen) wird sukzessive auf Fahrzeuge des Schienenverkehrs (vor allem Lokomotiven) und Binnenschiffe ausgeweitet. Das ist das Ergebnis der Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament

Grenzwerte und Umsetzungsfristen für Lokomotiven *

Kategorie	Stufe III A		Stufe III B	
	RL A	RH A	RH A	R B
Leistung [kW]	130 ≤ P ≤ 560	P > 560	P > 2000, SV > 5l/Zyl.	130 < P
CO [g/kWh]	3,5	3,5	3,5	3,5
NO _x + HC [g/kWh]	4,0	–	–	4,0
NO _x [g/kWh]	–	6,0	7,4	–
HC [g/kWh]	–	0,5	0,4	–
Partikel [g/kWh]	0,2	0,2	0,2	0,025
Inverkehrbringen	31.12.2006	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2011
Typgenehmigung	31.12.2005	31.12.2007	31.12.2007	31.12.2010

* RL (rail locomotive) = Lokomotiven; RH (rail locomotive hauled train) = Lokomotivbespannter Zug; Prüfzyklus: F-Zyklus nach ISO 8178-4 (1996)

Während der europäischen Zyklus für Nutzkraftfahrzeuge (ECE R 49 13 Stufentest) von 13 Messpunkten ausgeht (Prüfzyklus Typ A nach ISO 8178-4), wurden für Traktionsdieselmotoren, um deren Lastprofil (prozentuale Auslastung der Dieselmotorenleistung während einer Zugfahrt) im Schienenverkehr

die tatsächliche Leistungsabgabe des Traktionsdieselmotors im Eisenbahnbetrieb so genau wie möglich zu simulieren.

Dieseltriebwagen werden weitgehend mit für Straßennutzfahrzeuge (Omnibusse, schwere Lkw) hergestellten und geprüften Traktions-

(EP) und EU-Ministerrat, welches vom EP gebilligt wurde. Das Kompromisspaket sieht eine gestaffelte Senkung der Stickstoffoxid-Emissionen sowie der Emissionen von Partikeln für die Jahre bis 2014 vor. Die Grenzwerte für Emissionen von Lokomotiven werden moderat sein und sollen einer weiteren Überprüfung unterzogen werden.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer weiteren Senkung der Grenzwerte und des Einsatzes von NO_x-Filtern muss spätestens 2007 untersucht werden. Trotz dieser Einschränkungen ist klar, dass das Europäische Parlament und der EU-Ministerrat dem Ziel näher kommen, einheitliche Grenzwerte für alle Dieselmotoren festzulegen, unabhängig von der Art der Maschine, in der sie Verwendung finden.

Die breite Anwendung von Verbrennungsmotoren hat weltweit zahlreiche Aktivitäten ausgelöst, zukünftig die Emissionswerte gesetzlich zu begrenzen. Zukünftig werden drei zentrale Aspekte die Strategie der Entwicklung von Verbrennungsmotoren bestimmen:

- die neue Möglichkeit einer langfristigen Planung weit über 2010 hinaus;
- die von der Europäischen Union geplante technische Analyse bis 2007 über die Anwendbarkeit von Technologien der Abgasnachbehandlung im Bereich straßenunabhängiger Motoranwendungen und Betriebsbedingungen, aufbauend auf den Erfahrungen der Lkw-Motorenindustrie;
- die Systemintegration von Nachbehandlungstechnologien bei Maschinen und Geräten, für die sehr unterschiedliche Betriebs- und Einbauverhältnisse zu berücksichtigen sind.

Mit der Veröffentlichung der endgültigen EU-Richtlinie »Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte«

Grenzwerte und Umsetzungsfristen für Dieseltriebwagen *

Kategorie	Stufe III A RC A	Stufe III B RC B
Leistung [kW]	130 < P	130 < P
CO [g/kWh]	3,5	3,5
NO _x + HC [g/kWh]	4,0	–
NO _x [g/kWh]	–	2,0
HC [g/kWh]	–	0,19
Partikel [g/kWh]	0,2	0,025
Inverkehrbringen	31.12.2005	31.12.2011
Typgenehmigung	30.06.2005	31.12.2010

* RC (railcar) = Dieseltriebwagen · Prüfzyklus: F-Zyklus nach ISO 8178-4 (1996)

(Annahme: 21.10.2003 mit 458:2:7 Stimmen) wird Anfang 2004 gerechnet. Die Festlegungen der Richtlinien 97/68/EG und der 28. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren – 28. BImSchV) gelten auch für die in Schienenfahrzeugen installierten Dieselmotoren zum Antrieb von z. B. in Nebenfahrzeugen installierten Maschinen.

Auf Grundlage des vorliegenden Kompromisspaketes sind folgende Emissionsgrenzwerte und Umsetzungsfristen für die verschiedenen Anwendungsfälle vorgesehen (siehe Tabellen).

Für Lokomotiven und Schienenfahrzeuge gilt:

- Zwei Jahre Übergangsfrist für Motoren, die vor den genannten Terminen produziert wurden;
- Ersatzmotoren müssen die aktuell gültigen Emissionsgrenzwerte einhalten.

Vor dem 31. Dezember 2007 ist von der EU-Kommission eine technische Überprüfung durchzuführen. Dabei ist u. a. Folgendes zu bewerten:

- die Bestätigung der Grenzwertstufe III B und die Möglichkeiten weiterer Ausnahmen, späterer Einführungsstermine, etc;
- die Anwendbarkeit der stationären Prüfzyklen (C1, F) für Motoren in Schienenfahrzeugen und Lokomotiven;

- für Lokomotiven die Kosten und der Nutzen einer weiteren Reduktion der Emissionsgrenzwerte mit Blick auf die Anwendbarkeit von NO_x-Nachbehandlungstechnologien.

In einem Gespräch mit dem Generaldirektorat für Energie und Transport (Directorate-General for Energy and Transport – DG TREN) und dem Generaldirektorat für Umwelt (Directorate-General for Environment – DG ENV) hat die Europäische Vereinigung für die Interoperabilität im Bereich der Bahn (European Association for Railway Interoperability – AEIF) im Dezember 2003 darauf hingewiesen, dass die jetzt vorliegende Kompromisslösung sich nachteilig auf die Zukunft der mit Dieseltriebwagen und Diesellokomotiven abzuwickelnden Verkehrsleistungen auswirken wird. Der EU-Ministerrat und das Europäische Parlament wurden aufgefordert, den Richtlinienentwurf für den Bereich der Bahndieselmotoren nachzubessern und eine Diskriminierung des Bahnsektors zu verhindern.

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

Wichtige Forschungsvorhaben vom VDV-Schienefahrzeugausschuss initiiert

Der Schienefahrzeugausschuss (SFA) des VDV hat Forschungsvorhaben zur Weiterentwicklung von Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Fahrzeugen angeregt und aktiv begleitet. Hierzu zählen z. B. die Vorhaben zur »Festigkeitsauslegung von Radsätzen« und hinsichtlich »Belastungen bei Multi-Gelenk-Niederflurfahrzeugen«.

Die Durchführung von Forschungsvorhaben ist immer dann empfehlenswert, wenn gewünschte Festlegungen z. B. für Regelwerke, Normen oder VDV-Schriften wissenschaftlich untermauert werden sollen. Dies ist insbesondere deshalb wichtig, weil damit »allgemein anerkannte Regeln der Technik« entstehen, die im Sinne des § 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) angewandt werden können.

Die Forschungsvorhaben werden in der Regel von Hochschul- oder privaten Forschungsinstituten sowie ähnlichen Institutionen durchgeführt, wobei VDV-Mitgliedsunternehmen meist als Unterauftragnehmer Personal, Fahrzeuge und Anlagen für Versuche zur Verfügung stellen. Finanziert werden diese Vorhaben zum größten Teil vom Bundesministerium für Forschung und Bildung (BMBF), vom Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und teilweise mit Unterstützung von Verkehrsministerien der Länder.

Der SFA hat Forschungsvorhaben nicht nur angeregt, sondern war auch in forschungsbegleitenden Gremien personell vertreten, um den Praxisbezug der Untersuchungen sicherzustellen. Die VDV-Hauptgeschäftsstelle hat zudem bei einigen Vorhaben die organisatorische Betreuung der forschungsbeglei-

tenden Gremien übernommen. Oft werden Forschungsvorhaben auch durch die Zusammenarbeit von VDV-Ausschüssen initiiert.

Beispielhaft sei hierzu auf das abgeschlossene Vorhaben »Spurführungssicherheit in engen Gleisbögen bei Straßen- und Stadtbahnen« hingewiesen. Dieses Vorhaben wurde im Rahmen der Überarbeitung der BOStrab-Spurführungsrichtlinien beantragt. Zusammen mit dem Ausschuss für Bahnbau des VDV wurde dieses wichtige Regelwerk an den heutigen Stand der Technik angepasst. Während der Überarbeitung stellte sich heraus, dass für die Problematik »Spurführungssicherheit in engen Bögen von Straßenbahnen« keine brauchbare Grundlage existierte. Dank der Unterstützung des BMVBW wurde das oben erwähnte Forschungsvorhaben durchgeführt, dessen Ergebnisse zur Fertigstellung der BOStrab-Spurführungsrichtlinien beigetragen haben.

Zurzeit ist der SFA an vier Vorhaben zu folgenden Themen beteiligt:

- Notfallszenarien;
- Safetram;
- Festigkeitsauslegung von Radsätzen;
- Belastungen von Multi-Gelenk-Niederflurfahrzeugen.

Notfallszenarien

Beim Bau von unterirdischen Stadt- und U-Bahn-Strecken ist die Problematik eines eventuellen Fahrzeugbrandes im Tunnel und dessen Folgen sorgfältig zu erörtern. Dies führt dazu, dass meist vonseiten der städtischen Feuerwehren aufwändige bauliche Maßnahmen zum vorbeugenden Brandschutz und zur Brandbekämpfung gefordert werden. Hierbei wird oft ein Fahrzeugvollbrand unterstellt, den es in den letzten Jahrzehnten zumindest in Deutschland nicht mehr gegeben hat. Um einheitliche Grundlagen für die Betrachtung von Brandergebnissen oder anderen Notfällen in Tunneln von Stadt- und U-Bahnen zu erhalten, wurde vonseiten des BMVBW das Forschungsvorhaben »Notfallszenarien für Tunnelanlagen des schieneengebundenen ÖPNV und deren Bewältigung« gestartet.

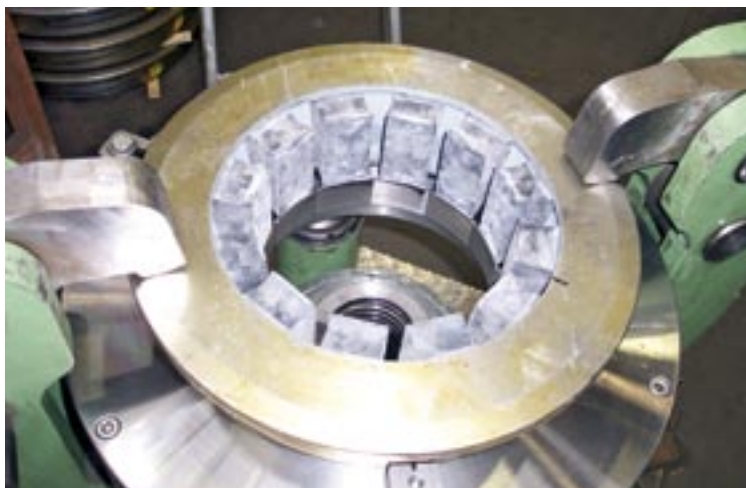
Die Vertreter des SFA in forschungsbegleitenden Gremien achten insbesondere darauf, dass Fortschritte im vorbeugenden Brandschutz bei Nahverkehrs-Schienefahrzeugen, z. B. Verwendung von schwer entflammbar und selbstverlöschenden Materialien, berücksichtigt werden. Eindrucksvoll belegt wurde dies bei einem Brandversuch mit einem Stadtbahnfahrzeug der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, bei dem es erst nach einem massiven Einsatz von Brandbeschleunigern gelungen war, einen Vollbrand herbeizuführen. Außerdem ist anzumerken, dass die so genannte Notbrems-Überbrückung die Weiterfahrt eines brennenden Fahrzeugs bis zur nächsten Haltestelle ermöglicht. Da dort bessere Rettungsmöglichkeiten für Fahrgäste zur Verfügung stehen als im Streckentunnel und da alle Fahrzeuge mit diesen Einrichtungen versehen sind, ist bei der Festlegung von Anforderungen darauf zu achten.

Das Forschungsvorhaben ist weit fortgeschritten, der Abschlussbericht wird im ersten Halbjahr 2004 veröffentlicht. Die Ergebnisse des Vorhabens sollen dann bei der Überarbeitung der BOStrab bzw. einiger BOStrab-Richtlinien Berücksichtigung finden.

Safetram

Mit Hilfe des von der Europäischen Union unterstützten Forschungsvorhabens »Safetram – Passive

Neuer Radreifen eines gummigefederten Rades – die Gummielemente sind bereits eingelegt



Safety of Tramways for Europe« sollen Empfehlungen zur Dimensionierung von Wagenkästen und deren Frontpartie gegeben werden. Ziel ist es, Fahrpersonal und Fahrgäste besser vor Unfallfolgen zu schützen. Hauptsächlich werden das Crashverhalten von Wagenkästen und die Wirkung von Energieverzeherelementen bei den jeweiligen Fahrzeugtypen untersucht. Bei »Safetram« wirkt der SFA durch eine Vertreterin des Fachgebietes »Schienerfahrzeuge« der TU Berlin mit, die sowohl im Unterausschuss »Stadtbahn-Fahrzeuge« des SFA als auch in diesem Vorhaben tätig ist. Dadurch erhält der SFA einerseits regelmäßig Informationen über den Stand des Vorhabens und kann andererseits seine Erfahrungen einbringen.

Festigkeitsauslegung von Radsätzen

Schon seit Jahren beschäftigt sich der SFA mit dem Thema »Festigkeitsauslegung von Radsatzwellen, Rädern und Radreifen«. Der eigentliche Anlass dafür waren Auseinandersetzungen bei der Erstellung der europäischen Normen EN 13103 und EN 13104 über die Auslegung von Radsatzwellen. Nur mit Unterstützung von österreichischen und schweizerischen VDV-Mitgliedsunternehmen konnte erreicht werden, dass diese Normen, die auf Festlegungen von Radsatzwellen für Eisenbahnwagen und -lokomotiven beruhen, nicht grundsätzlich auch für Nahverkehrs-Schienerfahrzeuge gelten. So steht in den oben erwähnten Normen, dass »für Straßen- und Stadtbahnen andere Normen und Dokumente angewandt werden können«. Dass solche andere Normen und Dokumente nicht (mehr) existieren, bereitet den Herstellern und Betreibern von Nahverkehrs-Schienerfahrzeugen große Probleme.

So ist es schwierig, Radsatzwellen mit gleichen Dimensionen als Ersatz oder für Folgeserien von Fahrzeugtypen zu erhalten. Dies war ein Grund für den SFA, die Initiative zu ergreifen und das Forschungsvorhaben »Ermittlung von Beanspruchungen von Eisenbahnfahrwerken im Nahverkehr« anzuregen. Dieses Vorhaben wird als Ergänzung zu dem laufenden Forschungsvorhaben »Sichere und wirtschaftliche Auslegung von Eisenbahnfahrwerken« durchgeführt.

Die Auftragnehmer des Vorhabens sind das Institut für Fördertechnik und Schienerfahrzeuge (IFS) der RWTH Aachen und das Institut für Maschinelle Anlagentechnik und Betriebsfestigkeit (IMAB) der TU Clausthal; die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) bzw. die Albthal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und die Hamburger Hochbahn AG (HHA) stellen Fahrzeuge zu Testzwecken zur Verfügung. Finanziert wird dieses Vorhaben vom BMFB. Die ersten Messfahrten, für die Radsatzwellen und Räder mit speziellen, teilweise neu entwickelten Messeinrichtungen ausgerüstet werden, sollen im Frühjahr 2004 stattfinden.



Vorbereitung eines gummigefederten Rades für das Aufpressen eines Radreifens – hier in der Schienerfahrzeugwerkstatt der Straßenbahn Darmstadt

Belastungen von Multi-Gelenk-Niederflurfahrzeugen

Ganz am Anfang steht noch ein Forschungsvorhaben über die Belastungen von Multi-Gelenk-Niederflurfahrzeugen. Anlass dafür waren vermehrt auftretende Schäden und hoher Verschleiß an mehrgliedrigen Straßen-/Stadtbahnfahrzeugen. Wahrscheinliche Ursachen hierfür sind die bei diesem Fahrzeugtyp vorhandene drehsteife Verbindung von Wagenkästen und Fahrwerken sowie die relativ hohen Trägheitsmomente um die Hochachse der Fahrzeuge, da beim Befahren von Kurven immer auch die fahrwerkslosen Fahrzeugteile von den so genannten Fahrwerksmodulen mit bewegt werden müssen. Schon jetzt kann ausgesagt werden, dass die Multi-Gelenk-Fahrzeuge höheren Belastungen als Drehgestell-Fahrzeuge standhalten müssen. Auch kann die allgemein anerkannte VDV-Schrift 152 »Empfehlungen für die Festigkeitsauslegung von Personenfahrzeugen nach BOStrab« für diesen Fahrzeugtyp

nicht angewandt werden, da diese VDV-Schrift nur die Belastungen von Drehgestell-Fahrzeugen beschreibt. Der SFA hat nach Bekanntwerden der oben geschilderten Probleme und möglichen Ursachen einen Antrag für ein entsprechendes Forschungsvorhaben eingereicht. Hierbei wurde er vom Länderfachausschuss für spurgeführte und andere Ortsverkehrssysteme (LSO) unterstützt. Das Forschungsvorhaben »Bestimmung fahrgedynamischer Parameter für die Strukturauslegung moderner Multi-Gelenk-Schienerfahrzeuge unter Berücksichtigung realer Trassierungsverhältnisse und Betriebsbedingungen im BOStrab-

Bereich« ist mittlerweile in das »Forschungsprogramm Stadtkverkehr (FOPS)« des BMVBW aufgenommen worden und hat als Ziel, Grundlagen für ein entsprechendes bisher nicht vorhandenes Regelwerk zu schaffen.

Die oben geschilderten Aktivitäten sind gute Beispiele dafür, wie der Schienerfahrzeugausschuss des VDV maßgeblich dazu beiträgt, durch Forschungsvorhaben die anforderungsgerechte Dimensionierung von Nahverkehrs-Schienerfahrzeugen für deren kundengerechten und wirtschaftlichen Betrieb voranzutreiben.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Licht- und Kraftanlagen – ein wichtiger Bestandteil der Bahnsysteme

Die Arbeit des Ausschusses für Elektrische Energieanlagen (AEE) des VDV betrifft hauptsächlich die Anlagen der Fahrstromversorgung von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen. Außerdem machen andere elektrische Energieanlagen, die so genannten Licht- und Kraftanlagen, einen nicht unwesentlichen Teil der Ausschussarbeit aus. Derzeit werden unter anderem Themen bearbeitet, die sich insbesondere auf den Aufbau und die Instandhaltung dieser Anlagen konzentrieren.

Die Bezeichnung »Licht- und Kraftanlagen« stammt aus der Zeit, als noch zwischen Starkstrom- und Schwachstrom-Elektrikern unterschieden und der Begriff »Kraftstrom« umgangssprachlich für Drehstrom verwendet wurde. Aus dem Starkstrom-Elektriker wurde mit der Zeit der Energieanlagen-elektroniker, und die ehemalige Fachrichtung »Starkstromtechnik« heißt jetzt elektrische Energietechnik. Trotz alledem sind Licht- und Kraftanlagen für jeden Mitarbeiter der für die elektrischen Energietechnik zuständigen Abteilung eines Verkehrsunternehmens mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ein fester Begriff, denn sie schließen alle elektrischen Energieanlagen längs der Strecke und in den Haltestellen ein, die nicht zur Fahrstromversorgung zählen, aber dennoch wichtig für den Bahnbetrieb sind.

- elektrische Energieanlagen in Haltestellen, z. B. zur Energieversorgung von Fahrausweisautomaten, Rolltreppen, Aufzügen etc.;
- elektrische Energieanlagen längs der Strecke, vor allem von unabhängigen Bahnkörpern (z. B. Tunnel-, Hochbahnstrecken), u. a. zur Speisung von Steckdosen für Arbeiten an der Strecke;
- Anlagen der Notstromerzeugung, z. B. Diesel-Generator-Einheiten, Batterieanlagen;
- elektrisch betriebene Einrichtungen und Maschinen in Betriebshöfen und Werkstätten;
- elektrische Heizungen.

