



# ***Jahresbericht 2004***

2005



***VDV-Unternehmen zwischen  
Kundenorientierung,  
Wirtschaftlichkeits- und  
Umweltanforderungen***

***Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)***





# **Jahresbericht 2004**

2005



**VDV-Unternehmen zwischen  
Kundenorientierung,  
Wirtschaftlichkeits- und  
Umweltanforderungen**

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

- |    |  |  |
|----|--|--|
| 6  | Verbandspolitik                                      | Reiner Metz<br>Haushaltspolitik verdirbt zunehmend die Erfolge der ÖPNV-Regionalisierung   |
| 12 | Eisenbahninfrastruktur                               | Martin Henke<br>Anforderungen der Praxis an den Zuschnitt des Eisenbahnnetzes  |
| 14 | Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs                   | Michael Fabian<br>Die Umsetzung des ersten EU-Eisenbahnpakets  |
| 17 | Ordnungsfragen der Eisenbahninfrastruktur            | Steffen Kerth<br>Die Zukunft des regionalen Eisenbahnnetzes sichern  |
| 20 | ÖPNV-Finanzierung                                    | Martin Schäfer<br>ÖPNV in Zeiten knapper Kassen  |
| 22 | Eisenbahnpersonenverkehr                             | Heike Höhnscheid<br>Schienenpersonennahverkehr im Jahr Zehn der Regionalisierung – eine Bestandsaufnahme                         |
| 28 | Statistik des Personenverkehrs                       | Ursula Dziambor<br>ÖPNV weiter auf Wachstumskurs   |
| 32 | Verkehrsbetriebswirtschaft                           | Marga Weiß<br>Kostendeckungsgrad trotz hoher Restrukturierungsaufwendungen stabil  |
| 35 | Betriebswirtschaft                                   | Ralf Stollberg<br>Absicherungsstrategien bei der Dieselpeschaffung verbessern Planbarkeit des Jahresergebnisses                  |
| 40 | Verbundfragen  | Manfred Knieps<br>Erfolgreiche Ausweitung des Angebotes CityTicket   |
| 42 | Vergaberecht   | Torsten Wiedemann<br>Wettbewerbsrecht im Umbruch   |
| 44 | Lobbying   | Wolfgang Schwenk<br>Der VDV – ein aktiver Partner der Bundesverkehrspolitik für innovative Mobilitätskonzepte                    |
| 46 | Brüssel  | Ulrich Weber<br>Ersatz der BOStrab durch ein neue EU-Richtlinie für städtische schienengebundene Personennahverkehrssysteme?     |
| 48 | Eisenbahnbetrieb                                     | Götz Walther<br>Neue Aufgaben für den VDV: Unternehmensunabhängige betrieblich-technische Regelwerke für öffentliche Eisenbahnen |
| 50 | Eisenbahnbetrieb                                     | Jürgen Mallikat<br>Einheitliche Anforderungen zur Streckenkenntnis im Eisenbahnbetrieb formuliert                                |
| 52 | Absatz im Güterverkehr                               | Marcus Gersinske<br>Der Allgemeine Verwendungsvertrag als künftige Grundlage freizügiger Verwendung von Güterwagen in Europa     |
| 54 | Marktfragen des Güterverkehrs                        | Georg Lennarz<br>Wachstumsmarkt Europa:<br>VDV-Kooperationsbörse bietet internationale Marktinformationen                        |
| 56 | Informationsverarbeitung                             | Winfried Bruns<br>VDV-Website wird zur Kommunikationsplattform für Mitglieder und Öffentlichkeit                                 |
| 58 | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Güterverkehr    | Stephan Anemüller<br>Zeitschrift Güterbahnen erfolgreich platziert – weitere Verankerung notwendig                               |
| 60 | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Personenverkehr | Friedhelm Bihn<br>Leitmesse InnoTrans:<br>Erfolgreiche Plattform für die Öffentlichkeitsarbeit des VDV                           |
| 62 | Werbung  | Friedhelm Bihn<br>Neues Konzept der Gemeinschaftswerbung sieht intensiveres »Political Engineering« vor                          |
| 64 | Bildung  | Michael Weber-Wernz<br>Berufsausbildung in den Verkehrsunternehmen bekommt neuen Schub   |

66	VDV-Akademie	Michael Weber-Wernz Zeit des Aufbaus und Zeit der Bewährung
67	Personal	Thomas Hilpert Empfehlungen zur Unterstützung von Mitarbeitern nach Extremerlebnissen
69	Kundenservice, -information und -dialog	Hartmut Reinberg-Schüller K <sup>3</sup> – neuer Ausschuss für die Schnittstelle zwischen Unternehmen und Kunden
70	Betrieb	Hartmut Reinberg-Schüller Kontrollierter Einstieg beim Fahrer – ein Beitrag zur Einnahmensicherung
72	Wegelenkung	Berthold Radermacher Empfehlung eines einheitlichen Wegelenkungssystems im öffentlichen Nah- und Fernverkehr für die Fußballweltmeisterschaft 2006
74	Verkehrsplanung	Bernhard E. Nickel Busbahn – Möglichkeiten und Grenzen aus planerischer Sicht
76	Elektrische Energieanlagen	Udo Stahlberg Europäische Richtlinien und Normen erfordern Überarbeitung von VDV-Schriften
78	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge	Udo Stahlberg Verbesserung der Sicherheit an Fahrgasttüren
80	Kraftfahrwesen	Ralph Pütz Handschat- oder Automatikgetriebe im Omnibus-Regionalverkehr?
82	Betriebshöfe und Werkstätten	Alexander Koch Alternative Technologien im Linienbus erfordern eine angepasste Instandhaltung
84	Bahnbau	Herbert Sladek Regelmäßige Inspektionen der Ingenieurbauwerke des Schienenverkehrs – Grundlage der Infrastruktur-Instandhaltung
86	Telematik und Informationssysteme	Dieter Forkert Erneuerung von Stellwerken unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten
88	Landesgruppe Baden-Württemberg	Harald Dobelmann Auf neuen (Vertriebs-)Wegen
90	Landesgruppe Bayern	Gerrit Poel Neuer Service und neue Konzepte: Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften werben erfolgreich neue Fahrgäste
93	Landesgruppe Hessen	Matthias Jost Neue Dienstleistungen, wettbewerbsfähige Aufstellung: Unternehmen und Verbände Hessens folgen Kundenwünschen
95	Landesgruppe Niedersachsen/Bremen	Ulrich Bethke Trotz Sparhaushalten: Kein »Land unter« in Niedersachsen und Bremen
97	Landesgruppe Nord	Walter Koch Aktiv, kooperativ, innovativ – und nicht weiter belastbar
102	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Martin Schäfer Änderungen des ÖPNV-Gesetzes und dessen Verwaltungsvorschriften
104	Landesgruppe Ost	Jürgen Prinzhausen VDV-Landesgruppe begleitet novellierte ÖPNV-Gesetze in Brandenburg und Sachsen-Anhalt kritisch
106	Landesgruppe Südost	Ulrich Lehmann Forschungsergebnisse »intermobil Region Dresden« werden in die Praxis umgesetzt
108	Landesgruppe Südwest	Frank Birkhäuser Mehr Wettbewerb in Rheinland-Pfalz versus strategische Allianzen im Saarland
110		Ausgewählte Neuerscheinungen des VDV
111		Verzeichnis der Bildquellen
112		Impressum

## Haushaltspolitik verdirbt zunehmend die Erfolge der ÖPNV-Regionalisierung

**Die eindringlichen Warnungen vieler Verkehrspolitiker und des VDV, die Erfolgsgeschichte der Regionalisierung des ÖPNV durch Haushaltspolitik ohne Augenmaß in ihr Gegenteil zu verkehren, wurden leider auch im Jahre 2004 weitgehend in den Wind geschlagen. Die negativen Folgen für die erreichte gute Qualität und Quantität des ÖPNV in Deutschland wurden und werden aufgrund weiterer massiver Mittelkürzungen für die Kunden zunehmend sichtbar: Angebotseinschränkungen, weit über der allgemeinen Inflationsrate liegende Fahrpreiserhöhungen und Qualitätseinbußen aufgrund eines ansteigenden Investitionsrückstandes. Die Aussichten sind trüb: Denn es droht eine neue Qualität der Kahlschlagspolitik.**

So stehen weitere Kürzungen bei den gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwer behinderter Menschen und für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden bereits unmittelbar bevor. Auch bestand etwa über die Abschaffung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Rahmen der so genannten »Föderalismuskommission« schon fast Einigkeit; das Thema droht trotz des Scheiterns der Kommission am Jahresende 2004 sehr schnell wieder aufgegriffen zu werden. Im Bereich des rechtlichen Ordnungsrahmens erwiesen sich die vom VDV für die Praxis gezogenen Schlussfolgerungen aus dem EuGH-Urteil in der Rechtssache »Altmark Trans« vom Juli 2003 als gerichtsfest. Und vielerorts wurden bereits große Fortschritte gemacht, die ÖPNV-Finanzierung im Einklang mit dem EU-Beihilferecht weiterzuentwickeln. Eine Einigung über eine europäische Verordnung zur ÖPNV-Finanzierung ist aber zurzeit nicht in Sichtweite.

Die verkehrspolitische Arbeit des VDV im Bereich ÖPNV war in 2004 geprägt von Initiativen mit dem Ziel, weiteren Aushöhlungen der Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV entgegenzuwirken. Darüber hinaus gab es umfangreiche Aktivi-

täten zur Konsolidierung des rechtlichen Ordnungsrahmens auf europäischer und nationaler Ebene.

### Investitionsbedarf des ÖPNV 2003 bis 2012

Die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (STUVA) hat im Auftrag des VDV und mit Unterstützung des Deutschen Städtetages, des Deutschen Landkreistages und des Deutschen Verkehrsforums e.V. im September 2004 eine umfangreiche Studie zum Investitionsbedarf des ÖPNV für die Jahre 2003 bis 2012 vorgelegt. Sie zeigt einen Investitionsbedarf von insgesamt 19 Milliarden Euro für die Jahre 2003 bis 2007 und von insgesamt 16,4 Milliarden Euro für die Jahre 2008 bis 2012. Diese Zahlen beruhen auf einer sehr konservativen Abschätzung und stellen daher eher die Untergrenze dar. Der Bedarf für einen – verkehrs- und umweltpolitisch wünschenswerten – massiven Ausbau des ÖPNV liegt deutlich höher.

Mit der Studie werden die vereinzelt hörbaren Stimmen widerlegt, nach denen bei den ÖPNV-Investitionen nach dem Aufbau vieler großstädtischer S-, U- und Stadtbahn-Netze eine gewisse Sättigung erreicht sei. Sie belegt vielmehr,

dass die 1967 begonnene Förderung von Investitionsvorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch den Bund weiterhin unerlässlich ist. Hieraus folgt, dass die seit Jahrzehnten gesetzlich gesicherte Förderung nach dem GVFG langfristig gesichert werden muss. Der VDV wird sich insbesondere auch bei Wiederaufnahme von Gesprächen über die Zukunft der (Finanz-)Beziehungen zwischen Bund, Ländern und Kommunen wieder mit Nachdruck für dieses Ziel einsetzen.

### Wirkungen bereits beschlossener Mittelkürzungen

Die Mittelkürzungen, vor allem durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 (»Koch-Steinbrück«), beginnen sich auszuwirken (vgl. hierzu auch den Beitrag »ÖPNV in Zeiten knapper Kassen«, Seite 20). Da die Ausfälle weder bei den Unternehmen noch durch die kommunalen Gebietskörperschaften aufgefangen werden können, müssen die Verkehrsunternehmen und -verbände vielerorts für die Kunden schmerzliche Anpassungsstrategien verfolgen. Hierzu gehören einerseits Fahrpreiserhöhungen, die deutlich über der allgemeinen Inflationsrate liegen. Vor allem im ländlichen Raum kann andererseits das fahrplanmäßige Angebot nicht mehr in dem Umfang aufrechterhalten werden wie vor der Gesetzesnovelle. Dieser Trend wird sich bei den im Gesetz vorgezeichneten nächsten Stufen der Kürzungen verstärkt fortsetzen. Auch wenn dies glücklicherweise noch nicht in der veröffentlichten Statistik ablesbar ist (vgl. den Beitrag »ÖPNV weiter auf Wachstumskurs, Seite 28), so werden solche Maßnahmen gleichwohl zur Abwanderung von Kunden führen.

Es droht eine Abwärtsbewegung mit der Folge, dass den politischen Akteuren in Bund, Ländern und Kommunen genau in dem Moment ein leistungsfähiger Partner abhanden kommt, in dem seine Dienste mehr als in den vergangenen Jahrzehnten benötigt werden. Denn für funktionierende, prosperierende Wirtschaftsstandorte in Deutschland kommt einem reibungslosen Verkehrsfluss unter Einbeziehung vor allem auch des öffentlichen Verkehrs entscheidende Bedeutung zu, zumal einem weiteren Ausbau der Straßennetze bereits jetzt harte

Eine Studie des VDV legt die Fakten zum Investitionsbedarf auf den Tisch – über 35 Milliarden Euro bis 2012



Grenzen gesetzt sind. Auch zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit setzt die Politik zunehmend auf eine größere Mobilität der Menschen. Schließlich zeigt sich im kommunalen Raum eine Tendenz zur Schließung und Zentralisierung vor allem von öffentlichen Einrichtungen (z. B. Behörden, Postfilialen, Schulen, Kultur- und Sportstätten) mit der Folge notwendiger längerer Wege. Solche Prozesse, ob man sie nun mag oder nicht, können nur dann sozialverträglich realisiert werden, wenn nicht gleichzeitig die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Dienstleistungen massiv abgebaut wird.

Die VDV-Mitgliedsunternehmen sind bereit, notwendige gesellschaftliche Anpassungsprozesse aktiv zu begleiten und fordern dafür Teamwork. Hierzu gehört auf der Seite der Unternehmen, die erfolgreichen Bemühungen zur Entlastung öffentlicher Haushalte durch Kostensenkungen, Ertragssteigerungen und Restrukturierungen in den Unternehmen mit aller Entschlossenheit fortzusetzen. Die Politik muss aber den ÖPNV dauerhaft verlässlich und bedarfsgerecht fördern.



#### Bundespräsident Rau beehrte die VDV-Jahrestagung

Die oben genannten Themen standen auch im Mittelpunkt der VDV-Jahrestagung 2004 in Hamburg. Unter dem Motto »Sparen oder Investieren? – Die Verkehrspolitik am Scheideweg« diskutierten ca. 900 Repräsentanten aus den Verkehrsunternehmen und -verbänden, der Politik und den Verwaltungen aktuelle Themen. Zu Gast war auch das Staatsoberhaupt.

»Deutschland ist ein modernes Land. Ein modernes Land braucht moderne Busse und Bahnen und braucht ein modernes System des öffentlichen Nahverkehrs.« Er werde den ÖPNV im Amt und außerhalb des Amtes immer stützen, wenn es das zu sagen und zu sichern gelte, betonte Bundespräsident Johannes Rau in seiner Rede. Die Städte sollten Lebensraum für Menschen bleiben bzw. da wieder werden, wo sie menschenfreundlich geworden seien. Der ÖPNV könne ein gutes Teil dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen. Er warnte davor, Dienstleistungsunternehmen so durchzurationalisieren, dass die Kunden wegbleiben.

UITP-Präsident Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Meyer berichtete über Beispiele aus aller Welt, wie sich eine gekonnte Planung des ÖPNV positiv auf die Stadtentwicklung auswirke. Um sich in Deutschland keine Chancen für die Zukunft zu vergeben, müsse der weitere Ausbau des ÖPNV zügig und mit Kontinuität weiter vorangetrieben werden. Auch hier gelte die Erkenntnis, dass man von den Besten lernen müsse, wenn man zu den Besten zählen wolle.

Dr. jur. Michael Freytag, Senator für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, betonte, dass Hamburg sein Leistungsangebot im ÖPNV in der Vergangenheit stetig ausgebaut habe und sich dieses einiges kosten lasse. Derzeit werde für mehr als 250 Millionen Euro der Flughafen mit einer neuen S-Bahn-Strecke angebunden und die Ausweitung des U-Bahn-Netzes in die Hafencity vorbereitet; die Fertigstellung sei für 2011 geplant. Er kündigte an abzuwägen, ob dem Modell der vom Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) zugelassenen Finanzierung ohne förmliche Ausschreibungsverfahren Vorzug gegeben werden soll. Denn die Kosten der Leistungserbringung der Hamburger Unternehmen würden bereits heute zum Teil sehr deutlich unter den Kosten des vom EuGH als Messlatte eingeführten »durchschnittlichen, gut geführten Verkehrsunternehmens« liegen. Für den beim Güterverkehr bis 2010 prognostizierten Anstieg um ein Drittel des Umschlages erwarte Hamburg vom Bund, dass die der Verbesserung der Hinterlandanbindung dienenden Infrastruktural-



maßnahmen im Schienenbereich, wie sie in der Bundesverkehrswegeplanung ausgewiesen seien, rasch und vom Umfang her bedarfsgerecht umgesetzt würden.

Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), bezeichnete die aktuellen Einsparungen im ÖPNV, bei den Regionalisierungsmitteln und bei den Bahninvestitionen als bitter. Sie wandte sich gegen den Subventionsbegriff, der dem Koch-Steinbrück-Papier zu Grunde liegt, wonach auch Investitionen in die Eisenbahn als Subventionen gelten würden, weil die Mittel nicht direkt vom Bund verausgabt würden. Die Bundesregierung verfolge eine integrierte Verkehrspolitik, bei der die einzelnen Verkehrsträger ihre spezifischen Stärken ausspielen müssten. Als Beleg, dass im Güterverkehr die Schiene gestärkt werde, verwies die Staatssekretärin auf das Gleisanschlussförderprogramm, für das 160 Millionen Euro in fünf Jahren zur Verfügung stünden.

Prof. Dr.-Ing. Hartmut H. Topp von der Technischen Universität

**Kürzungen der ÖPNV-Finanzierung betreffen bereits Ausgleichleistungen für die Freifahrt schwer behinderter Menschen**

**Folge von »Koch-Steinbrück«: Im ländlichen Raum werden Angebote reduziert werden müssen, was zum Verlust von Fahrgästen führen wird**



**Kontaktpflege und Meinungsaustausch: Die VDV-Jahrestagung wurde als Treffpunkt der Branche genutzt**



Kaiserslautern stellte beim Blick in die Zukunft des ÖPNV in Deutschland fest, dass sich im Jahr 2030 die weniger und älter gewordene Bevölkerung tendenziell gegen den ÖPNV wende. Chancen des ÖPNV lägen in zu erwartenden erheblich höheren Kosten für Mobilität. Bei mehr Kostenwahrheit im Verkehr würde die überfällige Internalisierung externer Kosten die Wettbewerbsposition des ÖPNV gegenüber dem Auto erheblich verbessern. Die wichtigste Frage sei aber, was der ÖPNV selbst gestalten könne. Alles spreche dafür, betonte Topp, dass der ÖPNV kleinteiliger, flexibler, individueller, multimodaler, vernetzter, spaßiger, design-orientierter, städtebaulicher, altengerechter und barrierefreier werden müsse.

Dr. Adi Isfort, Direktor Verkehr und Tourismus bei Emnid in Bielefeld, berichtete aus einer aktuellen Untersuchung, dass die allgemeine Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV im Vergleich zum vergangenen Jahr deutlich gestiegen sei. Es zeige sich deutlich, was die Kunden wünschten. Die Grundlagen müssten stimmen: Taktfrequenz, Anschlüsse, Pünktlichkeit und, wie so oft, das Preis-

Leistungs-Verhältnis. Dabei würden die verschiedenen Kundengruppen unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Letztlich würden aber alle Kunden eine »anständige« Behandlung und in erster Linie die Erfüllung der getroffenen Vereinbarung mit dem Verkehrsanbieter erwarten: für die Entrichtung des Fahrpreises die pünktliche Beförderung von A nach B. Und: Die Kunden wollten ernst genommen und umsorgt werden, man solle sich um sie kümmern.

Für den Güterverkehr rechnet Dr. Stefan Rommerskirchen von der Prograns AG in Basel zwischen 2000 und 2015 mit einem Wachstum der Verkehrsleistungen in der EU um insgesamt 42 Prozent. Dabei werde der Marktanteil der Schiene in Deutschland bis zum Ende der Dekade trendmäßig weiter zurückgehen (von 14,8 Prozent im Jahr 2003 auf 14,3 Prozent 2010), aber danach wieder zulegen können auf 15,4 Prozent im Jahre 2015. Dazu werde es sicherlich enormer Anstrengungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen wie auch der Verkehrspolitik bedürfen.

Dr. rer. pol. Hanspeter Stabenau, Ehrenvorsitzender der Bundes-

vereinigung Logistik (BVL), Bremen, verwies darauf, dass der Arbeitskreis »Kooperative Schienengüterverkehrskonzepte« die Aufgabe übernommen habe, die notwendigen Voraussetzungen, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zur kooperativen Erschließung zukunftsorientierter Schienengüterverkehrskonzepte in modernen Logistikkonzepten zu erarbeiten. Privatbahnen hätten an dem erstmals seit Jahren wachsenden Anteil am Modal Split einen kontinuierlich steigenden Anteil, da sie neben der Übernahme von Transporten der ehemaligen Staatsbahn vor allem erfolgreich neue Verkehre für die Schiene akquirieren würden.

Voraussetzungen für eine positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs aus Sicht der Unternehmen behandelte VDV-Vizepräsident Dr. Rolf Bender. Die hohen Erwartungen einer Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2015 würden nicht nur mit dem positiven Marktauftritt der Bahnen in den vergangenen fünf Jahren zusammenhängen, sondern auch und vor allem mit dem riesigen Problemdruck, der sich für den Verkehrssektor ergebe. Die von den Bahnen geforderten Verkehrsleistungszuwächse würden aber nur dann möglich, wenn die Eisenbahninfrastruktur auch in Zukunft die Mindestanforderungen an Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität erfülle. In jüngster Zeit seien daran erhebliche Zweifel entstanden. Es sei kritisch anzumerken, dass bei den heutigen Marktbedingungen Entscheidungen über die Infrastruktur häufig rein betriebswirtschaftlich richtig, in ihren praktischen Auswirkungen aber ohne Rücksicht auf die gesamtwirtschaftlichen Anforderungen der am Markt agierenden Bahnen gestellt würden.

**Prof. Baum, Uni Köln: Der ÖPNV hat einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen; VDV-Präsident Elste unterstrich die Botschaft in seinen politischen Forderungen**



Mit den Kürzungen im Verkehrsetat befasste sich die abschließende, von Handelsblatt-Redakteur Eberhard Krummheuer moderierte Podiumsdiskussion der VDV-Jahrestagung. Prof. Dr. Herbert Baum vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität zu Köln stellte fest, dass der Nutzen für die Gesellschaft aus dem ÖPNV deutlich höher sei als die Kosten, die hiermit verbunden sind. Jeder Euro, der in Busse und Bahnen investiert werde, habe einen Nutzen von mindestens 1,50 Euro. Eine Investition in der Größenordnung von einer Milliarde

Euro würde an unmittelbarer Beschäftigung eine Größenordnung von 20.000 Mannjahren bringen.

Friedrich Smaxwil, Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), unterstrich: Wenn die Investitionen in den nächsten zwei Jahren um über ein Drittel zurückgingen, schlage sich dies deutlich in der Bahnbranche mit heute 40.000 direkten Mitarbeitern nieder, die zu rund 60 Prozent für den deutschen Markt arbeiten würden.

Ministerialdirigent Dieter Wellner, Vorsitzender des Arbeitskreises Bahnpolitik der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz, machte die Wirkungen des Sparens an einer Ausbaustrecke in Bayern deutlich. Hier würden für die Fertigstellung noch 140 Millionen Euro fehlen. Ein Unterbrechen würde aber Kosten von 200 Millionen Euro verursachen. Es werde überhaupt nicht gesehen, in welchem Maße mit dieser Sparpolitik der Standort Deutschland und seine Vorteile mit seinem guten öffentlichen Verkehrsangebot gefährdet würden. Dies würde zu einem »glatten Desaster mit katastrophalen Folgen« führen. Alle Mittel würden nur noch in die Bestandserhaltung gehen.

Andreas Krüger, Unterabteilungsleiter im BMVBW, erklärte, die Zugrundelegung eines falschen Subventionsbegriffs habe zu dem kuriosen Ergebnis geführt, dass Investitionen in die Schiene als Subvention betrachtet würden, Investitionen in die Straße aber nicht.

VDV-Präsident Elste wies darauf hin, dass bei der Rabattierung von Schülerverkehren und bei der unentgeltlichen Beförderung schwer behinderter Menschen nicht die Verkehrsunternehmen subventioniert würden. Vielmehr habe der Gesetzgeber gewollt, dass bestimmte Personengruppen entlastet würden. Konsequenz dieser Entlastung sei, dass die politisch gewollten Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen bisher ausgeglichen worden seien. Kürzungen bei diesen Ausgleichsleistungen würden in eine Abwärts spirale führen. Aus dem Umstieg auf Busse und Bahnen werde der Umstieg von Bussen und Bahnen auf den Pkw. Elste bezeichnete dies als Entwicklung in einem »Tollhaus«.

### Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung nach dem »Altmark«-Urteil des EuGH

Die Fachdiskussion über die Auswirkungen des Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) in der Rechtssache »Altmark Trans« vom 24. Juli 2003 auf die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV wurde durch den VDV frühzeitig aufgenommen, zunächst mit seinem Positionspapier vom 25. August 2003 mit dem Titel »ÖPNV-Finanzierung nach dem EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003«. Hierin wurden die in Deutschland praktizierten ÖPNV-Finanzierungsinstrumente einer beihilferechtlichen Analyse unterzogen, die vom EuGH mit Zweifeln betrachtete Abgrenzung des Anwendungsbereichs der Verordnung 1191/69 n.F. im nationalen Recht und schließlich das Verhältnis zwischen europäischem Beihilferecht und Genehmigungsrecht nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) untersucht.



Ein weiteres Positionspapier »Umsetzung der vom EuGH in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 aufgestellten vier Prüfungskriterien« legte der VDV am 4. Februar 2004 vor. Hierin wurde gezeigt, dass nicht nur die Kriterien eins bis drei des EuGH-Urteils so weit konturiert sind, dass sie in die Praxis umgesetzt werden können, sondern auch die methodische Grundlegung zur Erfüllung des vierten Kriteriums erreicht ist und schließlich die zulässigen betriebswirtschaftlichen Instrumente beschrieben sind (vgl. hierzu VDV-Jahresbericht 2003, Seiten 11–13 und 16 f.).

Seitdem gab es eine Reihe interessanter Entwicklungen. Zum einen besteht auf der Bund-Länder-Ebene eine weitgehende Übereinstimmung mit den bisherigen Positionsbestimmungen des VDV. Die Sicht der für die Auslegung des PBefG zuständigen Referenten des Bundes und der Länder dokumentiert ein Bericht des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr (BLFA) vom 18. Februar 2004 (veröffentlicht als Beilage in der Ausgabe 5/2004 der Zeitschrift »Der Nahverkehr«). Zum anderen zeigen die beiden bisher nach dem EuGH-Urteil in Deutschland ergangenen verwaltungsgerichtlichen Urteile, dass wesentliche Standortbestimmungen des BLFA und des VDV offenbar gerichtsfest sind.

So erklärte das Niedersächsische Obergericht (OVG Lüneburg) in einem nicht rechtskräftigen Urteil vom 16. September 2004 ohne Doppeldeutigkeit, dass die vom EuGH geäußerten Zweifel an einer hinreichend klaren Aus-

**Wie kann der Schienengüterverkehr am steigenden Verkehrsaufkommen in Europa partizipieren? Auch ein Thema der VDV-Jahrestagung**

nahmeregelung im nationalen Recht unbegründet sind und dass die Genehmigungsbehörde im Rahmen des personenbeförderungsrrechtlichen Genehmigungsverfahrens nicht zu prüfen hat, wie der beantragte Linienverkehr künftig finanziert wird. Auch stellen nach Ansicht des OVG Lüneburg Ausgleichszahlungen für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG und die Erstattung der durch die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen im Nahverkehr entstehenden Fahrgeldausfälle nach den §§ 145 Abs. 3 und 148 Sozialgesetzbuch – Neuntes Buch (SGB IX)

keine verbotenen wettbewerbsverzerrenden Beihilfen dar.

Zum gleichen Ergebnis kommt ein nicht rechtskräftiges Urteil des Verwaltungsgerichts (VG) Stade vom selben Tage, wobei dieses Gericht darüber hinaus auch feststellt, dass die zur Abdeckung von Defiziten erfolgten Zahlungen eines Aufgabenträgers an das Verkehrsunternehmen, dessen Gesellschafter er zugleich ist, die Eigenwirtschaftlichkeit nicht in Frage stellen. Noch bleibt abzuwarten, wie das oberste Verwaltungsgericht in Deutschland, das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), diese Rechtsfragen in einem Revisionsverfahren verbindlich beantworten wird. Nachdem es das vom EuGH entschiedene Verfahren mit Beschluss vom 11. Dezember 2003 ohne Sachentscheidung eingestellt und das erstinstanzliche Urteil des VG Magdeburg vom 17. März 1997 sowie das Berufungsurteil des OVG Magdeburg vom 7. April 1998 für wirkungslos erklärt hatte, ist in der behördlichen Praxis und in der Rechtsprechung trotz pointierter vorgetragener Gegenmeinungen in Teilen der Rechtsliteratur eine deutliche Konsolidierung der bisherigen VDV-seitigen Interpretationen des geltenden Rechts feststellbar.

Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen haben auf Basis der beiden VDV-Ausarbeitungen und des BLFA-Berichts über die zu treffenden Maßnahmen nicht nur diskutiert. Vielerorts sind Entscheidungen gefallen, wie der ÖPNV und seine Finanzierung weiterentwickelt werden sollen, und es wurden konkrete Maßnahmen ergriffen. Auch wenn diese

im Grundsatz sehr unterschiedlich ausfallen – Ausschreibung und vertragliche Regelung hier, Betrauung von Unternehmen und Finanzierung entsprechend den EuGH-Kriterien (so genannte marktorientierte Direktvergabe) dort –, noch vielschichtiger sind die Maßnahmen im Detail. So eint die meisten Beteiligten doch das in Zeiten knappen öffentlichen Geldes deutlich erkennbare Bemühen, den ÖPNV in möglichst guter und kundenbezogener Qualität, aber auch so kostengünstig und effizient wie möglich zu erbringen. Hierzu bekennen sich VDV und seine Mitgliedsunternehmen ohne Wenn und Aber.

Die Begleitung von Praxisprojekten durch eine vom VDV-Präsidium eingesetzte Arbeitsgruppe hat gezeigt, dass die politischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor Ort sehr unterschiedlich sind. Demgemäß konnte verbandsseitig kein Masterplan für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor Ort entwickelt werden. Die Befassung mit konkreten Projekten der marktorientierten Direktvergabe ergab gleichwohl eine Reihe verallgemeinerbarer Antworten auf vertiefende Fragen zu den vier EuGH-Kriterien. Diese werden vorgelegt in einer weiteren Veröffentlichung, die auch konkrete Werkstattberichte aus der Praxis enthalten wird, allerdings zum Redaktionsschluss dieses Jahresberichtes noch nicht abgeschlossen war. Die Schrift soll den Entscheidungsträgern als Hilfe dienen, eigene weitere Handlungsmöglichkeiten zu erkennen, um rechtskonforme maßgeschneiderte Lösungen vor Ort umsetzen zu können.

### Initiativen bei der europäischen Rechtsetzung

Besonderer Schwerpunkt der Verbandsarbeit war auch im Jahr 2004 die Begleitung des europäischen Verordnungsgebungsverfahrens zur Nachfolge der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung 1893/91. 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 allgemeinem 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 zeichnete sich in der Folgezeit weder eine qualifizierte Mehrheit für die EP-Beschlüsse noch für den geänderten KOM-Vorschlag ab.

Der VDV hatte bald nach dem richtungweisenden Urteil des EuGH in der Rechtssache »Altmark Trans« vom 24. Juli 2003 erneut eine Initiative ergriffen, um noch vor der EU-Erweiterung um weitere zehn neue Mitgliedstaaten im Mai 2004 einen politischen Kompromiss auf der Grundlage des Urteils zu ermöglichen. Ziel war es dabei, die EuGH-konforme ÖPNV-Finanzierung entsprechend dem vom Gerichtshof entwickelten vierten Kriterium (vgl. VDV-Jahresbericht 2003, Seiten 11 bis 13) als gleichberechtigte Alternative zum öffentlichen Ausschreibungsverfahren in die neue EU-Verordnung zur Nachfolge der jetzt geltenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu integrieren.

Diese Initiative scheiterte zunächst. Der VDV-Vorschlag wurde zwar

Wie geht es weiter mit Europa? Der VDV setzt sich dafür ein, dass das europäische Recht auch zukünftig starke Leistungen ermöglicht





Ein Produkt, das einen kontinuierlich wachsenden Kundenkreis hat, sollte nicht fahrlässig um des Wettbewerbs Willen gefährdet werden

insbesondere vom Deutschen Städtetag, von den zuständigen Gewerkschaften und einer Mehrheit der Länder unterstützt. Die KOM selbst sah sich durch das EuGH-Urteil aber nicht veranlasst, ihren Vorschlag um die vom Gerichtshof anerkannte zusätzliche Gestaltungsoption zu erweitern. Zu erwähnen ist darüber hinaus, dass in der Bundesrepublik Deutschland auch die Hessische Landesregierung und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo) einer solchen Lösung ablehnend gegenüberstanden mit dem Ergebnis, dass die Bundesregierung auf der europäischen Bühne nicht aktiv wurde.

Nach der EU-Erweiterung zeigte sich die neu zusammengesetzte KOM einer Initiative zur Auflösung der seit Februar 2002 eingetretenen Hängepartie aufgeschlossen und kündigte einen erneuten Änderungsvorschlag in Bezug auf die genannte Verordnung an. Der VDV begrüßte diese Initiative der zuständigen Beamten sehr und erneuerte seine Forderung, den Kompromiss auf der Basis des EuGH-Urteils in der Rechtssache »Altmark« zu gestalten. Der EuGH habe Kriterien aufgezeigt, die eine beihilferechtlich saubere und den Gesichtspunkt der Effizienz sicherstellende ÖPNV-Finanzierung gewährleisten. Es sei an der Zeit, dass Brüssel eineinhalb Jahre nach dem Grundsatzurteil des EuGH seinen Ankündigungen Taten folgen lasse. Zur Schaffung von Rechtssicherheit bei der künftigen ÖPNV-Finanzierung sei eine klare Regulierung erforderlich. Es müsse ein ÖPNV-spezifischer Ordnungsrahmen geschaffen werden, der den

finanzierenden Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen Rechtssicherheit biete. Das setze zwingend voraus, dass die neuen Vorschriften den allgemeinen Europarechtsregelungen zum Vergaberecht vorgehen. Außerdem müssten die Vergabeinstrumente alle Verkehrsunternehmen gleichbehandeln. Viele Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen in Deutschland hätten nach dem Grundsatzurteil sehr rasch und konsequent die vom EuGH aufgestellten Kriterien in die Praxis umgesetzt. Dies solle für beihilferechtliche Rechtssicherheit und sichere eine effiziente Erbringung des ÖPNV. Dieser auch ordnungspolitische ausgewogene Weg werde sich weiter bewähren und müsse in der vergrößerten EU endlich rechtlich abgesichert werden.

Zwar legten die Beamten der Generaldirektion Verkehr der KOM tatsächlich bereits Ende 2004 ein erstes Arbeitspapier vor, das nach ihren Vorstellungen an die Stelle des bisherigen geänderten Kommissionsvorschlags vom Februar 2002 treten soll. Zum Redaktionsschluss befand sich dieses Arbeitspapier aber noch immer in der internen Abstimmung innerhalb der KOM, so dass nicht seriös prognostiziert werden kann, ob und ggf. in welcher Fassung ein offizieller Änderungsvorschlag vorgelegt werden wird. Klar ist: Der VDV wird sich auch weiterhin mit allem Nachdruck für die oben genannten Inhalte einer neuen Verordnung einsetzen.

*Geschäftsführer Personenverkehr  
Rechtsanwalt Reiner Metz*

## Anforderungen der Praxis an den Zuschnitt des Eisenbahnnetzes

**Wirtschaftliche, rechtliche und politische Aspekte des Eisenbahnnetzes sind in der öffentlichen Diskussion ein stetes Reizthema. Auch im letzten Jahr herrschte kein Mangel an Forderungen, Vorschlägen und Visionen zu diesem Themenkomplex. Ein Merkmal der Diskussionen war ihr durchgehend hoher Abstraktionsgrad und ein vergleichsweise großer Ideologiegehalt, gepaart mit einem hohen Maß an Personalisierung der Auseinandersetzung. Aus der Sicht der Eisenbahnpraktiker ist das Abdriften der Diskussion vom Praktischen ins Grundsätzliche problematisch. Ihnen nützen wirtschaftstheoretische Grundsatzklärungen bei den alltäglichen Problemen der praktischen Nutzbarkeit ihres wohl wichtigsten Produktionsfaktors wenig.**

Um die Diskussionen auf den Boden der Realitäten zurückzuholen, ist es dringend geboten, ihren Praxisbezug zu erhöhen. Dies gilt insbesondere bei der Frage des Zuschnitts des Eisenbahnnetzes und der Prioritäten bei Instandsetzungs-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen. Dieser Themenkomplex wurde von Seiten der Bundesregierung – als Geldgeberin für Investitionen und nach dem Grundgesetz für Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes zuständiger Instanz – bislang bereits mit vielen Beteiligten in zahlreichen Gesichtspunkten abgestimmt, allerdings kaum mit der zunehmenden Anzahl der Nutzer dieses Netzes.

Angesichts dessen verwundert es nicht, wenn die Planungen des Bundes, einschließlich der Bundesverkehrswegeplanung und der aus der aktuellen Finanznot geborenen »66er Liste« weiterzuverfolgender Projekte, immer noch als Bruchstück-Sammlung eines aus übergeordneten und sehr langfristigen volkswirtschaftlichen, raumordnerischen und strukturpolitischen Erwägungen gespeisten Projektkataloges erscheinen. Sie sollten jedoch Ausweis der Besinnung auf das Wesentliche, nämlich die Beseitigung dringender Hindernisse und Engstellen im Bestandsnetz, sein. Wenn gerade jetzt von den

Eisenbahnunternehmen erwartet wird, das Engagement des Staates durch Erfolge bei der Anwerbung neuer Verkehre und der Erhöhung des Anteils am Modal Split zugunsten der Eisenbahnen zu bestätigen und zu untermauern, so hilft den Unternehmen die Ausrichtung des Netzes z. B. an strukturpolitischen Interessen nicht bei der von den Kunden umgehend erwarteten Steigerung der Qualität. Diese ist häufig nur durch Maßnahmen am Netz erzielbar. Derartige »Brot- und Butter-Projekte« haben es in der Politik jedoch schwer, da sie wenig prestigeträchtig und damit schlechter politisch vermarktbar sind. Um so wichtiger ist es, der Stimme der alltäglich mit der Sicherung der Leistungsqualität konfrontierten Verantwortlichen zugunsten solcher Maßnahmen geltend zu machen.

### Aus Praxissicht Problemstellen benennen und Lösungen vorschlagen

Der VDV als Vertretung der Eisenbahnunternehmen hat sich daher zur Aufgabe gemacht, auf der Basis einer nüchterner Bestandsaufnahme aus Sicht von Praktikern die Problemstellen im Netz zu benennen und Hinweise zu ihrer Beseitigung zu geben. Bereits Mitte 2002 führte der VDV eine erste Umfrage zum Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer durch, die auf eine große Resonanz bei den Mitgliedern stieß. Aus der Vielzahl von Anregungen wurden über 100 Vorschläge zusammengefasst, in eine übersichtliche Form gebracht und auf generalisierbare Erkenntnisse hin überprüft. Das Ergebnis wurde nicht nur in Fachgesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sowie der DB Netz AG eingehend erörtert, sondern ging auch in die verkehrspolitische Argumentation des Verbandes ein.

Durch den Erfolg der ersten Umfrage und die mit dem BMVBW vereinbarte Institutionalisierung des Informationsaustausches über den Zuschnitt der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ermutigt, wandte sich der VDV Mitte 2004 erneut mit der Bitte an die Mitgliedsunternehmen, die Problempunkte im Netz zu benennen. Auch diese Umfrage stieß auf große Resonanz. Neben vielen schon aus der Umfrage des Jahres 2002 bekannten Fällen, die auch 2004 bestätigt wurden, war eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Neumeldungen zu verzeichnen. Erfreulicherweise konnte festgestellt werden, dass einigen der Probleme mittlerweile abgeholfen wurde. Dennoch haben sich per saldo die Probleme im Netz leider nicht verringert, wenn sie sich auch in Abhängigkeit zu Aus- bzw. Rückbau und Nachfragesituation verändert haben.

### Anforderungen der Nutzer

Generell erwarten die Netznutzer, dass hinreichende Kapazitäten für ein attraktives Verkehrsangebot bereitgehalten werden, dass der Betrieb sicher und stabil läuft, die Flexibilität des Netzes für kurzfristig entstehende Nachfrage oder die Kompensation leichter Betriebsstörungen ausreicht, der Zuschnitt einen nicht nur für den Netzbetreiber, sondern auch den Nutzer effizienten Betrieb ermöglicht und dabei die Trassen- und Anlagenpreise erschwinglich bleiben.

Konkret moniert werden trotz der vorübergehend großzügigeren Gewährung von Bundesmitteln für das Bestandsnetz Unterhaltungsrückstände im Netz, die bis zu Sperrungen und Langsamfahrstellen führen. Zeitliche Verschiebungen und Verlängerungen baubedingter Störungen – z. T. auch auf die veränderte Finanzierungslage zurückzuführen – erschweren die Planbarkeit des Betriebs. Nach wie vor besteht eine starke Tendenz zum Rückbau aller nicht dringend benötigter Anlagen, insbesondere Weichenverbindungen, Kreuzungs-, Überhol-, Abstell- und Ladegleise, häufig im Vorlauf zur Einrichtung elektronischer Stellwerke. Dies und die Verlängerung von Zugfolgeabschnitten führt auf einigen Strecken zu einer deutlich eingeschränkten Streckenleistungsfähigkeit, die wiederum die Entstehung von Engpassituationen

Vorhandene Strecken können durch Erweiterungen mehr Flexibilität erhalten



erleichtert. Der Zuschnitt der Strecken und Anlagen orientiert sich häufig sehr eng an langfristigen Betriebsprogrammen und berücksichtigt nur geringe Kapazitätsreserven, die schon bei kleineren Unregelmäßigkeiten im Betrieb die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreichen. Hinzu kommt eine starke Ausrichtung auf den vertakteten Personenverkehr, die sich aus der langfristigen Planbarkeit dieser Verkehre ergibt. Sonderverkehre, die insbesondere für den Güterverkehr wichtig sind, bleiben dabei auf der Strecke.

Ironischerweise steht diese Entwicklung im Kontrast zu der durch das erste EU-Eisenbahnpaket eingeführten und mittlerweile in deutsches Recht umgesetzten Verpflichtung zu einem Engpassmanagement, das Maßnahmen zur Abhilfe bei Überlastungen von Eisenbahninfrastrukturen verbindlich macht.

Bei den Meldungen der Unternehmen fällt auf, dass wiederholt Maßnahmen zur betriebswirtschaftlichen Optimierung des Netzes (z. B. durch Entfeinerung der Fahrstraßengestaltung) zu einem aufwändigeren Betrieb bei den Verkehrsunternehmen führten und damit aus deren Sicht kontraproduktiv wirkten. Die Orientierung auf den Neubau als zentrales Mittel der Attraktivitätssteigerung hat zugunsten der Bestandserhaltung und -optimierung leicht abgenommen. Jedoch lässt sich nach wie vor eine Neigung zu komplexen und umfassenden Lösungen feststellen, während den Nutzern häufig zeitnahe kleinere Ad-hoc-Maßnahmen zur Mängelbeseitigung sinnvoller erschienen. Die Orientierung auf Strecken bei Vernachlässigung von Knoten und Anlagen hat ebenfalls nachgelassen. Dennoch gibt es auch heute noch konkrete Beispiele für teure Streckeninvestitionen, die zur weiteren Belastung bereits heute überforderter Knotenbereiche führen würden.

Diese und andere Erkenntnisse haben schon früher zu dem begründeten Ansatz der Entmischung der Verkehrsarten nach dem Konzept »Netz 21« geführt. Leider wird dieses Konzept allenfalls rudimentär durchgesetzt. Die Entwicklung geht häufig genug ins Gegenteil: Eigenständige Gütertrassen werden nach wie vor auch in Knotenbereichen stillgelegt und beseitigt. Durch Stilllegungen (seit



**Kleinräumige Maßnahmen, wie hier der Ausbau eines Knotens in Köln, können die Kapazität des Netzes spürbar erhöhen**

der Bahnreform wurden 4.651 Kilometer Strecke stillgelegt) geht der Netzzusammenhang immer mehr verloren; potenzielle Ausweichrouten insbesondere für den Güterverkehr werden unterbrochen.

#### **Überhöhte Standards erschweren kostengünstigen Betrieb**

Kein unmittelbarer Gegenstand der VDV-Umfrage war der kostengünstige Betrieb der Infrastruktur. Dennoch lieferten die Meldungen der Unternehmen Hinweise auf z.T. überhöhte und damit zu teure Standards im Nebenbahnbereich (Gefahr der Verstärkung dieser Tendenz z. B. bei Bahnübergängen), überhöhte Standards bei der Bahnsteiggestaltung vor allem bei vom Personenfernverkehr mitbenutzten Bahnhöfen sowie Kosten treibende Diskontinuität bei Baustellen (offensichtlich aufgrund von Finanzierungsproblemen). Dies bestärkt den VDV in der Absicht, die Rolle des Verbandes bei der Normung und Standardisierung des in technisch-betrieblicher, aber auch betriebswirtschaftlicher Hinsicht besten Betreiberwissens zu stärken und dadurch die Branche insgesamt voranzubringen.

#### **Initiative des VDV bringt Bewegung in das Thema**

Die Initiative des VDV, die Nutzerinteressen im Hinblick auf das Bundesnetz erstmals geschlossen zu artikulieren, hat sich in mehrfacher Hinsicht gelohnt. Sowohl DB Netz als auch der Bund haben Einzelforderungen aufgegriffen und in ihre Planungen einfließen lassen. Als noch wichtiger erscheint die Tatsache, dass das teilweise noch nicht allzu weit entwickelte Bewusstsein, dass Bahnnetze für Nutzer da sind und sich gerade

auch an deren Bedürfnissen orientieren sollten, entscheidend gestärkt werden konnte. Die mit DB Netz und dem BMVBW bereits institutionalisierten Abstimmungsrunden werden in Zukunft durch einen gesetzlich verankerten Netzbeirat bei der DB Netz AG ergänzt, der die Kundenorientierung beim Netzzuschnitt weiter stärken wird. Der VDV hatte sich im Gesetzgebungsverfahren zur Dritten Eisenbahnrechtsnovelle ausdrücklich für einen solchen Beirat ausgesprochen. Die stärkere Rolle der Nutzer geht dabei keineswegs mit einer schwächeren Rolle der Netzbetreiber einher. Vielmehr gewinnen die Netzbetreiber durch Kundenausrichtung und Dienstleistungsorientierung selbst spürbar an Profil.

Dass der Betrieb von Eisenbahnnetzen ein Kerngeschäft der Eisenbahnbranche ist, drückt sich nicht nur in der verstärkten Artikulation von Anforderungen der Nutzer an die Netzbetreiber aus. Vielmehr sind auch die Aktivitäten der mehr als 100 Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb des VDV deutlich gestiegen, die u. a. an der Verbesserung der Schnittstellen zum Kunden und an der Anpassung dieser Schnittstellen an veränderte Rollenverständnisse im neuen europäischen und nationalen Rechts- und Marktrahmen arbeiten. Der Verband stellt sich bereits jetzt inhaltlich wie organisatorisch auf die steigende Bedeutung des Themas »Infrastruktur« für die Benutzer wie für die Betreiber ein.

*Geschäftsführer Eisenbahnverkehr  
Dr. jur. Martin Henke*

## Die Umsetzung des ersten EU-Eisenbahnpakets

Schon lange harrt das erste EU-Eisenbahnpaket der Umsetzung. Die Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 sollten bis zum 15. März 2003 in deutsches Recht transformiert sein. Doch erst im Jahre 2004 geriet die Gesetzgebungsmaschinerie so richtig in Schwung. Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sowie die Struktur der Eisenbahnen sind neu zu regeln und durch die Errichtung einer Trassenagentur für Eisenbahnen des Bundes soll eine präventive Aufsicht neu eingeführt werden. Dies hat Auswirkungen vor allem auf das Allgemeine Eisenbahngesetz sowie auf die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, die durch eine Neufassung ersetzt werden wird. Ungeachtet der politischen Querelen, die derzeit noch den Gang des Verfahrens hemmen, hat der VDV mit einer Vielzahl seiner gut begründeten Vorschläge überzeugen und so auf die Ausgestaltung der neuen Rechtsvorschriften Einfluss nehmen können.

Das Jahr 2004 war geprägt von immer weiter fortgeschriebenen Gesetz- und Verordnungsentwürfen, zu denen der VDV jeweils – zum Teil in aller Ausführlichkeit – schriftlich Stellung genommen hat. Flankierend dazu hat der VDV zahlreiche Fragestellungen und Einzelprobleme unmittelbar mit dem federführenden Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erörtert und seine Vorstellungen von einer EU-konformen Neugestaltung des Rechtsrahmens für die Eisenbahnen in mehrere Abstimmungsrunden mit Bund und Ländern erfolgreich eingebracht. Entsprechendes gilt für die Voten des VDV im Rahmen der Expertenanhörung vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages am 29. September 2004, mit denen Überzeugungsarbeit geleistet wurde. Nicht zuletzt ist es der politischen Einflussnahme durch Einzelgespräche mit den Fraktionen zu verdanken, dass der VDV auch auf politischer Ebene Unterstützung für seine Anliegen einwerben konnte.

Zu den Kernpunkten, die der VDV im Sinne seiner Mitgliedsunternehmen modellieren konnte, zählen auf der Basis der bisher vorliegenden Gesetz- und Verordnungsentwürfe insbesondere die folgenden:

### Häfen keine »Betreiber der Schienenwege«

Der neu eingeführte Begriff des »Betreibers der Schienenwege« erfasste ursprünglich sämtliche Schienenwege einer Eisenbahn, also auch Schienenwege in den so genannten Serviceeinrichtungen. Die daran anknüpfenden Rechtsfolgen – z. B. Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege, Erstellung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen, Zuweisung von Zugtrassen und Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen, Netzfahrplanerstellung, Kapazitätsanalyse und Plan zur Erhöhung der Schienwegkapazität usw. – sind jedoch nicht auf Betreiber von Schienenwegen etwa in Güterterminals, Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen und Wartungseinrichtungen zugeschnitten und würden diese überfordern. Die Einhaltung der gleichen Regeln, wie sie nach Auffassung des VDV allein für die Vergabe von Zugtrassen geschaffen wurden, wäre einer geordneten Nutzung der genannten Serviceeinrichtungen klar abträglich und würde unzumutbare Behinderungen des Eisenbahnverkehrs nach sich ziehen, die weder im Sinne des EU-Rechts liegen noch von der EU-Kommission gewollt

sein konnten. Im Interesse aller Betroffenen – Betreiber wie Nutzer – und im Interesse des Eisenbahnverkehrs insgesamt wurden daher auf Anregung des VDV Betreiber von Schienenwegen in so genannten Serviceeinrichtungen vom Begriff des Betreibers der Schienenwege ausgenommen. Dabei konnte über die einschlägigen EU-Richtlinien hinausgehend erreicht werden, dass auch Häfen qua Gesetz zu den Serviceeinrichtungen zu rechnen und nicht als »Betreiber der Schienenwege« anzusehen sind.

### Beibehaltung von technischen und betrieblichen Standards

Eisenbahninfrastrukturunternehmen dienen künftig dann dem öffentlichen Verkehr, wenn sie zu ihrer Eisenbahninfrastruktur Zugang auf Grund öffentlich-rechtlicher Vorschriften gewähren müssen. Es kommt mithin – abweichend von der heutigen Rechtslage – nicht mehr auf die Zweckbestimmung des Unternehmens an.

Hieraus resultiert, dass eine Reihe von Eisenbahninfrastrukturunternehmen des nichtöffentlichen Verkehrs mit In-Kraft-Treten der neuen Regelungen automatisch zu Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs mutieren. Zu den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen rechnen insbesondere die Hafenterminals. Als Konsequenz wären auf diese automatisch sämtliche für öffentliche Eisenbahnen geltenden Regelungen (z. B. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, Eisenbahn-Signalordnung, Eisenbahnbetriebsleiterverordnung) vollumfänglich anwendbar.

Diese Rechtsfolge hätte die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor unzumutbare technische, betriebliche, personelle und finanzielle Herausforderungen gestellt. Der VDV hat daher den Standpunkt vertreten, dass den betroffenen Unternehmen unter dem Aspekt des Bestandschutzes nachgelassen werden müsse, die heutigen technischen, betrieblichen und personellen Standards beibehalten zu dürfen. Dem folgend hat der Gesetzgeber zugelassen, dass die oben genannten Rechtsvorschriften auf die von einer Umwandlung betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zunächst keine Anwendung

Veränderungen kommen durch den neuen Rechtsrahmen auch auf die Hafenterminals zu



finden. Auf diese Eisenbahnen seien die bisher geltenden jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften über die Betriebssicherheit nicht-öffentlicher Eisenbahnen weiter anzuwenden.

#### **Kommunale Gebietskörperschaften als »Betreiber der Schienenwege«**

Die bisherige Regelung, wonach öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Leitung, Geschäftsführung und Verwaltung sowie hinsichtlich der verwaltungstechnischen und wirtschaftlichen Kontrolle sowie der internen Rechnungsführung keine Unabhängigkeit von staatlichen und kommunalen Gebietskörperschaften besitzen mussten, sollte für Betreiber der Schienenwege aufgehoben werden. Eine unmittelbare kommunale Trägerschaft wäre damit nicht mehr möglich gewesen.

Hier konnte der VDV erreichen, dass die geforderte Unabhängigkeit lediglich insoweit hergestellt werden muss, als es die Zuweisung von Zugtrassen und die Weegeentgelte betrifft. Diese »Restmenge« ist der Umsetzung von EU-Recht geschuldet.

#### **Getrennte Rechnungslegung und organisatorische Trennung: Ausnahmemöglichkeit für kleine Eisenbahnen**

Die geforderte Pflicht zur getrennten Rechnungslegung und zur organisatorischen Trennung wäre für kleine Eisenbahnen mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden. Insbesondere steht bei nicht mit anderen Fahrwegen vernetzten, regional begrenzten Schienennetzen nicht zu erwarten, dass weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen dort Verkehrsleistungen erbringen wollen. Insoweit würden getrennte Jahresabschlüsse für den verkehrlichen und den Infrastrukturbereich sowie die zusätzliche Differenzierung in Personen- und Güterverkehr bei diesen Eisenbahnen zu einem unverhältnismäßig hohen buchhalterischen, zeitlichen und personellen Aufwand führen, ohne dass der Wettbewerb hiervon im Mindesten positiv beeinflusst würde.

Der Gesetzgeber hat diesen Erwägungen des VDV Rechnung

getragen und den zuständigen Genehmigungsbehörden nachgelassen, die Eisenbahnen von den betreffenden Verpflichtungen zu befreien, wenn die betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

#### **Höchstpreisverfahren bei Trassenkonflikten nur als Ultima Ratio**

Für die Lösung von Trassenkonflikten war ursprünglich – erfolglose Verhandlungen mit den Beteiligten vorausgesetzt – allein das Höchstpreisverfahren vorgesehen. Nach Auffassung des VDV besitzt das Höchstpreisverfahren zwar den Charme der Unbestechlichkeit, würde in den meisten Fällen jedoch zu unbefriedigenden Ergebnissen führen. Dies gelte insbesondere dann, wenn Unternehmen aus Marktsegmenten mit unterschiedlichen Zahlungsbereitschaften um Zugtrassen konkurrierten. Zudem entstünde Missbrauchspotenzial insoweit, als ein im Koordinierungsverfahren einigungsunwilliger Zugangsberechtigter immer das Höchstpreisverfahren würde erzwingen können.

Nicht zuletzt ist auch aus Sicht des Schienengüterverkehrs für die Zuteilung von Schienenwegkapazität eine Vorgabe sachgerechter Entscheidungskriterien per Gesetz, jedenfalls aber in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen anstelle des unbedingten Höchstpreisverfahrens wünschenswert. Der Schienengüterverkehr ist in nicht unbeträchtlichem Umfang auf die Bedürfnisse der produzierenden Wirtschaft zugeschnitten. Der schienengebundene Transport dient hier der planmäßigen, zeitgerechten Versorgung von Produktionsbetrieben mit Rohstoffen und Halbfertigwaren, die in weitere Produktionsprozesse eingebracht werden. Der schienengebundene Transport ist damit auf das Engste mit dem Produktionsvorgang verbunden. Produktionsabläufe würden, könnten Dritte im Wege des Höchstpreisverfahrens Zugtrassen für weniger zeitkritische Transporte ersteigern, mit der entsprechenden Kostenfolge für die Unternehmen empfindlich gestört. Damit würde der Verkehrsträger Eisenbahn einmal mehr



seine Unflexibilität gegenüber der gewerblichen Wirtschaft dokumentieren und einer Abwanderung des Gütertransportaufkommens zum Verkehrsträger Straße Vorschub leisten.

Der VDV hat daher gefordert, das Höchstpreisverfahren lediglich als Ultima Ratio anzusehen. Der Verordnungsgeber ist dem nachgekommen, indem er in die neu gefasste Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung eine mit dem VDV abgestimmte Prioritätsregelung zur Lösung von Trassenkonflikten eingestellt hat, bei der das Höchstpreisverfahren erst auf einer letzten Ebene zur Anwendung gelangt.

#### **Werksbahnen weiterhin nichtöffentlich**

Nach den ursprünglichen Gesetzentwürfen stand zu befürchten, dass auch Werksbahnen künftig Zugang zu ihrem Netz gewähren müssen und damit den Status einer öffentlichen Eisenbahn erhalten. Die EU-rechtlich zulässige Ausnahmemöglichkeit für Fahrwege in Privateigentum greift nämlich *expressis verbis* nur, wenn die Fahrwege von ihrem Eigentümer »ausschließlich« zur Nutzung für den »eigenen« Güterverkehr unterhalten werden. Bei einer am Wortlaut orientierten Auslegung fielen damit Betreiber von Industriestammgleisen und Werksbahnen mit Nebenanschlüssen nicht mehr unter den Ausnahmetatbestand, weil die erforderliche »Ausschließlichkeit« in Zweifel zu ziehen wäre.