Inspektion einer Dieselgeneratoreinheit einer unterirdischen Haltestelle der Stadtbahn Frankfurt am Main



Zu den Licht- und Kraftanlagen gehören insbesondere:

- Beleuchtungsanlagen einschließlich der Anlagen für Notbeleuchtung von unterirdischen Strecken und Haltestellen;
- Lüftungs- und Pumpenanlagen von unterirdischen Strecken und Haltestellen;

Hinweise in VDV-Schriften 505, 506 und 507

Die AEE-Aktivitäten bezüglich der Licht- und Kraftanlagen sind breitgefächert. In erster Linie werden in mehreren VDV-Schriften für die zuständigen Mitarbeiter in VDV-Mitgliedsunternehmen Hinweise zum Aufbau dieser Anlagen gegeben. Die VDV-Schrift 507 »Aufbau und Schutzmaßnahmen

von elektrischen Energieanlagen längs der Strecke von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« enthält konkrete Vorschläge einschließlich Prinzip-Schaltplänen, z. B. für die elektrische Energieversorgung einer oberirdischen Haltestelle. Hierbei spielen die Vermeidung von Streuströmen und die Trennung der Schutzleiter des Wechselspannungssystems von der Rückleitung der Gleichstrombahn eine wichtige Rolle. Weiterhin gibt die VDV-Schrift 507 viele Hinweise zum Aufbau der Licht- und Kraftanlagen von unterirdischen Strecken und Haltestellen.

Ähnlich wird in der VDV-Schrift 506 »Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen von Betriebshöfen und Werkstätten von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« vorgegangen. Hier liegt aber der Schwerpunkt bei den in Betriebshöfen und Werkstätten zahlreich vorhandenen Licht- und Kraftanlagen wie z. B. Krananlagen, Fahrzeugwaschanlagen, Radsatzbearbeitungsmaschinen. Wie bei den Anlagen längs der Strecke muss auch in Betriebshöfen und Werkstätten von Gleichstrombahnen auf eine strikte Trennung der Gleich- und Wechselspannungssysteme geachtet werden; hierzu gibt die VDV-Schrift 506 wertvolle Hinweise. Insbesondere ist dabei zu beachten, dass die Art der Fahrstromversorgung der Gleise von Betriebshöfen und Werkstätten als Inselbetrieb oder in Form einer gemeinsamen Speisung mit der Strecke die bei den Licht- und Kraftanlagen angewandten Schutzmaßnahmen wesentlich beeinflusst.

Auch die VDV-Schrift 505 »Aufbau und Schutzmaßnahmen von Gleichrichter-Unterwerken von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« enthält Hinweise zur Gestaltung, Wartung und Instandhaltung von Licht- und Kraftanlagen.

Die drei oben erwähnten VDV-Schriften sollen die VDV-Schrift 500 »Erdungsmaßnahmen bei Gleichstrombahnen« ersetzen. Sie berücksichtigen bei dem Aufbau von elektrischen Energieanlagen besondere Bedingungen von Straßen-, Stadt- und U-Bahnen und erfüllen damit den sowohl von Verkehrsunternehmen als auch von Industrie und Ingenieurbüros geäußerten Wunsch nach einer verbesserten Standardisierung.

Die Schriften haben 2003 das Gelbdruckverfahren durchlaufen, ihre Veröffentlichung ist für die zweite Jahreshälfte 2004 geplant. Vorab werden sie am 5./6. Februar 2004 auf der vom AEE zusammen mit der BG BAHNEN initiierten Fachtagung der VDV-Akademie »Elektrische Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen« in Dresden vorgestellt.

BOStrab-E-Baurichtlinien als Grundlage

Die meisten Licht- und Kraftanlagen sind naturgemäß bei den Verkehrsunternehmen mit U-Bahnen und Stadtbahnen vorhanden, da die unterirdischen Strecken und Haltestellen die Existenz solcher Anlagen zwingend erfordern. Deshalb hat der Gesetzgeber in der »Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)« einige wichtige Anforderungen an den Aufbau dieser Anlagen vorgegeben (§§ 24, 27 und 32). Diese Anforderungen werden wiederum in den »Richtlinien für elektrische Anlagen nach der BOStrab (BOStrab-E-Baurichtlinien)« konkretisiert. Diese Richtlinien bestehen aus zwei Teilen: »Energieversorgungsanlagen« und »Beleuchtungsanlagen«.

Die BOStrab-E-Baurichtlinien beinhalten viele Verweise auf DIN-Normen und VDE-Bestimmungen. Wegen der in den letzten Jahren immer umfassender werdenden europäischen Normung sind viele der in diesen Richtlinien aufgeführten Normen und Bestimmungen durch europäische Normen teilweise oder ganz ersetzt worden. Daher hat der AEE angeregt, die BOStrab-E-Baurichtlinien entsprechend zu überarbeiten und seine Unterstützung dem für diese Richtlinien zuständigen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) angeboten.

Benchmarking für Vergleich der Instandhaltungskosten

Der AEE befasst sich außerdem mit der Instandhaltung der Licht- und Kraftanlagen. Hierzu wurde das Arbeitsteam (AT) »Benchmarking – Licht- und Kraftanlagen« gebildet, das die Aufgabe hat, Bezugsgrößen für einen Vergleich der Instandhaltungskosten festzulegen. War dies für die Gleichrichter-Unterwerke vor einigen Jahren mit der Bezugs-



Inspektion einer 400-Volt-Anlage einer weiteren unterirdischen Haltestelle in Frankfurt am Main

größe »(Schalt-)Feld« noch relativ einfach gelungen, so gestaltet sich diese Aufgabe bei den Licht- und Kraftanlagen deutlich schwieriger.

Hintergrund hierfür ist, dass die mit der Instandhaltung dieser Anlagen betrauten Mitarbeiter zunehmend multifunktional eingesetzt werden, was im Unternehmenssinne überaus positiv zu bewerten ist. Damit ist es jedoch nur schwer möglich, Kosten für Wartung und Instandhaltung auf einzelne Anlagenteile umzulegen. Das Arbeitsteam versucht, durch Vergleichsrechnungen mit unterschiedlichen Bezugsgrößen bei den in diesem Gremium vertretenen Verkehrsunternehmen die optimale(n) Bezugsgröße(n) zu ermitteln. Die Ergebnisse der AT-Arbeit sollen in einer VDV-Mitteilung mit dem Titel »Licht- und Kraftanlagen – Betrachtung der Instandhaltungskosten« veröffentlicht werden.

Überarbeitung der VDV-Schrift 530

Die Arbeiten des AT »Benchmarking – Licht- und Kraftanlagen« verdeutlichten auch die Notwendigkeit, die VDV-Schrift 530 »Instandhaltung von Energieversorgungs-, Fahrleitungs- und Beleuchtungsanlagen« zu überarbeiten und deren Inhalt an die in vielen Verkehrsunternehmen angewandte »inspektive Instandhaltung« anzupassen. Bei diesem Verfahren werden die Forderungen hinsichtlich der Instandhaltung der Betriebsanlagen in § 57 BOStrab dadurch erfüllt, dass z. B. in der für die Energieversorgungsanlagen geforderten Frist von fünf Jahren nicht alle entsprechenden Anlagen zum gleichen Zeitpunkt untersucht,

sondern alle zwischenzeitlich stattfindenden Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten an den verschiedenen Anlagenteilen auch als Inspektionen im Sinne der BOStrab interpretiert werden. Damit wird eine höhere Flexibilität beim Einsatz von Mitarbeitern erreicht; es erfordert aber eine genauere Dokumentation der einzelnen Arbeiten. Das neu gebildete Arbeitsteam »Instandhaltung« des AEE startete Ende 2003 die Überarbeitung der VDV-Schrift 530 und wird auch Regelwerke anderer Institutionen und Verbände bei dieser Überarbeitung berücksichtigen.

Erfolgreiche Meisterfachgespräche

Last but not least sind die zirka zweijährig stattfindenden Meisterfachgespräche zum Thema »Licht- und Kraftanlagen« zu erwähnen. Diese erfolgreiche Gesprächsreihe wird schon seit mehr als zehn Jahren vom AEE organisiert und jeweils von einem VDV-Mitgliedsunternehmen ausgerichtet. Hier treffen sich 25 bis 30 Meister aus VDV-Mitgliedsunternehmen mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen und tauschen ihre Erfahrungen mit Licht- und Kraftanlagen aus. Kurzvorträge von Vertretern des gastgebenden Verkehrsunternehmens und der Industrie ergänzen das Programm dieser Veranstaltungen.

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen des VDV wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Aufbau, Betrieb und Instandhaltung von Licht- und Kraftanlagen noch kostengünstiger werden.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Infrastrukturdaten-Management in Verkehrsunternehmen

Bei sämtlichen Prozessen im Lebenszyklus von Bahnanlagen, also bei der Planung, beim Bau und beim Betreiben (Inspektion, Wartung, Instandsetzung/Entstörung) bis zu ihrer schließlichen Entsorgung, ist eine zuverlässige Datenbasis erforderlich; stets sind Daten aufzunehmen, zu verwalten, zu verarbeiten und an andere Beteiligte zu übermitteln. Schnelle und verlässliche Informationen über die Infrastruktur bilden zudem die Grundlage für die Planung ihrer Instandhaltung und für Steuerungs- und Entscheidungsprozesse des Verkehrsunternehmens als Eigentümer und Betreiber der Anlagen. Sowohl unternehmensintern als auch bei der Zusammenarbeit mit externen Stellen (Planungsbüros, Baufirmen, Behörden) muss der Informationsfluss reibungslos und verlustfrei erfolgen. In einem Forschungsprojekt unter Federführung des VDV werden derzeit schrittweise die Grundlagen für ein ganzheitliches und anforderungsgerechtes »Management« der Infrastrukturdaten geschaffen.

Infrastrukturdaten sind sämtliche Daten mit örtlichem Bezug, die den Grund und Boden einschließlich darauf und darunter befindlicher bautechnischer Anlagen textlich oder grafisch beschreiben und Sachverhalte zum Fahrweg aufzeigen. Die Daten können über den Lebenszyklus der Anlagen unveränderlich sein (Bestandsdaten) oder zeitlichen Veränderungen unterliegen (Zustandsdaten).

Ziel des Verkehrsunternehmens (VU) muss es sein, die Informationen und Daten zu seinem Schienennetz, die i.d.R. von verschiedenen Fachbereichen und in mehreren Geschäftsprozessen benötigt werden, möglichst nur einmal richtig und vollständig zu erfassen und dann nach einem verständlichen und praxisgerechten Schema »griffbereit« zu verwalten. Vorliegende Daten haben für das Unternehmen nur dann einen Wert, wenn sie verlässlich und aktuell sind; eine sorgfältige Datenpflege ist deshalb unverzichtbar. Bei Bedarf müssen die Daten sofort verfügbar sein; notwendig sind daher ihre problemlose Auffindbarkeit sowie eine einfache Handhabung und Auswertung, wobei für den Zugriff auf sie (Berechtigung zur Nutzung und zur Änderung) Regelungen zu treffen sind.

Da es für ein Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung ist, genaue Informationen über seine Anlagen (bezüglich Umfang, Alter, Zustand usw.) zu besitzen, muss es eine möglichst lückenlose Dokumentation der Infrastruktur mit Bestands- und Zustandsdaten aufbauen. Eine effektive Zusammenarbeit mit anderen am Bauprozess beteiligten Stellen setzt eine problemlose und verlustfreie gegenseitige Austauschbarkeit der jeweils benötigten Daten voraus.

Einsatz der Elektronischen Datenverarbeitung

Wegen der Fülle und der Komplexität der bei allen Vorgängen anfallenden Daten sind die beschriebenen Aufgaben nur noch durch den Einsatz effizienter Informations- und Kommunikations-Technologien auf der Basis der Elektronischen Datenverarbeitung (EDV) zu bewältigen. Bei anforderungsgerechter Konfiguration können sie eine Optimierung und Rationalisierung der auf die Infrastruktur bezogenen Prozessabläufe und eine Vereinfachung des Datenaustausches zwischen den daran Beteiligten ermöglichen.

In der Anfangszeit des EDV-Einsatzes wurden – unbeabsichtigt und fast unvermeidlich – in mehrfacher Hinsicht Irrwege beschritten, die sich teilweise noch heute negativ auswirken:

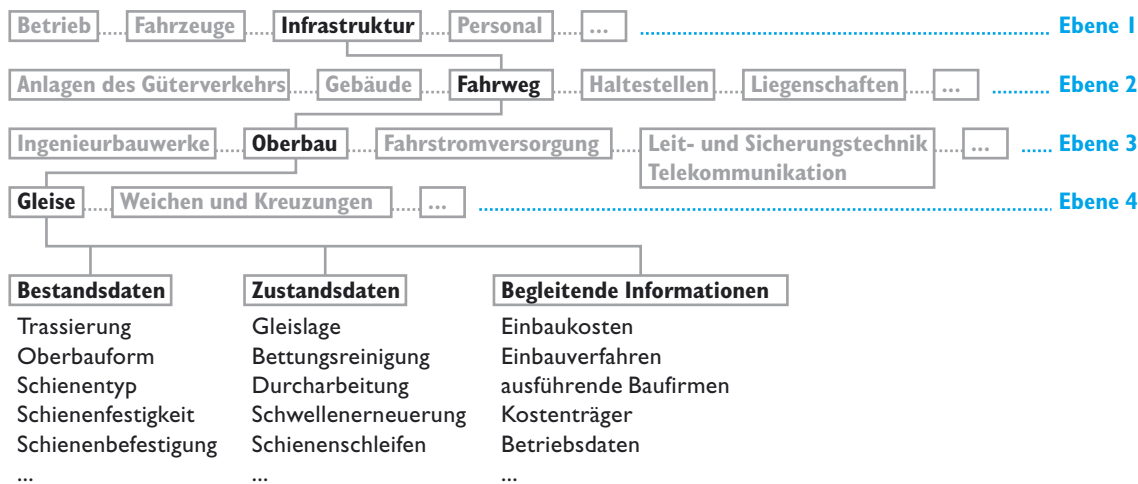
- Einführung von Insel- und Einzellösungen, isolierte System-Implementierung in den einzelnen Unternehmen (teilweise auch in ihren einzelnen Abteilungen), partielle Einzellösungen für spezielle Verhältnisse; individuell unterschiedliche Behandlung der Daten;
- mehrfache Erfassung von Daten durch verschiedene Beteiligte unabhängig voneinander, teilweise mit Abweichungen oder Widersprüchen;
- Vorhaltung der Daten nicht zentral, sondern fachlich aufgesplittet an verschiedenen Stellen im Unternehmen (in jedem Fachbereich eigene Datenbestände);
- Vorhaltung der Daten überwiegend in analogem Format (als Tabellen und Listen, Karten und Pläne);

- uneinheitliche und unübersichtliche Datenstrukturen;
- keine Verknüpfung der Bestands- und der Zustandsdaten;
- keine Historisierung der Infrastruktur; bei Aktualisierung analoger Daten durch Überschreiben wird die Bildung einer Historie verhindert, eine langfristige Bewertung der Infrastruktur ist infolgedessen nicht möglich;
- unregelmäßige, oft auch mangelhafte Datenpflege, zweifelhafte Aktualität der Daten birgt Risikopotenziale bei Entscheidungsprozessen;
- Fehlen geeigneter Schnittstellen für einen qualifizierten Austausch digitaler Daten.

Unter diesen Umständen sind eine schnelle und bedarfsgerechte Bereitstellung der Daten sowie ihre umfassende und zielgerichtete Nutzung erschwert. Die Zuverlässigkeit der Daten ist ungewiss, in Zweifelsfällen eine Nachprüfung vor Ort oder eine Neuaufnahme erforderlich. Da ihnen einheitliche, transfergeeignete Strukturen fehlen, ist ihr Austausch mit Anderen nur eingeschränkt oder gar nicht durchführbar. Die Prozessabläufe sind unwirtschaftlich, zusammenhängende Analysen sowie eine ganzheitliche und langfristige Bewertung der Infrastruktur kaum möglich. Der Nutzen solcher EDV-Lösungen ist daher nur begrenzt.

Ein demgegenüber optimiertes, anforderungsgerechtes Management der Infrastruktur-Daten bezüglich ihrer Aufnahme, Verwaltung und Verarbeitung sowie ihres Austausches mit anderen Stellen bringt allen Beteiligten große Vorteile in Form von Zeit- und Kosten-Einsparung beim Arbeitsaufwand auf den einzelnen Bearbeitungsstufen und bietet somit ein erhebliches Rationalisierungspotenzial. Durch Vermeidung des Überführens von analogen Daten in digitales Format, von unrationeller Doppelarbeit, Reibungsverlusten und Fehlerquellen kann eine erhebliche Steigerung der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Für den unter dem Aspekt der Kostensenkung angestrebten Übergang von der bisher überwiegend prakti-

Beispiel für eine mögliche Datenstruktur: markierter Pfad für das Objekt »Gleis«



zierten fristenbezogenen zu einer bedarfsorientierten Instandhaltung der Infrastruktur sind aktuelle und zuverlässige Informationen darüber (Bestandsdaten und Zustandsdaten) eine wichtige Voraussetzung.

Anforderungen an ein qualifiziertes Infrastrukturdaten-Management

Im Zuge der notwendigen Weiterentwicklung des Managements der Infrastrukturdaten in den VU muss – auch unter dem Gesichtspunkt der Senkung der Entwicklungskosten – vor allem das weitere Auseinanderdriften der Systeme beendet und durch deren Integration, Abstimmung und Vereinheitlichung ersetzt werden.

Um die beschriebenen Nachteile bisheriger Lösungen zu vermeiden, sind dabei insbesondere folgende Anforderungen zu erfüllen:

- zentrale, integrierte Datenvorhaltung;
- digitales Datenformat als Grundlage zur digitalen Weiterverarbeitung ohne manuelle Vor- und Nacharbeiten;
- Durchgängigkeit der Datenstrukturen, d.h. Detaillierung und Strukturierung im gesamten Datenbestand einheitlich;
- Verfügbarkeit der Daten für spezifische Anforderungen und Anfragen ohne zusätzliche Erhebungen;
- Schnittstellen zum problemlosen Datenaustausch mit anderen Beteiligten.

Es reicht allerdings nicht aus, wenn diese Anforderungen nur innerhalb eines Unternehmens erfüllt sind; mit zunehmender Verflechtung der Geschäftsprozesse sind sie vielmehr unternehmensübergreifend an alle am Bauprozess Beteiligten zu stellen.

Aktuelles Forschungsprojekt

In einem derzeit laufenden Forschungsprojekt unter Federführung des VDV sollen die Grundlagen für ein ganzheitliches und systematisches Infrastrukturdaten-Management der VU auf digitaler Basis, das den genannten Anforderungen entspricht, geschaffen werden. Ziele sind insbesondere die unternehmensübergreifende Entwicklung:

- a) einheitlicher standardisierter Grundstrukturen der Daten als unverzichtbare Basis für die intelligente Entwicklung und Nutzung von Informations- und Kommunikations-Technologien zur bedarfsgerechten Daten-Bereitstellung und -Dokumentation im Lebenszyklus der Infrastruktur;
- b) fachlicher Schnittstellen-Standards zwischen den System-Komponenten für die interne und externe Kommunikation und den Datentransfer im Rahmen der Geschäftsprozesse unter Berücksichtigung bereits existierender Lösungen;
- c) eines systemneutralen gemeinsamen Grundkonzeptes und dessen Umsetzung in eine informationstechnische Lösung (Datenbank).

Das Ziel der Einheitlichkeit erstreckt sich dabei zunächst nur auf eine gemeinsame Konzeption als Fundament für die weiteren Schritte, ansonsten soll Freiraum für betriebsinterne Ausgestaltungen und unternehmensspezifische Ergänzungen bestehen. Vorhandene und bewährte Lösungen sollen eingebaut und weiter genutzt werden können.

Das gesteckte Ziel, die Grundlagen für ein qualifiziertes Infrastrukturdaten-Management zu schaffen, das den VU zur Optimierung sowohl der internen Datenbehandlung als auch der Informations- und Kommunikationsabläufe mit ihren Partnern dienen soll, ist anspruchsvoll, der dafür erforderliche Aufwand nicht zu unterschätzen. Wenn es aber gelingt, hierbei einheitliche Standards, Strukturen und Schnittstellen zu schaffen, wird dies zum einen für die VU durch Vermeidung von aufwändigen Vor- und Nacharbeiten, Doppelarbeit und Reibungsverlusten beim Umgang mit den Daten zu einer Senkung der Lebenszykluskosten der Infrastruktur und damit zu einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit führen, also große betriebswirtschaftliche Vorteile bewirken, wegen der dadurch ermöglichten Verringerung ihres Zuschussbedarfs darüber hinaus zum anderen aber auch noch erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen mit sich bringen.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Die Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal bei der Instandhaltung von Linienbussen werden zukünftig stärker differenziert

Mit der Einführung der Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal hat der Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten ein wichtiges Instrument geschaffen, mit dem die VDV-Mitgliedsunternehmen die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Werkstätten überprüfen können. Die permanente Weiterentwicklung der Technik und die verbesserte Ausstattung der Linienbusse haben aber auch Einfluss auf die Werkstätten und Betriebshöfe. Um dieser Entwicklung und dem Einsatzcharakter der Linienbusse Rechnung zu tragen, werden die Kennzahlen zukünftig stärker nach Ausstattungsmerkmalen und Einsatzbedingungen der Busse differenziert. Mit Hilfe der differenzierten Kennzahlen können die Unternehmen ihre Effizienz im liberalisierten Verkehrsmarkt weiter steigern.