Hier hat der Gesetzgeber nach Intervention des VDV in der Amtlichen Begründung zu § 14 AEG klargestellt, dass von der Ausnahme alle Schienenwege umfasst seien, die dem innerbetrieblichen

**Zugang und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur standen im Mittelpunkt der AEG-Novelle**

Zugang zu Werkstätten hat Bedeutung im freien Eisenbahnmarkt, aber die Kapazitäten eigener Anlagen sind durch die Verkehrsunternehmen meist knapp kalkuliert



Transport dienen, einschließlich der Schienenwege, die der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für ein oder mehrere bestimmte Unternehmen dienen. Dazu sollen auch die Hinterlieger solcher Unternehmen zu rechnen sein. Eigener Güterverkehr liege auch dann vor, wenn über solche Schienenwege nicht das Unternehmen selbst, sondern ein Dritter den Transport durchführe. Den Belangen der Werks- und Industriebahnen dürfte mit dieser Auslegungshilfe so weit als möglich Rechnung getragen worden sein.

#### **Sonderregelung für den Zugang zu Fahrzeugwerkstätten**

Das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur umfasst grundsätzlich auch den Zugang zu Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen. Der VDV hat durchaus begrüßt, dass im Interesse eines liberalisierten Eisenbahnverkehrs künftig auch Fahrzeugwerkstätten, die von (reinen) Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden, einer diskriminierungsfreien Nutzung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglich sein sollen. Er hat aber eine Öffnung von Fahrzeugwerkstätten, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich für eigene Zwecke geplant, errichtet und betrieben wurden bzw. werden, als ausgesprochen problematisch angesehen.

Die Kapazität dieser Fahrzeugwerkstätten sei im Regelfalle so dimensioniert, dass lediglich die Fahrzeuge des eigenen Eisenbahn-

verkehrsunternehmens gepflegt, gewartet und repariert werden könnten. Die Kapazität sei exakt auf die jeweiligen Fahrzeugumlauf- und Wartungspläne, die ihrerseits wieder auf die zu erbringenden Verkehrsleistungen abgestimmt seien, ausgerichtet. Würde nun ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gezwungen, seine Fahrzeugwerkstatt Dritten zur Verfügung zu stellen und dabei die Wartung der eigenen Fahrzeuge zu vernachlässigen, stünden empfindliche Störungen im verkehrlichen Bereich zu erwarten. Dies werde insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs – bei dessen Sicherstellung es sich um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge handle – deutlich, wo weite Teile der Bevölkerung von Störungen empfindlich betroffen wären.

Der Ordnungsgeber hat diesen Bedenken des VDV Rechnung getragen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachgelassen, Anträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, in deren Eigentum die Wartungseinrichtungen stehen, Vorrang zu gewähren, sofern die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

#### **Trassenagentur**

Last but not least stand der VDV der Einrichtung einer Sonderstelle Trassenagentur beim Eisenbahnbundesamt ablehnend gegenüber, weil durch die rein präventive Tätigkeit der Trassenagentur ein gerütteltes Maß an Bürokratie und Verwaltungsaufwand sowohl

im behördlichen Bereich als auch bei den öffentlichen Betreibern der Infrastruktur des Bundes erzeugt werden würde, ohne die derzeitigen Probleme zu lösen. Aus verwaltungsorganisatorischer Sicht wäre eine einheitliche Regulierungsbehörde Eisenbahn mit klaren Abgrenzungen der Zuständigkeit aus Sicht des VDV sinnvoller. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses war im Rahmen des Vermittlungsverfahrens die Frage der Regulierungszuständigkeiten noch nicht endgültig geklärt.

#### **Fazit**

Alles in allem lässt sich feststellen, dass der VDV im Zuge der Arbeiten an den Gesetz- und Verordnungsentwürfen zur Umsetzung der Richtlinien 2001/12-14/EG auf allen Ebenen stets ein offenes Ohr für die von ihm vertretenen Belange der Eisenbahnen gefunden hat und sich nachhaltig in die Ausgestaltung der nationalen Rechtsvorschriften einbringen konnte. Besonderer Dank gebührt hier dem BMVBW, das mehr als einmal den Spagat zwischen den Wünschen eines Berufsfachverbandes und den zwingenden Vorgaben des EU-Rechts geschafft hat.

*Ass. jur. Michael Fabian*

## Die Zukunft des regionalen Eisenbahnnetzes sichern

**Der Rückbau des regionalen Netzes konnte auch nach der Bahnreform nicht gestoppt werden. Die Substanz des Regionalnetzes scheint gefährdet. Die nach kaufmännischen Kriterien handelnden Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind unter gegebenen Bedingungen mit der Bestandsicherung überfordert. Der Bund entzieht sich unter dem Diktat knapper Mittel zunehmend seiner Verantwortung. Die Länder sind zwar schon heute mittelbar und unmittelbar in die Finanzierungsrolle gedrängt, sehen sich aber angesichts fehlender gesetzlicher Grundlagen und mangelnder Finanzausstattung nicht in der Pflicht. Durch die Übertragung der Finanzierungsverantwortung für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur an die Länder würden sich bei gleichzeitig angemessener Mittelausstattung durch den Bund die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für die langfristige Sicherung der regionalen Eisenbahninfrastruktur spürbar verbessern.**

Die aktuellen Zahlen zur Entwicklung des regionalen Netzes sind keineswegs ermutigend. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes sind zwischen 1994 und 2005 nahezu 5.000 Kilometer Eisenbahnstrecke stillgelegt worden. Gemessen an der Gesamtlänge des Streckennetzes der Deutschen Bahn AG unmittelbar nach deren Gründung in 1994 von gut 41.000 Kilometern ist allein das Netz der bundeseigenen Bahnen – ohne Berücksichtigung von Infrastrukturabgaben und Verpachtungen – um mehr als zehn Prozent geschrumpft.

Ein Ende dieser Entwicklung scheint nicht in Sicht. Ende 2004 befanden sich immerhin etwa 1.700 Kilometer weiterer Strecken in dem vom § II des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vorgegebenen Verfahren. Zwar ist dieses Verfahren grundsätzlich offen für die Optionen Stilllegung und Übernahme der betroffenen Infrastruktur durch Dritte. Die bisherigen empirischen Erfahrungen machen allerdings nur wenig Hoffnung auf die Bestandsicherung der betroffenen Strecken. In der Vergangenheit waren jedenfalls nur wenige Unternehmen oder Gebietskörperschaften bereit, die zur Disposition gestellten Schienenwege und die damit verbundenen Risiken zu übernehmen.

Waren früher nahezu ausschließlich reine Güterverkehrsstrecken betroffen, werden zunehmend auch für Strecken mit bestellten Personenverkehren »AEG-II-Verfahren« eröffnet. Besonders gefährdet scheinen dabei solche Strecken zu sein, die nicht mindestens im durchgängigen Stundentakt befahren werden.

Von Stilllegung generell sind nicht nur Schienenwege der bundeseigenen Eisenbahnen betroffen. Schon in der Vergangenheit haben auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) bei nicht mehr wirtschaftlich zu betreibenden Infrastrukturen deren Stilllegung durchführen müssen. Angesichts immer enger werdender Finanzierungsspielräume wächst der wirtschaftliche Druck auf die regionalen Infrastrukturbetreiber – trotz angepasster Standards und günstiger Kostenstrukturen. Größere Investitionen, die beispielsweise infolge abgängiger Ingenieurbauwerke erforderlich wären, können kaum noch geschultert werden und führen immer häufiger vor allem bei reinen Güterverkehrsstrecken zur meist irreversiblen Stilllegung.

### Der Nutzen der regionalen Eisenbahninfrastruktur

Dabei ist gerade auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaftstandorte in den Regionen unter

strategischen Gesichtspunkten mehr denn je von der Erschließung durch die Schiene abhängig. Die Verfügbarkeit leistungsfähiger Alternativen zum Straßentransport wird angesichts der massiven Verkehrszuwächse in den kommenden Jahren ein noch gewichtigeres Argument bei Standortentscheidungen werden. Die Lkw-Maut wird diesen Trend massiv unterstützen, zumal deren Ausdehnung auf das nachgelagerte Straßennetz bei gleichzeitiger Erhöhung der Tarife nur eine Frage der Zeit ist. Die Regionen sind also gerade aus wirtschafts- und strukturpolitischen Gründen an ihrer Erschließung durch die Schiene interessiert.

Außerdem wird das regionale Netz auch in Zukunft für verkehrlich attraktive und wirtschaftlich erfolgreiche Eisenbahnen unerlässlich sein. Ein auf die Hauptmagistralen reduziertes Rumpfnetz würde die Eisenbahnen mittelfristig im Verkehrsmarkt zu einem Nischenanbieter degradieren. Denn mit dem sukzessiven Rückbau des regionalen Netzes verlieren die Eisenbahnen Zug um Zug elementare Lebensadern. Der damit verbundene Verlust an räumlicher Erschließung ist gleichbedeutend mit dem Aufbau nur noch schwer überwindbarer Hürden für die Nutzung von Schienenangeboten. Man kann sich das an der absurd erscheinenden Fiktion eines Autobahnnetzes ohne nachgelagerte Zufahrtstraßen klar machen. Verkehrswachstum auf der Schiene dürfte so jedenfalls kaum zu realisieren sein.

Schließlich ist ein leistungsfähiges regionales Netz durch den Umweltvorteil des Schienenverkehrs



wesentliche Voraussetzung, die Umweltverträglichkeit des Verkehrs insgesamt zu erhöhen. In Deutschland gehen gut ein Fünftel der klimaschädlichen Kohlendioxidemissionen auf das Konto des Verkehrs. Vor allem im Güterverkehr werden derzeit die Klimaschutzziele der Bundesregierung deutlich verfehlt. Weitere Anteilsverluste der Schiene im Verkehrsmarkt würden diese Bilanz weiter verschlechtern.

### Ursachen der ungünstigen Entwicklung

Die Gründe für die Bedrohung des Regionalnetzes sind vielfältig. Ein wesentlicher Zusammenhang ist in den infrastrukturbezogenen Weichenstellungen der Bahnreform zu suchen. Die Annahme, die laufende Instandhaltung und den Betrieb des Netzes allein aus den Trasseneinnahmen decken zu können, hat sich zumindest innerhalb der bestehenden Konstellation bislang als nicht haltbar erwiesen. Die öffentliche Infrastrukturverantwortung wird derzeit ausschließlich als Finanzierung von Investitionen wahrgenommen. Das Auslastungsrisiko für Strecken und Anlagen tragen die EIU. Der daraus resultierende Druck zur ständigen Optimierung des Netzes kann – neben zahlreichen anderen Konsequenzen – auch zu Streckenstilllegungen führen.

Bei den NE gilt dies insofern in verschärfter Form, weil weder die Infrastrukturverantwortung des Bundes noch eine vergleichbare Verpflichtung der Länder greift. Zwar fließen auch hier in vielen Fällen Mittel aus öffentlichen Haushalten. Sie sind aber keineswegs

durch gesetzliche Verpflichtungen abgesichert und stellen deshalb keine verlässliche Finanzierungsgrundlage für die nichtbundes-eigenen EIU dar.

Das heißt aber nicht – auch unter gegebenen Voraussetzungen –, dass der sukzessive Rückbau des regionalen Netzes in jedem Fall der Endpunkt einer notwendigen, quasi unausweichlichen Entwicklung ist. In einigen Fällen bestehen durchaus politische und/oder unternehmerische Handlungsoptionen. So ist gerade aus den nach § II AEG geforderten betriebswirtschaftlichen Bewertungen der zur Disposition stehenden Strecken in einigen Fällen zu entnehmen, dass im laufenden Betrieb erhebliche Überschüsse erwirtschaftet werden könnten. Die negative betriebswirtschaftliche Bewertung und die darauf beruhende Einleitung des Stilllegungsverfahrens ist dort auf aktuell erforderliche Ersatz- oder Modernisierungsinvestitionen (z. B. durch Einführung elektronischer Stellwerkstechnik) zurückzuführen. Es bleibt zumindest in einzelnen Fällen unklar, warum auf Unternehmensebene keine Rückstellungen für absehbare Investitionserfordernisse vorgenommen und wie die in der Vergangenheit erwirtschafteten Überschüsse verwendet wurden.

Es bleibt aber auch zu fragen, warum gerade im regionalen Netz die öffentliche Investitionsfinanzierung durch den Bund eine immer geringere Rolle spielt. Generell hat sich in den letzten Jahren der Eindruck verstärkt, dass sich der Bund gerade bei der regionalen Infrastruktur sukzessive seiner grundgesetzlich verankerten Verantwortung entzieht. Die für die Eisenbahninfrastruktur in toto zur Verfügung stehenden Mittel wurden in den vergangenen Jahren massiv zusammengestrichen. Die mittelfristige Finanzplanung sieht für die vor uns liegenden Jahre eine weitere Reduzierung der Mittel für die Bundes-schienenwege vor. Dass darunter zuerst und vor allem das regionale Netz leidet, ist durch die Brille des Bundes betrachtet sogar nachvollziehbar. Umgekehrt ist daraus aber zu schließen, dass von Bundeseite kaum Beiträge zur Lösung der latenten Bestandskrise des regionalen Netzes zu erwarten sind.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Bewirtschaftung der regionalen

Eisenbahninfrastruktur gemessen an den verfügbaren Mitteln in vielen Fällen noch zu aufwendig ist. Zwar zeigen einige Beispielprojekte eindrucksvoll, dass gute Infrastrukturqualität auch bei deutlich reduzierten Kosten geliefert werden kann. Generell ist aber zu vermuten, dass noch erhebliche Spielräume zur Steigerung der Effizienz bestehen.

Notwendig ist es also, einerseits eine klare Finanzierungszuständigkeit für die regionale Eisenbahninfrastruktur zu schaffen, und zwar so, dass die zuständige Ebene auch tatsächlich ein Interesse an deren positiver Entwicklung hat. Andererseits muss die Effizienz der Vorhaltung regionaler Eisenbahninfrastruktur verbessert werden. Angesichts schrumpfender finanzieller Ressourcen müssen außerdem alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, "Best practice" auf das gesamte regionale Netz anzuwenden und laufend weiter zu optimieren. Das betrifft in erster Linie die operative Geschäftsabwicklung der EIU, darüber hinaus aber auch den ordnungspolitischen Rahmen der Infrastrukturbewirtschaftung in der Region.

### Länderverantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur

Der VDV hat deshalb vorgeschlagen, die Verantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur generell bei den Ländern zu verankern. Dabei geht es um die Schienenwege, auf denen weit überwiegend oder ausschließlich regionaler Personen- oder Güterverkehr betrieben wird. Das ist nach überschlägiger Betrachtung ein Netz von ca. 19.000 Kilometern Länge.

Schon heute leisten die Länder mittel- oder unmittelbar wesentliche Finanzierungsbeiträge für das Regionalnetz des Bundes. Ähnliches gilt für die Schienenwege der NE. Darauf könnte in Verbindung mit der zwingend erforderlichen zusätzlichen Mittelausstattung durch den Bund eine solide Grundlage für eine Landesinfrastrukturfinanzierung aufgebaut werden.

Dabei wäre es gerade mit Blick auf die regionale Eisenbahninfrastruktur sinnvoll, von der reinen Investitionsfinanzierung Abschied zu nehmen und einen breiteren Ansatz zu wählen, in dem die Länder

### Vorteile einer Länderverantwortung für die regionale Eisenbahninfrastruktur

- Bündelung der Finanzverantwortung für die gesamte regionale Eisenbahninfrastruktur bei den Ländern
- Institutionalisierte Verantwortung für die NE-Infrastrukturen
- Zusammenführung von SPNV- und Eisenbahninfrastrukturverantwortung
- Angemessene Qualität und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur
- Hohe Effizienz der Infrastrukturbewirtschaftung
- Verzahnung der regionalen Infrastrukturplanung mit anderen Fachplanungen (Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung u. ä.)

und EIU die Parameter der Infrastrukturvorhaltung bezogen auf Strecken oder Teilnetze aushandeln, die auch künftig dem Personen- und/oder Güterverkehr zur Verfügung stehen sollen. Ergebnis solcher Verhandlungen könnten umfassende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sein, in denen aus Sicht der Länder bei gleichzeitiger Beachtung der kaufmännischen Kostenrechnung auf Unternehmensseite verkehrs-, struktur- oder umweltpolitische Nutzenkomponenten der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden könnten.

### Effizienzsteigerung durch die Einführung von Wettbewerbsselementen

Darüber hinaus wäre es unter Kostengesichtspunkten hilfreich, Effizienz stimulierende Wettbewerbsselemente in die Bewirtschaftung der regionalen Eisenbahninfrastruktur einzubauen. Denn, um es noch einmal zu betonen, es geht nicht vorrangig um zusätzliche Mittel für die regionale Infrastruktur, sondern darum, die vorhandenen Mittel zielgenau und effizient einzusetzen.

Die aus der Marktordnung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bekannten Spielarten des Ausschreibungswettbewerbs sind hierbei theoretisch auch auf den Infrastrukturmarkt übertragbar. Dies setzt aber voraus, dass die Länder bestimmte Eigentümerrrechte an der regionalen Infrastruktur ausüben können. Da das Eigentum der EIU an der Eisenbahninfrastruktur im Grundsatz indisponibel ist, scheidet Vorschläge aus, die eine generelle Übertragung des Infrastruktureigentums und der damit verbundenen Rechte an die Länder vorsehen.

Gleichwohl bestehen aber – ohne das Eigentum der EIU an der Eisenbahninfrastruktur in Frage zu stellen – unterschiedliche Ansatzpunkte, die Verfügungsgewalt über einzelne Schienenwege und -anlagen an die Länder zu übertragen. Bei dieser Ausübung von Eigentümerrrechten durch die Länder geht es ausschließlich um das Ziel, Wettbewerb um Infrastrukturbewirtschaftung einzuführen und die Kosten der regionalen Eisenbahninfrastruktur insgesamt zu reduzieren. Die Länder oder von Ihnen zu gründende Landesinfra-



strukturgesellschaften sollten in jedem Fall ausschließlich eine Managementebene darstellen, die zum einen die Parameter der Infrastrukturvorhaltung in Abhängigkeit von landespolitischen Aufgaben und Zielen definiert sowie zum anderen die Vergabe des operativen Geschäfts der Streckenbewirtschaftung an EIU organisiert. Das operative Geschäft selbst muss im Rahmen der öffentlichen Vorgaben unter Effizienzgesichtspunkten zwingend unternehmerische Aufgabe bleiben.

Einer dieser Ansatzpunkte besteht in der singulären Eigentumsübertragung von Strecken oder Teilstrecken an die Länder im Rahmen des § 11 AEG. Danach können die Länder Strecken übernehmen, die von den EIU ausgeschlossen worden sind. Dieses Instrument dient in der Regel der Sicherung, in einigen Fällen auch der Belegung von nicht oder wenig genutzten Eisenbahninfrastrukturen. Der Eigentümerwechsel folgt in diesem Rahmen zwar einem formalen Verfahren. Von Ausnahmen abgesehen, sind aber die betroffenen Strecken für den Käufer wirtschaftlich wenig interessant, weil sie – entweder im laufenden Betrieb – bei meist geringen Trasseneinnahmen Defizite verursachen

und/oder weil sie von erheblichen Investitions- und Instandhaltungsausgaben gekennzeichnet sind. Mit der Mobilisierung von Rationalisierungspotenzialen kann bei diesen Strecken die Wirtschaftlichkeit in der Regel nicht erreicht werden. Diese Konstellation wird häufig dadurch erschwert, dass das abgebende EIU von Kaufpreisen ausgeht, die im Trassennutzungs- oder -sicherungskonzept des potenziellen Käufers wirtschaftlich nicht darstellbar sind.

Eine Übernahme solcher Infrastrukturen wäre für die Länder deutlich attraktiver, wenn sie gleichzeitig Eigentumsrechte auch an Strecken mit günstigeren wirtschaftlichen Eckwerten wahrnehmen könnten. Dabei kommen Pachtlösungen genauso in Betracht wie Eigentumsübertragungen. Die Bildung solcher regionaler Infrastrukturnetze würde nicht nur eine Bewirtschaftung in angemessenen Größenordnungen zulassen, sie würde auch den Ausgleich guter und schlechter wirtschaftlicher Risiken zur Sicherung von Strecken erlauben, deren Fortbestand in rein kaufmännischer Betrachtung nicht vertretbar wäre.

Dipl.-Soz. Steffen Kerth



Mit neuen Verantwortlichkeiten zur Finanzierung regionaler Infrastruktur sollen Stilllegungen vermieden werden

Erfolgreiche Beispiele wie das der Regiobahn zeigen, dass Verkehre bestehen bleiben können und dem gesamten System Bahn nutzen

## ÖPNV in Zeiten knapper Kassen

**Die Nahverkehrsbranche steht vor einer großen Herausforderung. Verschiedene Spar- und Kürzungsmaßnahmen schränken die Handlungsmöglichkeiten zunehmend ein. Insbesondere die Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen wurden gekürzt. Mittelfristig ist eine Umkehrung der allgemeinen Einspartendenz nicht zu erwarten. Den Unternehmen bleibt nur, weiter ihre Effizienz zu steigern und den hohen Nutzen, den sie für Verkehr, Wirtschaft und Lebensqualität in ihren jeweiligen Bedienungsgebieten erbringen, nicht nur unter Beweis zu stellen, sondern auch offensiv zu kommunizieren.**

Eine Reihe von Kürzungen der öffentlichen Mittel für den ÖPNV standen 2004/2005 auf der Tagesordnung. Die Ausgleichsleistungen für die ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wurden durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 (»Koch-Steinbrück«) mit Wirkung für das Abrechnungsjahr 2004 erstmals um vier Prozent gekürzt, für das Jahr 2005 werden es acht Prozent sein, ab 2006 beträgt der pauschale Abschlag zwölf Prozent. Bei einem gegenwärtigen Gesamtvolumen von über eine Milliarde Euro wird dann die Kürzung mehr als 120 Millionen Euro jährlich ausmachen. Überdurchschnittlich betroffen ist wegen des hohen Schülerverkehrsanteils der ländliche Raum.

### Weitere Mittelkürzungen zu erwarten

Ob die Bestrebungen einzelner Länder realisiert werden, in das PBefG und das AEG eine Öffnungsklausel aufzunehmen, mit der die Bundesregelung durch Landesrecht ersetzt werden kann, ist noch offen. Es steht zu erwarten, dass eine solche Änderung – völlig unabhängig von diskutierten Fragen der Finanzierungssystematik – zu einer

weiteren Mittelkürzung führen wird.

Die Erstattungszahlungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gem. § 148 SGB IX (Sozialgesetzbuch, 9. Buch) sind bereits mit Wirkung für 2004 für einen Teil der Unternehmen reduziert worden. Dies betrifft alle Unternehmen, die nach einem landesweit festgelegten Prozentsatz, der aus demographischen Daten ermittelt wird, abrechnen. Noch massivere Einschnitte sind für das Abrechnungsjahr 2005 beschlossen. Die Erstattungsätze werden je nach Bundesland und Abrechnungsmethode um teilweise über 30 Prozent gegenüber dem Stand von 2003 sinken. Auch die Unternehmen, die durch Verkehrszählung einen deutlich höheren Anteil schwerbehinderter Fahrgäste als den statistischen Wert nachweisen, müssen zukünftig einen so genannten Selbstbehalt in Höhe eines Drittels des Landesprozentsatzes tragen. Insgesamt wird je nach Bevölkerungsentwicklung ein Betrag von über 90 Millionen Euro jährlich gekürzt werden. Der VDV hatte sich während des Gesetzgebungsverfahrens in Presseerklärungen, Stellungnahmen, Anhörungen und Hintergrundgesprächen gegen die Kürzungen eingesetzt, viele

Unternehmensleiter hatten an die Parlamentarier ihrer Region geschrieben. Eine Kürzung der Erstattungsleistungen war bereits im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat im Dezember 2003 politisch verabredet worden. Dort hatte man allerdings an eine Größenordnung gedacht, die den Vorschlägen des so genannten Koch-Steinbrück-Papiers mit drei Jahresschritten von je vier Prozent entsprach. Der Gesetzentwurf ging dann weit darüber hinaus. Dennoch gab die grundsätzliche Einsparvorgabe des Vermittlungsausschusses dem Verfahren teilweise die scheinbare Legitimation einer bloßen Umsetzung bereits getroffener Entscheidungen, was die Argumentation dagegen erschwerte. Verhindert werden konnte zumindest, dass eine im Bundesrat zunächst vorgesehene Verschärfung der Kürzungspläne auch vom Bundestag beschlossen wurde. Diese Änderung der Definition dessen, was als »Fahrgeldeinnahme« Berechnungsgrundlage des Ausgleichs ist, hätte zu weiteren Einbußen in Millionenhöhe geführt.

### Gefahr droht durch die Föderalismusdiskussion

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das eine wichtige Finanzierungssäule für den ÖPNV darstellt, war durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 zwar nur relativ geringfügig um zehn Millionen Euro gekürzt worden. Es ist als Ganzes jedoch nach wie vor Gegenstand der Grundsatzdiskussion um die Reform des Verhältnisses von Bund und Ländern, auch wenn die Föderalismuskommission im Dezember 2004 nicht zu einem Abschluss kam. Auch hier arbeitet der VDV weiterhin dafür, dass eine mögliche Systemänderung nicht zu einer – beabsichtigten oder gar versehentlichen – Reduzierung der Gesamtmittel für den öffentlichen Verkehr führt.

Die Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes, über das die Länder vom Bund für den Nahverkehr – insbesondere im Eisenbahnbereich – zurzeit (2005) rund sieben Milliarden Euro erhalten, steht zwar erst im Jahr 2007 an. Gleichwohl sind auch hier erste Bestrebungen der Finanzpolitik auf Bundesebene erkennbar, diese Mittel deutlich zu reduzieren. Die Verkehrspolitiker im Bund wie

Die Anbindung des ländlichen Raumes wird leiden, wenn der ÖPNV weiterhin als Haushaltssteinbruch gesehen wird



auch in den Ländern müssen daher größte Anstrengungen unternommen, diese wichtigste Finanzquelle für den gesamten ÖPNV in einer dauerhaft gesicherten angemessenen Höhe festzuschreiben. Der VDV hat bereits eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die im Hinblick auf die Dotierung und die Verteilung konstruktive Vorschläge erarbeiten wird. Es bleibt zu hoffen, dass – wie bei der ersten Revision des Regionalisierungsgesetzes – am Ende ein tragfähiger politischer Kompromiss gefunden werden kann.

Insgesamt ist festzustellen, dass trotz der bereits eingetretenen Kürzungen nach wie vor Milliardenbeträge für die Finanzierung des ÖPNV verwendet werden. Wichtige Verkehrsleistungen und viele sinnvolle Einzelprojekte werden weiterhin gefördert. Die Perspektive sieht jedoch düster aus. Vereinzelt leichtes Ansteigen von Finanztöpfen wird durch Reduzierungen anderer Mittel in der Summe wieder mehr als beseitigt. Die Verkehrsunternehmen konnten in der Vergangenheit Einsparungen zumindest teilweise durch weitere Effizienzsteigerung, vor allem durch zum Teil sehr schwierige Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten, kompensieren. Es besteht aber eine Grenze, ab der Leistungskürzungen oder Preiserhöhungen unumgänglich werden. Damit werden die bisherigen Erfolge im ÖPNV gefährdet.

Bisher bestand ein gesellschaftliche Konsens darüber, dass die Förderung des ÖPNV ein wichtiger Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrspolitik, zum Umweltschutz, aber auch zur Unterstützung derjenigen ist, die keine Möglichkeit haben, einfach in ihr Auto zu steigen. Diese Grundlage droht zum Lippenbekenntnis zu werden oder gar in Vergessenheit zu geraten. Zwar gibt es nach wie vor eine Reihe von Politikern, die sich sehr aktiv für den öffentlichen Nahverkehr einsetzen, das letzte Wort haben aber leider zu oft die Haushaltspolitiker.

Kürzungen der Mittel für den ÖPNV wirken sich erst über Umwege auf das Portemonnaie der Bürgerinnen und Bürger aus. Wenn die Verkehrsunternehmen trotz aller betrieblichen Rationalisierungs- und Kostensenkungsmaßnahmen mit Leistungseinschränkungen oder Preiserhöhungen reagieren müssen, wird dies von der Öffentlichkeit



Die Nachfrage beweist die Bedeutung des ÖPNV: Busse und Bahnen sollen für alle nutzbar sein

weniger der Politik als den Unternehmen selbst zugeschrieben. Die öffentliche Kofinanzierung des ÖPNV steht vielfach schon durch die falsche Bezeichnung »Subvention« in einem schlechten Licht da. Umweltschutz gilt zunehmend wieder als Luxus, auf den man in schlechten Zeiten auch verzichten kann. Durch all dies werden Politiker leicht in Versuchung geführt, im ÖPNV zu kürzen. Die Verkehrsunternehmen und ihr Verband werden weiterhin die notwendigen Gegenargumente liefern.

Dabei geht es weniger um die überwiegend ohnehin gut informierte Fachöffentlichkeit, wie etwa die Leserinnen und Leser dieses Jahresberichts. Es ist vielmehr erforderlich, die allgemeine Öffentlichkeit »unakademisch« und einfach von der Schlüsselrolle des ÖPNV zur Lösung von aktuellen umwelt- und verkehrspolitischen Problemen zu überzeugen. Dies bedeutet natürlich nicht den Abschied vom Profil

des VDV als Fachverband. Fachliche Debatten über Details und Einzelaspekte des ÖPNV und seiner Finanzierung müssen weitergeführt werden. Genauso ist es jedoch erforderlich, deutlich zu machen, dass die vielfach geforderte Mobilität auf dem Arbeitsmarkt entsprechende Fahrtmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr voraussetzt. Dieses und andere grundlegende Argumente werden zunehmend in den Mittelpunkt der Öffentlichkeitsarbeit des Verbandes gestellt. So wurde etwa im Oktober 2004 der dritte VDV-Report mit dem Titel »Mit uns kommen alle weiter« veröffentlicht, der in knapper Form die Bedeutung des ÖPNV für eine nachhaltige Mobilität darstellt. Auch in weiteren Veröffentlichungen wird der volkswirtschaftliche Nutzen des ÖPNV im Vordergrund stehen.

Ass. jur. Martin Schäfer



Verkehrte Welt: Der ÖPNV gewinnt an gesellschaftlicher Bedeutung, die Politik steigt Schritt für Schritt aus

## Schienenpersonennahverkehr im Jahr Zehn der Regionalisierung – eine Bestandsaufnahme

Zum 1. Januar 1996, zwei Jahre nach der »großen« Bahnreform, stellte die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) alle Beteiligten vor neue Herausforderungen. Im Jahr Zehn dieser Neuordnung gewähren veränderte Marktstrukturen und neue Fragestellungen interessante Einblicke.

Die Bestandteile von Bahnreform im Allgemeinen und Regionalisierung des SPNV im Besonderen haben die Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) insgesamt grundlegend verändert. Mit den neuen Verantwortlichkeiten gehen neue Handlungsspielräume einher, die letztlich zum Gelingen des Projektes Regionalisierung beitragen.

### Von individuellen Erwartungen ...

Die öffentliche Hand erwartet Angebote grundsätzlich nach den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit: beste Leistung und beste Qualität bei gegebenem Budget oder gleiche Leistung und gleiche Qualität zu geringsten Kosten bzw. niedrigstem Preis. Der verkehrspolitische Anspruch erfordert das Maximalprinzip, der finanzpolitische Rahmen das Minimalprinzip. Dieses Spannungsfeld haben die Aufgabenträger bei ihren Entscheidungen im Interesse der Allgemeinheit zu berücksichtigen.



Durch das Engagement der Unternehmen und öffentliche Unterstützung ist die Verknüpfung von Bahn- und Busverkehrsvorankommen

Der Fahrgast als Teil dieser Allgemeinheit ist kritischer Nutzer mit regelmäßig verschiedenen Wahlmöglichkeiten zur Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse. Im Vordergrund steht dabei die Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr. Diese legt die Messlatte hoch sowohl für harte als auch für weiche Angebotsmerkmale im ÖPNV.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen ist Dienstleister zwischen beiden: Sein Angebot muss nicht allein den zukünftigen Auftraggeber überzeugen. Es muss sich im täglichen Betrieb vor Ort bewähren und den Stellenwert des ÖPNV insgesamt im Verkehrssystem (mit) behaupten.

### ... zu messbarem Erfolg ...

Die praktische Umsetzung der Regionalisierung obliegt zurzeit 33 Aufgabenträgern, davon sieben Landesgesellschaften. Sie legen fest, inwieweit sich der Wettbewerb um den Markt entfaltet bzw. entfalten kann. Die Aufgabenträger haben maßgeblich dazu beigetragen, dass das Angebot im Eisenbahnnahverkehr im Vergleich zum Fahrplan 1993/94 (Referenzfahrplan für die erstmalige Bemessung der Regionalisierungsmittel) heute um etwa 25 Prozent angestiegen ist.

Neben dem Angebotsvolumen hat auch die Qualität der Nahverkehrsangebote spürbar zugenommen. So haben es die neuen Spielregeln des Marktes und das Handwerkszeug verschiedener Fördermöglichkeiten etwa ermöglicht, die Modernisierung der Fahrzeugflotte im SPNV wesentlich zu beschleunigen. Allein die DB Regio AG wird das Durchschnittsalter ihrer Nahverkehrsfahrzeuge bis 2006 auf unter 15 Jahre gesenkt haben. Zahlreiche Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten steigern zudem die Attraktivität der Schnittstellen und senken Zugangsbarrieren für potenzielle Nutzer.

Letztlich ist der gelungene Maßnahmen-Mix dafür verantwortlich, dass die Nachfrage gemessen in Personenkilometern im SPNV bundesweit mit über 30 Prozent stärker gestiegen ist als das Angebot.

Mit dem Instrumentarium der allgemeinen Verkehrsstatistik nicht abzubilden sind die Auswirkungen auf den ÖPNV insgesamt. Durch Fallstudien ist jedoch empirisch belegt, dass leistungsgerechte

SPNV-Angebote als Rückgrat des öffentlichen Verkehrssystems dazu beitragen, die Nachfrage im ÖPNV insgesamt zu steigern. Hiervon profitieren die Allgemeinheit durch eine Reduzierung der gesamtwirtschaftlichen Kosten, die Nutzer des öffentlichen Verkehrssystems durch nachfragegerechte Angebote und die Unternehmen des ÖPNV durch eine höhere Wirtschaftlichkeit.

### ... und veränderten Marktanteilen

Der SPNV-Markt ist zweistufig organisiert: Die erste Stufe umfasst Aufgabenträger und Bahngesellschaften, die zweite Stufe Bahngesellschaften und Fahrgäste. Der Marktanteil eines Unternehmens oder einer Unternehmensgruppe kann grundsätzlich für beide Stufen bestimmt werden. Dabei sind unterschiedliche Kriterien heranzuziehen: Der Marktanteil im Bestellermarkt wird üblicherweise durch die Betriebsleistung in Zugkilometern, die Anteilsverteilung auf der zweiten Stufe durch eine Nachfragegröße (Verkehrsaufkommen oder Verkehrsleistung) beschrieben. Intramodale Konkurrenz im SPNV entsteht bisher nahezu ausschließlich im Bestellermarkt:

- Das Gesamtangebot im SPNV lag in 2004 nach Schätzungen des VDV bei etwa 625 Millionen Zugkilometern. 88 Prozent entfallen auf die Unternehmen der DB-Gruppe, zwölf Prozent auf Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE).
- Bezogen auf die Betriebsleistung der NE wird diese zu 63,8 Prozent durch mehrheitlich öffentliche, 34,7 Prozent mehrheitlich private und 1,5 Prozent sonstige Bahnen gefahren.
- Bei den mehrheitlich öffentlichen Gesellschaften werden über die Hälfte durch kommunale Bahnen angeboten.
- Die Gruppe der überwiegend privaten Gesellschaften wird durch die Bahnen der Connex Verkehr GmbH mit über 50 Prozent der Betriebsleistung angeführt. Es folgen Arriva, Rhenus Keolis und mittelständische Gesellschaften.
- Die drei – gemessen an ihrer Betriebsleistung – größten Unternehmen bzw. Unternehmens-

gruppen vereinen über 40 Prozent des gesamten NE-Anteils auf sich. Das entspricht rund fünf Prozent des gesamten Angebots im Eisenbahnverkehr.

- Kompetenzen zu bündeln, eigene Stärken zu ergänzen und als vergleichsweise kleines Unternehmen erfolgreich bieten zu können, ist Ziel von Kooperationen und Bietergemeinschaften. Der spezifische Marktanteil für Joint Ventures und Kooperationen erreicht mittlerweile 21,2 Prozent bezogen auf das Angebot der NE bzw. 2,5 Prozent bezogen auf den Gesamtmarkt.

### **Vielfältiger als vor der Reform: die Anbieterstruktur**

Ein zukunftsfähiger Markt muss nicht allein auf der Nachfrageseite, sondern gleichermaßen auch auf der Angebotsseite Perspektiven bieten. Von daher kommt einer vielfältigen Anbieterstruktur besondere Bedeutung zu. Zum Zeitpunkt der Bahnreform waren neben der Deutschen Bundesbahn/ Deutschen Reichsbahn weitere 25 Gesellschaften im Nahverkehr auf der Schiene aktiv. Auf Grund der bis dahin geltenden Rahmenbedingungen waren dies überwiegend klassische Eisenbahngesellschaften, d. h. vertikal integrierte kommunale oder landeseigene Unternehmen.

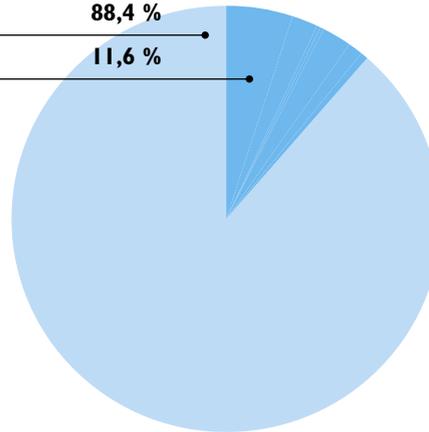
Der VDV hat die im Jahr 2004 aktiven Gesellschaften in Bezug auf Trägerschaft und Unternehmensstruktur analysiert. Dabei wurden nur operativ tätige Gesellschaften einbezogen, d. h. ohne (noch) nicht ausgeübte Konzessionen als Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- Die Zahl der NE im SPNV ist auf 65 Gesellschaften angestiegen. Fasst man Konzernunternehmen zusammen, bleiben 53 Unternehmen und Unternehmensgruppen.
- Von diesen 53 Unternehmen und Unternehmensgruppen befinden sich 37 mehrheitlich in öffentlichem Eigentum (ausländische Staatsbahnen, Länderbahnen, kommunale Bahnen). Bei 15 Bahnen liegen die Gesellschaftsanteile mehrheitlich in privater Hand. Dies sind mittelständische Unternehmen sowie zu Connex, Arriva und Rhenus Keolis gehörende Bahnen.

### **SPNV 2004: Betriebsleistungen je Unternehmensgruppe**

DB-Gruppe	88,4 %
NE	11,6 %

Schätzungen des VDV; Betriebsleistung insgesamt ca. 625 Mio. Zugkilometer; Unternehmensangaben nur begrenzt verfügbar



#### *Anteile innerhalb der NE*

Kommunale Bahnen	43,7 %
Landesbahnen	17,8 %
Staatsbahnen	2,3 %
Mittelständische Unternehmen	2,4 %
Connex-Gruppe	19,2 %
Arriva-Gruppe	9,7 %
Rhenus Keolis	3,4 %
Sonstige	1,5 %

Bei einer Gesellschaft liegen die Anteile zu je 50 Prozent in öffentlicher bzw. privater Hand.

### **Klassische Bahnen sind nicht länger das einzig mögliche Geschäftsmodell**

Mit dem Begriff der Integration werden die im Unternehmen verankerten Produktionsstufen beschrieben. Eine horizontale Integration umfasst unterschiedliche Leistungen auf einer Produktionsstufe; vertikal integrierte Unternehmen decken aufeinander folgende Fertigungsstufen ab. Nicht integrierte Eisenbahnen bieten nur eine (Kern-) Leistung an. Durch den fehlenden Anspruch, fremde Infrastruktur gegen Entgelt nutzen zu dürfen, war diese Form der Spezialisierung vor der Bahnreform grundsätzlich nicht möglich. Die klassische Eisenbahn ist vertikal integriert, d. h. sie bietet Transportleistungen auf eigener Infrastruktur an.

Wie auch im Güterverkehr, hat sich eine Reihe von Personenbahnen auf die Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentriert. Dies ist u. a. eine Konsequenz der

faktischen Monopolstellung der DB Netz AG. Bei einer Vergabe von Leistungen an Dritte, ist die Nutzung fremder Infrastruktur zwingend.

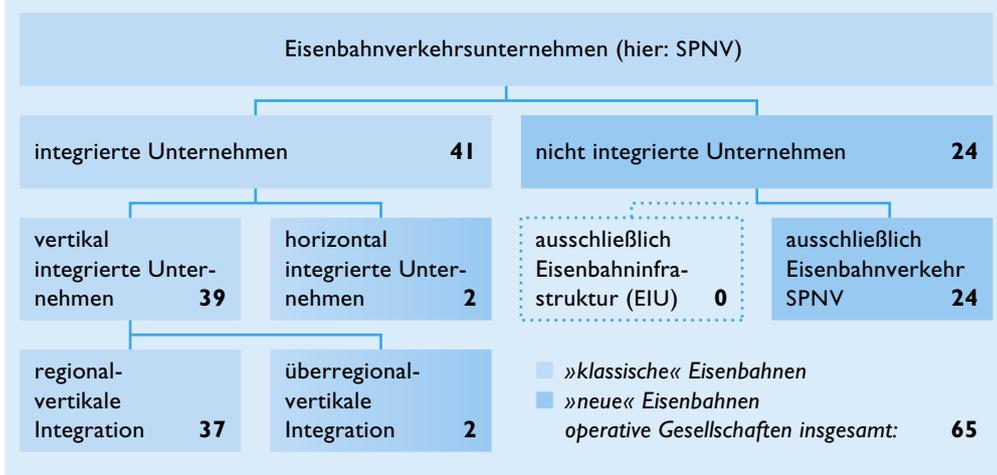
Aber auch abseits des »großen« Netzes gibt es mittlerweile einige Fälle, in denen Netz und Betrieb von unterschiedlichen Gesellschaften bewirtschaftet werden:

- 24 der 65 operativen Gesellschaften sind reine Eisenbahnverkehrsunternehmen (nicht integrierte Unternehmen).

### **SPNV 2004: Unternehmen und Unternehmensgruppen**

<i>mehrheitlich öffentliche Bahnen</i>	<b>37</b>
Staatsbahnen	3
kommunale Bahnen	25
Landesbahnen	9
<i>mehrheitlich private Bahnen</i>	<b>15</b>
mittelständische Unternehmen	12
Connex-Gruppe	1
Arriva-Gruppe	1
Rhenus Keolis	1
<i>sonstige</i>	<b>1</b>
<i>Unternehmen und Unternehmensgruppen gesamt</i>	<b>53</b>

## SPNV 2004: Integrationsgrad der Personenbahnen



- 39 SPNV-Anbieter vereinen Infrastruktur und Betrieb unter einem Dach (vertikal integrierte Unternehmen).
- Ausnahmen sind bisher so genannte horizontal integrierte Bahnen, d. h. hier Eisenbahnverkehrsunternehmen, die neben Personennahverkehr weitere Verkehrsdienste auf der Schiene anbieten, etwa Güterverkehr.
- Stellt man auf die genutzte Infrastruktur ab, werden die Betriebsleistungen im SPNV von 26 Bahnen ausschließlich auf fremder, von 23 Bahnen ausschließlich auf eigener Strecke gefahren. 16 Anbieter bedienen sich sowohl eigener als auch fremder Infrastruktur.

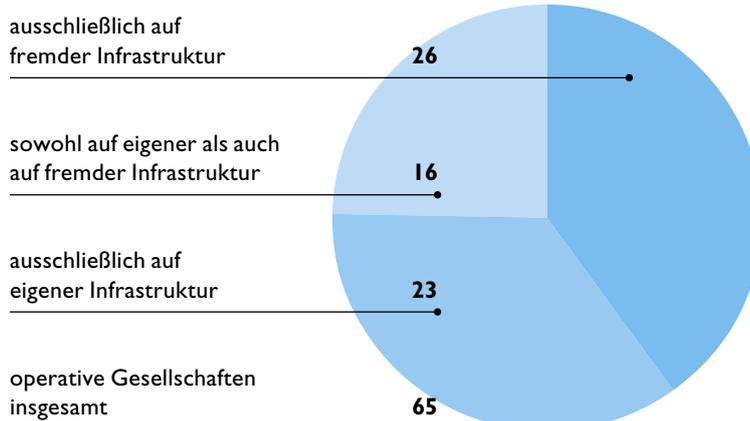
### Und in den nächsten Jahren? Thesen zur weiteren Diskussion

In den ersten Jahren standen Anpassung an die neuen Rahmenbedingungen und Ausloten eigener Chancen und Risiken im Vordergrund. Mit den Erfahrungen aus der Startphase der Regionalisierung rücken Detailfragen und komplexere Zusammenhänge in den Mittelpunkt des Interesses. Wenn auch mit anderen Schwerpunkten, ist dies eine Entwicklung, die aus dem Schienengüterverkehr bekannt ist.

Einzelne Aufgabenträger versuchen, in ihren Vergabeverfahren häufiger funktionale Elemente zuzulassen. Dies kommt der Forderung der Bahnen entgegen, ihnen möglichst weitgehende Gestaltungsfreiheit einzuräumen. Im Einzelfall bedarf diese begründete Forderung allerdings einer kritischen Überprüfung, welche Rahmenvorgaben getroffen werden sollen bzw. müssen und

## SPNV 2004: Genutzte Streckeninfrastruktur

Tätigkeiten als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr ...



wie diese rechtssicher integriert werden können. Dies erfordert nicht nur Risikobereitschaft bei den Bahnen, sondern auch bei der öffentlichen Hand.

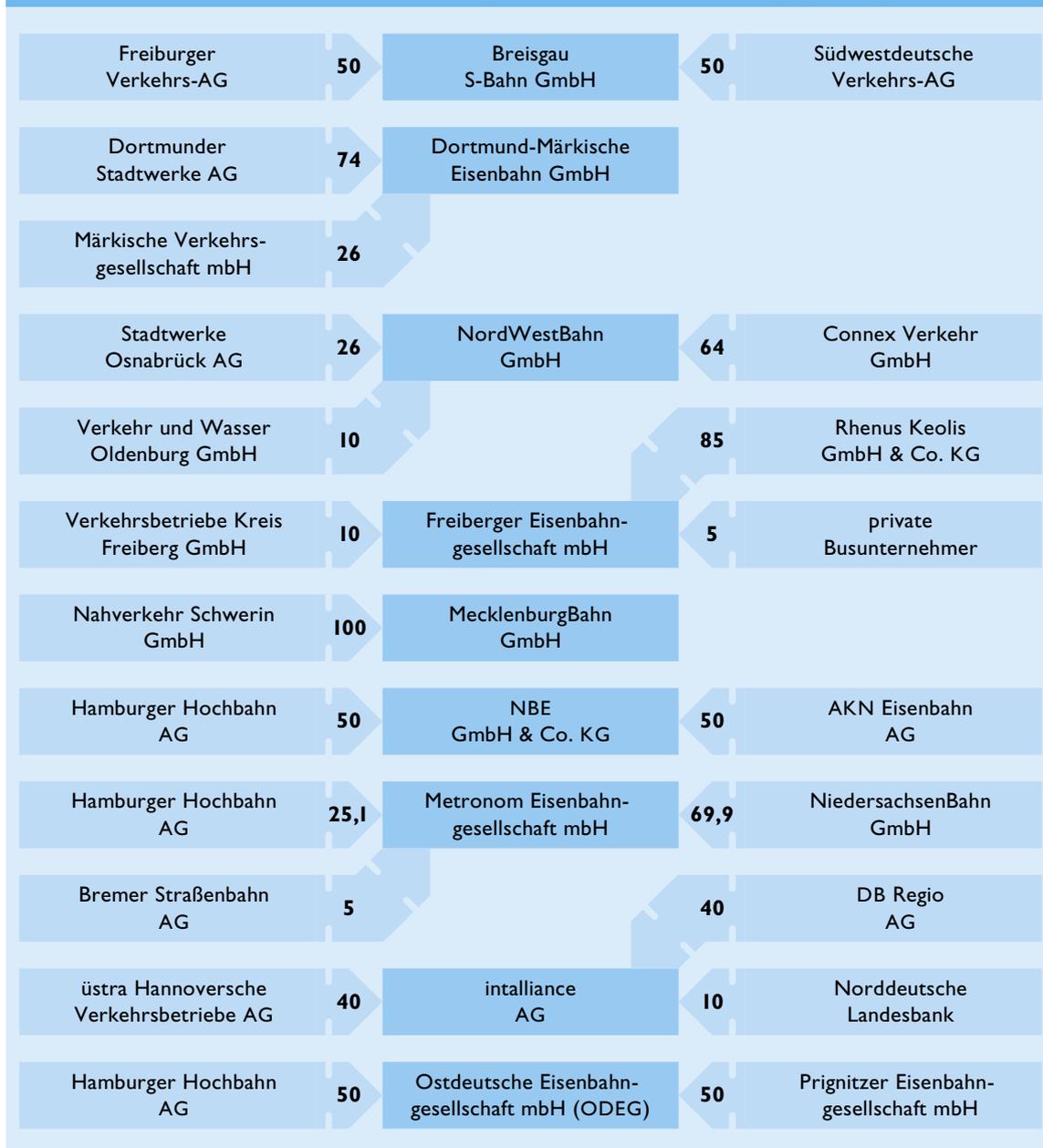
Schwachstellen im SPNV-Betrieb sind mehr und mehr auf die Infrastruktur zurückzuführen. Verfügbarkeit und Qualität der Strecken, Bahnhöfe und Haltepunkte bestimmen objektive und subjektive Angebotsqualität. Sie bestimmen so mit, ob und in welchem Umfang Fahrgastpotenziale erschlossen werden können.

Es zeigt sich, dass Infrastruktur nicht nur über physische Komponenten auf das Angebot im SPNV durchschlägt. Die Preisgestaltung der Infrastrukturbetreiber setzt nicht zuletzt wirtschaftliche Maßstäbe: Wenn – grob geschätzt – von jedem Euro Bestellerentgelt 50 Cent auf die Infrastrukturnutzung entfallen (müssen), steht das Bestellvolumen der Aufgabenträger zur Disposition. Zur Disposition stehen dann nicht allein die unternehmerische Tätigkeit der Bahnen, sondern der Erfolg angebotsorientierter Verkehrspolitik.

Erste Aufgabenträger versuchen, diesem Konflikt mit einem Risikospalt zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer in Bezug auf die Trassennutzungs- und Stationsnutzungsentgelte zu begegnen. Wenn gleich eine theoretisch interessante Spielart, ist dies durch die Fakten des Eisenbahnmarktes bisher nicht realistisch; eine verlässliche Basis zur Prognose der Preise für die Infrastrukturnutzung fehlt, damit entfällt die Option, das Risiko über einen längeren Zeitraum wirtschaftlich bewerten zu können. Die Einbeziehung nicht kalkulierbarer Sachverhalte ist vergaberechtlich nicht zulässig (so genanntes ungewöhnliches Wagnis).

SPNV erfordert langfristige Planung und langfristige Investitionsentscheidungen. Verlässliche Informationen über die Finanzierungsmittel sind für eine sachgerechte, zielgerichtete Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs unerlässlich. Von daher sind die kurzfristigen, rein haushaltspolitischen Erwägungen geschuldeten Sparpläne und Kürzungen kontraproduktiv. Der Nutzen öffentlichen Nahverkehrs bedarf keiner betriebswirtschaftlichen, sondern einer volkswirtschaftlichen Bewertung.

## Kommunale Verkehrsunternehmen im SPNV: Beispiele für Unternehmensbeteiligungen (Angaben in Prozent)



SPNV ist ein Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs. Von daher werden die Folgerungen des EuGH-Urteils in Sachen »Altmark-Trans« auch von den Personenbahnen aufmerksam verfolgt. Dass der Gewinn einer Bahn dem Verlust einer anderen gegenübersteht, ist logische Folge des neuen Marktrahmens. Dies betrifft nicht (mehr) ausschließlich die Konkurrenz zur DB-Gruppe. Ein erstes Beispiel ist die Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH, die die (modifizierte) Folgevergabe »ihrer« Strecke nicht hat für sich entscheiden können.

Zum Teil kontrovers diskutiert wird die Frage, inwieweit die Konsolidierung des Angebots der DB Fernverkehr AG Alternativen erfordert. Einige Aufgabenträger

haben begonnen, auf bestimmten Relationen Mittelstreckenverkehre auszuschreiben. Für die Bahnen bedeutet dies die Chance, in größere Relationen zu wachsen. Möglicherweise ist dies auch geeignet, mittelfristig Alternativen im »echten« Fernverkehr vorzubereiten. Problematisch ist einmal mehr die Finanzierung. Angesichts der angespannten Haushaltslage werden kaum zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen. Zusatzleistungen dürfen allerdings auch nicht zulasten des eigentlichen SPNV-Angebotes gehen. In diesem Zusammenhang werden die Kostensenkungspotenziale durch »100-prozentigen« Wettbewerb vielfach überschätzt.

In der jüngeren Vergangenheit sind die »Fahrgastreue« in das

öffentliche Interesse gerückt. Es ist zu beachten, dass die Ansprüche gegenüber den Eisenbahnunternehmen angemessen, praktikabel und finanzierbar bleiben. Fatal wäre es, machte man mit überzogenen Vorstellungen spürbare Preisanhebungen für alle Kunden unausweichlich. Risiken erfordern eine wirtschaftliche Bewertung und entsprechende Strategien der Unternehmen im Markt. Risiken, die sich als nicht handhabbar herausstellen, machen den Markt unattraktiv bzw. erzwingen Risikozuschläge, die auch die öffentliche Hand (mit)trägt. Dies diene niemandem – schon gar nicht den Fahrgästen.

Der SPNV-Markt wird nicht allein von öffentlichen Unternehmen getragen. Ausdrücklich erwünscht

ist – wie in anderen Branchen – das Engagement privater Unternehmen. Angesichts der Risiken dieses komplexen Marktgefüges trifft es gerade die Privaten umso mehr, dass die Kriterien zur Bewertung von Kreditrisiken deutlich verschärft wurden (insbesondere »Basel II«). Angesichts der erheblichen Finanzierungsvolumina im Eisenbahnbetrieb hat sich dieser Aspekt zu einer nicht zu vernachlässigenden Markteintrittsbarriere entwickelt.

In den letzten zwei Jahren haben die ersten Insolvenzen im Eisenbahnverkehr Schlagzeilen gemacht. Konsequenterweise versuchen die Aufgabenträger, sich über Sicherheitsleistungen entsprechend abzusichern. Für Bahnen ist problematisch, dass dies die zuvor genannte Risikobeurteilung durch die Kreditwirtschaft weiter verschlechtern kann. Der zusätzliche Finanzierungsbedarf schlägt, zumal bei kleinen, mittelständischen Unternehmen, auf die Wettbewerbsfähigkeit durch.

Nachdem der Aufgabenträger des Landes Niedersachsen bereits früh mit dem Aufbau eines Landespools an Fahrzeugen begonnen hat, verfolgt mit der Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH ein weiterer Aufgabenträger diesen Weg. Auswahl und Beschaffung des Fahrzeugs werden grundsätzlich als originäre Aufgaben des Verkehrsunternehmens gesehen. Schließlich ist das Fahrzeug die »Visitenkarte« des Unternehmens. Das Modell des »Aufgabenträgerpools« steht dem entgegen. Angesichts der oben genannten Aspekte ist diese Sicht im Einzelfall möglicherweise zu relativieren. Denn die Bereitstellung über den Aufgabenträger senkt die Markteintrittshürde für kleinere Unternehmen.

Offen ist zurzeit, wann und wie die auch im SPNV notwendigen grenzüberschreitenden Verkehre angemessen vorangetrieben werden können. Im Gegensatz zum internationalen Güterverkehr hat der Personenverkehr in den Überlegungen der europäischen Kommission bisher kaum eine Rolle gespielt. Dabei geht es weniger um Fern- bzw. Hochgeschwindigkeitsverkehr. Vielmehr macht eine stärkere Verflechtung der kleinräumigen Verkehrsströme angesichts des europäischen Binnenmarktes vor Grenzen keinen Halt. Die Umsetzung nachfragegerechter, grenzüberschreitender Projekte hängt heute eher von der politischen Durchsetzbarkeit als der verkehrlichen Notwendigkeit ab.

#### **Wertigkeit des ÖPNV in Wirtschaft und Gesellschaft darf nicht zur Disposition stehen**

Um die Entwicklung leistungsfähiger Nahverkehrsangebote voranzubringen, bedarf es der kontinuierlichen Überprüfung von Anspruch und Realität. Der VDV wird seine Mitgliedsunternehmen in Sachfragen und strategischen Argumenten weiter begleiten und unterstützen. Wesentlich ist, den Unternehmen einen dauerhaften, verlässlichen Rahmen zu sichern, der dem Stellenwert des SPNV und seiner Unternehmen für Verkehrs-, Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik gerecht wird. Es muss klar sein, dass jeder Euro zu Gunsten umweltfreundlicher Busse und Bahnen gesamtwirtschaftliche Kosten in Form von Umweltschäden und Straßenverkehrsunfällen reduziert. Insofern ist ein leistungsfähiger ÖPNV heute auch ein Beitrag zu einer leistungsfähigen Wirtschaft morgen.

*Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid*

Seit der Regionalisierung des SPNV stehen die Länder und regionale Aufgabenträger in der Verantwortung



## Bahnreform und Regionalisierung: eine nicht repräsentative Chronik

### 1993

Umsetzung erster »Regionalisierungsprojekte«: Übernahme durch NE zum Teil inklusive Infrastruktur mit dem Ziel, die regelmäßige Bedienung im SPNV, teilweise auch im Güterverkehr, wieder aufzunehmen bzw. zu intensivieren (Reaktivierung und Revitalisierung). Einige Beispiele:

- Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW), Zeven (Niedersachsen): Übernahme von Strecken des »nassen Dreiecks« zwischen Elbe und Weser

- Dürener Kreisbahn GmbH, Düren: Übernahme und Reaktivierung zweier regionaler Strecken im Raum Düren

- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (BOB), Friedrichshafen: Übernahme des SPNV-Betriebs zwischen Friedrichshafen und Ravensburg; Projekt zunächst versuchsweise auf zehn Jahre angelegt; Besonderheit: Parallelverkehr zu DB AG (Unterschiede in der Zahl der Halte), Netzzugang (Infrastruktur bleibt bei DB AG)

### 1994

Beginn der Bahnreform; wesentliche Eckpunkte: Netzzugang gegen Entgelt, Fixierung der finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen für den SPNV

Vorbereitung und Durchführung erster (kleinerer) Vergabeverfahren; Umsetzung weiterer regionaler Projekte, z. B.:

- Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH, Steinebach, übernimmt Infrastruktur und Betrieb zwischen Betzdorf und Daaden

- Zweckverband ÖPNV im Ammertal, Tübingen, übernimmt die Infrastruktur zwischen Tübingen und Herrenberg (Verkehrsbedienung erfolgt ab 1999 durch DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, Ulm, eine Gesellschaft der DB-Gruppe)

### 1995

- Zuschlag für Infrastruktur- und Verkehrsbetrieb (inklusive Sanierung und Fahrzeugbeschaffung) der Strecke Schorndorf–Rudersberg für die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG), Waiblingen, heute Connex-Gruppe (Übernahme der Infrastruktur zuvor durch den Zweckverband Verkehrsverband Wieslautalbahn)

### 1996

Inkrafttreten des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz): Neuordnung der Zuständigkeit für den ÖPNV, insbesondere Überführung der Zuständigkeit für den SPNV vom Bund auf die Länder inklusive »Finanzausgleich« durch Regionalisierungsmittel, Umsetzung dort mittels länderspezifischer Nahverkehrsgesetze

### 1997

- Betriebsaufnahme Zwickau–Klingenthal und Herlasgrün–Adorf durch die Regental Bahnbetriebs-GmbH, Viechtach, Betriebsteil Vogtlandbahn (seit 1998: Vogtlandbahn GmbH); Verkehrsbedienung nach Ausschreibung durch den Freistaat Sachsen

- Erstes grenzüberschreitendes Zweisystemprojekt (EBO – BOStrab) Saarbrücken – Saarguemines (F)

### 1998

- Der bisher größte Auftrag für NE geht an die Bietergemeinschaft Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (heute Connex Verkehr GmbH) und Stadtwerke Osnabrück AG, Osnabrück, (heute NordWestBahn GmbH, Osnabrück) für Strecken im Raum Wilhelmshaven, Oldenburg, Osnabrück.