Im Jahr 1971 veröffentlichten die damaligen VÖV-Fachausschüsse für Betriebshöfe und Werkstätten sowie für Kraftfahrwesen die VÖV-Schrift 70.50.1 mit dem Titel »Kennzahl für Werkstättenpersonal«. Ziel war es, eine Berechnungsgrundlage bezüglich einer Kennzahl für den Bedarf an Werkstättenpersonal zu entwickeln, die es erlaubt, bestehende Werkstätten zu vergleichen und einen Anhalt für die Personalplanung bei Neubauten zu geben.

Aufgrund neuer Instandhaltungsverfahren und Werkstattstrukturen sowie modernisierter Fahrzeugtechnik und -ausstattung wurde 1995 die VDV-Schrift 881 »Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal (Instandhaltung von Linienbussen)« erstellt. Die Rahmenbedingungen hatten sich auch vor dem Hintergrund der geänderten Gesetzgebung so signifikant weiter entwickelt, dass eine grundlegende Überarbeitung der Kennzahlen-Schrift notwendig geworden war. Aktuell überarbeitet eine Arbeitsgruppe des Fachausschusses für Betriebshöfe

und Werkstätten diese Schrift, so dass durch eine differenzierte Betrachtung der Ausstattungs- und Einsatzparameter sowie der jeweiligen Instandhaltungsprozesse eine individuellere Ermittlung der Kennzahlen ermöglicht wird.

Kennzahlen im Wandel der Zeit

Die VÖV-Schrift aus dem Jahr 1971 empfiehlt für neue Werkstätten eine Kennzahl von 0,7 – also auf 100 normierte Fahrzeuge kommt die Anzahl von 70 Werkstattpersonalen: eine aus heutiger Sicht sehr hohe Zahl, bedenkt man dazu noch die damalige tariflich vereinbarte Arbeitszeit von 43 Stunden je Woche. Die Entwicklungen in den Werkstätten und der Bustechnik, die sich seit dieser Zeit vollzogen haben, werden durch die Kennzahl von 0,16 für neue Werkstätten und 0,2 für bestehende Werkstattanlagen dokumentiert, die in der VDV-Schrift 881 des Jahres 1995 empfohlen wird.

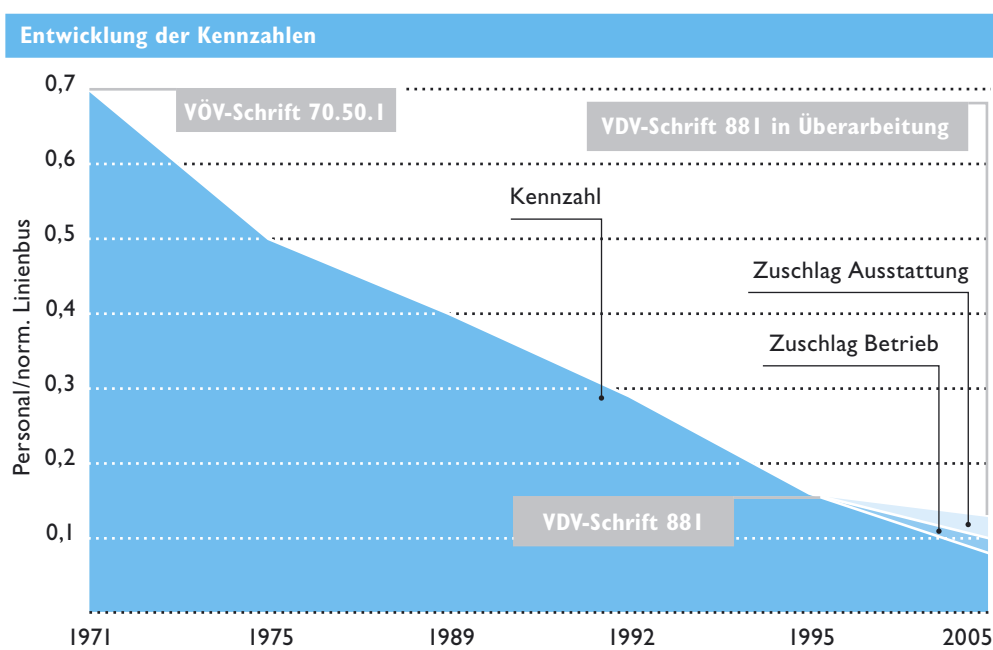
Der aktuelle Ansatz geht jedoch nicht mehr von einer festen

Kennzahl aus, sondern betrachtet differenziert die Einsatzbedingungen und die Ausstattung der Busse im jeweiligen Verkehrsunternehmen. Diese individuelle Kennzahl ergibt sich aus einer Grundkennzahl, die mit Aufschlägen versehen wird. Die Aufschläge bestehen aus einem Wert für den technischen Teil, der sowohl die Fahrzeuggröße als auch die Ausstattung und das Alter berücksichtigt und aus einem Anteil für den betrieblichen Teil, in dem die einzelnen Prozesse der Instandhaltung und die Einsatzstruktur der Busse betrachtet werden. Damit wird einerseits der Diversifizierung, die sich durch die vielfältigen Möglichkeiten bei der technischen Ausstattung der Busse ergibt, und andererseits den unterschiedlichen Einsatzparametern im Stadt- und Überlandverkehr Rechnung getragen.

Differenzierung bei den Einflussgrößen

Mit der Entwicklung der Kennzahlen über die Jahre wurden auch die zur Berechnung betrachteten Parameter erweitert. Bereits in der VÖV-Schrift von 1971 werden die Fahrzeugzahl, die Fahrzeuggröße und die Betriebsleistung als die wesentlichen Faktoren genannt. Aus der Anzahl der Fahrzeuge und der jeweiligen Fahrzeuggröße ergibt sich die Anzahl der normierten Linienbusse, die sogenannten Rechnungswagen. Mit der Betriebs- oder Jahreslaufleistung ist ein fester Zusammenhang zwischen den laufleistungsabhängigen und den zeitabhängigen Arbeiten verknüpft.

Ein wichtiger Zusatz zu diesen Parametern ist in der VDV-Schrift von 1995 die Ausstattung der Fahrzeuge. Es wird unterschieden zwischen zusätzlicher Ausrüstung »Technik« und zusätzlicher Ausrüstung »Betrieb«. Einige Einflussgrößen, wie Reisegeschwindigkeit, Haltestellenabstand und Alter der Fahrzeuge, werden zwar in der Schrift genannt, bleiben aber aus der damaligen Sicht unberücksichtigt. Es hat sich aber gezeigt, dass mit dem Absinken der Durchschnittsgeschwindigkeit im Stadtverkehr bezüglich des Instandhaltungsaufwandes eine Diskrepanz zu den Verhältnissen im Überlandverkehr entstanden ist. Ein Vergleich von Stadt- und Überlandverkehrsunternehmen ist daher nur möglich, wenn zusätzlich der Unterschied zwischen den



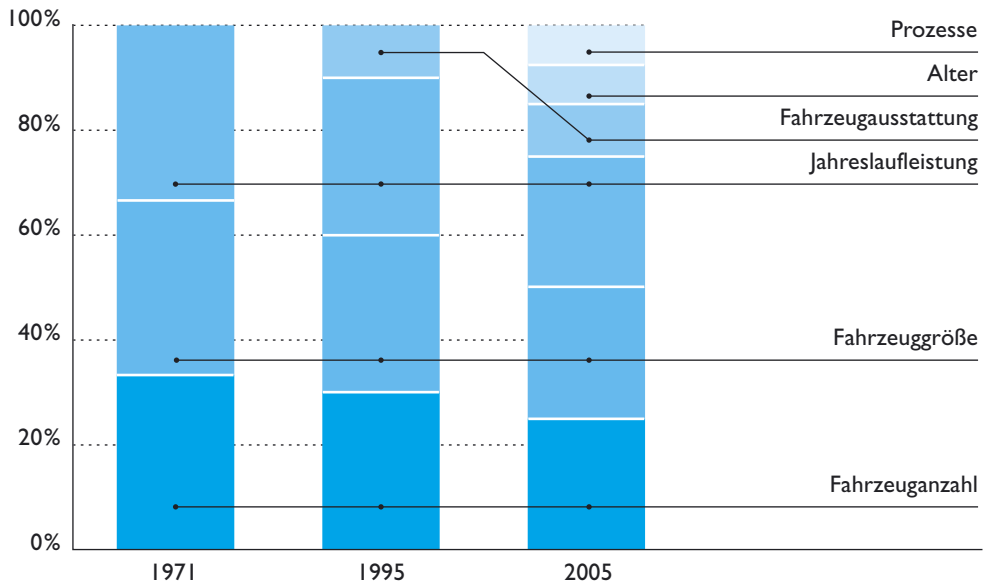
Bedingungen im Stadt- und Überlandverkehr bei der Ermittlung der Kennzahlen miteinbezogen wird.

Für die Überarbeitung der VDV-Schrift 881 gilt es, die Unterschiede, die durch die Ausstattung und den Einsatz der Busse entstehen, durch eine weitere Differenzierung bei den Einflussgrößen besser zu erfassen. Dazu wird u. a. die betrachtete Ausstattung erweitert. Technische Ausstattungen, wie Klimaanlage und Abgasnachbehandlungssystem, sowie alternative Antriebe, wie Erdgas- oder Brennstoffzellentechnik, werden explizit mit dem erforderlichen Personalzuschlag aufgeführt. Außerdem wird versucht, den Einfluss des Fahrzeugalters bei der Kennzahlendimensionierung angemessen zu berücksichtigen.

Die empirische Betrachtung des Instandhaltungsbedarfs über das Alter der Fahrzeuge zeigt zwar einen nahezu konstanten Zeitbedarf für Wartung und Inspektion, jedoch ist der Instandsetzungsbedarf in einer dynamischen Funktion über das Alter der Fahrzeuge erfassbar. Diese Funktion zeigt bei Stadtbussen einen Anstieg des Instandsetzungsbedarfes bis zum achten Betriebsjahr der Busse, um dann als Resultat des durch die erfolgten Instandsetzungen neu aufgefüllten Abnutzungsvorrates wieder abzusinken. So zeigen Erfahrungswerte, dass der Zeitbedarf für die Instandsetzung eines zehn Jahre alten Fahrzeugs in etwa dem Bedarf bei einem vier Jahre alten Fahrzeug entspricht. Der Verlauf der Funktion ist bei Stadt- und Überlandbussen qualitativ ähnlich, jedoch kommt es bei Überlandbussen aufgrund der höheren Jahresfahrleistung zu einer zeitlichen Verschiebung der Kurve.

Um zwischen Werkstätten mit überwiegendem Stadtbusanteil und Werkstätten mit überwiegendem Regionalbusanteil geeigneter differenzieren zu können, soll zusätzlich die Durchschnittsgeschwindigkeit als Maßstab einbezogen werden und gemeinsam mit dem Alter der Busse in eine Matrix einfließen, aus der ein Zu- bzw. Abschlag abgelesen werden kann. Im Fokus sollen auch die einzelnen Prozesse der Instandhaltung stehen. Durch die Veränderung der Werkstattstrukturen mit ihren individuellen Auswirkungen wird eine prozessbezogene Erstellung der Kennzahlen

Differenzierung bei der Betrachtung der Einflussparameter



nötig. Dazu wird die Instandhaltung in die einzelnen Prozesse, wie technischen Overhead, tägliches Fahrfertigmachen, Wartung/Inspektion, Instandsetzung allgemein, Instandsetzung von Unfall- und Vandalismusschäden, Instandhaltung von informations- und nachrichtentechnischen Einrichtungen, Rangieren und Bedarfsreinigung, unterteilt und dann individuell berücksichtigt.

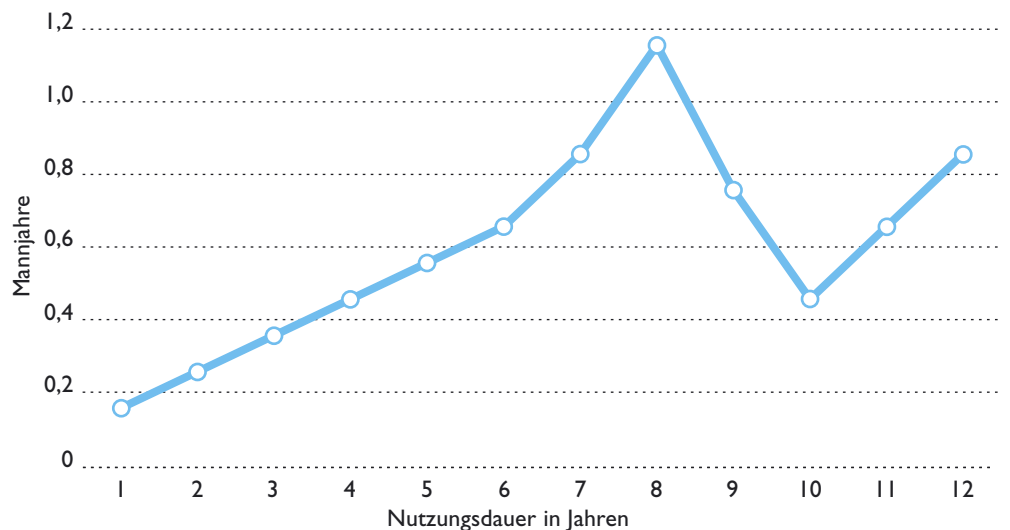
Ausblick

Der VDV-Fachausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten arbeitet aktuell an einer Neuauflage der VDV-Schrift 881, deren Veröffentlichung im nächsten Jahr zu erwarten ist. Die Ergänzung der bisherigen Methode zur Ermittlung der Werkstattpersonalkennzahlen mit der differenzierten Betrachtung einzelner Einflussgrößen für

die jeweilige Werkstatt führt zu einer individuellen Kennzahl, die sich aus der Grundkennzahl und den einzelnen Aufschlägen ergibt. Zur Ermittlung der Aufschläge für die einzelnen Einflussgrößen werden Ergebnisse aus einer Umfrage hinzugezogen, um die Kennzahlen mit realen Werkstattverhältnissen abzugleichen. Dies sichert belastbare Funktionen, die verwendet werden können, um die Einflussgrößen in die Ermittlung der gesamten Kennzahl einfließen zu lassen. Es zeichnet sich ab, dass die bisherige Kennzahl abgesenkt werden kann. Mit dieser Kennzahl können die VDV-Unternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit überprüfen und die Effizienz noch weiter steigern, um im Wettbewerb erfolgreich zu bestehen.

Dipl.-Ing. (FH) Alexander Koch

Verlauf des Instandsetzungsaufwands ohne Wartung und Inspektion über die Nutzungsdauer



Das Schülerferienticket in Baden-Württemberg – eine Erfolgsgeschichte

Zusammen mit dem Land Baden-Württemberg, der Deutschen Bahn AG und dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) hat sich die Landesgruppe Baden-Württemberg des VDV in den Jahren 1995 und 1996 intensiv Gedanken gemacht, wie den Schülern in den Sommerferien ein attraktives und bezahlbares Angebot zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gemacht werden kann. Als Ergebnis konnte bereits im Sommer 1996 das Schülerferienticket angeboten werden. Mit diesem Ticket erhielten die Schüler die Möglichkeit, während der Sommerferien in ganz Baden-Württemberg auf fast allen Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV für damals 60 DM beliebig häufig zu fahren. Zwischenzeitlich, und nach einigen Anpassungen, wird dieses Angebot von den Schülerinnen und Schülern so gut angenommen, dass es fast nicht mehr wegzudenken ist. Die Attraktivität zeigt sich deutlich in den Verkaufszahlen. Wo sonst gibt es im ÖPNV noch Steigerungsraten von 15 Prozent und mehr?

Neben den allgemeinen Tarifen gab es in der Vergangenheit kein speziell auf Schüler und die Ferienzeit zugeschnittenes Angebot. Auf Initiative des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg haben sich 1996 die Deutsche Bahn AG mit dem Geschäftsbereich Nahverkehr, der WBO und die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg darauf geeinigt, erstmals nach 1990 wieder einen landesweiten Schülerferienpass anzubieten.

Umsetzung des Konzepts

Das Konzept für das Schülerferienticket wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus DB AG, WBO und VDV als Träger der Aktion in enger Abstimmung mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg entwickelt. Die heutigen Träger des Schülerferientickets sind die Nahverkehrs-

gesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), die DB Regio AG, der WBO, die Vereinigten Schiffsahrtsunternehmen (VSU) und die Landesgruppe Baden-Württemberg des VDV.

Wichtig war hierbei von Anfang an, möglichst viele Verkehrsbetriebe und Mitgliedsunternehmen von dem Angebot zu überzeugen und zur Teilnahme zu bewegen, denn es war allen Beteiligten klar, dass nur ein weitgehend flächendeckendes Angebot das Schülerferienticket attraktiv genug macht und zur Annahme durch die Schüler führt. Ein Unterfangen, das naturgemäß nicht ganz einfach war, zumal die auf das einzelne Verkehrsunternehmen entfallenden Einnahmen nicht eben berauschend sind. Daran hat sich bis heute nichts geändert und bei aller Euphorie über die große Akzeptanz des Angebots und die stark steigenden Absatzzahlen darf nicht übersehen werden, dass viele beteiligte Unternehmen die Erträge aus dem Schülerferienticket bis heute wohl allenfalls als Deckungsbeitrag betrachten. Andererseits darf die Werbebotschaft eines solchen Angebots nicht unterschätzt werden. Mancher Jugendliche, der erstmals mit dem Schülerferienticket die öffentlichen Verkehrsmittel landesweit in Baden-Württemberg nutzt, kommt auf den Geschmack und wird als künftiger Kunde für Busse und Bahnen gewonnen.

Das Schülerferienticket kann bei allen DB-Fahrkartenausgaben und Reisebüros mit DB-Lizenz erworben werden. Der Preis beträgt aktuell 21 Euro und ermöglicht während der gesamten Sommerferien in ganz Baden-Württemberg kreuz und quer die Fahrt mit allen Bussen und Bahnen des Nahverkehrs fast aller Verkehrsunternehmen und einigen Linien der

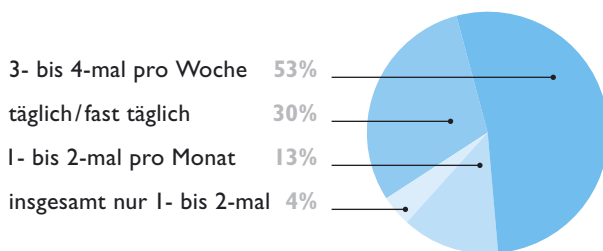
Bodenseeschiffahrt sowie den DB-Nahverkehrszügen Regional-Express, Inter-Regio-Express, Regionalbahn und S-Bahn und anderer Eisenbahnunternehmen. Das Ticket kann von allen Schülerinnen und Schülern bis zum vollendeten 23. Lebensjahr gekauft werden.

Zum Start des Schülerferientickets konnten für die Sommerferien 1996 bereits 8.890 Tickets verkauft werden. Im darauffolgenden Jahr stieg der Ticketabsatz, flankiert durch entsprechende Werbung, um 26 Prozent auf 11.220 verkaufte Tickets und 1998 nochmals um 20 Prozent auf 13.508 Tickets. Nach diesem rasanten Anstieg waren die Verkaufszahlen 1999 mit einem Rückgang um 12 Prozent auf nur noch 11.850 verkaufte Tickets umso schockierender. Was war geschehen? 1999 hatte die DB AG das Baden-Württemberg-Ticket eingeführt. Es kostete nur 40 DM und es konnten mit diesem Ticket bis zu fünf Personen einen Tag lang beliebig viele Fahrten in ganz Baden-Württemberg machen. Damit war dieses Ticket bei nur gelegentlicher und gemeinsamer Nutzung mit mehreren Personen teilweise günstiger als das Schülerferienticket. Rückläufige Verkaufszahlen beim Schülerferienticket waren die zwangsläufige Folge.

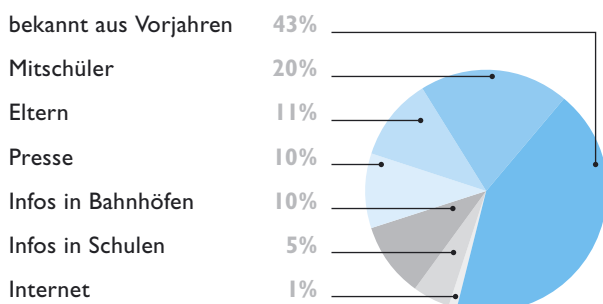
Um das Schülerferienticket konkurrenzfähig zu halten, waren folglich Änderungen dringend notwendig. So wurde der Preis für das Schülerferienticket im Jahr 2000 von 60 DM auf 40 DM abgesenkt. Nach dieser Preiskorrektur stieg der Absatz im Jahr 2000 wieder sprunghaft um 66 Prozent an und entwickelte sich auch in den Folgejahren steil nach oben.