- Zwischen Dortmund und Lüdenscheid geht – nach Ausschreibung – mit der Dortmund-Märkischen Eisenbahn GmbH, Dortmund, das erste Joint Venture zwischen kommunalen Verkehrsunternehmen an den Start.

### 1999

- Betriebsaufnahme der NordWestBahn GmbH, Osnabrück. Mit der Beschaffung und Bereitstellung der Fahrzeuge betritt die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen LNVG mbH, Hannover, als Aufgabenträger Neuland.

### 2000

- Erster Versuch, eine alternative Fernverkehrsverbindung anzubieten: Die eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG fährt freitags und sonntags zwischen Bielefeld und Köln, muss das Experiment jedoch nach wenigen Wochen aus wirtschaftlichen Gründen abbrechen.

- Betriebsaufnahme der Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH, Freiberg, zwischen Freiberg und Holzau. Das Besondere: Neben der Rhenus Keolis GmbH & Co. KG, Mainz, und den Verkehrsbetrieben Kreis Freiberg GmbH, Freiberg, sind erstmals private Busunternehmen an einer »neuen« Bahn beteiligt.

### 2001

- Im Raum Schwerin übernimmt mit der MecklenburgBahn GmbH, Schwerin, (Stadtwerke Schwerin GmbH, Schwerin) erstmals ein kommunales Verkehrsunternehmen den Betrieb einer SPNV-Strecke.

- In Rheinland-Pfalz startet über die Beteiligung an der TransRegio Deutsche Regionalbahn GmbH, Trier, ein weiteres kommunales Verkehrsunternehmen in den SPNV, hier die Rheinische Bahngesellschaft AG, Mettmann.

### 2002

Die nationale Vergabeverordnung wird um SPNV-spezifische Elemente ergänzt. Die Freihändige Vergabe von Verträgen ist nur noch in bestimmten Fällen zulässig. Ziel ist es, durch das Abschmelzen »wesentlicher« Teile während der Laufzeit mittelfristig die Wettbewerbsvergabe zum Regelfall zu machen.

Die erste Revision der Regionalisierungsmittel wird verabschiedet: die jährliche Steigerungsrate wird auf 1,5 Prozent festgelegt. Die nächste Revision soll 2008 erfolgen.

- Betriebsaufnahme der Prignitzer Eisenbahn GmbH, Putlitz, im Ruhrgebiet. Bei diesem Verfahren konnte sich zum ersten Mal ein inhabergeführtes Privatunternehmen durchsetzen.

- Zwischen Neumünster und Bad Oldesloe geht die NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG, Kaltenkirchen, an den Start. Mit der Betriebsaufnahme des Joint Venture von AKN Eisenbahn AG, Kaltenkirchen, und Hamburger Hochbahn AG, Hamburg, wird die Strecke erstmals seit 1984 durchgehend befahren.

### 2002 (Fortsetzung)

- Als erstes Bundesland nimmt das Land Schleswig-Holstein eine Ersatzbestellung für (eigenwirtschaftliche) Interregio-Verkehre der DB Reise & Touristik AG, Frankfurt, vor. Den Zuschlag erhält die Norddeutsche Nahverkehrsgesellschaft mbH, Hamburg, die mit ihrer neuen Tochter Flex AG, Hamburg, den Betrieb aufnimmt. Wegen Insolvenz der Flex AG muss nach wenigen Monaten neu vergeben werden.

- Mit der Verbindung Rostock – Gera (InterConnex) wagt die Connex-Gruppe mit ihrer Tochtergesellschaft Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH, Neubrandenburg, den Einstieg in die regelmäßige Bedienung im Fernverkehr. Von den zwischenzeitlich drei Linien werden zwei weiter betrieben.

### 2003

Das OLG Brandenburg bestätigt das Wahlrecht der Aufgabenträger zwischen Vergabeverfahren und Direktvergabe (Vorrang des Eisenbahnrechts vor dem Vergaberecht); insofern wird das mit der Vergabeverordnung beabsichtigte Ziel relativiert.

- Start der S-Bahn Rhein-Neckar, Mannheim: Das mit ca. sechs Millionen Zugkilometern bisher größte Los konnte die DB Regio AG, Frankfurt, für sich entscheiden.

- Die erste im Wettbewerb vergebene elektrifizierte Strecke wechselt den Betreiber: Betriebsaufnahme der Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, Uelzen, zwischen Hamburg – Bremen und Hamburg – Uelzen.

### 2004

Im Beschwerdeverfahren 2003/5033 zur Vergabepaxis im SPNV vertritt die Europäische Kommission (Generaldirektion Binnenmarkt) die Auffassung, die Direktvergaben der Länder verstießen gegen das allgemeine Transparenzgebot und Diskriminierungsverbot; zur Verfahrensart wird keine Aussage getroffen.

- Die Erfurter Industriebahn GmbH, Erfurt, ergänzt ihr Bedienungsgebiet um die Relationen Meiningen–Schweinfurt und Meiningen–Gemünden im Auftrag der BEG.

- Auch das gehört dazu: Letzte Fahrt der Dortmund-Märkischen-Eisenbahn GmbH, Dortmund, zwischen Dortmund und Lüdenscheid; in der Folgevergabe hatte sich das Unternehmen nicht durchsetzen können.

- Seit längerem kann sich in einem Vergabeverfahren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wieder ein rein kommunales Unternehmen durchsetzen: Die Abellio GmbH, Essen, erhält den Zuschlag für rund eine Million Zugkilometer ab Fahrplanwechsel 2005.

### 2005

- Mit dem Fahrplanwechsel 2005 wird die Niederbarnimer Eisenbahn AG, Berlin, ein Unternehmen der Connex-Gruppe, den SPNV auf eigener Infrastruktur übernehmen.

- Mit einer Vorlaufzeit von unter einem Jahr übernimmt ein Konsortium aus Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH, Frankfurt, und Rurtalbahn GmbH, Düren, Strecken im Odenwald. Dabei geht nach der LNVG der zweite Aufgabenträgerpool in den Betrieb.

## ÖPNV weiter auf Wachstumskurs

Das von den VDV-Unternehmen zur Verfügung gestellte Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde 2004 in erfreulichem Maße von den Fahrgästen angenommen. Die Nutzung der dafür bereitgestellten Verkehrsmittel Busse, städtische Schienenbahnen und Eisenbahnen erhöhte sich bundesweit um ein Prozent. Dabei fiel die Steigerungsrate im Eisenbahnverkehr mit 3,2 Prozent besonders deutlich aus, während die im Straßenpersonenverkehr tätigen Unternehmen insgesamt ein Fahrgastplus von 0,5 Prozent erzielten. Wie bereits in den Vorjahren wurden vor allem dort deutliche Fahrgastzuwächse verzeichnet, wo sich besondere zielgruppenorientierte Angebote auf dem Markt durchsetzen konnten. Dies trifft vor allem für die in immer neuen Varianten angebotenen Schülertickets zu. Die im VDV organisierten Eisenbahnunternehmen mussten ein Einnahmenminus in Höhe von zwei Prozent hinnehmen, während in den Kassen der Unternehmen mit Bussen und städtischen Bahnsystemen bundesweit fünf Prozent mehr Einnahmen verblieben. Mit einer Steigerungsrate von insgesamt 2,7 Prozent entwickelten sich die Nettoumsatzerlöse damit unter dem Strich durchaus positiv.

Nach der erfreulichen Entwicklung im Jahr 2003, als die VDV-Unternehmen 2,3 Prozent Fahrgast- und 5,4 Prozent Einnahmewachstum erzielt hatten, setzte sich dieser Erfolgskurs im Jahr 2004, wenn auch etwas abgeschwächt, weiter fort.

### Besonderheiten bei Schüler- und Studententickets

Im Straßenpersonenverkehr profitierten vor allem die den Verkehrsverbänden Nordrhein-Westfalens angehörigen Unternehmen von der weiterhin starken Nutzung diverser Schülerkarten. So gelang es dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit Hilfe des Marktsegments der Schüler- und Ausbildungstickets, in den ersten neun Monaten des Jahres fast vier Prozent Fahrgastzuwachs zu erzielen. Hier kam es offensichtlich innerhalb des verschiedenen Tickets umfassenden Spezialangebots zu Verschiebungen. Neben dem bereits etablierten SchokoTicket

entdeckten die Kunden zunehmend die AboVersion des YoungTicket (YoungTicketPlus) für sich. Dieses Ticket allein erreichte im gleichen Zeitraum Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr von 9,8 Prozent.

Auch vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) wurden Erfolg versprechende Ergebnisse gemeldet. Dort profitierte jedoch in erster Linie der SPNV von der positiven Entwicklung, während sich bei den Unternehmen der beiden bedeutenden Universitätsstädte Köln und Bonn die Einführung von Studiengebühren negativ auswirkte. Der deutliche Rückgang der Zahl der Studierenden (NRW minus 16 Prozent, bundesweit minus drei Prozent im WS 2004/05) legt die Vermutung nahe, dass u. a. die Möglichkeit zur Nutzung attraktiver Studententickets in der Vergangenheit oftmals Auslöser für eine Einschreibung an der Universität gewesen sein mag. Diese Rechnung geht nach

Einführung von Studiengebühren nicht mehr auf. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Fahrten im ÖPNV von dieser Kundengruppe faktisch nach wie vor auf anderen Tickets unternommen wird. Somit bildet der ausgewiesene Rückgang sicher nicht alle Facetten der Wirklichkeit ab.

### Demographische Rahmenbedingungen

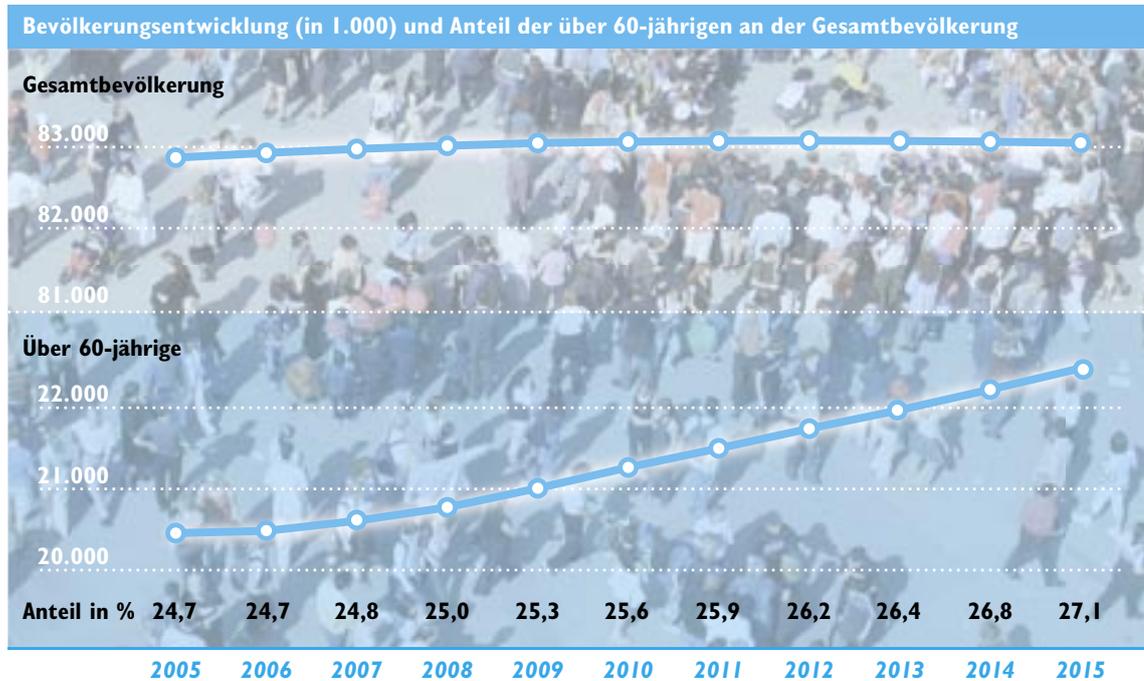
Die bisher anhaltenden Erfolge von Schülertickets in bestimmten Regionen bzw. Verbundräumen Deutschlands können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der bisherige Trend wachsender Schülerzahlen sich inzwischen selbst in den alten Bundesländern nicht mehr fortsetzt. Die Zahl der Einschulungen lag im Schuljahr 2004/05 bundesweit um 0,6 Prozent unterhalb derjenigen des Vorjahres, die Schülerzahlen an allgemein bildenden Schulen insgesamt gingen um 0,5 Prozent zurück. Dem steht ein immer umfangreicher werdender Anteil an über 60-Jährigen in der Bevölkerung gegenüber.

Diesem Trend tragen inzwischen viele Verkehrsunternehmen und -verbände Rechnung, indem sie neben dem üblichen Zeitkartenangebot für Erwachsene spezielle Seniorentickets anbieten. Die genauere Analyse des Marktsegments Zeitkarten für Jedermann zeigt, dass im Jahr 2003 immerhin 5,5 Prozent aller Fahrten mit solchen Tickets unternommen wurden.

### Vorläufige Gesamtentwicklung der Fahrgäste und der Einnahmen (Nettoumsatzerlöse) im VDV 2004/2003

Fahrgäste (Angaben in Mio.)	2003 2004		Einnahmen (Nettoumsatzerlöse, Angaben in Mio. €)	2003 2004	
<b>VDV-Personenverkehr gesamt</b>		<b>+ 1,0 %</b> 9.182 9.277	<b>VDV-Personenverkehr gesamt</b>		<b>+ 2,7 %</b> 8.659 8.894
VDV-Straßenpersonenverkehr		<b>+ 0,5 %</b> 7.501 7.542	VDV-Straßenpersonenverkehr		<b>+ 5,0 %</b> 5.844 6.135
VDV-Eisenbahnpersonenverkehr		<b>+ 3,2 %</b> 1.681 1.735	VDV-Eisenbahnpersonenverkehr*		<b>- 2,0 %</b> 2.815 2.759

\* die Einnahmen einiger NE, die ebenfalls Busverkehr betreiben, sind hier enthalten



Quelle: Zehnte Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes, Variante fünf

Mit dem Schülerticket vergleichbare Erfolgsmeldungen sind in diesem Marktsegment jedoch bisher ausgeblieben.

#### Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

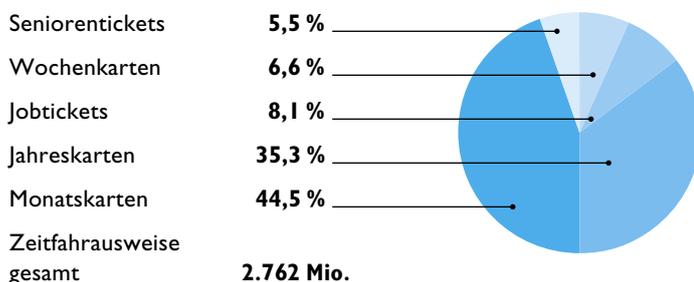
Von Seiten der konjunkturellen Entwicklung gingen auch 2004 wenig neue Impulse auf den ÖPNV aus. Mit 4,381 Millionen Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt gab es gegenüber dem Vorjahr (2003: 4,377 Millionen) keine nennenswerte Veränderung.

zum Vorjahr um 3,3 Prozent auf 4,3 Millionen Personen beschleunigt hat, war die Zahl der Arbeitnehmer mit rund 34,1 Millionen Personen fast genau so hoch wie im Jahr zuvor« (Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 3. Januar 2005). Insbesondere bei der Gruppe Arbeitnehmer, die häufig zwischen Wohnort und Arbeitsstelle pendeln, handelt es sich um die potenzielle Stammkundschaft öffentlicher Verkehrsunternehmen. Bei gleich bleibenden oder gar schlechter werdenden wirtschaftlichen Bedingungen stellt

Wenn auch einige Parameter, die die Entscheidung potenzieller Kunden für oder gegen den ÖPNV begünstigen, sicherlich im Einflussbereich der Verkehrsunternehmen bzw. -verbände liegen (neben attraktiven Zeitkarten z. B. Erreichbarkeit, Pünktlichkeit, Taktdichte oder Komfort), so spielen doch auch andere Faktoren eine erhebliche Rolle, die außerhalb deren Reichweite anzusiedeln sind.

So haben sich die Schwerpunkte bei den Konsumausgaben der Bundesbürger in den letzten Jahren deutlich verschoben. Während in einem deutschen Haushalt 1998 noch 13,7 Prozent des zur Verfügung stehenden durchschnittlichen Nettoeinkommens von 2.770 Euro für Verkehr ausgegeben wurde, stieg dieser Anteil bis zum Jahr 2003 um 0,7 Prozentpunkte auf 14,4 Prozent an. Damit liegt dieser Anteil inzwischen höher als derjenige, der für die Versorgung mit Nahrungsmitteln aufgebracht wird (2003: 14,0 Prozent). Auch wenn an dieser Entwicklung sicher öffentliche Verkehrsträger beteiligt waren, so dürfte doch insbesondere die Benzinpreisentwicklung in diesem Zusammenhang eine entscheidendere Rolle gespielt haben. Die Grafik auf Seite 30 zeigt einen deutlichen Anstieg innerhalb des Betrachtungszeitraums um 46 Prozentpunkte. Dies hat zu bestimmten Zeitpunkten offensichtlich durchaus zu Änderungen

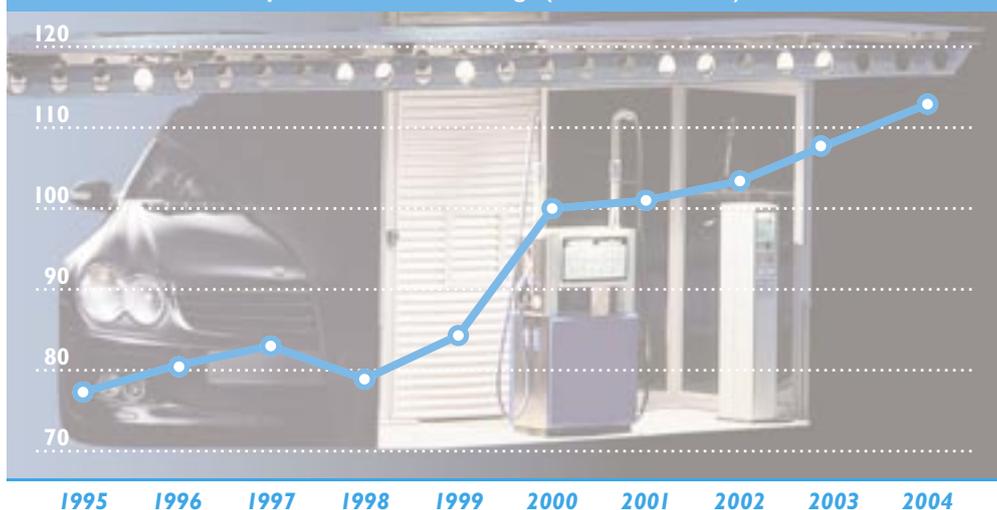
#### Zeitfahrausweise für Erwachsene 2003



Der seit 2001 erstmals wieder geringe Anstieg der Erwerbstätigenzahl (um 0,3 Prozent) ist zwar erfreulich, beruht jedoch zu einem großen Teil auf der zunehmenden Gründung von Ich-AGs. »Während sich im Jahresdurchschnitt 2004 der Anstieg der Selbstständigen einschließlich mithelfenden Familienangehörigen im Vergleich

es für die Verkehrsunternehmen eine besondere Herausforderung dar, neue Stammkunden zu gewinnen, zumal im Bereich der Zeitfahrausweise für Jedermann schon seit Jahren mit speziellen zielgruppenorientierten Angeboten gewonnen wird und die Potenziale somit weitgehend ausgeschöpft sind.

Kraft- und Schmierstoffpreise für Privatfahrzeuge (Index 2000 = 100)



Quelle: Fachserie 17, Reihe 7, Hrsg.: Statistisches Bundesamt; jeweils zum Jahresdurchschnitt

im Verkehrsverhalten geführt. So sind die Ausgaben privater Haushalte für Vergaser- und Dieselmotorkraftstoffe im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr von 36,64 auf 36,50 Mrd. Euro gesunken, obwohl die Preise sich weiter nach oben entwickelt haben. Außerdem konnte in den Jahren 2000 und 2003 jeweils ein Rückgang der Fahrleistung im Pkw-Verkehr beobachtet werden.

#### Einnahmementwicklung

Im Eisenbahnverkehr wurden 2004 Einnahmenverluste in Höhe von zwei Prozent verzeichnet. Die Diskrepanz zu der Entwicklung der Fahrgäste im Eisenbahnpersonenverkehr erklärt sich einerseits durch die Einführung eines günstigen Pauschaltickets in Bayern, andererseits aber auch durch

abrechnungstechnische Effekte bei der DB Regio AG. Die Einnahmementwicklung bei den Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs ist beeinflusst durch die positive Entwicklung bei den Berliner Verkehrsbetrieben, die allein mit 11,5 Prozent Zuwachs in die Statistik eingingen. Die Hauptursache für diese erfreuliche Entwicklung wird in der Einführung des Vordereinstiegs bei Bussen gesehen. Auch der Wegfall des vergünstigten Sozialtickets sowie der freien Rückfahrt beim Einzelfahrschein wirkten in diese Richtung. In anderen Regionen Deutschlands wie im Großraum Hannover oder beim VRR erzielte man ebenfalls deutliche Einnahmenezuwächse durch die Einführung des Vordereinstiegs, die das »Schwarzfahren« weitgehend vereitelt.

Entwicklung der Fahrleistung im Kraftfahrzeugverkehr mit Personenkraftwagen (in Mrd. km)



Quelle: Verkehr in Zahlen 2004/2005

#### Neue VDV-Erhebungen liefern zahlreiche neue Erkenntnisse

Die beiden von Seiten der Personenverkehrsstatistik regelmäßig durchgeführten Erhebungen (Quartalerhebung und Umfrage zur VDV-Statistik) wurden 2004 auf eine neue Grundlage gestellt. Neben der Entlastung der Unternehmen stand dabei vor allem der weitere Ausbau der Spartenstatistik im Vordergrund, die in der VDV-Statistik 2002 erstmals die auf der Mitgliederversammlung am 20. Mai 2003 beschlossene neue Struktur des Verbandes abbildete.

#### Quartalerhebung »Personenbeförderung im Schienennahverkehr und gewerblicher Omnibusverkehr«

Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 trat das »Gesetz zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik« in Kraft. Ziel des Gesetzes war, durch Zusammenführung bisher von den amtlichen Stellen getrennt und mit unterschiedlichen Fragebogen erhobenen Daten die Entlastung der auskunftspflichtigen Unternehmen zu erreichen. Die Angleichung des VDV-Quartalsfragebogens erfolgte zeitgleich mit der amtlichen Statistik zum ersten Quartal 2004. Er wurde im Februar 2004 per Rundschreiben an alle VDV-Unternehmen mit Personenverkehr versandt, verbunden mit der dringenden Bitte, sich an der Umfrage zu beteiligen.

Die elektronische Version des Fragebogens steht im Internet als Download zur Verfügung oder wird den Unternehmen auf Anfrage per E-Mail-Versand zur Verfügung gestellt. Durch den Erhalt des Rundschreibens, wodurch offensichtlich viele Unternehmen daran erinnert worden sind, dass neben den Statistischen Landesämtern auch der VDV quartalsbezogenes Datenmaterial benötigt, ist die Beteiligung an der Umfrage in erfreulichem Maße gestiegen. Die Rücklaufquote liegt nunmehr (bezogen auf die Datensituation) bei 83 Prozent. Somit bietet die vorhandene Datensituation eine gute Grundlage für zuverlässige Vorausberechnungen zum Jahresende. Die elektronische Abwicklung des Meldeverfahrens ist seit vielen Jahren üblich und stellt inzwischen bei über 90 Prozent der VDV-Unternehmen eine Selbstverständlichkeit dar.

Die neue VDV-Erhebung, die weitgehend mit derjenigen der amtlichen Stellen identisch ist, enthält deutlich weniger Merkmale als die vor der Gesetzesänderung verwendete. Neben der Differenzierung der Fahrten nach Fahrausweisgruppen ist die Erhebung der Einnahmen unterjährig von amtlicher Seite ganz entfallen. Da der VDV jedoch nicht vollständig auf diese wichtige Information verzichten wollte, erhebt er die Nettoumsatzerlöse nunmehr im Rahmen einer speziell für den VDV erarbeiteten Zusatzmeldung.

Neu hinzu gekommen ist das Erhebungsmerkmal »Verkehrsmittelfahrten« in der Differenzierung nach Bussen, Straßen- und Stadtbahnen (einschließlich U-Bahnen und Bahnen besonderer Bauart) und Eisenbahnen. Um den Vergleich mit dem Vorjahr zu gewährleisten, werden parallel auch weiterhin die »Unternehmensfahrten« erhoben. Die neue Erhebungspraxis versetzt den VDV in die Lage, ab 2005 auch unterjährig Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsmittelfahrten und der Personenkilometer nach Sparten zu treffen. Der Verzicht auf Erkenntnisse über die differenzierte Entwicklung nach Fahrausweis- und damit Nutzergruppen musste zugunsten der Entlastung für die Unternehmen in Kauf genommen werden.

#### Jahresumfrage zur VDV-Statistik

Aufgrund der oben angesprochenen gesetzlichen Neuregelungen wird ab 2005 erstmals die amtliche Jahresherhebung umgestellt. Bestimmte Bestandszahlen werden nur noch in fünfjähriger Periodizität erhoben. In einem permanenten Abstimmungsprozess mit dem Statistischen Bundesamt unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Verbandsbelange wurde ein neuer VDV-Fragebogen entwickelt, der bereits im Februar 2004 bei der Erhebung der Daten zur VDV-Statistik 2003 zur Anwendung kam.

Trotz deutlicher Reduzierung der Erhebungsmerkmale einerseits liefert die aktuelle Erhebung auf der anderen Seite neue Erkenntnisse über folgende Sachverhalte:

- die Verbreitung von speziellen Zeitfahrausweisen für Senioren
- in niederflurigen Schienenfahrzeugen angebotene Platzzahlen,

- Verkehrsleistungen nach Verkehrsmitteln und Bundesländern,
- Beschäftigte in funktionaler Gliederung,
- Zeitreihen zu Fahrgästen, Personenkilometern und Einnahmen in der Trennung nach Straßen- und Eisenbahnverkehr.

Alle genannten Informationen sind der im September 2004 erschienenen neuesten Ausgabe der VDV-Statistik zu entnehmen.

Die Abwicklung der neuen Umfrage verlief im Wesentlichen reibungslos. Rückfragen der Unternehmen konnten zu einem großen Teil durch die Erarbeitung detaillierter Erläuterungen abgefangen werden. Dennoch traten bei einigen Unternehmen methodische Unsicherheiten bei der Erfassung insbesondere des neuen Erhebungsmerkmals »Verkehrsmittelfahrten« auf. Im VDV-Unterausschuss für Statistik wurden die entsprechenden Passagen der Erläuterungen zum Fragebogen überarbeitet mit dem Ziel, den Unternehmen noch klarere Definitionen an die Hand zu geben.

Weiterhin entsprach der Unterausschuss dem von verschiedener Seite an ihn herangetragenen Informationsbedarf über das Thema »Vandalismus«, indem er eine Zusatzumfrage zu diesem Thema erarbeitet hat. Diese wurde zusammen mit der Umfrage zur VDV-Statistik 2004 im Februar 2005 versandt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Sommer 2005 vorliegen.



Eine weitere Änderung des VDV-Jahresfragebogens wird sich durch die neue Beitragsordnung des VDV ergeben, die eine differenziertere Abfrage des für die Berechnung des Mitgliedsbeitrags relevanten Erhebungsmerkmals »Platz-km« erfordert. Die seit 1990 gültige »Richtlinie zur Bestimmung des Fassungsvermögens von Fahrzeugen des Personenverkehrs für statistische Zwecke« wird jedoch weiterhin für die Beitragsberechnung zugrunde gelegt.

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Im Sommer 2005 liegt eine Sondererhebung des VDV zu Umfang und Kosten des Vandalismus vor



Vandalismus, etwa durch Graffiti, schreckt Fahrgäste ab und verursacht hohe Kosten bei der Beseitigung

## Kostendeckungsgrad trotz hoher Restrukturierungsaufwendungen stabil

Die VDV-Mitgliedsunternehmen in den alten Bundesländern konnten im Jahr 2003 den Kostendeckungsgrad trotz hoher Restrukturierungsaufwendungen auf dem Vorjahresniveau von 71,9 Prozent halten. Dies ist wie bereits in den vergangenen Jahren nicht zuletzt durch die Zunahme der Beförderungserträge begründet. Die VDV-Mitgliedsunternehmen in den neuen Bundesländern konnten eine deutliche Ergebnisverbesserung verzeichnen, obwohl die Fahrgastzahlen rückläufig waren. Der Kostendeckungsgrad stieg hier von 64,4 auf 65,4 Prozent. Dies ist auf die weitere Realisierung von Kostensenkungspotenzialen zurückzuführen. Die Aufwandsstrukturen in den alten und den neuen Bundesländern haben sich weiter angenähert. Bundesweit stieg der Kostendeckungsgrad leicht auf einen neuen Höchstwert von 71,0 Prozent.

Die weiterhin angespannte Haushaltslage auf allen Ebenen der deutschen Gebietskörperschaften, die voranschreitende Liberalisierung des ÖPNV-Marktes, die Kriterien des EuGH-Urteils vom 24. Juli 2003 in der Sache Altmark-Trans und die Erwartung einer Oligopolisierung des Marktes sind nur einige Faktoren für den anhaltenden Druck auf die Unternehmen zur weiteren Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit lässt sich sowohl durch die positive Beeinflussung der Erlöse als auch der Kostenseite erreichen. Die VDV-Mitgliedsunternehmen haben ihre Chancen auf beiden Ebenen erfolgreich genutzt. Dies belegen die Ergebnisse der Erhebung »Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr 2003«.

### Jährliche Erhebung der »Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr«

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.

Um zum einen eine Darstellung des finanziellen Beitrages der öffentlichen Hand zu erhalten und zum anderen die wirtschaftliche Lage der Unternehmen zutreffender zu bilanzieren, werden die Erträge einer differenzierten Betrachtung unterzogen. Hierzu werden die Leistungen der öffentlichen Hand, die zur Abdeckung des Defizits beitragen, zu Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammengefasst (siehe Abbildung). Zieht man von den gesamten Erträgen solche mit Verlustausgleichscharakter ab, erhält man einen bereinigten Nettoertrag. Dieser dient einer besseren Analyse der Ergebnisse, denn die handelsrechtlich ausgewiesenen Jahresfehlbeträge liegen auf Grund der Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter regelmäßig deutlich unter dem tatsächlichen Fehlbetrag. 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 erreichen.

Im Berichtsjahr war bundesweit ein Anstieg des Nettoertrages von 2,3 Prozent zu verzeichnen. Der Gesamtaufwand nahm um 2,1 Prozent zu. Dies führte zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades um 0,1 auf 71,0 Prozent (siehe Tabelle). Die Entwicklungen in den alten und neuen Bundesländern unterlagen dabei unterschiedlichen Einflüssen.

### Steigende Beförderungserträge und hohe Restrukturierungsaufwendungen in den alten Bundesländern

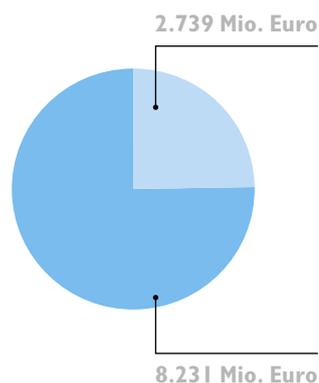
Den VDV-Mitgliedsunternehmen gelang im Bereich Straßenpersonenverkehr erneut eine Fahrgaststeigerung um 1,3 Prozent (Vorjahr 0,6 Prozent). Wie bereits im Vorjahr nahmen insbesondere die Beförderungen im Bereich der Schüler, Studenten und Auszubildenden deutlich zu. Dies führte zu einer Erhöhung der Beförderungserträge um 2,8 Prozent. Der Nettoertrag stieg um 2,0 Prozent.

Die Mehraufwendungen in Höhe von 198 Millionen Euro (2,0 Prozent) sind in erster Linie auf Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen. Von einigen Mitgliedsunternehmen wurden Personalaufwendungen für die Zuführung zu den Rückstellungen für sozialverträglichen Personalabbau und Altersteilzeit in Höhe von insgesamt mehr als 170 Millionen Euro verbucht. Vor allem diese Sonderlasten führten zu einer Zunahme des Personalaufwandes von 4,6 Prozent. Trotz der beachtlichen Restrukturierungsaufwendungen konnten die westdeutschen Unternehmen den Kostendeckungsgrad auf dem hohen Vorjahresniveau halten.

### Erhöhung des Kostendeckungsgrades durch Nutzung von Kostensenkungspotenzialen in den neuen Bundesländern

In den neuen Bundesländern lag der Zuwachs des Nettoertrages mit 4,3 Prozent trotz rückläufiger Fahrgastzahlen und Beförderungserträge deutlich über dem Aufwandszuwachs von 2,8 Prozent. Die Erhöhung des Nettoertrages und die Aufwandssteigerung sind weitgehend auf den Einfluss eines einzelnen Mitgliedsunternehmens zurückzuführen. Hier hat eine Verlagerung der operativen Betriebsführung auf eine in 2002 neu

### Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Nettoertrag in 2003



#### Erträge mit Verlustausgleichscharakter

- Ausgleich für unterlassene Tarifierhöhungen und Durchtarifierung sowie Kooperationsförderungen
- Betriebskostenzuschüsse (östliche Bundesländer)
- sonstige Zuschüsse der Anteilseigner der Umlandgemeinden und anderer Stellen
- Erträge aus der Erstattung der Infrastrukturkosten sowie der Vorhaltekosten
- Erträge mit Verlustausgleichscharakter aus Beteiligungen (z.B. Nießbrauch)
- Erträge aus der Verlustübernahme (§ 302 Aktiengesetz)

#### Nettoertrag

gegründete Tochtergesellschaft stattgefunden. Dies verursachte eine Erhöhung der Umsatzerlöse (Vermietung des Schienenweges, des Fahrzeugbestandes und des Fahrpersonals) sowie eine Steigerung der Aufwendungen für bezogene Leistungen in vergleichbarer Höhe. Nicht zuletzt dieses Einzelergebnis beeinflusste den Kostendeckungsgrad in den neuen Bundesländern positiv.

Weiterhin haben die ostdeutschen Unternehmen einige Aufwandspositionen deutlich senken können. Insbesondere der Personalaufwand nahm mit zwölf Millionen Euro um 1,9 Prozent ab und stellte somit nur noch einen Anteil von 40,8 Prozent an den Gesamtaufwendungen. Auch die Abschreibungen gingen mit 15 Millionen Euro (7,0 Prozent) klar zurück. Nicht zuletzt die Nutzung von Kostensenkungspotenzialen führte trotz sinkender Fahrgastzahlen zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades von 64,4 auf 65,4 Prozent.

#### Bundesweit steigende Erträge bei weitgehend konstantem Verlustausgleich

Die langfristige Betrachtung zeigt einen seit Jahren steigenden Nettoertrag (siehe Abbildung). Insbesondere die Beförderungserträge haben sich auf Grund kontinuierlich zunehmender Fahrgastzahlen positiv entwickelt und lagen 2003 bei 4.905 Millionen Euro. Dies ist auf einen anhaltenden Zuwachs bei der Beförderung von Schülern und Studenten zurückzuführen, der eine leicht negative Entwicklung bei anderen Fahrgastgruppen überkompensierte. Bundesweit war 2003 in diesem Segment ein beachtlicher Zuwachs von 7,2 Prozent zu verzeichnen, obwohl in den neuen Bundesländern die Fahrgastzahlen in diesem Bereich bereits rückläufig waren. Eine andere Kundengruppe – die Senioren – birgt auf Grund der demographischen Entwicklung gute Wachstumspotenziale.

Betrachtet man die Entwicklung der Ausgleichs- und Erstattungszahlungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden nach den §§ 45a Personenbeförderungsgesetz (PbefG) und 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und für die kostenlose Beförderung von schwerbehinderten Menschen

#### Entwicklung der Kenngrößen 2003/2002\*

	absolut 2003 (Mio. Euro)	Veränderung 2003/2002	je Fahrgast 2003 (Cent)	Veränderung 2003/2002
<b>alte Bundesländer</b>				
Aufwand	10.026	+ 2,0 %	147,9	- 0,4 %
Ertrag	9.417	+ 3,0 %	138,9	+ 0,5 %
Nettoertrag	7.209	+ 2,0 %	106,4	- 0,4 %
Fehlbetrag	2.817	+ 2,1 %	41,5	- 0,5 %
Kostendeckungsgrad	71,9 %	+ 0,0 %		
<b>neue Bundesländer</b>				
Aufwand	1.563	+ 2,8 %	163,4	+ 4,8 %
Ertrag	1.553	+ 3,2 %	162,4	+ 5,3 %
Nettoertrag	1.022	+ 4,3 %	106,8	+ 6,4 %
Fehlbetrag	541	+ 0,0 %	56,6	+ 2,0 %
Kostendeckungsgrad	65,4 %	+ 1,6 %		
<b>Gesamtdeutschland</b>				
Aufwand	11.589	+ 2,1 %	149,8	+ 0,2 %
Ertrag	10.970	+ 3,0 %	142,0	+ 1,4 %
Nettoertrag	8.231	+ 2,3 %	106,4	+ 0,4 %
Fehlbetrag	3.358	+ 1,8 %	43,4	- 0,2 %
Kostendeckungsgrad	71,0 %	+ 0,1 %		

\* der SPNV der DB-Gruppe wurde – mit Ausnahme der S-Bahn Hamburg – nicht berücksichtigt

nach § 148 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX), lässt sich feststellen, dass diese Zahlungen in den vergangenen Jahren bei einem Niveau von 1.200 Millionen Euro relativ konstant waren.

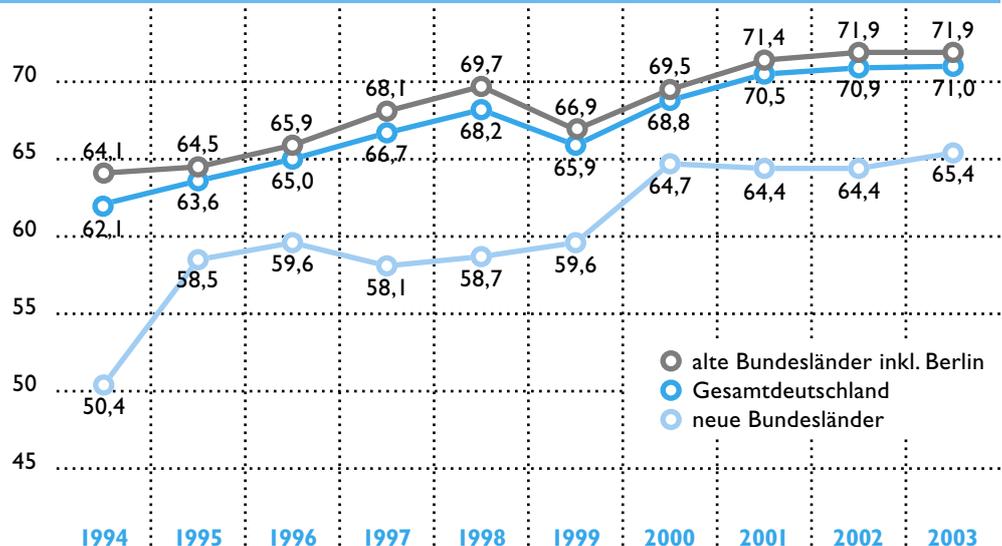
Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter bewegten sich seit 1996 innerhalb einer Bandbreite von 2.600 bis 2.700 Millionen Euro (siehe Abbildung). Auf Grund hoher Restrukturierungsaufwendungen

sind sie im Jahr 2003 vorübergehend auf über 2.700 Millionen Euro angestiegen. Diese Entwicklungen führten zu einer Erhöhung des Nettoertragsanteils auf 75,0 Prozent.

#### Deutliche Annäherung der Aufwandsstrukturen in Ost- und Westdeutschland

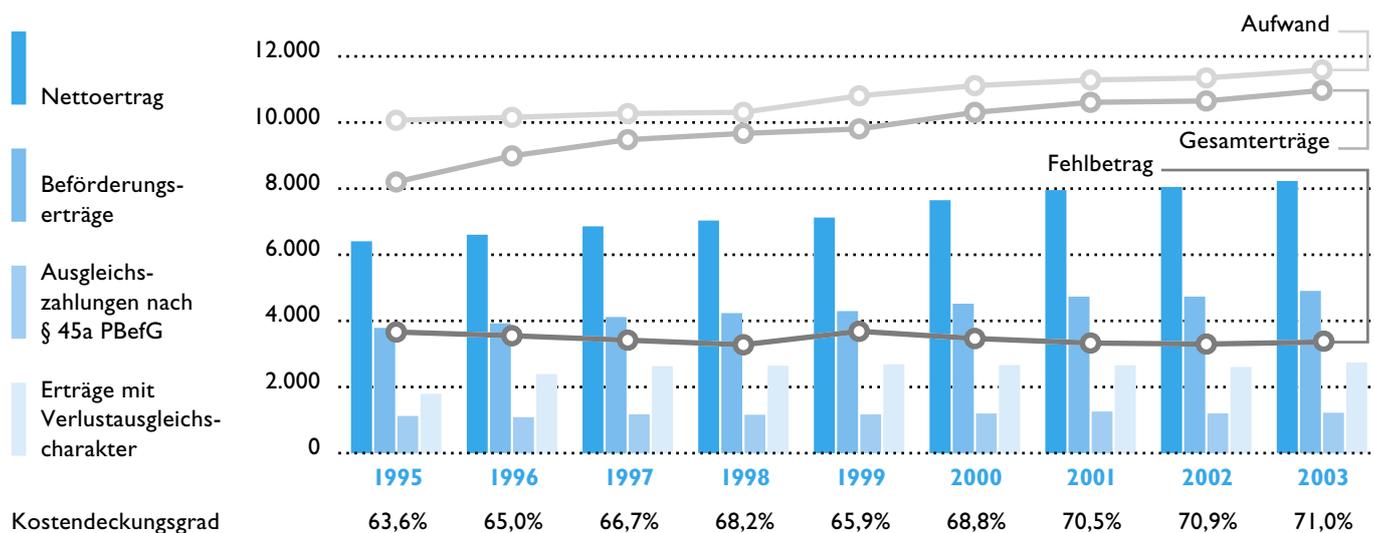
Ein Vergleich der Aufwandsstruktur der Mitgliedsunternehmen im

#### Entwicklung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen 1994 bis 2003 (in Prozent)\*



\* ohne SPNV der DB-Gruppe, ab 1998 inkl. S-Bahn Hamburg GmbH · Quellen: verbandsinterne Erhebungen der Erträge und Aufwendungen; Meldungen anhand der Fahrgastzahlen hochgerechnet auf die Gesamtheit der Mitglieder

## Entwicklung der Kenngrößen der VDV-Unternehmen 1995 – 2003 (in Mio. Euro)



Zeitablauf lässt erkennen, dass im Jahr 1994 in den alten und neuen Bundesländern noch sehr unterschiedliche Strukturen bestanden (siehe Abbildung). Insbesondere die Aufwendungen für bezogene Leistungen differierten mit 8,2 Prozent in Ostdeutschland und 18,4 Prozent in Westdeutschland deutlich. Auch die Anteile für Abschreibungen und Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wichen stark voneinander ab.

Sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern war in den vergangenen Jahren eine deutliche Verschiebung von den Personalaufwendungen zu den Aufwendungen für bezogene Leistungen zu verzeichnen. Hier zeigt sich für das gesamte Bundesgebiet der

anhaltende Trend zur Ausgliederung von Unternehmensbereichen und zur Fremdvergabe von Leistungen (Outsourcing). Besonders ausgeprägt war diese Entwicklung in den neuen Bundesländern. Der Anteil der Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg entsprechend von 8,2 auf 23,2 Prozent. Die darin enthaltene Anmietquote (Übertragung der Leistung auf Subunternehmer) erhöhte sich von 1,9 auf 8,0 Prozent.

Der Anteil der Personalaufwendungen erreicht in den neuen Bundesländern einen Wert von 40,8 Prozent. In den alten Ländern lag dieser durch die hohen Restrukturierungsaufwendungen mit 44,0 Prozent um 1,2 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

Diese temporäre Aufwandssteigerung lässt für die Zukunft eine relative Abnahme der Personalaufwendungen erwarten.

Festzuhalten bleibt, dass sich in den vergangenen zehn Jahren eine deutliche Annäherung der Aufwandsstruktur in den alten und den neuen Bundesländern vollzogen hat.

**Ausblick**

Die anhaltend positive Ergebnisentwicklung der VDV-Mitgliedsunternehmen ist das Resultat konsequent verfolgter Restrukturierungen und einer erfolgreichen Angebotspolitik, die sich in den gestiegenen Beförderungserträgen widerspiegelt.

Die Verkehrsunternehmen können ihre Aktivitäten jedoch nur innerhalb der vorhandenen Rahmenbedingungen gestalten. Hier haben die Unternehmen auch künftig vielfältige Herausforderungen zu bewältigen: die demographische Entwicklung, vermutlich weiter steigende Energiekosten, weitere Kürzungen der Finanzmittel durch Bund, Länder und Kommunen, rückläufige finanzielle Synergien im Querverbund – um nur einige zu nennen. Weitere massive Kürzungen der öffentlichen Finanzmittel werden unweigerlich zu Tarifierhöhungen, einer Ausdünnung oder einer qualitativen Verschlechterung des Verkehrsangebotes führen. Dies gäbe einer seit Jahren positiven Fahrgast- und Einnahmeentwicklung eine andere Richtung.

## Entwicklung der Aufwandsstruktur (in Prozent an den Gesamtaufwendungen)

	alte Bundesländer		neue Bundesländer	
	1994	2003	1994	2003
sonstige Aufwendungen, andere Aufwendungen und Steuern	10,2	11,0	12,7	11,1
Zinsen, ähnliche Aufwendungen und Abschreibungen	11,5	11,7	16,6	14,4
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8,4	8,7	12,7	10,5
bezogene Leistungen	18,4	24,6	8,2	23,2
Personal	51,5	44,0	49,8	40,8

## Absicherungsstrategien bei der Dieselbeschaffung verbessern Planbarkeit des Jahresergebnisses

**Öl ist für die Transportwirtschaft die wichtigste Treibkraft. Die ÖPNV-Unternehmen im VDV setzen allein zur Durchführung des Linienverkehrs in Deutschland jährlich rund 900 Millionen Liter Dieselkraftstoffe ein. Bisher konnten Unternehmen die Kosten hierfür weitgehend verlässlich planen. Der Durchschnittspreis für Brentöl notierte über 20 Jahre bei 18 US-Dollar, im Herbst 2004 stieg er allerdings bis auf 52 US-Dollar. Nur Dank des schwachen Dollars konnten die Verkehrsunternehmen diese Mehrbelastung überhaupt verkraften. Müssen wir uns langfristig auf volatilere und vor allem steigende Energiepreise einstellen? Welche Konsequenzen ergeben sich für das Risikomanagement, besonders angesichts höherer Anforderungen an die Budgetplanung? Instrumente zur Preissicherung können helfen, dieses Haushaltsrisiko zu beherrschen. Sie sind längst verfügbar und neue, kostengünstige Finanzprodukte kommen auf den Markt.**

Diesel- und andere Öldestillate sind die Hauptenergiequelle im ÖPNV. In den Jahresabschlüssen erscheinen die Kosten als Materialaufwand. Sie werden entweder unter den Betriebsstoffen ausgewiesen oder sind Teil der Aufwendungen für bezogene Subunternehmerleistungen. Da die Gesamtkosten für Treibstoffe nicht direkt ablesbar sind, können die zugrunde liegenden Verbrauchsmengen nur auf Basis der erfassten Betriebsleistungen berechnet werden. Allein für die fahrplanmäßigen ÖPNV-Verkehre ergibt sich dabei ein Jahresverbrauch von 900 Millionen Liter. Betrachtet man alle Verkehrsleistungen der Mitgliedsunternehmen, liegen die Verbrauchsmengen sogar weit darüber (Grafik Diesel-Verbrauchsmengen).

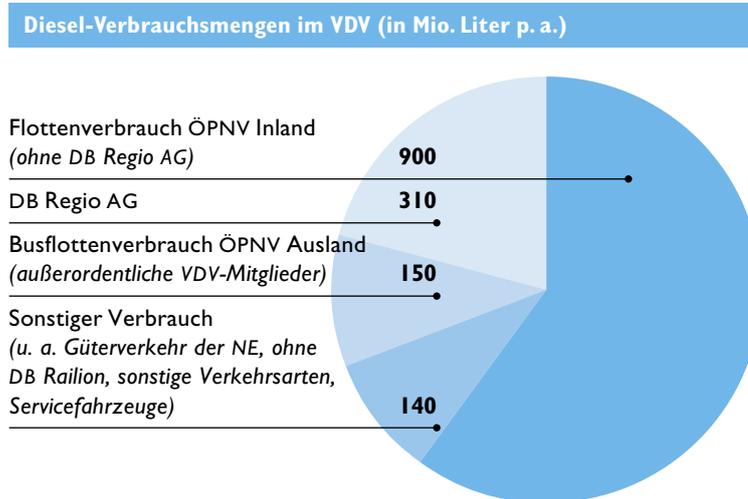
Die Preisentwicklung am Ölmarkt (Grafik Rohölpreisentwicklung) beeinflusst immer auch die wirtschaftliche Lage der Unternehmen. Ein viel beachteter Maßstab für die Preisentwicklung ist die Notierung für die in London an der International Petroleum Exchange (IPE) gehandelte Sorte Brent-Crude-Oil. Der Brentölpreis schwankte im zurückliegenden Jahr extrem, zwischen 29,07 US-Dollar im Februar und 52,07 US-Dollar im Oktober. Dank eines schwachen US-Dollars wirkten sich diese Preissprünge nur gedämpft auf die hiesigen Dieselpreise aus (Grafik Dieselpreisentwicklung). Der Rohölpreis bestimmte im Herbst 2004 im Zusammenspiel mit dem Wechselkurs 27 Prozent des Dieseleinkaufspreises für Großabnehmer. Die Verarbeitungs-, Transport- und Handelskosten schlugen mit 16 Prozent zu Buche,

während die Mineralölsteuer (vor ÖPNV-Erstattung) mit 47 Cent je Liter den Preis zu 57 Prozent

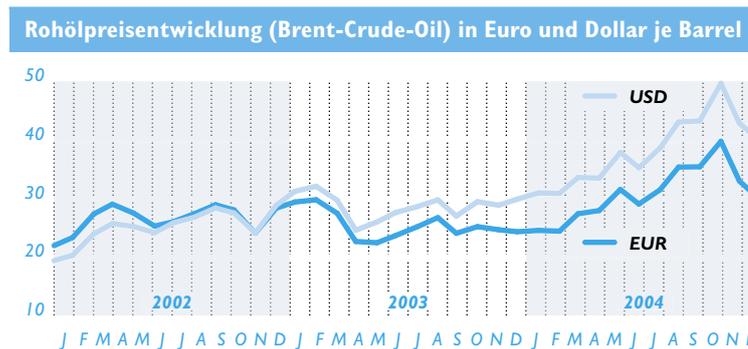
bestimmte (Grafik Preiskomponenten, Seite 36).

### Preissicherung sollte an den marktabhängigen Risikokomponenten ansetzen

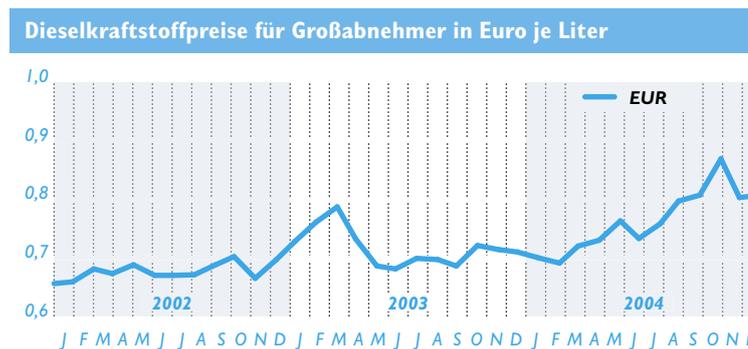
Eine Preissicherung durch Verkehrsunternehmen sollte an den marktabhängigen Risikokomponenten ansetzen, also entweder am Brentölpreis in Euro oder am europäischen Preis für fertiges Dieseldestillat vor Steuern. Ein Risikomanagement durch Preisabsicherungen ist allerdings bei den Landverkehrsunternehmen in Deutschland noch die Ausnahme. Klassische Instrumente sind sogenannte Optionen, Swaps oder börsengehandelte Futures (Tabelle Seite 36). Aufgrund der erforderlichen Größenordnungen haben Verkehrsunternehmen in der Regel



(Berechnungen und Schätzungen des VDV, Angaben der DB AG; der VDV vertritt u.a. außerordentliche Mitglieder mit Busverkehr aus den Ländern Dänemark, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweiz, Tschechien, Ungarn)

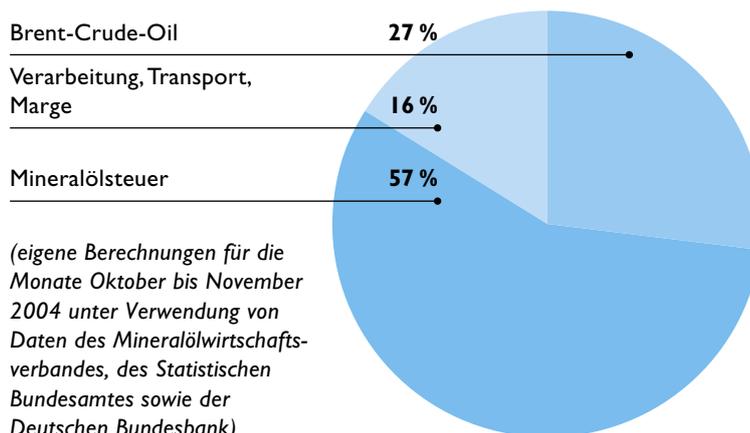


(Rohölpreisentwicklung seit 2002, Mineralölwirtschaftsverband (MwV), Hamburg; Deutsche Bundesbank, Euro-Referenzkurs, Zeitreihe WU5636; eigene Berechnungen)



(Preise für Dieselpreisentwicklung für Großabnehmer, ohne Umsatzsteuer) bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, Quelle: Fachserie 17 / Reihe 2, Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden)

### Preiskomponenten beim Gewerbediesel für Großabnehmer



keinen direkten Zugang zu den Warenterminbörsen. Sie sind auf Dritte als Partner angewiesen. Die zugänglichen klassischen Absicherungsinstrumente sind Swaps und Optionen, die im OTC-Handel (over-the-counter) bilateral mit einem Partner vereinbart werden. Über einen Swap lässt sich ein Festpreis für einen bestimmten Zeitraum, z. B. für ein Haushaltsjahr, vorab fixieren. Zum Ende der gewählten Absicherungsperiode erfolgt ein finanzieller Ausgleich. Bei einer Option beschränkt sich

die Absicherung auf eine Obergrenze (Strike), die vom Unternehmen bestimmt wird. Sie hat den Charakter einer Versicherung mit Selbstbeteiligung, die nur den »Schaden« bei über dieser Grenze liegenden Preisen abdeckt. Im Gegensatz zum Swap partizipiert das Unternehmen von sinkenden Einkaufspreisen. Weitere Varianten wie Bandbreitenoptionen mit einer »versicherten« Preisober- und -untergrenze werden angeboten. Nur innerhalb der gewählten Bandbreite trägt das Unternehmen ein

Preisrisiko. Für die Absicherung ist eine Prämie zu zahlen, die je nach Marktlage und Strike mehrere Cent je Liter erreichen kann. Zur Nutzung der Instrumente ist ein Vertragspartner erforderlich, der sich an den ihm zugänglichen Terminbörsen absichert.

Anders ist dies bei Absicherungsinstrumenten in verbriefter Form. Mit neu entwickelten Zertifikaten lassen sich die tagesaktuellen Preisbewegungen von Basiswerten wie Rohöl abbilden. Rechtlich handelt es sich um Anleihen, die eine Rückzahlung des Basiswertes zum Tageskurs verbiefen. Eine hohe Bonität des Emittenten ist also geboten. Der Emittent stellt die Preiskurve finanztechnisch dar und trägt das Abbildungsrisiko. Ein Vertragspartner ist nicht erforderlich, die Partnerfunktion übernimmt die Börse, wobei der Emittent für die jederzeitige Handelbarkeit zu fairen Preisen auf der Grundlage kontrollierter Regularien sorgt.