Wichtig für den Erfolg des Schülerferientickets waren und sind umfangreiche Werbemaßnahmen mit Plakaten, Flyern und Radiosendungen. Um den Bekanntheitsgrad des Schülerferientickets noch weiter zu steigern, wurde 2003 eine Schülerferienticket-Bustour durch verschiedene Städte und eine Wahl zur Miss Schülerferienticket durchgeführt, die auf großes Interesse stieß. Weiterhin gelang es, die Attraktivität des Schülerferientickets durch weitere Vergünstigungen zu erhöhen. Viele Kinos, Schwimmbäder, Museen usw. gewähren den Inhabern des Schülerferientickets Vergünstigungen auf die

Nutzungshäufigkeit des SchülerFerienTicket in 2003



SchülerFerienTicket: Wege des Kennenlernens



Eintrittspreise – nicht zuletzt alle 66 Jugendherbergen in Baden-Württemberg. Auf großen Anklang stieß auch der Schülerferienticket-Tag im Europa Park Rust. An diesem Tag konnten die Inhaber eines Schülerferientickets zu stark vergünstigtem Eintrittspreis den Park den gesamten Tag nutzen.

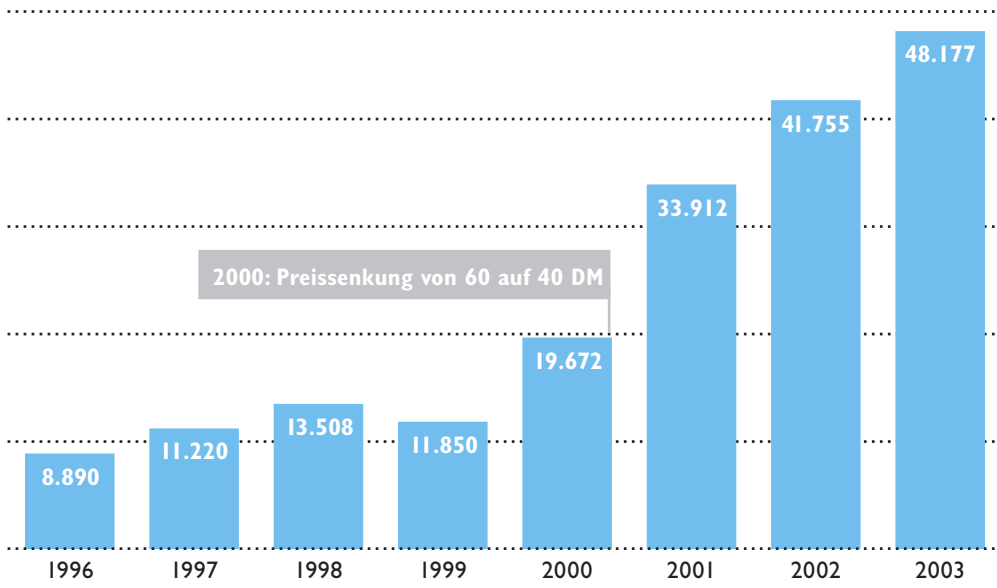
Auch im Jahr 2004 soll der Bekanntheitsgrad durch verstärkte Werbung und Aktionen weiter gesteigert werden. Die Mehrzahl der Käufer im Jahr 2003 erwarb das Schülerferienticket zum ersten Mal, so dass hier sicher noch Steigerungen durch Erhöhung des Bekanntheitsgrades erforderlich und möglich sind. Zu beachten ist dabei, dass die Mehrzahl der Nutzer des Tickets zwischen 15 und 18 Jahre alt ist.

Finanzierung

Das Schülerferienticket kostet 21 Euro und wird ausschließlich durch Reisezentren der DB AG und Reisebüros mit DB-Lizenz verkauft. Die DB AG meldet die Anzahl der verkauften Tickets und die Einnahmen bis Mitte November eines jeden Jahres an den WBO und den VDV und überweist die Einnahmeanteile an die Beteiligten, wobei von den Einnahmen aus dem Ticketverkauf die DB AG 13,17 Euro behält, die Bodenseeschiffahrtbetriebe 1,16 Euro erhalten und der WBO und VDV zusammen 6,67 Euro erhalten. Die weitere Einnahmeverteilung innerhalb des WBO und VDV erfolgt analog dem Verteilungsschlüssel nach § 45a Personenbeförderungsgesetz. Dies hat sich, nach langen Diskussionen über einen akzeptablen und nicht zu aufwändigen Verteilerschlüssel, als beste Lösung angeboten. Erhebliche Aufwendungen für Werbemaßnahmen trägt die NVBW und damit das Land. Die DB Regio AG, die den größten Einnahmeanteil erhält, hat bis einschließlich 2002 die Druckkosten für Werbeplakate und Flyer vollständig getragen.

Bereits für 2003 wollte die DB AG eine Kostenbeteiligung der WBO- und VDV-Mitgliedsunternehmen an den Druckkosten erreichen. Dies wurde von der Landesgruppe erfolgreich abgelehnt. Die Landesgruppe hat nachdrücklich die Auffassung vertreten, dass es bei einem auf die Mitgliedsunternehmen des WBO und des VDV zu

Entwicklung der Verkaufszahlen des SchülerFerienTicket in Baden-Württemberg 1996 – 2003



verteilenden Betrages von gerade einmal 6,67 Euro es nicht zu vermitteln sei, davon auch noch anteilig Druckkosten zu bezahlen oder anderweitige Belastungen zu übernehmen. Diesen Standpunkt haben VDV und WBO auch für 2004 aufrecht erhalten. Die Diskussion um die Druckkosten konnte dadurch gelöst werden, dass sich erfreulicherweise die NVBW nunmehr bereit erklärt hat, einen Teil der Druckkosten zu übernehmen.

Zukunftsperspektiven

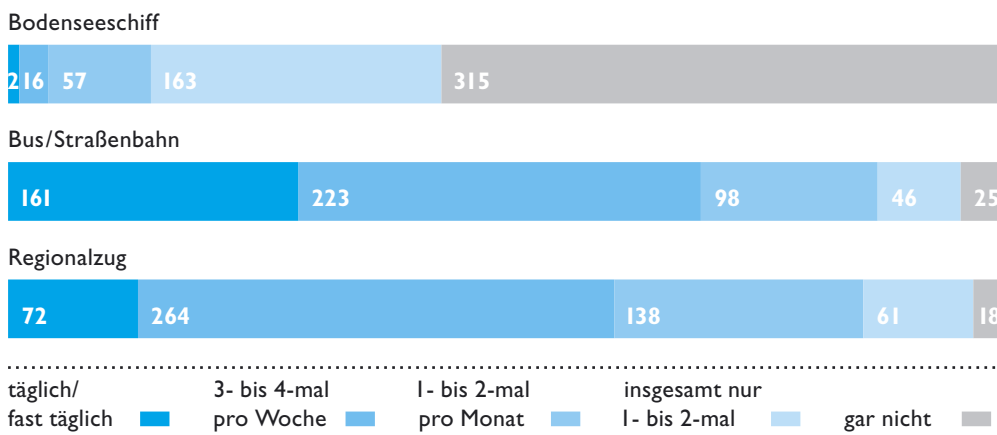
Die beeindruckenden Zuwächse bei den Verkaufszahlen zeigen deutlich, dass das Schülerferienticket ein an den Bedürfnissen der Schüler orientiertes Angebot ist, das gerne angenommen wird und sich steigender Beliebtheit bei den Schülerinnen und Schülern des Landes erfreut. Auch wenn die auf das einzelne Mitgliedsunternehmen entfallenden Einnahmen aus dem Verkauf des

Schülerferientickets nicht sehr hoch sind, ist das Ticket doch insgesamt betrachtet ein gutes und nicht mehr wegzudenkendes Angebot.

Die Werbewirkung für den ÖPNV insgesamt darf hierbei nicht unterschätzt werden. Viele Jugendliche entdecken durch das Ticket die Attraktivität von Bussen und Bahnen und erkennen, dass auch ohne eigenes Kraftfahrzeug Ziele im gesamten Land gut, schnell und bequem zu erreichen sind. Die VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg wird sich daher auch weiterhin engagieren und dazu beitragen, dass die Verkaufszahlen des Tickets weiter steigen und die Erfolgsgeschichte fortgeschrieben werden kann. Alle Beteiligten haben sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2006 eine Verkaufszahl von 100.000 Tickets zu erreichen.

Rechtsanwalt
Harald Dobelmann

Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel (Basis: 553 Anrufe und Postkarten)



Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr nimmt Gestalt an, staatliche ÖPNV-Finanzierung im Rückwärtsgang

Während über weite Strecken des Jahres 2003 Themen unterschiedlichster Art die Landesgruppenarbeit bestimmten, rückten zum Ende des Jahres Sparziele und -beschlüsse der Staatsregierung zunehmend in den Vordergrund. Neben vielen anderen Branchen war auch der ÖPNV auf breiter Front betroffen. Parallel zur Diskussion im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat verschärfte sich die Situation von Woche zu Woche. Zahlreiche personelle Veränderungen bei der Besetzung wichtiger Ämter und Funktionen in den Landtagsgremien und -fraktionen in Folge der Landtagswahlen im September 2003 beeinflussten die Möglichkeiten, als Interessenverband erfolgreich zu arbeiten. Im Jahr 2003 blieb aber dennoch der Schienengüterverkehr im Fokus der Landesgruppenarbeit. Insbesondere eine Anhörung vor dem Landtagsausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Technologie im Juni 2003 bot die Möglichkeit, gemeinsam mit Fachleuten aus Politik, Wirtschaft und Eisenbahnunternehmen mögliche Lösungswege für eine stärkere Nutzung der Schiene zu diskutieren.

»Schienengüterverkehr ist allein Sache des Marktes. Bau und Unterhalt des Schienennetzes ist allein Sache des Bundes« – zwei bayerische Positionen, die von jeher die Diskussion zum Thema Schienengüterverkehr prägten. Während die zweite Position dem Gesetz nach zwar völlig korrekt ist, wirft die erstgenannte Position in der Konsequenz das bekannte Problem der dramatisch zunehmenden Überlastung des Verkehrsträgers Straße auf.

Der Freistaat Bayern ist auf Grund seiner geografischen Lage von der anstehenden EU-Osterweiterung besonders betroffen. Eine Prognose besagt, dass der Straßen-Güterverkehr innerhalb Bayerns auf mittlere Sicht um 85 Prozent zu- und der Schienengüterverkehr um acht Prozent abnimmt. Weiter ist dieser Prognose zu entnehmen, dass der internationale Transit eine Zunahme von 119 Prozent erfahren wird. Hiervon entfiel der weitaus größere Teil ebenfalls auf den Verkehrsträger Straße. Angesichts der schon heute oftmals festzustellenden Überlastung der bayerischen Straßeninfrastruktur zeichnet sich hier für die Zukunft eine dramatische Verschärfung ab. Dieses mögliche Szenario führte dazu, dass innerhalb von vier Jahren zum dritten Mal aus den Reihen der Parlamentarier eine Initiative ergriffen wurde, mögliche Auswege zu eruieren und zu diskutieren.

Landtagsanhörung zum Schienengüterverkehr

Das Konzept 'Marktorientiertes Angebot Cargo' (MORA C) der DB Cargo AG war zum Zeitpunkt

der Antragstellung zur Durchführung der Anhörung im Juni 2002 in der ersten Stufe abgeschlossen, die zweite Stufe stand bevor. Grund genug für einige Landtagsabgeordnete aus der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, in dieser Situation das Thema »Schienengüterverkehr« wieder in die Diskussion einzubringen. Nachdem ihr Antrag den üblichen parlamentarischen Weg durchlaufen hatte, sah er zum Schluss (Oktober 2002) inhaltlich wie folgt aus: »Der Landtag führt im Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zum Thema 'Situation des Schienengüterverkehrs in Bayern' eine Anhörung durch, bei der insbesondere folgende Bereiche behandelt werden sollten:

- Auswirkungen des Konzeptes MORA C der DB Cargo AG;
- private Güterbahnen – Wettbewerbssituationen und Entwicklungstendenzen;
- Konzepte zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederaufnahme der Schienengüterverkehrsbedienung durch Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE);
- moderne Logistiksysteme und technische Innovationen im Schienengüterverkehr.«

Die Anhörung fand im Juni 2003 statt und wurde vom langjährigen Ausschussvorsitzenden Adolf Dinglreiter (CSU) geleitet, der zum Ende der Wahlperiode aus Altersgründen nicht mehr kandidierte. Er selbst hatte drei Jahre zuvor eine Ausschussanhörung zum gleichen Thema initiiert. Neben Vertretern

aus der verladenden Wirtschaft, einzelner Verkehrsunternehmen und aus anderen Bereichen war auch die VDV-Landesgruppe Bayern als Fachverband an der Anhörung beteiligt. Von vielen Seiten wurde das Konzept MORA C weniger dem Grunde nach als nach der Art und Weise seiner Realisierung kritisiert. Im Verlauf der Abarbeitung des Fragenkatalogs wurde aber zunehmend deutlich, dass die Aufrechterhaltung eines Einzelwagenverkehrs in einem Flächenstaat wie Bayern im bisherigen Umfang betriebswirtschaftlich nicht darstellbar ist. Eine Kooperation zwischen DB Cargo AG und einer NE mit dem Ziel einer Weiterbedienung von zur Schließung vorgesehenen Güterverkehrsstellen bzw. Gleisanschlüssen durch eine NE konnte aus Kostengründen nur in wenigen Fällen erfolgreich vereinbart werden.

Im zweiten Themenkomplex wurde erwartungsgemäß die Frage des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur der DB AG und die Schaffung von Voraussetzungen zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene durch wirtschaftlich optimierte Betriebskonzepte erörtert. Auch hier wurde mehrfach deutlich, dass noch erhebliches Verbesserungspotential im täglichen Miteinander besteht, um vorhandene Verkehre auf der Schiene zu sichern und Verlagerungen zur Schiene zu bewirken.

Im dritten Fragenkomplex wurden Möglichkeiten der Neustrukturierung des Streckennetzes der DB AG durch alternative Trägerschaften, letztendlich auch von Eisenbahninfrastrukturen der NE, diskutiert. Der Gedanke der Zuständigkeiten für Eisenbahnnetze bzw. Strecken durch Bund, Länder und kommunale Gebietskörperschaften wurde vor allem von den VDV-Vertretern besonders betont. Auch die Aufstellung eines Landesentwicklungsplans für regionale Netze als Teil der Landesplanung wurde von politischer Seite interessiert aufgegriffen. Ob dem aber Erfolg beschieden sein wird, wird sich zeigen. Doch immer wieder wurde auch deutlich, dass auch dem Engagement von NE enge betriebswirtschaftliche Grenzen gesetzt sind.

Im letzten Themenkomplex ging es schließlich um die Frage, welche Technologien dem Schienengüter-

verkehr heute und künftig zur Verfügung stehen. In diesem Kontext wurde deutlich, dass moderne IT-Lösungen und die immer wieder viel beschworene sinnvolle Vorteils-Kombination der verschiedenen Verkehrsträger und -systeme notwendig und richtig sind, es aber auch enormer Anstrengungen bedarf, im Bereich der verladenden Wirtschaft und der Spediteure verloren gegangenes Vertrauen in den Schienengüterverkehr wiederzugewinnen.

Die Landesgruppe Bayern im VDV hat entsprechend reagiert. Mit kurzem zeitlichen Abstand zur Anhörung wurden erste Gespräche mit dem Landesverband der Bayerischen Spediteure aufgenommen und eine Plattform für eine verstärkte Kooperation der Eisenbahnen ins Leben gerufen.

Sparkurs der Staatsregierung wird zur Belastungsprobe für den ÖPNV

Positiv schien das Jahr 2003 zu verlaufen. Gut neun Jahre nach Inkrafttreten des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes wurde nach zahlreichen Anläufen die dazugehörige Verwaltungsrichtlinie in neuer Fassung in Kraft gesetzt. Mit Wirkung ab August 2003 erlangte eine Vorschrift Gültigkeit, die vom Inhalt her keinen Zweifel daran ließ, dass der Freistaat Bayern auch in Zukunft der Förderung des ÖPNV auf Schiene und Straße hohe Priorität beilegte. Erfreulicherweise waren auch einige Anregungen der Fachverbände berücksichtigt worden.

Doch der Schein trügte und die Freude in der Branche war nur von kurzer Dauer. Faktisch dauerte es nur wenige Wochen bis deutlich wurde, dass die bisherige Förderpolitik im Freistaat vor einem Wendepunkt steht. Einschneidende Kürzungen bei den Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurden ebenso angekündigt wie eine deutliche Reduzierung der finanziellen Leistungen an die Aufgabenträger. Wie es mit der Kooperationsförderung – dem Finanzierungsinstrument, welches Verkehrsunternehmen einst in Verkehrskooperationen lockte – weitergeht, war zum Zeitpunkt der Berichtserstellung ungewiss. Summa summarum zeichnet sich ein Politikwechsel ab, der unter dem Eindruck einer konsequenten Sparpolitik steht.

Ausgleichsanspruch im Ausbildungsverkehr soll gekürzt werden

Überraschend kam die Ankündigung nicht, gehörte doch auch der Freistaat Bayern zu denjenigen Bundesländern, die schon in der zweiten Hälfte der 90er Jahre immer wieder für eine Öffnungsklausel bei der PBefG-Ausgleichsverordnung eintraten. Während man in den Folgejahren jedoch den Eindruck gewinnen konnte, dass der Freistaat dieses Ziel nicht mehr mit allerhöchster Priorität verfolgte, zeichnete sich in der zweiten Jahreshälfte 2003 ein Umdenken ab.

In einer Dienstbesprechung, zu der das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eingeladen hatte, wurde den anwesenden Verbänden eröffnet, dass der Freistaat Bayern von der Öffnungsklausel der geänderten Ausgleichsverordnung des Bundes Gebrauch machen wolle. Die Zahl der Gültigkeitstage bei Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs sollten von bisher 6 auf 5,2 bei Wochenkarten, von bisher 26 auf 19,7 bei Monatskarten und von 240 auf 201,4 bei Jahreskarten deutlich reduziert werden. Die neue Regelung soll zum 1. September 2004 in Kraft treten. Die VDV-Landesgruppe Bayern hatte in der zurückliegenden Zeit immer wieder auf die sich hieraus ergebenden erheblich negativen Folgen hingewiesen. Nun ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis Tarifierhöhungen, eine Veränderung der Nutzungsmöglichkeiten von Schülerfahrausweisen sowie eine Angebotsausdünnung – insbesondere im regionalen Busverkehr – Realität werden.

Förderniveau wird deutlich abgesenkt

In einem Gespräch des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen mit den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände im Dezember 2003 wurde diesen eröffnet, dass sowohl die Zuweisungen an die Aufgabenträger wie auch die Komplementärfinanzierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Jahr 2004 deutlich zurückgefahren werde. Von ursprünglich 123,9 Millionen Euro wurde auf einen Schlag mehr als ein Drittel gestrichen. Gleichzeitig wurde bekannt, dass die bisher

gewährte Kooperationsförderung nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz, die in der Vergangenheit sowohl an Verkehrsunternehmen als auch an die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV ausgereicht wurde, künftig nach einem anderen Verfahren vergeben wird. Nach Jahren einer großzügigen Förderung des ÖPNV gehen nun leider auch in Bayern die Uhren anders.

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Dialog mit der Landesregierung intensiviert – Einstieg in den Wettbewerbsmarkt und Reduzierung der Landesförderung

In ihren Versammlungen im Jahr 2003 stellte die Landesgruppe Hessen das Thema Wettbewerb im ÖPNV in den Vordergrund. In der Marburger Februar-Sitzung wurden eigene Leitsätze formuliert, die in die Diskussion mit der Landesregierung eingebracht wurden. Unter den auf der Versammlung anwesenden Vertretern der Verkehrsunternehmen und den Gästen der Landesgruppe Hessen bestand weitestgehend Einigkeit über die Formulierung dieser Leitsätze. Dabei bekennt sich der VDV-Hessen ebenso zum Besteller-Ersteller-Prinzip, wie er andererseits die Weiterführung von Infrastrukturfördermaßnahmen fordert. In Erwartung der EuGH-Entscheidung in der Sache »Altmark Trans« rückte die Thematik allerdings hinter die damals in Vorbereitung befindlichen Neuaufstellung des VDV in den Hintergrund.

Die Mitgliederversammlung des VDV-Hessen hat – wie einige andere Landesgruppen auch – am Rande der Mitgliederversammlung des Gesamtverbandes in Karlsruhe ihrer Sparten-Vertreter bestellt (siehe »Personelle Veränderungen an der Hessischen Verbandsspitze«).