Bereits seit Ende 2003 wird ein für Absicherungszwecke nutzbares Zertifikat auf den Basiswert Brent-Crude-Oil (WKN 256 678, Emittent: ABN AMRO) an deutschen Börsen gehandelt. Ein Anteilschein

### Instrumente zur Preissicherung

Instrument	Basismerkmale	Kosten	Vor- und Nachteile, Bemerkungen
<b>Swap</b>	Festpreis (weicht meist vom Tagespreis ab und spiegelt Markterwartung am Terminmarkt wider); Charakter: »Versicherung ohne Selbstbeteiligung«	keine direkten Kosten (jedoch mittelbar Bestandteil des Terminpreises, der von Markteinschätzung und Marge abhängt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ bilateraler Vertrag mit Handelspartner</li> <li>■ keine Partizipation bei fallenden Preisen</li> <li>■ kein Preissteigerungsrisiko</li> <li>■ fest vereinbarte Laufzeit, feste Menge</li> <li>■ Ausgleich nach Referenzpreissystem (Platts Marketscan), nicht nach tatsächlichen Einkaufspreisen</li> </ul>
<b>Option (Cap)</b>	Preisobergrenze (Strike), Sicherung greift erst ab einem vorab festgelegten Preisniveau (Maximalpreis: Strike + Prämie); Charakter: »Versicherung mit Selbstbeteiligung«	Optionsprämie abhängig vom gewählten Absicherungsniveau (Strike) sowie von Markteinschätzung und Marge	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ bilateraler Vertrag mit Handelspartner</li> <li>■ Partizipation bei fallenden Preisen</li> <li>■ kein Preissteigerungsrisiko oberhalb Strike</li> <li>■ fest vereinbarte Laufzeit, feste Menge</li> <li>■ neben Cap-Option weitere Sicherungsmodelle möglich (z.B. Bandbreitenoption mit Preisober- und -untergrenze)</li> <li>■ Ausgleich über Ausübung der Option, falls nicht verfallen</li> </ul>
<b>Zertifikat</b>	Faktischer Festpreis (entspricht dem »eingefrorenen« Preisniveau für den Rohstoff am Tag des Zertifikatekaufs); Charakter: »Steuerfreies, virtuelles Tanken ohne Tanklager«	Kosten der Kapitalbindung (abhängig vom individuellen kalkulatorischen Zins) sowie Transaktionskosten (Handelsspread, Bank-, Maklergebühren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ täglicher Börsenhandel</li> <li>■ keine Partizipation bei fallenden Preisen</li> <li>■ kein Preissteigerungsrisiko</li> <li>■ keine feste Laufzeit, Absicherungsposition jederzeit autonom änderbar (bezüglich Laufzeit, Menge und Absicherungsniveau)</li> <li>■ faktischer Ausgleich über sukzessive Auflösung der Zertifikateposition parallel zum Einkauf</li> <li>■ Instrument ermöglicht Umsetzung von saisonalen Einkaufsstrategien</li> </ul>

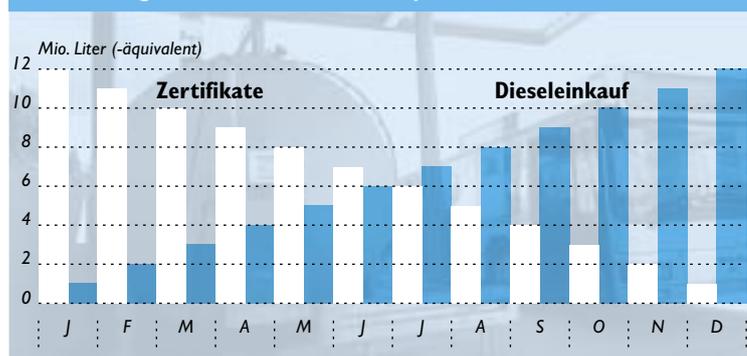
repräsentiert ein Fass Öl, wie es an der Londoner Börse gehandelt wird. Mit dem Zertifikat konnte man 2004 eine einfache, kostengünstige Sicherungsstrategie umsetzen. Denn kommt es zu Preisänderungen beim Rohöl, wirkt sich dies auch auf das Endprodukt Diesel aus. Im Jahre 2004 lag die auf Basis von Monatsdurchschnittswerten gemessene Korrelation zwischen Rohöl- und Dieselpreis bei 93 Prozent. Dies ist allerdings nicht immer so. In den Jahren 2002 und 2003 lag der Gleichlauf der Preise nur bei 62 bzw. 80 Prozent.

#### Bankhaus ABN AMRO bietet auf Anregung des VDV Diesel-Zertifikate an

Im März 2005 hat das Bankhaus ABN AMRO auf Anregung des VDV erstmals auch Zertifikate emittiert, die den Basiswert Diesel genauer abbilden. An den Börsen Frankfurt am Main und Stuttgart werden bereits Zertifikate gehandelt, die den Tagespreisen für Gasöl am Rotterdamer Spotmarkt folgen (WKN: ABNOTM), als auch solche, die den jeweiligen Terminpreisen für ausgewählte Monate entsprechen. Mittelfristig wird angestrebt, die gesamte Preisstrukturkurve über alle Monate eines Jahres und darüber hinaus über Zertifikate abzubilden. Diese neuen Finanzprodukte lösen das Korrelations- sowie nebenbei auch das Umrechnungsproblem – und sie ermöglichen monatsgenaue Absicherungsstrategien.

Wie können nun Verkehrsunternehmen die neuen Finanzinstrumente konkret nutzen? Die Betriebe haben begrenzte Lagerkapazitäten und halten in der Regel Dieselvorräte nur zur Betriebssicherung vor. Sie sind auf einen ständigen Einkauf zu aktuellen Marktpreisen angewiesen. Eine Preis sichernde Beschaffungsstrategie, sich also in Niedrigpreisphasen über den laufenden Bedarf hinaus mit dem Rohstoff einzudecken, ist nicht zuletzt auch wegen der Lagerungskosten kaum realisierbar. Hier eröffnen Zertifikate neue Möglichkeiten. Statt physisch zu tanken, wird virtuell ein über dem sofortigen Bedarf liegendes Liefervolumen zum aktuellen Preisniveau »ins Wertpapierdepot getankt«. Verkehrsunternehmen stellen in der Regel einen Wirtschaftsplan für zwölf Monate auf. Die Abbildungen »Basisstrategie« und »Preisabsiche-

#### Basisstrategie: Abbau der Zertifikate parallel zum Dieseleinkauf



rung« (Seite 36) beschreiben eine haushaltsorientierte, im Folgenden als Basisstrategie bezeichnete, mechanische Methode zur Absicherung des Dieselpreisrisikos auf der Grundlage des im Jahre 2004 bereits verfügbaren Rohölzertifikates.

Das Modellunternehmen beschafft vergaberechtskonform monatlich gleich bleibend eine Millionen Liter Diesel. Das zum Jahresende 2003 festgestellte Preisniveau wurde zuvor als angemessen betrachtet. Das Unternehmen entschloss sich, den Bedarf für das kommende Jahr vollständig auf dieser Preisbasis abzusichern (englisch: hedging) und erwirbt 75.600 Zertifikate auf Brentöl (1 Barrel  $\approx$  159 Liter x

in 2004 durch das Wertpapier positiv wie negativ fast ausgeschaltet. Die Finanzposition wurde parallel zur jeweiligen Einkaufsmenge sukzessive aufgelöst, so dass am Jahresende alle Zertifikate wieder veräußert waren.

Wie die Rechnung belegt, konnte man im Jahre 2004 nicht nur das anfängliche Preisniveau sichern, sondern darüber hinaus Kursgewinne erzielen. Diese haben bewirkt, dass der durchschnittliche Dieseleinstandspreis um fast sechs Prozent gegenüber einer Nichtabsicherung verbilligt werden konnte, obwohl kalkulatorische Zinsen für das zusätzlich gebundene Kapital (hier: vier Prozent) sowie Handels-

#### Vergaberecht

- Der Treibstoffeinkauf erfolgt nach den Regeln des Vergaberechts.

Beachte aber: Auftraggeber können gemäß § 3 SKR Nr. 3 lit. h VOL/A (siehe auch Artikel 40 Absatz 3 lit. h der Richtlinie 2004/17/EG) auf ein Verfahren ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb zurückgreifen, wenn es sich um Waren handelt, die an (Rohstoff-) Börsen notiert und gekauft werden.

- Das Absicherungsgeschäft (Zertifikateerwerb) unterliegt gemäß § 100 Abs. 2 lit. m GWB nicht dem Vergaberecht bei Aufträgen über finanzielle Dienstleistungen im Zusammenhang mit Ausgabe, Verkauf, Ankauf oder Übertragung von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten (siehe auch Artikel 24 Satz 1 lit. c), Fußnote 3 zum Anhang XVIII sowie Erwägung 35 der Richtlinie 2004/17/EG).

Stand 05.01.2005



75.600 Anteile  $\approx$  12 Millionen Liter). Das börsengehandelte Finanzinstrument bedarf nach der Verdingungsordnung für Leistungen VOL/A keiner Ausschreibung (siehe dazu Infokasten »Vergaberecht«). Das aus dem Rohölpreis und den sonstigen Faktoren resultierende Preisänderungsrisiko beim Diesel wurde Dank der hohen Korrelation

kosten (hier: 0,25 Prozent) berücksichtigt wurden. Da der ohnehin nicht absicherbare Mineralölsteueranteil im Zertifikatepreis nicht mit abgebildet wird, entstehen insoweit auch keine Kapitalkosten. Der virtuelle »Depotdiesel« bleibt also bis zum physischen Einkauf steuerfrei und verursacht keine Lagerungskosten.

## Preisabsicherung mit Zertifikaten: Rückrechnung für das Jahr 2004

Monat	Nettopreis je Liter (Großabnehmer) <sup>1)</sup>	Kosten für je l Mio. Liter	Kurs je Brent-Zertifikat <sup>2)</sup>	Verkaufserlös Zertifikate je l Mio.-Liter-Äquivalent abzüglich Spread <sup>3)</sup>
Januar	0,6996 €	699.600 €	24,52 €	154.090 €
Februar	0,6914 €	691.400 €	24,08 €	151.325 €
März	0,7198 €	719.800 €	26,24 €	164.899 €
April	0,7298 €	729.800 €	28,23 €	177.404 €
Mai	0,7634 €	763.400 €	31,54 €	198.205 €
Juni	0,7328 €	732.800 €	30,07 €	188.967 €
Juli	0,7577 €	757.700 €	30,92 €	194.309 €
August	0,7972 €	797.200 €	37,40 €	235.031 €
September	0,8066 €	806.600 €	36,83 €	231.449 €
Oktober	0,8686 €	868.600 €	44,34 €	278.644 €
November	0,8033 €	803.300 €	37,63 €	236.476 €
Dezember	0,8066 €	806.600 €	33,25 €	208.951 €
<b>Durchschnitt / Gesamt</b>	<b>0,7650 €</b>	<b>9.176.800 €</b>	<b>32,09 €</b>	<b>2.419.750 €</b>

**Ermittlung der effektiven Beschaffungskosten:**

Dieselaufwand für 12 Mio. Liter (gemäß Aufstellung):	9.176.800 €
Kosten Zertifikatekauf am 30.12.2003 (75.600 Stücke, Kassakurs: 24,43 €)	1.846.908 €
Erlös aus Zertifikateverkauf in 2004 (gemäß Aufstellung):	2.419.750 €
Erlös abzüglich Kosten (Gewinn):	572.842 €
Sicherungskosten: Kosten Kapitalbindung Zertifikate (4 % auf 50 % v. 1.846.908 €)	36.938 €
Beschaffungskosten für Diesel nach Zertifikategewinn und Kapitalkosten:	8.640.896 €
Kosten je Liter ohne Absicherung:	0,765 €
Kosten je Liter mit Absicherung:	0,720 €
<b>Verbilligung 2004 je Liter:</b>	<b>0,045 €</b>
	<b>(= 5,9 %)</b>

<sup>1)</sup> Preise für Dieseldieselkraftstoff (ohne Umsatzsteuer) bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, Quelle Fachserie 17 / Reihe 2, Hrsg.: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden · <sup>2)</sup> Kassakurse für das Brent Crude Oil Open End Zertifikat der ABN-AMRO Bank N.V., London branch, WKN 256 678 bzw. ISIN NL 0000202109 (Emissionstag 23.12.03) gemäß Kursblatt der Börse Stuttgart, Handelssegment EUWAX zum 15. eines jeden Monats bzw. zum nächst folgenden Börsenhandelstag. Bei der Bemessung der zur Absicherung notwendigen Anteile wurden die (variablen) Partizipationsraten am jeweiligen Terminkontrakt aus Vereinfachungsgründen nicht berücksichtigt. · <sup>3)</sup> Annahme: Geld-Brief-Spanne (Spread) 0,25 Prozent

**Bei tendenziell steigenden Preisen bleiben Kosten und Risiko im Griff**

Eine Verbilligung nach Kosten kann allerdings nur bei tendenziell steigenden Preisen realisiert werden. Bei fallenden Preisen steht den Kursverlusten in der Wertpapierposition der »außerplanmäßige« Preisvorteil beim Einkauf gegenüber. Der Preis für die Ausschaltung des Haushaltsrisikos ist damit der entgangene Einkaufsvorteil, zusätzlich der um ein halbes Prozent betragenden Kapital- und Handels-

kosten, die als Basiskosten – auch bei stabilen Preisen – grundsätzlich anfallen. Eine Rückrechnung auf Brentölbasis für die Vorjahre ergab eine Verbilligung von fast fünf Prozent in 2002 sowie eine Verteuerung von drei Prozent in 2003 gegenüber einem nicht abgesicherten Kauf. In zwei von drei Jahren führte die Absicherung also sogar zu Kostensenkungen, obwohl die Strategie primär nicht auf eine Preisreduzierung abzielt. Zertifikate können damit eine Alternative zu den o. g. OTC-Instrumenten

sein. Geht man von der Hypothese langfristig steigender Energiepreise aus, einer für den Ölmarkt sicher nicht sehr spekulativen Annahme, kann bereits die Basisstrategie neben Preissicherheit auch Einkaufsvorteile generieren. Zertifikate können aber noch mehr leisten.

**Die Kenntnis der saisonalen Preisschwankungen hilft weiter**

Die Preisverläufe für Rohöl und dessen Destillate weisen ein typisches jahreszeitliches Verlaufsmuster auf,

US-Ölsorte WTI Global Spot, Kassakurse für die Periode 1978–2004 (Methode Growth, Quelle: Bridge)



Saisonalität gehört zu einer wichtigen Analyse-Methode an den (Finanz-)Märkten. Eine Vielzahl saisonaler Muster ist seit mindestens 20 Jahren stabil und kann von Marktteilnehmern als Indikator für Kauf- oder Verkaufsentscheidungen berücksichtigt werden. Der Anbieter von Finanzdaten »SeasonalCharts« hat ein Verfahren zur tag-genauen grafischen Darstellung saisonaler Kurvenverläufe entwickelt, das einen Chart produziert, der mathematisch exakt ist und aus dem zu erkennen ist, wie groß der jeweilige Preisunterschied im Saisonverlauf ist.

© SeasonalCharts ([www.seasonalcharts.com](http://www.seasonalcharts.com))

das in so genannten Saisoncharts sichtbar wird. Über einen Betrachtungszeitraum von mehr als 20 Jahren weisen insbesondere die Monate Februar und März signifikante relative Preistiefs auf (siehe dazu die obige Grafik US-Rohölsorte West Texas Intermediate, WTI). Die Basisstrategie lässt sich demgemäß zu einer Saisonmusterstrategie fortentwickeln, die angesichts der historischen Datenlage keineswegs als bloße Preisspekulation betrachtet werden sollte. Bei einem systematischen Kauf von Zertifikaten können die Preistiefs unabhängig von der eigenen Lagerkapazität genutzt werden. Ein Engpass stellt nur die zur Finanzierung der Position notwendige Liquidität dar. Auch weitergehende Strategien sind vorstellbar, wie der strategische Aufbau virtueller »Vorräte« für mehrere Jahre. Und selbst Bilanzstrategien zur Ergebnissteuerung wie die vorübergehende Bildung stiller Reserven mit einer im Gewinn befindlichen Zertifikatposition sind möglich. Schließlich stellen Zertifikate auch eine jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dar.

Die fossilen Ölreserven sind endlich, die Förderung wird immer schwieriger und teurer. Der Verbrauch aber steigt und der Energiehunger Chinas und Indiens wird kaum mehr sinken. Alternative Technologien sind in Entwicklung und Erprobung, können aber den Rohstoff Öl noch über Jahrzehnte nicht ersetzen. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der geopoliti-

schen Lage ist die Prognose dauerhaft steigender Ölpreise wahrscheinlich und seriös. Zwar können Absicherungsgeschäfte diese nicht verhindern, aber sie können dazu beitragen, das Budgetierungsrisiko zu beherrschen. Eine Preisabsicherung ist daher ein sinnvolles, kostengünstiges Element des Risikomanagements bei Verkehrsunternehmen und wird vor diesem Hintergrund an Bedeutung gewinnen. Die Entscheidungen über das »ob und wie« müssen in jedem Unternehmen individuell getroffen werden.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

## Erfolgreiche Ausweitung des Angebotes CityTicket

Mit der Schaffung durchgehender Reiseketten in möglichst vielen Bereichen lässt sich der Zugang zu den Systemen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter vereinfachen. Kombitickets, die beispielsweise den Eintritt zu Fußballspielen oder Theatervorstellungen mit der Möglichkeit der kostenlosen An- und Rückfahrt im ÖPNV verbinden, finden daher immer weitere Verbreitung. Das vom VDV maßgeblich initiierte CityTicket, das Fernverkehrsfahrkarten der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit der Möglichkeit der kostenlosen ÖPNV-Nutzung in den angeschlossenen Städten verknüpft, stellt das derzeit wohl bundesweit größte Kombiticket-Projekt dar. Nur ein Jahr nach seiner Einführung konnte es im Dezember 2004 bereits deutlich ausgeweitet werden.

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 wurde in zunächst 46 Städten die erste Stufe des Angebotes CityTicket umgesetzt. Mit der CityTicket-Funktion können seither Besitzer einer BahnCard25 oder BahnCard50 in allen einbezogenen Städten am Zielort ihrer Bahnreise mit Bus, Straßenbahn oder U-Bahn zu ihrer Zieladresse weiterfahren, ohne dafür einen separaten Fahrausweis für die städtischen Nahverkehrsmittel lösen zu müssen. Gleiches gilt – sofern dazu ein entsprechendes Datum auf dem Fahrausweis vermerkt ist – auch bei der Rückfahrt zum Bahnhof.

Der Geltungsbereich der Fahrtberechtigung in den einzelnen Städten erstreckt sich grundsätzlich auf das Stadtgebiet. Sofern das dazugehörige Tarifgebiet der Stadt über die Stadtgrenze hinausreicht, sind oft auch größere Geltungsbereiche gegeben. Voraussetzung für das mit BahnCard-rabattierten Fahrausweisen obligatorisch ausgegebene CityTicket ist eine Reise über mindestens 100 Kilometer, bei der zumindest auf einer Teilstrecke ein DB-Fernverkehrszug (ICE, IC oder EC) genutzt wird.

### VDV tritt als Rahmenvertragspartner für seine Mitglieder auf

Der Einführung des Angebotes vorausgegangen waren lange und teilweise schwierige Verhandlungen zwischen dem VDV und seinen Mitgliedsverbänden und -unternehmen einerseits sowie dem Fernverkehrsbereich der DB AG andererseits. Wie bei den verschiedenen bestehenden Kombiticket-Vereinbarungen mit Reiseveranstaltern unter dem Stichwort »Fahren & Fliegen« fungiert der VDV auch beim CityTicket als Rahmenvertragspartner für seine Mitgliedsverbände und -unternehmen. Diese sind dem zwischen VDV und DB Fernverkehr AG abgeschlossenen Rahmenvertrag mittels einer speziellen Erklärung beigetreten.

Der VDV übernimmt dabei nicht nur die Abstimmung der Positionen zwischen den beteiligten Verkehrsverbänden und -unternehmen sowie deren Vertretung gegenüber der DB AG. Er ist vielmehr auch für zahlreiche Aufgaben hinsichtlich der organisatorischen Abwicklung des Projektes zuständig und trägt

Sorge dafür, dass eine einheitliche Handhabung für alle Teilnehmer gewährleistet bleibt.

### Zahl einbezogener Städte auf 67 erhöht

Von Beginn an stand für alle Beteiligten fest, dass die Einführung des CityTickets nur den Beginn einer Entwicklung darstellen und dieser möglichst bald weitere Schritte folgen sollten. Eines der wesentlichen Ziele – alle Städte über 120.000 Einwohner in das CityTicket einzubinden – wurde nun mit der Ausweitung des Angebotes zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 fast erreicht. Der Teilnehmerkreis erhöhte sich mit der Aufnahme neuer Städte von Aachen über Leipzig bis Würzburg um 21 auf nunmehr insgesamt 67 Städte.

Neben der Ausweitung auf weitere Städte wurde zum 12. Dezember 2004 aber auch das bisher fehlende Produkt der BahnCard-Familie – die BahnCard 100 – in das Angebot CityTicket einbezogen. Die BahnCard 100 wurde mit Wirkung zu diesem Termin mit der CityTicket-Funktion ausgestattet und umfasst neben ihren bisherigen Leistungen im Eisenbahnfern- und -nahverkehr am Abfahrts- und Zielort der Bahnreise nun auch die kostenlose Nutzung der jeweiligen städtischen ÖPNV-Verkehre. Mit diesem Schritt wurde einem von vielen DB-Kunden geäußerten Wunsch entsprochen, den Vielfahrern im Fernverkehr der DB AG mit ihrem Fernverkehrsticket zugleich einen einfachen und unkomplizierten Zugang zu den leistungsfähigen städtischen ÖPNV-Systemen zu ermöglichen. Für die BahnCard 100-Kunden ist damit die Notwendigkeit eines zusätzlichen Kaufs von ÖPNV-Fahrausweisen für den Bereich aller 67 teilnehmenden Städte entfallen.

### Verschiedene Wege zur Kundeninformation

Nachdem sich das Verfahren bereits bei den 46 von Beginn an beteiligten Städten bewährt hatte, wird auch in den neuen CityTicket-Städten an zentralen Fernverkehrshalten mit speziell dafür gestalteten, »Störer« genannten Aufklebern auf den Geltungsbereich des Angebotes hingewiesen (siehe Beispiel links). Auf dem Fahrausweis selbst

Mit Störern wird auf den Liniennetzplänen der angeschlossenen Städte auf den Geltungsbereich hingewiesen





ist die ÖPNV-Fahrtberechtigung mit dem Aufdruck »+City« gekennzeichnet. Dies gilt auch bei der BahnCard 100 (siehe Abbildung), dort kann diese Kennzeichnung jedoch erst sukzessive für neu ausgegebene Karten vorgenommen werden.

Daneben wird aber auch in den Reiseplänen, die in allen Fernverkehrszügen ausliegen, auf die Möglichkeit der Nutzung des CityTickets und den jeweiligen Geltungsbereich vor Ort hingewiesen (siehe Abbildung). Ferner besteht für die Kunden auch die Möglichkeit der Information via Internet. Schließlich wurde im Jahr 2004 auch mit einer speziellen Anzeige im Rahmen der VDV-Gemeinschaftswerbung auf das neue Angebot aufmerksam gemacht (siehe dazu den Beitrag »Neues Konzept der Gemeinschaftswerbung sieht intensiveres Political Engineering vor« in diesem Band).

**In das Projekt CityTicket einbezogene Städte**

**In diesen 46 Städten gilt das CityTicket seit 14. Dezember 2003:**

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

**Folgende 21 Städte kamen zum 12. Dezember 2004 hinzu:**

Aachen, Augsburg, Bielefeld, Braunschweig, Chemnitz, Göttingen, Halle, Heilbronn, Kiel, Leipzig, Lübeck, Magdeburg, Offenbach, Osnabrück, Paderborn, Regensburg, Rostock, Saarbrücken, Ulm/Neu-Ulm, Wolfsburg und Würzburg

Auch die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 umgesetzten Erweiterungen sollen noch nicht den Endpunkt der Entwicklung des CityTickets darstellen. Die mit dem CityTicket als dem aktuell bundesweit größten Kombiticket überhaupt eingeführte Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr und dem städtischen ÖPNV – und damit die Schaffung einer durchgehenden Reisekette mit nur einem Fahrausweis – soll in den kommenden Jahren noch weiter ausgebaut werden. So sollen nicht nur die Inhaber der BahnCard, sondern zu einem späteren

Zeitpunkt möglichst alle Fernverkehrs-Reisenden der DB AG in den Genuss des CityTickets kommen. Mittelfristig wird zudem die – vor allem vertrieblich nicht leicht zu bewerkstelligende – Einbeziehung des Startortes der Bahnreise angestrebt. Der VDV wird sich zukünftig weiter dafür einsetzen, die tarifliche Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln auszubauen und den Zugang zu den leistungsfähigen städtischen ÖPNV-Systemen damit noch weiter zu erleichtern.

Dr. rer. pol. Manfred Knieps

An 9.19	Ab 9.21
<b>Osnabrück Hbf</b>	
<p>BahnCard-Kunden erhalten mit "City-Ticket" eine kostenlose Anschlussfahrt in Tarifzone 6.</p> <p>9.29 NNB 81363 Bramsche 9.43 Vechte 10.29 Wildeshausen 10.55 Delmenhorst 11.25 Bremen Hbf 11.40</p> <p>9.30 RE 14158 Diepholz 10.00 Bassum 10.26 Bremen Hbf 10.50</p> <p>9.42 RB 29113 Meile 10.01 Bünde (West) 10.32 Herford 10.27 Bielefeld Hbf 10.48</p> <p>10.02 NNB 82213 Bramsche 10.17 Quakenbrück 10.40 Cloppenburg 10.55 Ahlem 11.04 Oldenburg (Oldb) 11.20 Rastede 11.42 West (Oldb) 11.25 Sende 12.00 Wilhelmshaven Hbf 12.16</p> <p>Zum Flughafen Münster/Osnabrück mit dem Flughafen-Express X 150, Bussteig 3. Fahrzeit ca. 40 Minuten.</p>	
An 10.12	Ab 10.15
<b>Bremen Hbf</b>	
<p>BahnCard-Kunden erhalten mit "City-Ticket" eine kostenlose Anschlussfahrt in Tarifzone 1.</p> <p>10.18 RE 54411 Vorden (Aler) 10.41 Nierburg (Weser) 11.03, weiter in Richtung Hannover Hbf</p> <p>10.21 NNB 81364 Delmenhorst 10.35, weiter in Richtung Osnabrück Hbf</p> <p>10.25 RB 34542 Delmenhorst 10.39 Hude 10.54 Oldenburg (Oldb) 11.12</p> <p>10.28 ME 81413 Rotenburg (Wümme) 10.46 Tostedt 11.09 Buchholz (Nordheide) 11.18 Hamburg-Harburg 11.30</p> <p>10.30 RB 24712 Bassum 11.04 Twistringen 11.12</p> <p>10.34 RB 24912 Bremen-Bügel 10.41 Osterholz-Scharmbeck 10.50 Bremerhaven Hbf 11.25 Bremerhaven-Lohse 11.31</p> <p>10.36 RB 24711 Rotenburg (Wümme) 11.00</p> <p>10.38 RE 54672 Delmenhorst 10.48 Hude 10.58 Nordenham 11.40</p> <p>10.40 RB 24526 Bremen-Bügel 10.52 Bremen-Vegesack 11.00</p> <p>10.51 RB 24525 Langwedel 11.16 Marlow (Nied) 11.23</p> <p>10.54 RE 84504 Delmenhorst 11.00 Hude 11.12 Oldenburg (Oldb) 11.24 Bad Zwischenahn 11.45 Leer (Oldb) 12.15 Emden Hbf 12.42 Marne-Hole 13.00 Norden 13.07 Norddack 13.14 Norddack Meile 13.20</p> <p>Zum Flughafen Bremen mit der Straßenbahnlinie 6 (Bremer Straßenbahn AG) vom Bahnhofsvorplatz. Fahrzeit ca. 15 Minuten.</p>	

Bereits in den im Zug ausliegenden Fahrplänen finden Sie weiterführende Hinweise zum CityTicket

## Wettbewerbsrecht im Umbruch

**Auch 2004 stand das Wettbewerbsrecht wieder im Fokus der Arbeit des VDV: Der Bogen reichte von der Verabschiedung der novellierten europäischen Vergaberichtlinien im Januar über ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland bezüglich der Vergabe von SPNV-Leistungen bis hin zu einer Kartellrechtsentscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf im Dezember. Aufgrund der Gesetzesvorhaben und Gerichtsentscheidungen befand und befindet sich das Wettbewerbsrecht im Umbruch.**

Nachdem Ende 2003 das Vermittlungsverfahren zwischen dem Rat der Europäischen Union (Rat) und dem Europäischen Parlament (EP) zur Änderung der europäischen Vergaberichtlinien mit der Einigung auf eine grundlegende Reform des europäischen Vergaberechts abgeschlossen worden war, stimmten EP und Rat Anfang 2004 den novellierten Vergaberichtlinien zu. Mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt sind diese am 30. April 2004 in Kraft getreten. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) sind nun verpflichtet, die Vergaberichtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG bis zum 31. Januar 2006 in nationales Recht umzusetzen. Da die Rechtsmittelrichtlinie nicht Gegenstand der Novellierung des Vergaberechts war, beziehen sich die grundlegenden Änderungen bzw. Neuerungen auf das Vergabeverfahrensrecht. Der Anwendungsbereich des gemeinschaftsrechtlichen Vergaberechts wurde im Wesentlichen beibehalten.

Die neuen Vergaberichtlinien eröffnen den öffentlichen Auftraggebern neue Vergabeinstrumente – damit verbunden ist auch eine Anpassung des Vergaberechts an die Anforderungen der modernen Informationstechnologien. Das EU-Legislativpaket führt insbesondere das Verfahren des wettbewerblichen Dialogs sowie die Möglichkeiten der elektronischen Auftragsvergabe und dynamischer Beschaffungssysteme in das Vergaberecht ein. Nachdem die vorangegangenen Vergaberichtlinien die Berücksichtigung vergabefremder Eignungs- und Zuschlagskriterien nicht vorsahen, lassen die neuen Richtlinien die Berücksichtigung von Umweltschutz und Sozialaspekten ausdrücklich zu. In Weiterentwicklung der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) können Umweltschutzkriterien zur Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebots herangezogen werden. Daneben können die öffentlichen Auftraggeber auch die Einhaltung von Sozialkriterien bei der Auftragsdurchführung verlangen.

Im Rahmen ihrer Initiative zum Bürokratieabbau hat die Bundesregierung am 12. Mai 2004 Eckpunkte für eine Verschlankeung des Vergaberechts beschlossen. Auf der Grundlage dieser Eckpunkte hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) Ende 2004 einen Gesetz- und Verordnungsvorschlag in ersten, noch nicht mit den Bundesressorts und den Ländern abgestimmten Arbeitsentwürfen vorgelegt. Damit sollen die EU-Vergaberichtlinien in deutsches Recht umgesetzt werden. Mit einer ersten Kurzstellungnahme zu den Arbeitsentwürfen hat sich der VDV an der Fachdiskussion über die Reform des Vergaberechts beteiligt und wird dies im folgenden Gesetz- und Verordnungsgebungsverfahren auch weiterhin tun.