Staatsminister Dr. Alois Rhiel besucht die Landesgruppe Hessen

Im Juli 2003 war es so weit: der EuGH traf seine lange erwartete, richtungweisende Entscheidung in der Sache »Altmark Trans«. Dieses Thema ging selbstverständlich nicht spurlos an der Branche in Hessen vorbei. Namhafte Fachreferenten (Oliver Mietzsch, Dr. Jan Werner, Dr. Holger Zuck und RA Reiner Metz) waren die Vortragenden in einer spannenden und einnehmenden Diskussionen über die Frage »Wie geht es nun weiter?«. Bis heute besteht in der Fachwelt leider noch keine einheitliche Meinung darüber, wie der Urteilspruch des EuGH nun auszulegen ist.

Dafür verdeutlichte Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel, dass die Landesregierung weiterhin den Übergang zum Ausschreibungswettbewerb für Busse und Bahnen forcieren wird. Dr. Rhiel verwies dabei auf die ersten Erfahrungen mit Ausschreibungen im Busbereich und auf die erfolgreiche Ausschreibung des so genannten »Westerwaldnetzes« im SPNV. Getreu dem Wettbewerbskonzept der Landesregierungen kündigte er den kompletten Wegfall der Fahrzeugförderung an. Auch die schon von der Vorgängerregierung angekündigte Novellierung des ÖPNV-Gesetzes möchte er in der laufenden Legislaturperiode abschließen.

Der Landesgruppenvorsitzende Michael Budig appellierte in seinem Statement an die Landesregierung den Übergang in den Wettbewerb im Einvernehmen und nicht gegen die Unternehmen zu gestalten. Budig forderte die Landesregierung auf, die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur mitzutragen und die dafür erforderlichen Fördermittel bereitzustellen.

Die neue Rebstockbahn nimmt am 14. Dezember den Betrieb auf

Am 13. Dezember 2003 wurde die Straßenbahn-Neubaustrecke zum Rebstockbad (Frankfurt) mit einem Fest eröffnet, einen Tag später ging die neue Linie 17 zum Fahrplanwechsel in Betrieb. Entlang der 2,4 Kilometer langen Strecke wurden fünf neue Haltestellen angelegt.

Eine Frankfurter Neuerung hat die Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH (VGF) ebenfalls auf dem City-West-Abschnitt in der Voltastraße verwirklicht. Die Gleise verlaufen hier auf einem Plateau, das sieben Zentimeter höher liegt als die Fahrbahnen für den Individualverkehr. Der Bahnkörper ist zwar von den Autofahrspuren deutlich abgetrennt, er ist aber asphaltiert und bleibt so für Rettungsfahrzeuge oder bei Ausweichmanövern befahrbar. Gleichzeitig soll die Erhebung Autofahrer aber davon abhalten, auf den Gleisen zu fahren – eine Lösung, die sich in anderen Städten ebenfalls schon bewährt hat. In den Kreuzungen wurde die höhenmäßige Abtrennung von Bahnkörper und Fahrbahn zugunsten einer ebenerdigen Anlage aufgehoben. Außer an Kreuzungen, den Haltestellen und in der Voltastraße wurde der Bahnkörper ansonsten als Rasengleis ausgebaut. Einen Kompromiss musste

die VGF auf dem neuen Abschnitt in der Hamburger Allee eingehen, wo die Strecke auf einer Länge von gut 135 Metern entsprechend eines Stadtverordnetenbeschlusses nur eingeleisig angelegt ist, um eine Baumreihe zu schonen.

75 Jahre Busverkehr in Kassel

2003 war das Jubiläumsjahr für die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG). In diesem Jahr feierte das Unternehmen seinen 75. Geburtstag. Dieser geht zurück, auf die Gründung der »Kasseler Omnibus Gesellschaft« (KOG) die im Jahre 1928 von der »Großen Casseler Straßenbahn« zusammen mit privaten Anteilseignern gegründet wurde. 1939 ging die KOG in der KVG auf. Nachdem der Wiederaufbau des fast vollständig zerstörten Streckennetzes und die Konsolidierung des Unternehmens abgeschlossen waren, bemühte sich die KVG während der 60er und 70er Jahre verstärkt um die Ausweitung des Streckennetzes und den Einsatz neuer Omnibusse. 1971 ging dann die Ära der Schaffnerinnen und Schaffner in Kassel zu Ende.

1972 fand die Gründung der Verkehrs-Gemeinschaft-Kassel statt, die ein Jahr später einen gemeinsamen Fahrplan für die Region vorstellte. In den neunziger Jahren wurde das Angebot kontinuierlich verbessert. Neue Tarifangebote wurden eingeführt (Nachtschwärmerbusse, Einführung der Sesamkarte) und Niederflurfahrzeuge bei Omnibus und Schiene angeschafft. Ihr technisches Know-how bündelte die KVG 1996 in einem neuen Geschäftsfeld, der KVG Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH. Diese übernimmt seither erfolgreich Beratungsaufträge und plant Nahverkehrsprojekte. Dazu gehört auch die Konzeption für das Region Tram-Projekt in Nordhessen.

ESWE Wiesbaden setzt erfolgreiche Zusammenarbeit mit CarPool fort

Das schon seit 1998 bestehende Angebot in Kooperation mit der CarPool GmbH wird konsequent ausgebaut. Den ÖPNV-Kunden bietet ESWE damit einen Mehrwert in Form des Ergänzungsproduktes Car-Sharing an. Mittlerweile ist die Zahl der Kunden im CarPool-System der ESWE auf 500 angewachsen, der Break-Even lag bei 150 Kunden, was schon einen Monat

nach Start des Angebotes erreicht wurde. Der gut ausgelastete Fuhrpark besteht aus 25 Fahrzeugen. 2004 startet ESWE mit Unterstützung der FH Wiesbaden eine Kampagne zur Gewinnung neuer Kunden.

Erfolgreicher Start für neue Straßenbahnstrecke nach Kranichstein

Eine Bannerdurchfahrt in der Alsfelder Straße mit dem nostalgischen Dampfzug voran eröffnete am 13. Dezember 2003 die neue Straßenbahnstrecke nach Darmstadt-Kranichstein. Ein buntes Festprogramm lockte tausende Besucher zur kostenlosen Fahrt auf der neuen Strecke und sorgte für einen gelungenen Auftakt. Der fahrplanmäßigen Betrieb mit den neuen Linien 4 und 5 startete am darauffolgenden Tag zum europaweiten Fahrplanwechsel. Bei der 4,1 Kilometer langen Neubaustrecke handelt es sich im Straßenbahnnetz der HEAG Verkehrs-GmbH um die erste Erweiterung seit 24 Jahren. Sie verbindet den Stadtteil Kranichstein mit dem Zentrum von Darmstadt. Sie schließt in der Frankfurter Straße an das bestehende Netz an und führt vorbei am Messplatz, durch den Bürgerpark und das Neubaugebiet K6, durch die Bartningstraße zum Bahnhof Kranichstein.

Auf dieser überwiegend in Rasengleis ausgebauten Strecke bieten neun moderne Niederflurhaltestellen höchsten Fahrgastkomfort. Mit diesem attraktiven und zukunftsorientierten Verkehrsmittel werden das Berufsschulzentrum am Nordbad, der Bürgerpark, die Wohngebiete in Kranichstein und der Kranichsteiner Bahnhof besser an die City angeschlossen. Parallel zur neuen Linie entsteht zwischen dem Bürgerpark und dem Bahnhof Kranichstein ein durchgehender Radweg.

Frankfurt nimmt neue Niederflurstraßenbahn in Betrieb

30 Meter lang, 2,40 Meter breit, 40 Tonnen schwer – und das Ganze im Einstiegsbereich nur 30 Zentimeter über der Straßenoberfläche: Das sind nur einige Daten der neuen Niederflur-Straßenbahnen der VGF, die Ende 2001 bestellt wurden. Seit Anfang Oktober ist das erste der 60 von der Firma

Bombardier Transportation in Bautzen gebaute Fahrzeug in Frankfurt; am 27. Oktober 2003 hat der erste Wagen der Baureihe »S« seinen Liniendienst aufgenommen. Die pro Stück rund 1,75 Millionen Euro teuren Fahrzeuge sind die modernsten Straßenbahnen, die sich im Moment auf dem Markt befinden. Sie zeichnen sich nicht nur durch Sparsamkeit und Effizienz, sondern darüber hinaus durch optimalen Service für die Reisenden auch auf kurzen Strecken aus. Die Bahnen sind für den Einbau von Videokameras vorgerüstet, mit deren Hilfe mögliche Straftaten gegen Fahrgäste in den Bahnen ebenso aufgeklärt werden können wie Graffiti-Schäden und andere Varianten des Vandalismus.

Mit der jetzt eingeführten Generation moderner Straßenbahnen sieht VGF-Geschäftsführer Michael Budig das Frankfurter Verkehrsunternehmen auf einem guten Weg in die Zukunft: »Die neuen Straßenbahnen verfügen über hocheffiziente und moderne Technik, die Schnelligkeit ebenso garantiert wie Sicherheit, Sparsamkeit und höchsten Komfort für die Fahrgäste.«

Neue S-Bahnen in den Rodgau feierlich eröffnet

Mit einem Empfang im Dietzenbacher Kreishaus, einer Feier mit Ehrengästen am Jügesheimer Bahnhof und Festen an fast allen Stationen wurden die neuen S-Bahnlinien in den Rodgau einen Tag vor dem offiziellen Fahrplanwechsel am 14. Dezember eröffnet. Die S-Bahnlinie I aus Wiesbaden fährt jetzt über Offenbach, Bieber und Jügesheim bis nach Rödermark-Ober-Roden. Die S2 aus Niedernhausen erhielt ab Frankfurt Ostendstraße einen neuen Linienweg und wird weitergeführt über Offenbach und Heusenstamm nach Dietzenbach. Insgesamt wuchs das neue S-Bahn-Netz um 29,5 Kilometer.

Die neuen S-Bahn-Verbindungen bieten den Kunden des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) erhebliche Vorteile. Fahrgäste, die heute mit der Linie 62 aus Richtung Rödermark-Ober-Roden kommen, haben künftig deutlich mehr Verbindungen und können ohne Umsteigen mit der S-Bahn in die Frankfurter City fahren. Für Fahrgäste aus Richtung Dietzenbach und Heusenstamm verbessern sich darüber hinaus

auch die Fahrzeiten: Von Dietzenbach Mitte beträgt die Reisezeit nach Offenbach-Ost bzw. Frankfurt-Stadtmitte künftig 12 bzw. 25 Minuten anstelle von 36 bzw. 35 Minuten. In nur noch neun Minuten gelangen die Fahrgäste von Heusenstamm in die Offenbacher Innenstadt und Frankfurt ist in 22 Minuten erreicht. Dem gegenüber ist man heute 24 Minuten bis Offenbach und 34 Minuten bis Frankfurt unterwegs. Auch die Anbindung an den Flughafen wird deutlich bequemer durch die umsteigefreien S-Bahn-Verbindungen nach Frankfurt.

Zur Umsetzung dieses verkehrspolitischen Meilensteins für die Region wurden viele Kräfte gebündelt: Die Deutsche Bahn AG als Bauherrin, der RMV, in dessen Auftrag die S-Bahnen fahren werden, Stadt und Kreis Offenbach sowie die Gemeinden im Landkreis Offenbach, der Bund und das Land Hessen haben gemeinsam die Finanzierung ermöglicht – sie alle haben durch ihr Engagement dazu beigetragen, dass das künftige Nahverkehrskonzept in der Region noch stimmiger, bedarfsorientierter und zukunftsweisender ist.

Personelle Veränderungen an der Hessischen Verbandsspitze

Nachdem schon im Jahr 2002 personelle Veränderungen an der Verbandsspitze vollzogen wurden, ergab sich durch die Wahl der Spartenvertreter ein erweiterter und neu aufgestellter Vorstand. Neben Andreas Helbig, Vertreter in der Sparte Stadtbahnen, und Peter Berking, Vertreter in der Sparte SPNV – die beide weiterhin auch als stellvertretende Vorsitzende fungieren – erweitern den Vorstand nunmehr Uwe Cramer, Vertreter in der Sparte Bus, Volker Sparmann, Vertreter in der Sparte Aufgabenträgerorganisationen/Verbünde und Veit Salzmann, Vertreter in der Sparte Güterverkehr.

Für seine jahrelange aktive Mitarbeit in der VDV-Landesgruppe Hessen hat der Vorstand Herrn Lampmann, bisher im Vorstand der Landesgruppe als Vertreter der Busunternehmen tätig, seinen besonderen Dank ausgesprochen.

Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost

Mittelkürzungen schränken Möglichkeiten zum attraktiven Ausbau und zur Sicherung des ÖPNV ein

Im vergangenen Jahr konnten unter anderem noch Förderprodukte zur Wettbewerbsvorbereitung sowie die inzwischen schon traditionelle und auf recht hohem Niveau geführte Busförderung für die Unternehmen als positive Maßnahmen des Landes zum innovativen und kundenorientierten Ausbau des ÖPNV vorgestellt werden. Von dem strengen Spar- und Konsolidierungskurs der neu gewählten Landesregierung aus CDU und FDP ist auch der ÖPNV im Jahr 2003 und den Folgejahren stark betroffen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen war im Jahresvergleich 2003/2002 in Niedersachsen/Bremen rückläufig um minus 0,5 Prozent, die Einnahmenentwicklung verzeichnet ein leichtes Plus von 0,9 Prozent. Dennoch konnte die Wirtschaftlichkeit der Mitgliedsunternehmen und damit die Ausgangssituation für einen Wettbewerb weiter verbessert werden.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hatte, mit Blick auf den Konsolidierungsbedarf im Landeshaushalt, zunächst beabsichtigt, durch die Berücksichtigung ausbildungsrelevanter Tage, die Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dauerhaft zu reduzieren. Die Kürzung sah rund 20 Millionen Euro vor. Nach Erörterung mit den Abgeordneten, dem Wirtschaftsausschuss, den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen sowie Verbänden, denen ein nachdrücklicher Protest gegen dieses Vorhaben vorangegangen war, entschied das Ministerium, von diesem Vorhaben zunächst Abstand zu nehmen. Um die Fahrplanreduzierung und Fahrpreiserhöhung insbesondere in der Fläche zu vermeiden, hat das Ministerium kurz vor Weihnachten angekündigt und die Bezirksregierungen entsprechend angewiesen, bei der Ausgleichszahlung von den Ermessensoptionen zunächst keinen Gebrauch zu machen.

Fahrzeugförderung für Busse eingestellt

Das Land Niedersachsen hat für 2004 die Mittel des Busförderprogramms ersatzlos gestrichen.

Dadurch hat das Land 18,4 Millionen Euro vollständig eingespart. Ob eine Förderung im Jahr 2005 erfolgt, ist zurzeit nicht absehbar. Im Jahr 2003 konnte das zur Verfügung stehende Mittelkontingent durch Haushaltsreste erhöht werden, so dass einige für 2004 geplante Beschaffungen von Bussen noch vorgezogen wurden.

Landesgruppentagung mit hochrangigen Referenten

Die Landesgruppentagungen im Frühjahr in Oldenburg und im Herbst in Barsinghausen bei Hannover fanden erneut mit 90 bzw. 80 Teilnehmern reges Interesse bei den VDV-Mitgliedsunternehmen. Das Referat des VDV-Hauptgeschäftsführers zur anstehenden Neuorganisation des VDV sowie der Vortrag des Präsidenten des VDV, Dipl.-Kfm. Günter Elste, zur Positionierung des VDV im deutschen Verkehrsmarkt auf Schiene und Straße nach der durchgeführten Neustrukturierung des Verbandes stellten die »Highlights« der beiden Tagungen dar. Beachtung fanden auch die Ausführungen zur künftigen Gestaltung des ÖPNV von Folkert Kiepe, Beigeordneter des Deutschen Städtetages.

Zweite Generation der Nahverkehrspläne

Zum 1. Januar 2003 traten die neuen, z. T. fortgeschriebenen oder auch mit neuen Zielsetzungen versehenen Nahverkehrspläne für die nächsten fünf Jahre in Kraft. Wo Linienbündel und Teilnetze definiert werden konnten, sind in den kommenden Jahren die Neuerteilungen von Genehmigungen im starken Maße vom Kooperationswillen der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger geprägt. Bei deutlicher Hervorhebung von Zielen wie der Einführung von Angebotsfahrplänen (Verkehrsausweitungen), die in der Regel die Gemeinwirtschaftlichkeit für die Verkehre bedeuten, wird auch der Wettbewerb und ggf. die Ausschreibung solcher Verkehre durch einige Aufgabenträger in Niedersachsen forciert.

SchülerFerienTicket weiterhin bei den Kids beliebt

Die 13. Aktion SchülerFerienTicket Niedersachsen/Bremen konnte mit einem Verkaufsergebnis von 68.126 Tickets (Zuwachs zum vergangenen Jahr 1.050 Tickets) auch im Sommer 2003 erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Resonanz zur Produkt-Homepage www.schuelerferienticket.de ist mit rund 15.000 Besuchern während der Ferienzeit beachtenswert. Im direkten Internet-Dialog konnte die Landesgruppen-Geschäftsstelle in Salzgitter weit über 100 schriftliche Anfragen beantworten sowie telefonische Hilfestellungen und Tipps zur Nutzung des SchülerFerienTickets geben. Auch der Online-Verkauf des Tickets über das Internet entwickelte sich weiterhin sehr positiv:

Im zweiten Jahr dieses Angebotes konnten 285 Tickets (gegenüber 148 im Vorjahr) verkauft werden. Das kostenlose Wertscheckheft zum Ticket mit seinen vielen Vergünstigungen fand ebenfalls großen Zuspruch: Über 8.500 jugendliche Nutzer wurden registriert.

Neu in 2003 war die Erweiterung der Gültigkeit bis hinein nach Thüringen (Nordhausen) und die Anerkennung des Tickets für einen 50-prozentigen Preisnachlass bei den Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) zwischen Nordhausen und Wernigerode.

Neu auf den Gleisen
Niedersachsens:
der »Metronom«



Bedeutung der Hafengebäuden

Mit der Umsetzung der Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG stehen grundsätzliche Änderungen der Wettbewerbssituation für die Hafengebäuden bevor. Dies besonders dann, wenn sie derzeit als Eisenbahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs betrieben werden. Der hierfür eingerichtete VDV-Arbeitskreis wird sich mit den Folgewirkungen auseinandersetzen. Nach wie vor besteht erheblicher Diskussionsbedarf mit dem Gesetzgeber bei der Umsetzung von EU-Recht in nationales Recht. Auch die Hafengebäuden werden sich dem Wettbewerb öffnen müssen. Wettbewerb ist kein Selbstzweck, sondern Instrument, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Für die VDV-Landesgruppe wird das Thema künftig von besonderer Bedeutung sein, da davon die Infrastrukturen der vom Land betriebenen Seehäfen betroffen sind.

Bentheimer Eisenbahn: Takt und Güterzuwachs

Das Jahr 2003 stand bei der Bentheimer Eisenbahn AG (BE) u. a. im Zeichen der Umsetzung des Bundesforschungs-Projektes »Auf dem Land mobil« und »mob²«. Die BE bedient seit 2003 die Grafschaft Bentheim im Busverkehr auf der Hauptstrecke Neuenhaus – Bad Bentheim im Halbstundentakt. Die übrigen Städte und Gemeinden sind im Sektoren- und Richtungsbandbetrieb an die Hauptstrecke angeschlossen. Damit ist heute jeder Bürger der Grafschaft in der Lage im Tagesverlauf das Angebot von halbstündlich bis zweistündlich zu nutzen.

Auch der Eisenbahngüterverkehr entwickelt sich weiter positiv: Im Jahr 2003 konnten insgesamt 743.000 Tonnen befördert werden. Zur Akquirierung weiterer Transportgüter für die Schiene ist zusätzlich eine leistungsstarke Diesel-lokomotive bestellt worden.

Neue Regionalbahnen nehmen Betrieb auf

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 sind mehrere SPNV-Teilnetze in Niedersachsen durch Regionalbahnen in Betrieb genommen worden: Auf den Strecken Hildesheim – Bodenburg und Hildesheim – Hameln – Löhne führt



Aus der Region Niedersachsens auf die europäische Schiene fährt beispielsweise die Mittelweserbahn inzwischen mit E-Traktion

die eurobahn Bielefeld (Rhenus Keolis GmbH & Co. KG), auf der Strecken Bremen/Bremerhaven – Cuxhaven die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW) in Kooperation mit der DB Regio AG als Nordseebahn sowie auf den Strecken Hamburg Hbf. – Lüneburg – Uelzen und Hamburg Hbf. – Buchholz – Rotenburg / Wümme – Bremen die metronom Eisenbahngesellschaft mbH den Verkehr durch. Beachtenswert ist, dass mit der metronom erstmals in der Bundesrepublik elektrisch betriebene, lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen im SPNV von einer Regionalbahn den Kunden angeboten werden.

Bremer Straßenbahn expandiert mit Netz und Beteiligungen

Mit der Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts der Linie 4 bis Bremen-Borgfeld haben 30.000 Bürger in den Stadtteilen Horn-Lehe und Borgfeld einen attraktiven Schienenanschluss zur

Bremer City erhalten. Auf Antrieb wurden hier 40 Prozent Fahrgastwachstum erreicht. Auf politischer Ebene sind die Weichen weiterhin bei der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) auf Wachstum des Netzes gestellt: Das Regionalstadtbahnkonzept, die Linienerweiterung von Kirchhuching nach Mittelhuching sowie die Verlängerung von Osterholz zum Bahnhof Mahndorf seien hier, neben der Neugestaltung vieler Haltestellen und der Beschaffung von 43 Niederfler-Straßenbahnzügen, genannt. Auch im regionalen Busverkehr hat die BSAG über die Tochtergesellschaft Weser-Bahn GmbH mit 25,1 Prozent an den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya GmbH (VGH) die Beteiligung ausgebaut und die unternehmerische Führung übernommen. Im Schienenpersonennahverkehr hält die BSAG eine Beteiligung in der neu gegründeten metronom Eisenbahngesellschaft mbH, mit der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE), der EVW sowie der Hamburger Hochbahn AG (HHA).

intalliance: Grünes Licht für die Nahverkehrs-Ehe

Mit der Zustimmung des Bundeskartellamtes lagen im Dezember 2003 endlich alle Voraussetzungen für den Start der zweiten Stufe der intalliance vor. Durch die Zusammenführung der Verkehre von üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und DB Regio AG entsteht damit zum 1. Januar 2004 in Hannover ein neuer vertikal und horizontal integrierter Systemanbieter von öffentlichen Verkehrsdiensten. üstra und DB Regio halten daran je 40 Prozent der Anteile, die restlichen 20 Prozent liegen bei der Norddeutschen Landesbank als Finanzinvestor. Zwar bleiben üstra

Die BSAG dehnt ihr Angebot räumlich aus und bringt noch mehr Fahrgäste direkt in die City





Auf vielen Feldern hat die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG Positives zu vermelden: Pünktlichkeit, Sauberkeit, Fahrgastrechte, Kostendeckungsgrad, Umweltverbund

und DB Regio AG auch künftig die verantwortlichen Verkehrsunternehmen; beide beauftragen jedoch die Intalliance als Subunternehmerin mit der Durchführung der Verkehre. Die dazu notwendigen Personale werden von den beauftragenden Unternehmen in Form der Arbeitnehmerüberlassung zur Verfügung gestellt. Das Eigentum an den Sachressourcen verbleibt weitgehend bei den Auftraggebern und wird an die Intalliance vermietet.

Die üstra bringt auf diesem Wege zirka 1.900 Mitarbeiter und rund 390 Stadtbahnen und 230 Stadtbusse, die DB Regio AG ihrerseits rund 285 Mitarbeiter sowie 40 S-Bahn-Triebwagen ein. Ferner fungiert die Intalliance als Holding für die im Verkehrsbereich tätigen Tochterfirmen von üstra (üstra-Reisen, Wolters-Gruppe, VMR) und DB (Regionalbus Braunschweig). Die üstra versteht die Intalliance als Antwort auf den zunehmenden Wettbewerb im ÖPNV. Ziel ist es, durch die Fusion des Geschäftes mit der DB die Marktposition am Standort zu verbessern. Ganz wesentlich geht es künftig aber auch darum, mit der Intalliance über den Raum Hannover hinaus zu expandieren und als aktiver Player am ÖPNV-Wettbewerb teilzunehmen.

üstra nahezu kostendeckend

Mit dem Jahresabschluss 2002 erreichte die üstra einen Kostendeckungsgrad von fast 98 Prozent. Ursache hierfür sind vor allem im

Busbereich die konsequente Umstellung der bisherigen Defizit- auf eine leistungsspezifische Vertragsfinanzierung (Bestellervertrag) sowie im Stadtbahnbereich die wirtschaftliche Ausgliederung der Fahrwege in die infra (Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH). Letzteres ermöglicht sowohl einen eigenwirtschaftlichen Betrieb der Stadtbahn als auch ein »Umhängen« des Querverbundes von der üstra auf die infra. Erreicht wurde damit eine sowohl wettbewerbskonforme als auch transparente Finanzierung des ÖPNV. Einen Beitrag dazu lieferte auch die Inkraftsetzung des neuen Tarifvertragssystems, das den bei der üstra gültigen Tarifvertrag nach BAT/BMTG ablöst und um die Einführung eines kundenorientierten Eingruppierungssystems in Verbindung mit einem leistungsbezogenem Entgelt- und Zielvereinbarungssystem ergänzt wurde.

üstra garantiert Pünktlichkeit und Sauberkeit

Seit dem November 2003 garantiert die üstra ihren Fahrgästen gemeinsam mit den Verbundpartnern DB und RegioBus im Großraumverkehr Hannover (GVH) eine pünktliche Ankunft und saubere Verkehrsmittel. Bereits ab einer Verspätung von 20 Minuten am Zielort erhalten die Fahrgäste als Ausgleich ein TagesTicket und Abo-Kunden bekommen den Gegenwert auf ihr Konto überwiesen. In der Zeit von 23 bis 5 Uhr werden sogar die

Kosten für eine Taxifahrt (bis maximal 20 Euro) erstattet. Gleichermaßen werden für verschmutzte Kleidung Reinigungskosten bis maximal 20 Euro übernommen.

Carsharing und Nahverkehr

Im Mai 2003 präsentierte sich die üstra im Rahmen des 55. Weltkongress der UITP 2003 in Madrid mit dem Thema »Verknüpfung von öffentlichem Nahverkehr und Carsharing«. Das Unternehmen bietet mit dem Verein Ökostadt/teilAuto den Abonnenten des GVH Carsharing zu günstigen Konditionen an und stellte auf der Messe ihre führende Rolle bei Innovationen im Nahverkehr deutlich heraus.

Ulrich Bethke

Ehrgeizige Ziele – wenig Geld

Besonders in Schleswig-Holstein sind aufgrund der Haushaltslage weitere Quantitäts- und Qualitätssteigerungen im ÖPNV nicht zu erwarten. Es drohen infolge von Streichungen in der Bus- und Betriebshofförderung, vor allem aber aufgrund der Reduzierung der Gültigkeitsstage im Schülerverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kumuliert mit den Vorgaben des Haushaltsbegleitgesetzes vielmehr Einschränkungen des Verkehrsangebotes und erste Insolvenzen von Linienbusunternehmen. Auch die Verkehrsunternehmen in Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern, den beiden weiteren Ländern der Landesgruppe Nord, befinden sich in bewegten Zeiten.

Hamburg

Durch die Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in das südliche Schleswig-Holstein konnten im Jahr 2003 etwa 30.000 neue ÖPNV-Kunden gewonnen werden. Die Erweiterung in angrenzende Kreise Niedersachsens ist für Ende 2004 geplant.

In 2003 fanden die ersten Ausschreibungen im Busbereich – vorerst mit kleinen Leistungsvolumen – statt. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen den Ausschreibungsprozess so optimieren, dass der Nutzen von Ausschreibungen ihre Kosten und Aufwendungen übersteigt. Inhaltlich tendieren alle Beteiligten – trotz schwieriger Rahmenbedingungen in einem Verbundsystem – zum Nettovertrag, bei dem der Zuschussbedarf der öffentlichen Hand ausschlaggebendes Kriterium ist.

Die Mitgliedsunternehmen haben auch 2003 ihre führende Rolle bei umweltfreundlichen, kundenbezogenen und wirtschaftlichen Lösungen unter Beweis gestellt. Unter dem Motto »HH2 – Hamburg kommt an mit Wasserstoff« sind drei wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse bei der Hamburger Hochbahn AG (HHA) im Einsatz. HH2 ist die regionale Umsetzung des europäischen Projektes CUTE – Clean Urban Transport for Europe. In neun Städten in sieben Ländern Europas kommen jeweils drei Brennstoffzellenbusse zum Einsatz, um diese innovative Technologie unter verschiedensten klimatischen und topographischen Bedingungen zu testen sowie Rahmenbedingungen für die Einrichtung einer Wasserstoffinfrastruktur zu ermitteln. Außerdem hat die HHA den mit fast 25 Meter längsten Niederflerbus der Welt im Probeinsatz. Die Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH (PVG) setzt auf einer Metrobuslinie einen 18,7 Meter langen

Gelenkbus ein, dessen Wendigkeit auch das Befahren enger Stadtteile erlaubt. Zudem nahm das Unternehmen auf einer Kleinbuslinie den Betrieb mit einem Personentransport-Anhänger auf. In der Berufsverkehrszeit fährt der Bus nun mit einem wendigen Anhänger, in der Nebenverkehrszeit steht der Anhänger abgekuppelt an einer Haltestelle. So konnte eine teure Verstärkerleistung in der Spitzenverkehrszeit verhindert werden. Die Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein AG (VHH) setzen auf einer Schnellbuslinie einen Doppeldeckerbus ein und verbinden so ein hohes Sitzplatzangebot auf der Autobahn mit Niederflurigkeit.

Mit ihrer Aktion »Wir fahren für Sie« haben die Hamburger Linienbusunternehmen in 2003 ihre Busfahrerinnen und Busfahrer ins Rampenlicht gestellt. Es gelang durch eine Vielzahl, teils aus dem üblichen Rahmen fallender, medienwirksamer Auftritte deren verantwortungsvolle Dienstleistung sympathisch darzustellen und das Verständnis zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal zu verbessern.

Die Hafencity soll bis 2011 durch eine U-Bahn erschlossen und die derzeitige Gleichstrom-S-Bahn als Zweisystem-S-Bahn bis Stade verlängert werden. Von Süden her wird Hamburg seit Dezember 2003 von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH – einem Tochterunternehmen der NiedersachsenBahn GmbH (Osthannoversche Eisenbahnen AG und Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH), der HHA und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) – angefahren.

Mecklenburg-Vorpommern

Aufgrund der Haushaltslage hat das Land Mecklenburg-Vorpommern im Herbst angekündigt, die laufenden,

bereits genehmigten Busbeschaffungsprogramme nach Maßgabe des Haushaltes weiterzuführen, neue Anträge jedoch bis 2007 nicht in die Förderprogramme aufzunehmen. Die VDV-Landesgruppe hat sich bei Wirtschaftsminister Dr. Otto Ebnert dafür eingesetzt, dass entsprechend des Gleichheitsgrundsatzes und entsprechend den von den Unternehmen vorgenommenen Planungen, die auf der Grundlage der bisherigen Informationen, Verfahren und Zusagen erfolgten, eine zugangsfreie Förderung auch weiterhin vorgenommen wird.



An der bereits seit drei Jahren praktizierten Berechnung der Tagesanzahl für die Mittel nach § 3 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusglVO) für Verkehre gemäß § 45a PBefG ändert sich nichts. Der Sollkostensatz für den Stadtverkehr wurde beibehalten, der für den Regionalverkehr leicht erhöht.

Nachdem 1997/98 die ersten Regionalen Nahverkehrspläne beschlossen wurden, erfolgt derzeit die Fortschreibung in zweiter Generation. Sie sieht u. a. die Vereinheitlichung der Laufzeiten von Genehmigungen im Buslinienverkehr bis 2008 vor, um danach schrittweise in den Wettbewerb eintreten zu können. Auch haben sich die Aufgabenträger der kreisfreien Hansestadt Rostock und die beiden Landkreise Bad Doberan und Güstrow zu einem gemeinsamen Nahverkehrsraum mit künftig einem gemeinsamen Nahverkehrsplan zusammengeschlossen, da in dieser Region die Binnenverkehrsströme auf das Oberzentrum Rostock ausgerichtet sind.

Bequem und schnell – Fahrgäste der VHH können auf einer Schnellbuslinie den neuen Doppeldecker nutzen



Die LVS Schleswig-Holstein betreibt Imagewerbung für den ÖPNV. Einfache Botschaft: »Fahr mit«

Im SPNV hat das Land zwar einen zwölfjährigen Verkehrsvertrag mit der DB AG geschlossen, sich aber eine Rücktrittsoption vorbehalten. Auch soll in 2004 eine Ausschreibung der Teilnetze Hamburg – Schwerin – Stralsund und Rügen mit dem Ziel der Verkehrsaufnahme in 2007 erfolgen.

In Rostock konnte eine gemeinsame Umsteigeanlage zwischen Straßenbahn, Bahn, Bus und Taxi am Hauptbahnhof der Bestimmung übergeben werden. Dazu erfuhr der Bahnhof, die Straßenbahnhaltestelle und das gesamte Bahnhofsumfeld eine umfassende Umgestaltung und eine qualitative Aufwertung. Zeitgleich wurde eine Straßenbahnstrecke unter dem Hauptbahnhof hindurch in die Südstadt mit Aufgabelung in zwei Strecken eröffnet. Eine weitere Straßenbahnstrecke konnte zwischen Lütten Klein und Lichtenhagen im November vorzeitig in Betrieb genommen werden. In Schwerin wurde das Beschaffungsprogramm für Niederflurstraßenbahnen abgeschlossen, so dass nun auch hier jeder Straßenbahnzug niederflurig läuft.

Schleswig-Holstein

Ziel des im Sommer 2003 verabschiedeten zweiten Landesweiten Nahverkehrsplans (LNVP) für den Schienenpersonennahverkehr ist es, durch die nachfragegerechte Gestaltung des ÖPNV-Gesamtsystems mehr Fahrgäste für Busse

und Bahnen zu gewinnen und den Marktanteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsmarkt zu erhöhen. Hierzu werden eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen: Integraler Taktfahrplan, Stationsmodernisierungsprogramm, Eröffnung weiterer Stationen, Streckenmodernisierungen, Qualitätsmanagementsystem, Fortsetzung der Imagekampagne für den ÖPNV, Fortsetzung des Wettbewerbs im SPNV und Vorbereitung des Wettbewerbs im Busverkehr, Weiterentwicklung der Organisation des Nahverkehrs zu einem »virtuellen Verkehrsverbund« Schleswig-Holstein.

Die VDV-Landesgruppe hat diesen LNVP bereits im Vorfeld sehr konstruktiv, aber auch ausgesprochen kritisch begleitet. Seine Verabschiedung konnte nur noch bedauernd zur Kenntnis genommen werden. Die in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe (SHO) erarbeiteten detaillierten Anregungen und Vorschläge wurden nur marginal berücksichtigt und die kritisierten negativen Darstellungen des überregionalen Busverkehrs sogar noch verstärkt.

Es ist grundsätzlich sehr problematisch, wenn dem unvoreingenommenen Leser des LNVP der Eindruck vermittelt wird, dass im Bereich des SPNV alles gut geordnet sei und für die Zukunft eine weitere positive Entwicklung und gesicherte Finanzierbarkeit

aufgezeigt wird, gleichzeitig jedoch durch eine negative Darstellung des Busverkehrs suggeriert wird, dass es hier erhebliche Unzulänglichkeiten gebe und somit erheblicher Handlungsbedarf – in erster Linie für die umfassende Einführung von Ausschreibungswettbewerb – bestehe. Auch war schon vor der Verabschiedung des LNVP hinreichend klar, dass weder das vorgeschlagene Angebot noch dessen hoher Standard finanziert werden können. Schließlich hält die VDV-Landesgruppe einen Systemwechsel bei der Organisation des ÖPNV für kontraproduktiv. Mit einem »virtuellen Verkehrsverbund« vermag die Landesgruppe nichts anzufangen.

Die erste Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs wurde Ende 2002 eingeführt. Alle SPNV-Unternehmen innerhalb Schleswig-Holsteins und Hamburgs können seitdem mit einem einzigen Fahrschein und einem einheitlichen Fahrkartensortiment genutzt werden. Vertriebsprobleme in der Übergangsphase konnten weitgehend behoben, die Rabattierung durch die BahnCard der DB AG einvernehmlich mit 25 Prozent auf die Einzelfahrkarte festgelegt werden.

Die zweite und dritte Stufe des SH-Tarifs sollen schrittweise folgen, nachdem sich im Frühjahr 2003 das Land und die kommunalen Aufgabenträger das im Herbst zuvor von den Verbänden – als Alternative zu den Planungen des Gutachters mobilité – vorgelegte Konzept zu Eigen gemacht hatten. Aber der Teufel steckt bekanntlich im Detail. So musste der Zeitplan für die Einführung der Stufe zwei (Verknüpfung Bahn/Bus, kreisüberschreitende Verkehre) schon mehrfach verschoben werden, weil wichtige Detailfragen trotz zwischenzeitig immerhin 41 Arbeitskreissitzungen und diverser Ad-hoc-Zirkel noch nicht einvernehmlich gelöst werden konnten. Vom Ministerium angestrebt wird nunmehr der Jahreswechsel 2004/2005. Ob dieser Termin zu halten sein wird, hängt nicht zuletzt von dem noch in der (schwierigen) Entwicklung befindlichen Vertrag ab, der zwischen der Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS) für die Aufgabenträger und der Zentralen Abrechnungsstelle für die Unternehmen geschlossen werden soll. Hier gilt es nicht nur, die – durchaus unterschiedlichen –

Interessen der Verkehrsunternehmen an dem Erhalt der Tarifhoheit, des Ausgleichs tarifbedingter Mindereinnahmen und der Beschaffung von Infrastruktur sowie einer gerechten Einnahmeaufteilung zusammen zu führen, sondern diese vor allem auch durchzusetzen und in Vertragsform zu bringen.

In der – noch nicht fix terminierten – dritten Stufe schließlich sollen alle Fahrgäste mit nur einem Fahrausweis Bahnen und Busse in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen können. Denkbar erscheint, dass aufgrund entsprechender Gremienbeschlüsse der Aufgabenträger im Verkehrsverbund Region Kiel sowie in der Region Lübeck mit Umland die dritte Stufe vorab übergangslos – ohne die vorherige Stufe zwei – eingeführt wird.

Das seit vielen Jahren unter Federführung der Verbände zu einem Vorzugspreis von zuletzt 26 Euro herausgegebene Schülerferienticket, mit dem alle Vollzeitschüler während der Sommerferien alle ÖPNV- und SPNV-Linien nutzen konnten, erfuhr in 2003 einen Rückschlag. Die Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB) und FLEX AG waren mit der Einnahmeaufteilung zwischen Bahn- und Busunternehmen nicht einverstanden und legten ein eigenes Sonderangebot auf. Damit wurde das einzige landesweite Angebot zu einem Tarif und einem Fahrschein Vergangenheit.

Als einziges Bundesland hat Schleswig-Holstein die Gültigkeitstage im Ausbildungsverkehr schon zum 1. Januar 2003 reduziert, und zwar bei Wochenkarten auf 5,1 und bei Monatskarten auf 21,8. Da die derzeit geltenden Kostensätze auf einer Untersuchung aus 1997 basieren, hatte das Verkehrsministerium den Gutachter Bearing-Point mit einer neuen Kostensatzuntersuchung basierend auf den Unternehmensdaten aus 2001 beauftragt. Diese Untersuchung ergab signifikant höhere Kostensätze im Ortslinienverkehr unter 80.000 Einwohnern (+ 20,57 %) und im Überlandverkehr (+ 13,6 %). Wer aber nun aus der Aussage von Verkehrsminister Dr. Bernd Rohwer, die Untersuchung werde nicht nur bei einem für das Land positiven Ergebnis umgesetzt, geschlossen hatte, die Kostensätze würden zum Januar 2003 – haushaltswirksam 2004 – entsprechend erhöht, wurde

zunächst bitterlich enttäuscht: Erst 2005 – haushaltswirksam 2006 – soll erhöht werden. In mehreren Gesprächsrunden hat die VDV-Landesgruppe verdeutlicht, dass dies für eine Reihe von Verkehrsunternehmen existenzbedrohend ist und das Verkehrsangebot in einer Weise beeinträchtigt wird, die diametral zu den politischen Verkündungen steht. Bei Redaktionsschluss zeichnete sich nach einem Ministergespräch ein für die Verbände akzeptabler Kompromiss ab.

Im SPNV musste die FLEX AG, die in 2002 den Zugverkehr zwischen Hamburg und Flensburg aufgenommen hatte, schon im Sommer 2003 Insolvenz anmelden, da die erwarteten Fahrgelderlöse das Unternehmen nicht erreichten. Nachfolgerin auf dieser Verbindung ist nun für zunächst zwei Jahre die Connex-Tochter NOB. Diese hat auch den ebenfalls in Insolvenz gefallenen Schienenverkehr der Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG) übernommen sowie den Zuschlag für das bisher größte Ausschreibungslos, die Marschbahn (Hamburg – Westerland), erhalten.

Mit einer Gästefahrt hat die AKN-Tochter Schleswig-Holstein-Bahn (SHB) am 14. Dezember 2003 den Eisenbahnverkehr auf der Strecke Neumünster – Heide – Büsum übernommen. In Grußworten würdigten der Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, Michael Rocca, und der Kreispräsident des Kreises Dithmarschen, Karsten Peters, die Bedeutung der Bahnstrecke für die erfolgreiche touristische Erschließung der Westküste.

Aber auch für Pendler ist die Bedienung der Strecke im Ein- bzw. Zweistundentakt und ihre Anbindung an den überregionalen

Schienenverkehr von besonderer Bedeutung. Die SHB übernimmt die Strecke von der AKN, die den Betrieb dieser Linie im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung im Juni 2002 gewonnen hatte.

Für die SHB-Kunden wird die Bahnfahrt auf dieser Strecke mit dem Schnelltriebwagen vom Typ »LINT« zu einer echten Alternative zum eigenen Auto. Zwischen Heide und Büsum sowie zwischen Neumünster und Hohenwestedt verkehrt die SHB stündlich. Erstmals hatte die AKN in diesem Sommer in Zusammenarbeit mit der Büsumer Kurverwaltung und dem Wellnesszentrum Vitamaris in Büsum sowohl das Strandläufer- als auch das Vitamaris-Ticket angeboten.

Die DB AG verpachtete der AKN zum Zwecke der Nutzung für den Eisenbahnverkehr die im Eigentum der DB AG befindlichen bahnotwendigen Grundstücke des Teilschnittes Neumünster – Neumünster Süd der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe inklusive der darauf befindlichen Gebäude. Eingeschlossen sind ferner alle im DB-Eigentum stehenden Betriebsanlagen.

Helgoland, die einzige deutsche Hochseeinsel, zieht mit ihrer einmaligen Atmosphäre immer wieder die Touristen in ihren Bann. Die AKN bot deshalb im Sommer 2003 erfolgreich ein Helgoland-Kombi-Ticket an. Zum Angebot gehörten drei Varianten, unter denen die Fahrgäste auswählen konnten. In diesen Tickets war der Eintritt an den Nordseestrand, in eine Wellness-Oase und eine Therme eingeschlossen. »Ein Fahrschein – ein Preis« machte die Reise noch bequemer. Die Kombi-Tickets bieten bis zu 40 Prozent Ermäßigung auf die regulären Fahrpreise.

Rechtsanwalt Walter Koch



Mit der Inbetriebnahme der Strecke zwischen Neumünster, Heide und Büsum im Dezember 2003 hat die Schleswig-Holstein-Bahn GmbH (SHB) einen wichtige Beitrag für den Regionalverkehr an der deutschen Westküste geleistet

Umsetzung der geänderten ÖPNV-Finanzierung wird überlagert von aktuellen Haushaltskürzungen

Ein Schwerpunkt des Jahres 2003 war in NRW die praktische Umsetzung der Neuregelungen im Landesverkehrsrecht, dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW). Zum Jahresende hin stand jedoch zunehmend die Frage im Mittelpunkt der politischen Diskussion, wie die haushaltspolitisch geforderten Einsparungen im ÖPNV erfolgen sollten.

Mit Beginn des Jahres 2003 ist das ÖPNVG NRW in Kraft getreten, mit dem das Regionalisierungsgesetz NRW geändert und umbenannt wurde. Durch das Gesetz wurden insbesondere im Bereich der Finanzierung zahlreiche Änderungen vorgenommen.

Änderungen bei der Förderung

Bei der Förderung von Fahrzeugen für den straßengebundenen ÖPNV läuft die so genannte Vorhaltekostenförderung gemäß § 13 Abs. 4 ÖPNVG NRW aus, so dass zukünftig nur noch die Beschaffung bezuschusst wird. Nur noch für eine Übergangsfrist bis Ende 2006 dürfen die Zuwendungsempfänger einen jährlich abschmelzenden Teil der Gesamtzuwendung zur Abgeltung der Vorhaltekosten verwenden. Auch die Förderung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde neu geregelt. Ein SPNV-Finanzierungsplan legt ge-

mäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW die vom Land zu fördernden Verkehrsleistungen und die Aufteilung der Mittel auf die neun für den SPNV zuständigen kommunalen Zweckverbände fest. Bei den SPNV-Fahrzeugen wurde die Förderung von der Bezuschussung der Beschaffung auf die Abgeltung der Vorhaltekosten umgestellt.

In der unten stehenden Tabelle sind die wesentlichen Finanzierungsinstrumente dargestellt. Außer den dort aufgeführten Positionen gibt es noch weitere Leistungen, die aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht in die Tabelle aufgenommen wurden, wie z. B. die Förderung des Flughafenanschlusses Köln/Bonn und den sonstigen S-Bahnausbau mit ca. 46 Millionen Euro im Jahr 2004 bzw. ca. 36 Millionen Euro im Jahr 2005, das Programm zur Förderung der Qualität, Sicherheit und Service mit 10 Millionen Euro jährlich, weitere Zuschüsse zur Förderung

neuer Technologien bzw. bereits bewilligter SPNV-Fahrzeuge mit ca. 25,8 Millionen Euro im Jahr 2004 bzw. ca. 42,5 Millionen im Jahr 2005.

Neue Verwaltungsvorschriften

Im Laufe des Jahres hat das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW (MVEL) auch die Verwaltungsvorschriften an die neuen Bestimmungen angepasst. Die geänderten Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW vom 30. Juni 2003 vollzogen die Änderungen im Bereich der Fahrzeugförderung nach. Dabei wurden auch bestimmte Förder Voraussetzungen, z. B. durch den Wegfall der Unterscheidung von Erst- und Ersatzbeschaffung, vereinfacht. Die neue Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Bürgerbusvorhaben ist im Dezember 2003 im Ministerialblatt erschienen. Der VDV hatte zu den Entwürfen jeweils Stellungnahmen abgegeben, die teils grundsätzlicher Art waren und teils einzelne technische oder finanzielle Details betrafen. Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Verbesserung von Qualität, Sicherheit und Service wurde nur redaktionell überarbeitet und im Oktober 2003 neu veröffentlicht.

Wesentliche Finanzierungsinstrumente für den SPNV nach dem ÖPNVG NRW

	Förderung des SPNV durch Betriebskostenzuschüsse	Förderung der Vorhaltung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen	Förderung der SPNV-Managementgesellschaft
Geregelt in:	§ 11 ÖPNVG NW	§ 11 ÖPNVG NW	§ 14 Abs. 1 ÖPNVG NW
Zweck:	Sicherung eines bedarfsgerechten Verkehrsangebots im SPNV (in Ausnahmefällen auch Schienenersatzverkehre)	Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV	Koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV
Herkunft der Mittel:	Bund (§ 8 Regionalisierungsgesetz des Bundes)	Bund (§ 8 Regionalisierungsgesetz des Bundes)	Bund (§ 8 Regionalisierungsgesetz des Bundes)
Höhe der Zuwendungen:	zusammen: 2004: 748,5 Mio. € 2005: 770,1 Mio. €		12 Mio. €/Jahr
Zuwendungsempfänger:	Aufgabenträger des SPNV (Zweckverbände)	Aufgabenträger des SPNV (Zweckverbände)	Aufgabenträger des SPNV (Zweckverbände)
Mittel sind weiterzugeben an:	Eisenbahnunternehmen im SPNV bzw. Unternehmen, die zu den SPNV-Leistungen beitragen	Eisenbahnunternehmen im SPNV bzw. Unternehmen, die zu den SPNV-Leistungen beitragen	ganz oder teilweise an Managementgesellschaft

SPNV-Managementgesellschaft

Das ÖPNVG NRW sieht in § 6 die Gründung einer landesweit tätigen SPNV-Managementgesellschaft vor und regelt in § 14 ihre finanzielle Ausstattung. Die Gesellschaft soll nach dem Gesetz »insbesondere die koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV durch die Zweckverbände gewährleisten.« Nach gründlichen Vorarbeiten, in die sich der VDV mit dem Ziel einschaltete, die Gesellschaft im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags ausschließlich im SPNV tätig werden zu lassen, wurde im November 2003 gemeinsam von den neun für den SPNV zuständigen Zweckverbänden und dem Land die »Agentur Nahverkehr NRW GmbH« mit Sitz in Unna gegründet.

Kürzungen im Doppelhaushalt 2004/2005

Der Jahreswechsel 2003/2004 war geprägt von einer Diskussion über Kürzungen im Verkehrsbereich des nordrhein-westfälischen Doppelhaushaltes 2004/2005. Die VDV-Landesgruppe NRW musste hier mit ihren Stellungnahmen in einem schwierigen Spannungsfeld zwischen verkehrs- und haushaltspolitischen Argumenten, zwischen

Besonderheiten unterschiedlicher Verkehrsträger und der Finanzsituation der Aufgabenträger bzw. den Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen agieren. Nachdem beim Finanzministerium NRW ursprünglich Überlegungen bestanden hatten, den beabsichtigten jährlichen Einspareffekt von 30 Millionen Euro durch eine Reduzierung der Gültigkeitstage beim Ausgleich nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu erzielen, enthielten dann die dem Landtag vorgelegten Entwürfe des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 und des Haushaltsplanes Bestimmungen, durch die im Bereich des SPNV eine entsprechende Kürzung erfolgen sollte.

Im Verlauf der Haushaltsberatungen im Landtag gingen die Überlegungen auch in Richtung einer möglichen Kürzung der so genannten Aufgabenträgerpauschale. Im Ergebnis verabschiedete der Landtag dann Ende Januar 2004 eine Kürzung dieser Pauschale für die kommunalen Aufgabenträger von je 500.000 Euro auf 150.000 Euro jährlich, bei den SPNV-Zweckverbänden von je 500.000 Euro auf 350.000 Euro, was durch einen neuen Haushaltstitel von landes-

weit einer Million Euro zur Umsetzung innovativer ÖPNV-Vorhaben für Einzelfälle nur sehr unzureichend abgemildert wurde.

Durch die Verwendung der bei der Aufgabenträgerpauschale frei werdenden Mittel fiel die Kürzung bei den SPNV-Betriebskosten nicht ganz so stark aus wie im Haushaltsentwurf vorgesehen. Die schon seit langem beschlossenen Neueröffnungen wie z. B. die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn sind nicht betroffen. Gleichwohl mussten schon im Rahmen eines besonderen Fahrplanwechsels im April 2004 eine Reihe von Zügen in den verschiedenen Verkehrsverbänden gestrichen werden. Auch die Kürzung der Aufgabenträgerpauschale wird selbstverständlich nicht ohne praktische Auswirkungen auf den ÖPNV bleiben. Dennoch bleibt festzuhalten: Die Entscheidung, den Ausgleich nach § 45a PBefG und § 6a AEG, der ohnehin durch die Bundestagsbeschlüsse vom 19. Dezember 2003 pauschal gekürzt worden ist, nicht weiter zu vermindern, war ein wichtiger Beitrag, insbesondere den Busverkehr im ländlichen Raum auch in schwierigen Zeiten zu stabilisieren.

Ass. jur. Martin Schäfer

... für den ÖPNV nach dem ÖPNVG NRW

Förderung von Investitionsmaßnahmen der Infrastruktur des ÖPNV

§ 12 Abs. 1 und 2 ÖPNVG NRW

Investitionsmaßnahmen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur nach dem GVFG (Fahrzeugförderung des ÖPNV ist besonders geregelt in § 13 ÖPNVG NRW)

Bund (§§ 10 und 11 GVFG und § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes)

2004: ca. 308 Mio. €
2005: ca. 326 Mio. €

Gemeinden, Kreise, Zweckverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie Eisenbahnen

keine gesetzliche Vorgabe

Weitere Förderung von ÖPNV-Investitionen, insbesondere für die Beschaffung von Fahrzeugen (auslaufend: auch Vorhaltekosten)

§ 13 ÖPNVG NRW

Beschaffung von Bussen und Schienenfahrzeugen des ÖPNV nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG ohne SPNV-Fahrzeuge, Vorhaltekostenförderung nur noch übergangsweise (nach Bedarfsdeckung verbleibende Mittel können für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV verwendet werden.)

Bund (§ 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes)

2004: 105 Mio. €
2005: 108,2 Mio. € (§ 13 Abs. 3 ÖPNVG NRW)

Aufgabenträger

öffentliche oder private Verkehrsunternehmen

Pauschalförderung

§ 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW

Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifs sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen

NRW (§ 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW)

Kreise/Kreisfreie Städte:
150.00 € /Jahr
Zweckverbände: 350.000 € /Jahr

jeder Kreis, jede kreisfreie Stadt und jeder Zweckverband

keine gesetzliche Vorgabe

»Schüler in Bahn und Bus« – Projekt im Land Sachsen-Anhalt

1998 haben VDV und der Klett-Verlag ein kleines Pflänzchen »Erarbeitung von Unterrichtsmaterial für Lehrkräfte« gepflanzt, das nun seit dem Jahre 2002 im Bundesland Sachsen-Anhalt erste Früchte trägt. Hiermit ist nicht nur Unterrichtsmaterial für Schüler der Klassenstufen 3 und 4 sowie 5 und 6 entstanden, sondern auch ein Gemeinschaftswerk von Landesverkehrsministerium, Deutscher Bahn AG, Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (NASA) und VDV realisiert worden, das allen qualitativen und inhaltlichen Vergleichen mit anderen Regionen standhalten kann.

Der öffentliche Personenverkehr kann in verschiedenen Schulfächern thematisiert werden

Anliegen des Projektes ist es, Schülerinnen und Schüler mit dem Thema »Bahn und Bus« in Kontakt zu bringen, Vorurteile abzubauen und ihnen eine positive Einstellung zu öffentlichen Verkehrsmitteln nahe zu bringen.

Aus Sicht der VDV-Landesgruppe ist das jetzt vorliegende Unterrichtsmaterial auch als Ergebnis der verkehrspolitischen Arbeit des Landes Sachsen-Anhalt zu betrachten. Es informiert detailliert über die Aufgaben des ÖPNV und vermittelt den Jugendlichen überzeugend Verhaltensweisen bei dessen Benutzung.

Dadurch gelingt es den Verkehrsunternehmen bei den Jugendlichen ein Gefühl der Sicherheit beim Umgang mit dem ÖPNV zu erzeugen – eine wichtige Voraussetzung, diese dauerhaft als Fahrgäste zu

In einem Wettbewerb basteln Kinder ihren ÖPNV auf Einladung der Dessauer Verkehrsbetriebe



gewinnen. Das Unterrichtsmaterial soll aber auch Eltern und Großeltern verdeutlichen, wie sehr die Verkehrsunternehmen bemüht sind, die Jugendlichen sicher zu befördern.

Erste positive Erfahrungen für weitere Arbeit nutzen

Schon frühzeitig stand für alle Beteiligten fest, dass sich die Unterrichtsreihe vorerst an die Schuljahrgänge 5 und 6 der allgemein bildenden Schulen richtet, dass aber die Herausgabe weiterer Lehrmaterialien für die Grundschule und auch für die höheren Klassen beabsichtigt ist. Ziel ist es, alle Schülerinnen und Schüler dreimal in ihrer Schullaufbahn mit dem Thema in Kontakt zu bringen. Sie sollen lernen, Linien- und Fahrpläne zu lesen, eine Fahrkarte am Automaten zu lösen und auch im Internet nach Verbindungen zu suchen. Darüber hinaus war es ein wichtiges Anliegen des VDV, den Schülerinnen und Schülern ihr lokales Verkehrsunternehmen vorzustellen und ein an Sicherheit und sozialer Kompetenz orientiertes Verhalten in Bahn und Bus zu üben.

Richtungsweisende Worte des Verkehrsministers

Der Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, bewertete bei der Präsentation des Unterrichtsmaterials die Form der Darstellung und den Inhalt der Unterlagen folgendermaßen: »Reisen mit Bahn und Bus in dieser Form den Kindern nahe gebracht, erweitert wesentlich den Horizont der jungen Leute. Sie sind unabhängig vom Auto der Eltern mobil und können umweltfreundlich ihr Heimatland Sachsen-Anhalt oder auch andere Ziele erfahren. Der Umgang mit dem öffentlichen Nahverkehr gehört zur Allgemeinbildung und muss deshalb als ein interessanter, fächerübergreifender Unterricht dargestellt werden.«

Bereits im Jahr 2002 wurde das Unterrichtsmaterial für die Schuljahrgänge 5 und 6 als Handbuch veröffentlicht. Es stand unter dem Motto »Auf Achse mit Bahn und Bus – Lust auf Berlin«. Die Planung einer Reise nach Berlin bildet den Rahmen des Lehrmaterials, das den Schülern Kompetenz bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vermittelt. Das Handbuch fand großes Interesse sowohl bei den Lehrkräften als auch bei den Verkehrsunternehmen, die bereits in die Erarbeitung des Materials einbezogen waren.



Inhaltliche, erzieherische und spielerische Schwerpunkte

Worauf wird nun im Unterrichtsmaterial für die Klassen 3 und 4 besonderer Wert gelegt und was zeichnet es inhaltlich aus? Das Thema ÖPNV wird von verschiedenen Seiten beleuchtet.

Zum Beispiel werden nachfolgende Fragen gestellt und Antworten erarbeitet:

- Wann und warum wurde die Eisenbahn eingeführt?
- Wo bekommt man das passende Ticket für Bahn, Bus und Straßenbahn?
- Wie liest man den Fahr- und Linienplan für Bahn und Bus?
- Was sind Umsteigepunkte?
- Was bedeuten Piktogramme und andere Hinweisschilder?
- Welches Verkehrsmittel wähle ich für einen bestimmten Weg?

Die einzelnen Unterrichtseinheiten enthalten Elemente der Fächer Geographie, Mathematik, Deutsch, Physik und Kunst. Aber auch der für diese Jahrgänge noch unerlässliche spielerische Aspekt wird nicht vernachlässigt. Auf Arbeitsblättern werden z. B. unter dem Thema »Fahr mit! Mit dem Bus durch Stadt und Land« ein interaktives Märchen »Reise mit dem Zauberbus« und Gruppenspiele/Lieder dargestellt:

- Mein Zauberbus
- Einmal Schule und zurück
- Welches Ticket passt zu wem?
- Was gehört zum Busfahren?
- Das Lied »Im Bus«
- Rollenspiele »Busfahren«
- Mein rechter Busplatz ist leer.

Die bei diesen Themen betroffenen Unterrichtsfächer sind Deutsch (Märchen), Sachunterricht (ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen lernen, Orientierung im Raum) und Mathematik (Geld und Zeitmessung). Weitere Themen sind »Mein Schulweg: Sicher und umweltfreundlich«, »Partner im Verkehr«, »Wohin soll die Reise gehen? Am Bahnhof ist was los!« und »Sachsen-Anhalt kennen lernen – einen Klassenausflug oder eine Klassenfahrt mit Bahn und Bus organisieren«. Ebenso wenig fehlen natürlich auch die bei Kindern beliebten Rätsel rund um den Verkehr so wie die Möglichkeiten zum Ausmalen von Bildern rund um Bahn, Bus und Schulweg. Die Lehrkraft findet im Handbuch außerdem Anregungen und Hinweise für einen Brief an die Eltern, kopierfähige Arbeitsblätter für die Schülerinnen und Schüler sowie Hinweise für Exkursionen, Anregungen zu Schulwandertagen oder Schulfahrten.

Die Verkehrsunternehmen sind einbezogen, weil nach Anlaufen des Projektes in den Grundschulen damit zu rechnen ist, dass sie von den Schulen z. B. mit der Bitte um Besichtigungen angesprochen werden. Ziel ist es, dass die Schülerinnen und Schüler das Erlernte vor Ort in Augenschein nehmen und ausprobieren können.

Ergänzt wird das Angebot durch einen Klassenfahrtenkatalog



Die Nutzung des ÖPNV über Spaß und Spiel jungen Menschen nahe bringen, heißt auch Stammkunden zu gewinnen

»Klasse auf Tour«, den die NASA gemeinsam mit der DB AG und dem Jugendherbergswerk herausgegeben hat. Das Lehrmaterial nimmt Bezug auf den Klassenfahrtenkatalog und gibt zahlreiche Anregungen für Klassenfahrten mit der Bahn und dem Bus, die bequem und komplett aus einer Hand zu buchen sind. Es vermittelt auch die Kenntnis, dass öffentliche Verkehrsmittel eine umweltgerechte Alternative zum Auto sind.

Durch seine aktive Begleitung hilft der VDV mit, die bereits gesammelten Erfahrungen weiterzugeben und sie anderen zugänglich zu machen. Der Verband unterstützt diejenigen, die dieses Unterrichtsmaterial nun mit den Kindern und Jugendlichen mit Leben erfüllen und dankt denen, die an der Erarbeitung tatkräftig mitgewirkt haben.

Jürgen Prinzhausen

ÖPNV-Finanzierung rückläufig – Unternehmensverkäufe als Alternative?

Die anhaltende Konjunkturschwäche und die dadurch bedingten ungünstigen Arbeitsmarktdaten verschlechtern zunehmend die Finanzlage der Gebietskörperschaften. Vor diesem Hintergrund steht auch der ÖPNV im Wettbewerb um das knappe Geld. Mit einer Voll- oder Teilprivatisierung kommunaler Verkehrsunternehmen wird versucht, sich von finanziellen Leistungen für den ÖPNV zu entlasten und den Haushalt zu konsolidieren. In Sachsen sind bereits fünf kommunale Verkehrsunternehmen – davon vier im Besitz von Landkreisen – privatisiert worden.

Die Bundesländer Sachsen und Thüringen beteiligen sich indirekt (in Sachsen über einen Finanzausgleich an die kommunalen Gebietskörperschaften) oder direkt (in Thüringen durch ÖPNV-Finanzhilfen an die Gebietskörperschaften) an der Finanzierung eines flächendeckenden ÖPNV-Angebotes und zur Aufrechterhaltung sozialverträglicher Beförderungstarife.

Umfassende Restrukturierung zur Vorbereitung auf den Wettbewerb im ÖPNV

Vor zehn Jahren hat der VDV seine Mitgliedsunternehmen erstmals auf den zu erwartenden Wettbewerb im ÖPNV und einen zunehmenden Finanzierungsdruck aufmerksam gemacht. Die Antwort der Mitgliedsunternehmen ist eine umfassende Restrukturierung, die seitdem auf unterschiedlichen Wegen und mit verschiedenartigen Konzepten verläuft aber immer als »gemeinsamen Nenner« Kostenminimierung und Erlössteigerung mit einschließt. Ursprünglich für eine Überlebensstrategie in einem europäischen Wettbewerbsmarkt vorgesehen, zwingen die wachsenden finanziellen Engpässe in den öffentlichen Haushalten zu einer Beschleunigung der Restrukturierung, zumal nicht zu erwarten ist, dass sich die Finanzlage künftig verbessern wird. Beleg dafür ist die Entwicklung der

Kommunal Finanzen, die sich in den letzten beiden Jahren bundesweit zugespitzt hat. Besonders betroffen sind davon die neuen Bundesländer. Im Jahre 2002 betragen die Steuereinnahmen der sächsischen Kommunen 310 Euro pro Einwohner und die der Thüringer Kommunen 269 Euro pro Einwohner (alte Bundesländer durchschnittlich 689 Euro pro Einwohner). Der Finanzbericht 2003 des Sächsischen Landkreistages prognostiziert, dass sich die Finanzkrise der sächsischen Landkreise durch das Zusammenspiel vieler unterschiedlicher Faktoren in den kommenden Jahren noch zuspitzen wird. Insoweit ist es erklärlich, dass in die Überlegungen zur Haushaltskonsolidierung auch eine Teil- oder Vollprivatisierung der kreiseigenen Regionalverkehrsgesellschaften einbezogen wird.

Schlechte Finanzlage kommunaler Haushalte drängt zur Privatisierung

Das »Pilotprojekt« in Sachsen war vor vier Jahren der Verkauf der kreiseigenen Personennahverkehrsgesellschaft Riesa-Großenhain an die Deutsche Nahverkehrsgesellschaft. Im Jahre 2001 übernahm Vivendi (heute Veolia) die Mehrheit an den Stadtwerken Görlitz und übertrug seiner Verkehrssparte Connex die Führung der Verkehrsgesellschaft Görlitz.

Dadurch konnte der steuerliche Querverbund zwischen den Stadtwerken und dem Verkehrsunternehmen erhalten werden.

Die bereits erwähnte sich zunehmend verschlechternde Finanzlage der sächsischen Landkreise beschleunigte die Privatisierung von kreiseigenen Regionalverkehrsgesellschaften. So sind im Jahre 2003

- die Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH in Zwickau vollständig an die Rhenus Keolis GmbH,
- der Regionalverkehr Dresden mehrheitlich an die DB Regio AG und
- die Verkehrsgesellschaft Meißen mehrheitlich an die Dresdener Verkehrsbetriebe AG verkauft worden.

Im Vorfeld dieser Privatisierungen wurde in der parlamentarischen Diskussion in den Kreistagen hervorgehoben, dass

- der ÖPNV-Zuschuss im Kreishaushalt sich verringern würde,
- ein entsprechender Kaufpreis zu Haushaltskonsolidierung zu erzielen sei,
- man Konflikte zwischen Eigentümer- und Aufgabenträgerfunktion dadurch ausschließen könnte und
- im bevorstehenden europäischen Wettbewerb einem kreiseigenen Unternehmen geringere Chancen eingeräumt würden.

Nach einer Ausschreibung wurden die Bieter zur Angebotsabgabe aufgefordert und anschließend in mehreren Bewertungsrunden das beste Angebot ausgewählt. Bewertungskriterien waren Kaufpreis, Höhe der prozentualen Anteilsübernahme, Leistungsangebot, Zuschüsse des Landkreises und Fragen der Personalüberleitung. Die Zuschlagsempfehlung wurde zur Bestätigung dem Kreistag zugeleitet.

Die Basis der Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger (bisheriger Hauptgesellschafter) und dem neuen Gesellschafter bildet ein notarieller Verkehrsvertrag, der alle Rechte und Pflichten der Ver-

Regionalverkehr
Dresden: Auch mit neuem
Gesellschafter bleibt das
Markenzeichen »RVD«
erhalten





Der VDV hat in 2003 fundiert über den Stand der Restrukturierung der ÖPNV-Unternehmen berichtet

tragspartner benennt und Regelungen zu den Leistungs- und Qualitätsparametern, technischen und betrieblichen Standards, Zusatzfinanzierungen und Zuschusskürzungen sowie lohn tarifliche Vereinbarungen enthält. Die Privatisierung verlief in allen Fällen ohne größere Komplikationen und auch Beschwerden der Fahrgäste blieben aus, da die bisherigen Fahrplanleistungen beibehalten wurden.

Vor- und Nachteile einer Privatisierung kommunaler Unternehmen noch nicht bewertbar

Noch ist es zu früh, die Vor- und Nachteile einer Privatisierung von kommunalen Regionalverkehrsunternehmen zu bewerten, da erst nach einer längeren Vertragslaufzeit eine fundierte Aussagen darüber möglich ist, ob gleich bleibende Verkehrsleistungen auch bei verringerten Zuschüssen angeboten werden können. Die neuen Gesellschafter stehen insoweit auch im Wettbewerb untereinander. Weitere sächsische Landkreise haben bereits signalisiert, sehr aufmerksam die Effekte aus einer Privatisierung kommunaler Unternehmen zu verfolgen und daraus eigene Entscheidungen abzuleiten.

Nicht übersehen werden dürfen die Vorteile der vom EuGH in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 ausdrücklich anerkannten Wettbewerbsvariante der marktorientierten Direktvergabe. Die Anerkennung dieser Wettbewerbsvariante neben dem Ausschreibungswettbewerb als europarechtskonform durch den EuGH gibt den in Deutschland am ÖPNV Beteiligten die Möglichkeit, zum einen die tatsächlich drohenden Nachteile eines uniformen Wettbewerbssystems der Ausschreibung, die bereits in anderen Mitgliedsstaaten der EU sichtbar werden (Oligopolisierung des Anbietermarktes mit steigenden Preisen für die Gebietskörperschaften), zu vermeiden.

Zum anderen weist die marktorientierte Direktvergabe gegenüber der Ausschreibungsvariante systembedingte Vorteile auf, und zwar sowohl für überschaubare ÖPNV-Leistungen, bei denen ansonsten relativ hohe Ausschreibungsfixkosten anfielen, als auch für komplexe ÖPNV-Systeme, die bei Ausschreibung angesichts der erforderlichen vertraglichen Komplexität erhebliche Vorlauf- und Durchführungskosten nach sich zögen. Auch würden im

Ausschreibungsfall die steuerlichen Vorteile des kommunalwirtschaftlichen Querverbundes zwischen Versorgung und ÖPNV in Frage gestellt. Diese Gesichtspunkte sind den Möglichkeiten, im Ausschreibungswettbewerb eventuell einen finanziell günstigeren ÖPNV erreichen zu können, sorgfältig gegenüberzustellen. Der VDV kann den (kommunalen) Gebietskörperschaften diese konkrete Abwägung vor Ort nicht abnehmen, meint aber, dass die marktorientierte Direktvergabe nicht nur rechtlich zulässig, sondern in der Praxis auch »schlank« handhabbar und damit von Vorteil sowohl für Aufgabenträger, die Eigentümer von Verkehrsunternehmen sind, als auch für andere Aufgabenträger und Gebietskörperschaften ist.

Dipl.-Oec. Ulrich Lehmann

die Fahrzeit von 97 auf 75 Minuten reduziert werden.

Ende 2003 ging die zweigleisige Verbindungskurve im Wemmetsweiler in Betrieb. Das 20-Millionen-Euro-Projekt verkürzt die Fahrzeiten zwischen Saarbrücken und Lebach um fünf Minuten.

Technische Probleme mit den Stadtbahnfahrzeugen der ersten Generation stellten die Saarbahn vor erhebliche logistische Probleme. Risse in einem statisch wichtigen Fahrzeugteil führten zu Stilllegungen oder zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Von Anfang Juli bis zum Abschluss der Nachbesserungsarbeiten Ende August konnte nur ein eingeschränktes Betriebsprogramm gefahren werden.

Verkehrsvertrag unterzeichnet

Die 2003 intensiv geführten Verhandlungen zwischen den Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr Nord und Süd, sowie dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Regio AG über einen neuen Verkehrsvertrag konnten zwischenzeitlich abgeschlossen werden. Es ist gelungen, trotz knapperer Mittel insgesamt das Leistungsvolumen des Rheinland-Pfalz-Taktes zu erhalten, z. B. werden 29,5 Millionen Zugkilometer alleine für 2004 bestellt. Das Finanzvolumen des Vertrages, der bis Ende 2014 läuft, umfasst 2,4 Milliarden Euro. Das günstige finanzielle Ergebnis hilft dem Land, den Wegfall von Regionalisierungsmitteln zu kompensieren, so dass es nicht zu den befürchteten Abbestellungen von Schienenverkehrsleistungen kommen wird. Es ist ein Stufenkonzept zum Übergang der Verkehrsleistung in den Wettbewerb vereinbart worden. Im Jahre 2015 werden alle SPNV-Leistungen in Rheinland-Pfalz im Wettbewerbsverfahren vergeben worden sein. Ende 2004 sind es 25 Prozent.

In Rheinland-Pfalz geht die Förderung des allgemeinen ÖPNV weiter zurück

Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz hat 2003 entschieden, die Beschaffung von Fahrzeugen im ÖPNV nicht mehr zu fördern. Sie folgt damit grundsätzlichen Erwägungen, wonach eine gezielte Förderung von einzelnen Unternehmen zu Wettbewerbsverzerrungen



Zukunftsweisend stellt sich der neue Bahnhof Ludwigshafen-Mitte dar, hier bei der Eröffnung u.a. mit den Ministern Bauckhage (Rheinland-Pfalz, 5.v.r.) und Müller (Baden-Württemberg, 3.v.r.) sowie Staatssekretärin Mertens (Mitte mit rotem Schal)

führt. Die Fahrzeugförderung war bereits seit 2001 ausgesetzt. Ebenfalls seit diesem Datum existiert keine Förderung von Betriebshöfen mehr.

Die unterschiedliche Förderung von ÖPNV-Unternehmen führt jedoch andererseits zu starken Wettbewerbsverzerrungen in den Räumen mit länderüberschreitenden Verkehren – insbesondere nach Baden-Württemberg.

Im Rhein-Neckar-Raum verkehren die Straßenbahnen der Städte Mannheim und Ludwigshafen auf einem gemeinsamen Schienennetz. Aus Gründen der Effizienz haben sich beide Städte auf die Neubeschaffung einer gemeinsamen Fahrzeugserie geeinigt. Während für Mannheim die Fahrzeuge nach wie vor gefördert werden, muss Ludwigshafen die gesamte Investition selbst tragen. Der daraus resultierende gravierende Unterschied in den Betriebskosten belastet die im Rhein-Neckar-Raum geplante Allianz der Verkehrsunternehmen.

Während im Saarland noch keine Entscheidungen getroffen wurden, hat das Land Rheinland-Pfalz von seiner Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Zahl der Nutzungstage bei den Ausgleichsanträgen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PbefG) zu reduzieren. Es werden nun – wie bereits schon einmal 1997 verfügt – 240 Tage pro Jahreskarte, 22,8 Tage pro Monatskarte und 5,3 Tage pro Wochenkarte anerkannt. Dies wird den Landeshaushalt um zirka zwei Millionen Euro entlasten.

Die Verbände des privaten Verkehrsgewerbes fordern zusammen mit dem VDV eine neue Kostensatzuntersuchung, denn die derzeit in Rheinland-Pfalz gültigen Werte

stammen noch aus dem Jahre 1993. Nur so kann der tatsächlichen Kostenentwicklung in den Betrieben und der Veränderung der Anzahl der Betriebe in den einzelnen Kostensatzgruppen Rechnung getragen werden. Die Bereitschaft hierzu liegt seitens des Ministeriums vor, doch die Befürchtung möglicher negativer Auswirkungen auf den Landeshaushalt hat den Beginn des Verfahrens bislang verhindert.

Alle Straßenverkehrsbetriebe sind von den Sparmaßnahmen der öffentlichen Hand schwer betroffen. Neben den bundesweiten Kürzungen beim § 45 a PBefG und der Ökosteuerkostenerstattung summieren sich in Rheinland-Pfalz noch die Effekte aus der Kürzung der Nutzungstage, der nicht mehr aktuellen Kostensätze und das Fehlen jeglicher Investitionsförderung. Gerade im ländlichen Bereich, wo die Abhängigkeit vom Schülerverkehr sehr hoch ist, dürfte dies die Existenz vieler kleiner und mittlerer Unternehmen ernsthaft gefährden. Wegen der landesweiten Verkehrsverbände ist ein Ausweichen auf höhere Fahrpreise kaum zu verwirklichen und wohl auch nicht erwünscht.

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser



VDV-Nr.	Ausgabe	Titel der VDV-Schrift
349	10 / 2003	Instandhaltung von Zugsicherungsanlagen – Zugbeeinflussung/Strecken- und Fahrzeuginrichtungen (BOStrab)
350	03 / 2003	Instandhaltung von Zugsicherungsanlagen – Stellwerksanlagen (Relaistechnik)
423	08 / 2003	Digitaler Betriebs- und Bündelfunk (DBB) im ÖPNV – Anforderungen an eine offene standardisierte ortsfeste und mobile Netzwerkstruktur
452	02 / 2003	ÖPNV-Datenmodell 5.0: Schnittstelleninitiative – VDV-Standardschnittstelle Liniennetz / Fahrplan, Version 1.2
453	07 / 2003	Integrationsschnittstelle rechnergestützter Betriebsleitsysteme – Anschlussicherung – Dynamische Fahrgastinformation – Visualisierung – Allgemeiner Nachrichtendienst, Version 2.1
454	10 / 2003	Integrationsschnittstelle rechnergestützter Betriebsleitsysteme – Übermittlung aktueller Fahrplan- und Betriebslagedaten zum Fahrplanauskunftsystem
455	10 / 2003	ÖPNV-Datenmodell 5.0: Schnittstelleninitiative – VDV-Standardschnittstelle Dienstplan, Version 1.0
550	04 / 2003	Oberleitungsanlagen für Straßen- und Stadtbahnen
714	04 / 2003	Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen
718	08 / 2003	Betriebliche Anforderungen an rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL)



VDV-Nr.	Ausgabe	Titel der VDV-Mitteilung
2315	05 / 2003	Life Cycle Costs (LCC) bei Linienbussen – Bewertungskriterien bei Ausschreibungen
6203	08 / 2003	Leitfaden für ein Brandschutz-Konzept für den schienengebundenen ÖPNV nach BOStrab
7017	06 / 2003	Musterbetriebsvereinbarung betrieblicher Nichtrauchererschutz
9025	02 / 2003	Wie lässt sich im Ausschreibungswettbewerb die Unternehmenskompetenz nutzen? Ideen für eine funktionale Ausschreibung im ÖPNV
9026	04 / 2003	Leistungsbezogene Vergütung: Entgeltflexibilisierung im Rahmen der Spartentarifverträge für Nahverkehrsbetriebe (TV-N) – Thesen für die betriebliche Gestaltung variabler leistungs- und erfolgsorientierter Bezahlungselemente
9027	09 / 2003	VDV-Positionspapier Kundenrechte im ÖV
9028	09 / 2003	Die gesetzlichen Grundlagen zur Regionalisierung des ÖPNV
9508	11 / 2003	EG-Binnenmarkt aktuell Nr. 8 – Praktische Hinweise zum Beschaffungsablauf
9711	01 / 2003	Gestaltungsschema für Tarifinformationen an der Haltestelle
9910	06 / 2003	Erträge und Aufwendungen 2001 im Personenverkehr – Ergebnisse der Verbandserhebung

Wir danken allen nachfolgend genannten Personen, Unternehmen und Institutionen für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial

S. 1: (oben) Münchner Verkehrsgesellschaft mbH / Dr. Kobel (Busmotiv)

S. 1: (links) üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (Bahnmotiv)

S. 1: (unten) Deutsche Bahn AG / Weber (Güterbahnmotiv)

S. 1: (links, Hintergrund) Photocase (www.photocase.de)

S. 3: siehe S. 1

S. 8: Anemüller

S. 9: (oben) Anemüller

S. 9: (unten) Regentalbahn AG

S. 10: Mindener Kreisbahnen GmbH

S. 11: (oben, unten) Anemüller

S. 12: (oben, unten) Anemüller

S. 13: (oben, unten) Foto Fabry

S. 14: (oben) Foto Fabry

S. 14: (unten) Anemüller

S. 15: Anemüller

S. 19: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

S. 22: Schwenk

S. 23: Mallikat

S. 24: Weber

S. 25: Weber

S. 29: (oben) Jalowski

S. 29: (unten) PTKIGK Rybnik S.A.

S. 30: Kombiverkehr GmbH & Co. KG

S. 31: Hupac Intermodal

S. 34: (oben) Connex Verkehr GmbH (Interconnex)

S. 34: (unten) Deutsche Bahn AG / Lautenschläger

S. 35: Brütting (www.trainpics.de)

S. 37: Deutsche Bahn AG / Spielhofen

S. 39: Anemüller

S. 41: (oben, unten) Anemüller

S. 44: www.geldkarte.de

S. 45: (oben) Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

S. 45: (unten) Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (Bus)

S. 47: (oben) Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

S. 47: (Mitte) Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH

S. 47: (unten) Deutsche Bahn AG

S. 50: Photocase (www.photocase.de)

S. 52: Großraum-Verkehr Hannover, Kölner Verkehrs-Betriebe AG / Stadt-Auto, Verkehrs- und Tarifverbund GmbH Stuttgart, Kraftverkehr Wupper-Sieg AG / StadtAuto Leverkusen, Shell Drive stadtmobil CarSharing GmbH

S. 53: (oben, unten) Dresdner Verkehrsbetriebe AG

S. 54: RitterSlagmann Werbeagentur

S. 55: RitterSlagmann Werbeagentur

S. 56: VDV

S. 57: (oben, unten) Alba Fachverlag GmbH & Co. KG

S. 58: VDV

S. 59: Duisburger Hafen AG / Felden

S. 61: Deutsche Bahn AG / Chlouba

S. 62: Rauch

S. 63: Ludwig

S. 64: (oben) Berliner Verkehrsgesellschaft AöR (BVG)

S. 64: (unten) Alba Fachverlag GmbH & Co. KG

S. 65: (oben) VAG Nürnberg

S. 65: (unten) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

S. 66: (oben) Hessische Landesbahn GmbH

S. 66: (unten) Rheinische Bahngesellschaft AG

S. 67: (oben) Rheinische Bahngesellschaft AG

S. 67: (unten) Rheinische Bahngesellschaft AG, Hessische Landesbahn GmbH

S. 76: HEAG Verkehrs-GmbH

S. 77: HEAG Verkehrs-GmbH

S. 78: VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH

S. 79: VerkehrsGesellschaft Frankfurt am Main mbH

S. 90: Hamburger Hochbahn AG (metronom)

S. 91: (oben) Mittelweserbahn GmbH

S. 91: (unten) Bremer Straßenbahn AG

S. 92: üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

S. 93: Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

S. 94: LVS GmbH

S. 95: Schleswig-Holstein-Bahn / Renninger

S. 98: (oben) Klett-Verlag / VDV

S. 98: (Mitte, unten) Dessauer Verkehrs GmbH

S. 99: Klemp

S. 100: Regionalverkehr Dresden GmbH

S. 103: Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

<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>	Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller
<i>Grafische Gestaltung</i>	Kai Uhlemann, Heike Schröder
<i>Druck</i>	Druckpunkt Offset GmbH, Bergheim-Gewerbepark
	gedruckt auf umweltfreundlichen, 100-prozentigem Recyclingpapier
	erschienen im Mai 2004

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Kamekestraße 37–39

50672 Köln

Telefon (0221) 5 79 79-0

Telefax (0221) 51 42 72

E-Mail info@vdv.de

Website www.vdv.de