### Vertragsverletzungsverfahren bezüglich der Vergabe von SPNV-Leistungen

Am 2. September 2003 hatte das OLG Brandenburg entschieden, dass den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch § 15 Absatz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) auch nach dem In-Kraft-Treten des Vergaberechtsänderungsgesetzes von 1998, mit dem das Vergaberecht in das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) eingegliedert worden war, unverändert ein Ermessen dahin eingeräumt worden sei, die Erbringung von SPNV-Leistungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen frei zu vereinbaren oder diese Leistungen in einem formell-wettbewerblichen Vergabeverfahren zu vergeben (Aktenzeichen [Az.] VergW 3/03 und 5/03).

Auf diese Entscheidung hin hat ein Verkehrsunternehmen zwei Beschwerden an die EU-Kommission gerichtet – einerseits wegen der angeblichen Gewährung gemeinschaftsrechtswidriger Beihilfen, andererseits wegen der angeblichen gemeinschaftsrechtswidrigen Praxis der Vergabe von SPNV-Leistungen in Deutschland.

Die letztgenannte Beschwerde (Verfahren 5033/2003) veranlasste die Kommission, die Bundesregierung um Stellungnahme zu verschiedenen Vergabeverfahren im deutschen SPNV zu bitten.

Die Bundesregierung und die Kommission stimmen darin überein, dass das Diskriminierungsverbot und das Transparenzgebot eingehalten werden müssen. Die Vorschriften des deutschen Eisenbahn- und Vergaberechts stünden jedoch nach Auffassung der Bundesregierung mit diesen Grundprinzipien des europäischen Gemeinschaftsrechts im Einklang. Die Länder bzw. Aufgabenträger seien gehalten, die Regelungen des Vergaberechts, insbesondere § 4 Absatz 3 Vergabeverordnung (VgV) zu beachten. Aber sowohl nach dem europäischen als auch nach dem nationalen Recht bestehe eine Wahlmöglichkeit hinsichtlich der Durchführung eines förmlichen Vergabeverfahrens. Die Bundesregierung gelangt in ihrer Stellungnahme zum Ergebnis, dass die Vertragsabschlüsse im deutschen SPNV gemeinschaftsrechtlich nicht zu beanstanden seien.

Die Kommission gelangt in ihrem Mahnschreiben vom 13. Oktober 2004 [C(2004) 3890] zur Auffassung, dass die Vergabe von SPNV-Leistungen in Deutschland nicht dem Gleichbehandlungs- und dem Transparenzgebot des EG-Vertrages genügt haben könnte, und macht deutlich, dass es Aufgabe der Auftraggeber sei, einen angemessenen Grad von Öffentlichkeit bei der Vergabe herzustellen. Die Kommission hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, sich erneut zu äußern, bevor sie über Fortgang, Aussetzung oder Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens beschließen und ggf. eine mit Gründen versehene Stellungnahme gemäß Artikel 226 EG-Vertrag (EG) abgeben wird.

Die Fachwelt sieht dem Fortgang dieses Verfahrens mit großer Spannung entgegen. Aus Sicht des VDV müssen die bestehenden Verkehrsverträge im Interesse der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes unabhängig von der Entscheidung der Kommission erfüllt werden können. Das Vertragsverletzungsverfahren unterstreicht jedoch, wie wichtig es ist, die Vergabe von Verkehrsleistungen unter Beachtung des europäischen

Gemeinschaftsrechts sorgfältig vorzubereiten und durchzuführen.

### Kartellrecht im Umbruch

Mit Datum vom 28. Mai 2004 hat die Bundesregierung ihren »Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen« vorgelegt, mit dem das deutsche Kartellrecht an das europäische Wettbewerbsrecht angepasst werden soll. Dieser sieht eine weitgehende Übernahme des europäischen Kartellrechts und damit einen Wechsel vom bisherigen Anmelde- und Genehmigungssystem zum Generalklauselprinzip vor. Für die Verkehrsunternehmen ist von besonderer Bedeutung, dass auch die kartellrechtlichen Sondervorschriften über Nahverkehrskooperationen geändert werden sollen. Dabei ist zu befürchten, dass die Bildung von Nahverkehrskooperationen und unternehmerischen Allianzen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig erschwert oder verhindert werden würde.

Entgegen dem Gesetzentwurf soll die Pflicht zur Anmeldung von Nahverkehrskooperationen bei den Genehmigungsbehörden erhalten bleiben und nur die Pflicht zur Weiterleitung der Anmeldung an die Kartellbehörden gestrichen werden. Damit würde die Einheit staatlichen Verwaltungshandelns im ÖPNV gewährleistet bleiben und auch zukünftig die sachnahe Genehmigungsbehörde darüber entscheiden, ob eine Kooperation öffentlichen Verkehrsinteressen dient oder nicht. Des Weiteren unterliegen Nahverkehrskooperationen nach bisherigem Recht einer Missbrauchsaufsicht, wobei die Kartellbehörden jedoch nur im Benehmen mit der Genehmigungsbehörde tätig werden können.

Der Gesetzentwurf, Kooperationen einem umfassenden Diskriminierungsverbot zu unterwerfen, hätte zur Folge, dass die von der zuständigen Behörde genehmigten Fahrpreise, Beförderungsbedingungen und Linienführungen, soweit diese Gegenstand von Tarifvereinbarungen oder Fahrplanabsprachen im ÖPNV sind, einer Wettbewerbsaufsicht durch die Kartellbehörden unterstellt würden. Die Kartellbehörden könnten somit in bestandskräftige Hoheitsakte der Genehmigungsbehörden eingreifen.

### Player im europäischen und deutschen ÖPNV

Konzern	Umsatz 2001 (in Euro)
Stagecoach (GB)	3.573.770.000
National Express (GB)	3.278.689.000
FirstGroup (GB)	2.950.820.000
Connex (F)	2.457.000.000
Keolis (F)	1.500.000.000
Arriva (GB)	1.184.426.000
BVG (Berlin)	516.495.000
Hochbahn (Hamburg)	253.625.000
KVB (Köln)	154.442.000

Damit sie weiterhin attraktiv bleiben und die Genehmigungsbehörden ihren gesetzlichen Auftrag erfüllen können, dürfen Nahverkehrskooperationen nicht erschwert werden. Der VDV hat sich daher sowohl gegenüber dem BMWA als auch im Gesetzgebungsverfahren gegenüber dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat – auch mit eigenen Formulierungsvorschlägen für die gesetzlichen Neufassungen – für die vollumfängliche Beibehaltung der kartellrechtlichen Privilegierung eingesetzt und wird dies auch weiterhin tun.

Angesichts des zunehmenden Genehmigungs- und Ausschreibungswettbewerbs gilt es auch, regionale Synergieeffekte zur wirtschaftlicheren Verkehrsgestaltung unternehmerisch zu nutzen. Insbesondere regionale Allianzen sind erforderlich, um im Wettbewerb bestehen zu können. Die Anwendung der fusionskontrollrechtlichen Vorschriften führt zur Prüfung, ob das Gemeinschaftsunternehmen das Entstehen oder Verstärken einer marktbeherrschenden Stellung erwarten lässt. Aufgrund einer engen sachlichen und räumlichen Marktabgrenzung durch das Bundeskartellamt (BKartA) wurde die Grenze der Marktbeherrschung im ÖPNV jedoch wesentlich schneller erreicht als in vielen anderen Märkten. Dies hatte zur Folge, dass das BKartA die Bildung regionalen Allianzen in den vergangenen Jahren mehrfach untersagte oder nur unter Auflagen freigab. Zum Ende des Jahres verkündete der Vergabesenaat des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf am 22. Dezember 2004 jedoch einen Beschluss (Az. VI – Kart I/04), der

sich kritisch mit der Marktabgrenzung des BKartA auseinandersetzt.

Nach Auffassung des Gerichts sei diese fehlerhaft. Zunächst sei sachlich zwischen den Märkten des SPNV nach dem AEG und des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu trennen. Des Weiteren sei in diesen Märkten sachlich und räumlich zwischen einem bundesweit abzugrenzenden Aufgabenträger und einem linienbezogen abzugrenzenden Fahrgastmarkt zu unterscheiden. Das OLG Düsseldorf stellte weiterhin fest, dass hinsichtlich des ÖSPV eigenwirtschaftliche erbrachte Verkehre nicht in den Markt einzubeziehen seien. Die marktbeherrschende Stellung eines Verkehrsunternehmens könnte auch nicht mit dem durch § 13 PBefG bewirkten Schutz vor konkurrierenden Verkehrsangeboten begründet werden, denn dieser beruhe nicht auf der Marktstärke des Genehmigungsinhabers, sondern sei unmittelbare Folge der personbeförderungsrechtlichen Regelung.

Der Beschluss des OLG Düsseldorf ist richtungweisend für die gesamte ÖPNV-Branche und wird Bewegung in die Anwendung der Fusionskontrolle im ÖPNV bringen. Da der Umbruch im Wettbewerbsrecht noch nicht abgeschlossen ist, wird das Wettbewerbsrecht auch 2005 wieder in steter Entwicklung bleiben. Im Mittelpunkt der Arbeit des VDV wird dabei insbesondere der Fortgang der Novellierung des Vergabe- und Kartellrechts stehen.

Ass. jur. Torsten Wiedemann

## Der VDV – ein aktiver Partner der Bundesverkehrs politik für innovative Mobilitätskonzepte

**2004 startete Bundeskanzler Schröder die Initiative »Partner für Innovation«. Unter Moderation des Bundesverkehrsministeriums (BMVBW) wurden innovative Mobilitätslösungen identifiziert, mit denen einem wachsenden Markt an Mobilitäts- und Logistikleistungen erfolgreich begegnet werden kann. Es zeigt sich, dass die Verkehrsunternehmen Träger innovativer Lösungen sind.**

Die Gründe für das anhaltende Wachstum individueller Mobilität und Logistik sind vielfältig: der erweiterte EU-Binnenmarkt, wachsende globale Standortverflechtungen, gravierende demographische Veränderungen, ein wachsendes Mobilitätsbedürfnis und sich änderndes Konsumentenverhalten. Der Infrastrukturausbau der Straße kann aufgrund der Haushaltszwänge und sollte aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsgründen nicht mit dem Verkehrswachstum Schritt halten. Ein wichtiges Ziel der Bundesregierung ist es daher, die vorhandene Infrastruktur intelligenter und effizienter zu nutzen. »Integration der Verkehrsträger und Systemvernetzung als Rezept zur Lösung anstehender Probleme«, lautet die Strategie.

Gerade hier bieten öffentliche Verkehrssysteme durch ihre Bündelungsfähigkeit auf Schiene und Straße die Chance einer besseren Auslastung vorhandener Infrastruktur sowie effizienter, umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilitätslösungen.

### Innovative Mobilitätskonzepte

Im Rahmen der Mobilitätsoffensive des BMVBW wurden in den Arbeitskreis »Innovative Mobilitätskonzepte« Lösungen der Branche des öffentlichen Verkehrs (ÖV) eingebracht, die bei den geplanten öffentlichkeitswirksamen Aktivitä-

ten der Bundesregierung Berücksichtigung finden werden:

- **Produktinnovation:** automatisierter U-Bahnbetrieb Projekt Nürnberg:

Ein nachträglicher Systemwechsel in Nürnberg – die heute vorhandene U-Bahnlinie 2 wird 2006 von konventionellem Betrieb mit Fahrer auf automatischen U-Bahnbetrieb umgestellt – findet so erstmalig in der ÖV-Branche statt. Attraktivitätssteigerung durch flexible Nachfrage und Orientierung im Angebot führen zu einer Steigerung des Verkehrswirkungsgrades, eine Erhöhung der Bedienungshäufigkeit führt zu steigenden Fahrgastzahlen und im Resultat zu einem günstigeren Kosten-Erlös-Verhältnis für die Verkehrsunternehmen. U-Bahn-Fahrer werden für den Kundenservice einsetzbar.

- **Systeminnovation:** bundesweit durchgehendes ÖV-Ticket:

Das Ziel, die Nutzung eines bundesweit durchgehenden ÖV-Tickets durch den Aufbau eines deutschlandweiten interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagements zu ermöglichen, ist durch den Abschluss der Feinspezifikation des Datenstandards einer VDV-Kernapplikation sowie den Aufbau einer Gesellschaft zur Übernahme notwendiger zentraler Aufgaben

zum Greifen nahe. Ein einfacher und einheitlicher Zugang zu den Mobilitätsangeboten über die Verkehrsmittel und Mobilitätsanbieter hinweg schafft für die Kunden durchgängige und flächendeckende Transparenz. Somit wird ein letztes echtes oder empfundenes Zugangshemmnis für die Nutzung von ÖV-Systemen beseitigt. Aktuell steht die Finanzierung zum Aufbau eines bundesweit nutzbaren Hintergrundsystems an. Der zu Beginn erforderliche hohe Grundinvestitionsanteil ist im Rahmen regionaler Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Verkehrsunternehmen und Verbänden nicht darstellbar und sollte daher als notwendiger Investitionsteil öffentlicher IT-Infrastruktur-Finanzierung verstanden werden.

- **Angebotsinnovation:** das Projekt »Hannover mobil«:

Die notwendige kundenorientierte Einbindung und Vernetzung von Mobilitäts- und mobilitätsnahen Dienstleistungen wird in Hannover realisiert. Unter dem Motto »Mobilität aus einer Hand« wurden ÖPNV, CarSharing, Taxi, DB-Fernverkehr, Fahrrad und Lieferservice über eine gemeinsame Chipkarte und einen einzigen Vertrag unter dem Dach des Großraum-Verkehrs Hannover organisiert. Für den Kunden bedeutet dies Vollintegration: ein Vertrag, ein Ansprechpartner, eine gemeinsame Mobilitätsrechnung für alle in Anspruch genommenen Dienste. Für den ÖPNV ist es ein entscheidender Schritt zum umfassenden Mobilitätsdienstleister und zur Übernahme der Kundenbeziehungen.

### Effizienzsteigerung, Kunden- und Umweltorientierung – Triebfedern weiterer Innovationsprojekte

Im Jahr 2004 standen weitere Innovationsprojekte auf der verkehrspolitischen Agenda in Berlin:

- **Produktinnovation:** VDV-Strategie zur Antriebstechnik bei Linienbussen:

Die Endlichkeit fossiler Ressourcen bestimmt die Rahmenbedingungen des VDV-Innovationsprojektes »Nachhaltige Antriebstechnik für Linienbusse«. Attraktive Busverkehrssysteme mit wirtschaftlich betreibbaren, schadstoff- und lärm-

**Kein Diesel ohne Filter:**  
Der VDV fordert steuerliche Anreize zur Nachrüstung von Bussen ohne Filter



armen Bussen stellen ein wesentliches Element des leistungsfähigen ÖV in Deutschland dar. Obwohl zahlreiche neue Antriebstechnologien und Kraftstoffsysteme diskutiert werden, besteht die rund 42.000 Busse umfassende VDV-Busflotte (davon 26.000 eigene Busse der Mitgliedsunternehmen) zu rund 98 Prozent aus Dieseln. Erdgasbusse stellen trotz besonderer Förderbedingungen mit rund 800 Fahrzeugen eine Marktnische dar.

Der Wettbewerb der Antriebssysteme unter Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsaspekten gewinnt angesichts der Tatsache Bedeutung, dass ab dem 1. Januar 2005 verbindliche strenge Grenzwerte für die Luftqualität in Kraft getreten sind (EU-Luftreinhaltelinie). Daraus wächst für alle Städte und Gemeinden die gesetzliche Verpflichtung, geeignete Maßnahmen zu treffen, mit denen die Luftqualitätsmerkmale eingehalten werden können. Insbesondere die Rußpartikelemissionswerte von Dieselmotoren stellen ein erhöhtes Risiko dar. Rund 11.000 Busse sind bereits heute mit CRT-Rußfiltern ("continuously regenerating trap") ausgestattet. 25 Dieseln der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) sind sogar in der Lage, durch den gleichzeitigen Einsatz einer verbesserten Kraftstofftechnologie, innermotorischer Maßnahmen und wirkungsvoller Abgasnachbehandlung die strengen Grenzwerte der EU-Stufe V einzuhalten. Der VDV begrüßt und unterstützt die im März 2004 in Berlin gestartete Initiative »Kein Diesel ohne Filter«, getragen von Umwelt- und Gesundheitsverbänden sowie Automobil- und Verkehrsverbänden.

- **Produktinnovation:**  
VDV-Mitgliedsunternehmen als Innovationspioniere beim Einsatz von Brennstoffzellenbussen:

Die Notwendigkeit zum Übergang auf die Wasserstofftechnik ist unter den Aspekten des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit heute nicht gegeben, steht aber angesichts eines stetig wachsenden Energiebedarfs als zumindest langfristiger Übergang auf nicht fossile Kraftstoffe an. Die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB), die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und die BVG widmen sich im schwierigen Umfeld als Innova-



Erste Wasserstofftankstelle und zugleich Wasserstoff-Kompetenz-Zentrum von BVG und TotalFina in der Usedomer Straße, Berlin

tionspioniere bereits heute dem Einsatz von Brennstoffzellenbussen und Wasserstoffantriebssystemen, sammeln frühzeitig Erfahrungen mit dieser Zukunftstechnologie, sichern die Akzeptanz der Wasserstofftechnik in der Öffentlichkeit und tragen entscheidend mit zum Durchbruch einer ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Entwicklung bei.

- **Systeminnovation:**  
Wachstumspotenziale für Kooperation  
ÖPNV – CarSharing:

VDV und der Bundesverband CarSharing (bcs) nahmen »Zehn Jahre CarSharing« zum Anlass, im Rahmen eines Parlamentarischen Abends für die Verkehrspolitik sowie Meinungsbildner Bilanz zu ziehen und aktuelle Erkenntnisse zu Entwicklungsmöglichkeiten dieses innovativen Systemangebotes vorzustellen. In rund 50 Kooperationen zwischen Nahverkehrsunternehmen und Verbänden in Deutschland ergänzt CarSharing schon heute als Dienstleistung das Mobilitätsangebot des ÖPNV, vor allem in Ballungsgebieten und auf Wegen, für die Busse und Bahnen nicht optimal sind. Unterstützende Maßnahmen zur

Erschließung weiterer nicht unerheblicher Marktpotenziale werden in der Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen auch im öffentlichen Straßenraum sowie einer aktiven Integration von CarSharing-Angeboten durch die Verkehrsunternehmen vor Ort gesehen.

### Verkehrspolitisches Wochenende

Am 25. und 26. Juni 2004 konnte der VDV mit seinem Präsidium und den Mitgliedern der Verwaltungsräte auf dem Sommerfest des Bundespräsidenten im Schloss und Park Bellevue vertreten sein. Es bestehen vielfache Möglichkeiten, mit den Spitzen von Politik und Gesellschaft, Wirtschaft und Medien Kontakte zu knüpfen und so zu Positionen in der Branche zu informieren. Eingebettet war das Sommerfest in ein verkehrspolitisches Wochenende, das u. a. den Vortrag »14 Jahre Aufbau Ost: Erfahrungen und Perspektiven« von Herrn Peter Alltschekow, Abteilungsleiter Aufbau Ost im BMVBW, vorsah.

*Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk*



VDV und bcs benennen Entwicklungspotenziale von ÖPNV und CarSharing auf einem Parlamentarischen Abend

## Ersatz der BOStrab durch ein neue EU-Richtlinie für städtische schienengebundene Personennahverkehrssysteme?

**Die Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems, Diskussionen um einen evtl. neuen Vorschlag der EU-Kommission für eine neue ÖPNV-Verordnung und eine thematische Strategie für die städtische Umwelt waren 2004 europäische Schwerpunkte im Tätigkeitsfeld des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen. Darüber hinaus entwickelten sich Aktivitäten für eine mögliche EU-Richtlinie zu Einrichtungen des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs, wodurch sich eine Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ergeben könnte.**

Seit Herbst 2003 arbeitet eine gemeinsame Arbeitsgruppe des EuroTeams des Internationalen Verbandes für öffentlichen Nahverkehr (UITP) und des Verbandes der Europäischen Bahnindustrie (UNIFE), in der auch der VDV vertreten ist, an einem Entwurf für eine europäische Richtlinie zur Harmonisierung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften für Einrichtungen des städtischen schienengebundenen Personennahverkehrs (Urban Rail Directive). Von Anfang an war auch die zuständige Generaldirektion (GD) »Unternehmen und Industrie« der Europäischen Kommission (EU-Kommission) an den Sitzungen der Arbeitsgruppe beteiligt. Zur Aufstellung gemeinsamer Parameter schlägt der Richtlinienentwurf ein europäisches Verfahren vor, bei dem auch Branchenvertreter maßgeblich beteiligt sind. Sollte diese Richtlinie in Kraft treten, würde sie die deutsche BOStrab weitgehend ersetzen.

Hintergrund dieser proaktiven Initiative von Betreibern und Herstellern ist die Notwendigkeit, Straßen-, Stadt- und U-Bahnsysteme klar von den immer umfassender werdenden europäischen gesetzlichen Regelungen für den konventionellen Schienenverkehr (Europäische Eisenbahnpakete) abzugrenzen. Dies wird insbesondere von Betreibern aus Mitgliedstaaten gefordert, die nicht wie in Deutschland über eine klare gesetzliche Trennung in BOStrab und Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) auf nationaler Ebene verfügen. Darüber hinaus hat eine gesetzliche europäische Regelung für den städtischen Schienenverkehr das Potenzial für Kosteneinsparungen bei Herstellern und Betreibern, wenn die momentan in den EU-Mitgliedstaaten bestehenden recht unterschiedlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften harmonisiert würden und dadurch ein einheitlicherer europäischer Binnenmarkt für

Teilsysteme und Komponenten der städtischen Schienenverkehrssysteme entstünde. Aufgrund der sehr unterschiedlichen lokalen Systeme wird dies nur zu einem begrenzten Teil für bestehende, sondern insbesondere auf neue Systeme zutreffen.

### Europaweite Anforderungen sollen Kosten senken

Der VDV unterstützt das Konzept des Richtlinienentwurfs, gemeinsame europaweit gültige Anforderungen festzulegen und gemeinsame Parameter aufzustellen. Eine Harmonisierung soll nach Ansicht des Verbandes aber nur für solche Bereiche vorgeschlagen werden, bei denen eine Kosteneinsparung erzielt werden kann. Dies wäre beispielsweise bei gemeinsamen Parametern für Türsysteme oder Bremsbedingungen der Fall. Die Parameter müssten dann in europäischen Normen konkretisiert und die Verfahren zu ihrer Einhaltung festgelegt werden.

Dem ursprünglichen Wunsch des VDV, ausschließlich gemeinsame Parameter für alle Straßen-, Stadt- und U-Bahnen festzulegen und diese in europäischen Normen zu konkretisieren, wird im Richtlinienentwurf nur zu einem Teil entsprochen. Sehr kritisch sieht der VDV die im Richtlinienentwurf aufgenommenen formal von der GD »Unternehmen und Industrie« geforderten Zertifizierungsverfahren, die sowohl bei Betreibern (Auftraggebern) als auch bei Herstellern (Auftragnehmern) erheblichen Aufwand verursachen könnten und sicherlich nicht der allgemein geforderten Vereinfachung dienen würden. Ob die Richtlinie somit in ihrer aktuellen Fassung zu einer wirtschaftlicheren Beschaffung und zu einem rentableren Betrieb von Anlagen und Fahrzeugen sowie deren Komponenten führen würde, ist nach Auffassung des VDV unklar.

Es ist deshalb das Ziel des Verbandes, die in Deutschland bestehende, verhältnismäßig einfach gehaltene und gut funktionierende BOStrab nicht gegen eine wesentlich aufwändigere europäische Regelung einzutauschen.

Nachdem der Richtlinienentwurf im Sommer 2004 der Generaldirektion »Unternehmen und Industrie« offiziell vorgelegt wurde, hat die EU-Kommission ein Konsultationsverfahren aller betroffenen Interessensgruppen beschlossen. Die bis Ende Februar 2005 abgeschlossene öffentliche Internet-Konsultation der GD »Unternehmen und Industrie« zu einer möglichen EU-Richtlinie stellt deshalb einen wichtigen Wegweiser dar. An ihr beteiligt haben sich neben der Bahnindustrie, zuständigen Behörden und Verbänden eine große Anzahl von Verkehrsunternehmen auch aus der Mitgliedschaft des VDV. Die Ergebnisse der Konsultation werden momentan von der EU-Kommission ausgewertet. Sie werden in Verbindung mit der offiziellen Konsultation der EU-Mitgliedsstaaten und einer wirtschaftlichen Bewertung einer gesetzlichen Regelung auf EU-Ebene den Ausschlag geben, ob die EU-Kommission einen offiziellen Vorschlag für eine EU-Richtlinie machen oder das Vorhaben fallen lassen wird.

### Europäischer Eisenbahnverkehr

Die Reform des europäischen Eisenbahnverkehrs ist durch die Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets und den Vorschlag für ein drittes Eisenbahnpaket im Frühjahr 2004 weiter vorangetrieben worden. In einem Vermittlungsverfahren für das zweite Eisenbahnpaket haben sich im März 2004 Europäisches Parlament (EU-Parlament) und Europäischer Rat auf die vollständige Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes bis zum 1. Januar 2007 geeinigt. Außerdem beschlossen wurden jeweils eine Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität sowie eine Verordnung über die Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur, die sich bereits im nordfranzösischen Valenciennes im Aufbau befindet. Die Eisenbahnagentur ist mit der Ausarbeitung gemeinsamer Sicherheitsnormen betraut und soll ein System zur Überwachung des Sicherheitsniveaus schaffen und verwalten.

Darüber hinaus soll sie langfristig das System zur Festlegung, Registrierung und Überwachung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) verwalten.

Das ebenfalls im März 2004 vorgestellte so genannte dritte Eisenbahnpaket enthält Vorschläge für eine Richtlinie zur Netzöffnung für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr und eine Richtlinie zur Zertifizierung von Triebfahrzeug- und Lokomotivführern. In seiner im Mai 2004 verfassten Stellungnahme unterstützt der VDV diese Vorschläge im Grundsatz. Die darüber hinaus vorgelegten Verordnungsvorschläge zu Fahrgastrechten im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr und zur Qualität im Güterverkehr sind allerdings nach Auffassung des VDV nicht geeignet, den Verkehrsträger Schiene zu stärken. Bis zur Sommerpause 2005 werden im EU-Parlament die Weichen für das dritte Eisenbahnpaket gestellt sein. Die dort geführten Diskussionen zeigen bislang folgende Tendenzen:

- Eine Marktöffnung wird nicht nur für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste gefordert (1. Januar 2009), sondern auch für innerstaatliche Verkehre (1. Januar 2011).
- Die EU-Mitgliedsstaaten sollen zum Schutz der Wirtschaftlichkeit von Verkehren die Möglichkeit erhalten, internationale Kabotageverkehre einschränken zu können.
- Die Triebfahrzeugführer-Richtlinie soll nur für Fahrzeugführer, nicht aber für begleitendes Zugpersonal gelten. Dieser Punkt findet auch bereits im Europäischen Rat Zustimmung.
- Bereits ab dem 1. Januar 2007 sollen erstmals Triebfahrzeugführer im Güterverkehr nach der neuen Richtlinie zertifiziert werden.
- Eine Verordnung zur Qualität im Güterverkehr wird nur für eine bestimmte Zeitdauer bis zum guten Funktionieren des liberalisierten Schienengüterverkehrs als erforderlich erachtet.
- Bei den Fahrgastrechten wird eine Ausweitung auch auf den nationalen Eisenbahnverkehr gefordert.

- Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen extremen Schadensersatzleistungen für Verspätungen bzw. Fahrtausfälle und Folgeschäden sollen verringert werden.

#### **Thematische Strategie für eine städtische Umwelt – eine Chance für den ÖPNV**

Vor dem Hintergrund der Umweltprobleme in städtischen Gebieten – Lärm, schlechte Luftqualität, starker Verkehr, Vernachlässigung von Gebäuden usw. – hat die EU-Kommission unter Federführung der Generaldirektion Umwelt im Februar 2004 ihre Mitteilung KOM (2004)60 zu einer »Entwicklung einer thematischen Strategie für eine städtische Umwelt« vorgestellt. Darin identifiziert die EU-Kommission einen nachhaltigen Stadtverkehr als einen von vier weiter zu untersuchenden Kernbereichen. Die Mitteilung bietet viele Ansatzpunkte für die Förderung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), weshalb sich der VDV unter dem Dach des UITP-EuroTeams aktiv an den Diskussionen zu diesem Thema beteiligt hat. Die EU-Kommission führt momentan eine Konsultationsphase zu ihrer Strategie durch und gründete deshalb im April 2004 zu allen vier Kernbereichen je eine Expertenarbeitsgruppe. Der VDV war über das UITP-EuroTeam Mitglied in der Expertengruppe zu »Nachhaltigen städtischen Verkehrsplänen (NSVP)«, die sich mehrheitlich aus Vertretern nationaler und regionaler Planungsbehörden, aber auch Vertretern der Europäischen Kommission zusammensetzte. Ende 2004 stellte die Expertenarbeitsgruppe einen Abschlussbericht fertig, dessen wesentliche Inhalte sich sehr stark an der Grundintention der Mitteilung KOM (2004)60 orientieren:

- Verpflichtende Aufstellung und regelmäßige Überarbeitung von NSVP in Städten mit mindestens 100.000 Einwohnern (Vorgabe durch die Kommissionsmitteilung KOM (2004)60);
- EU-Mitgliedsstaaten können entscheiden, ob dies bereits für Städte ab 50.000 Einwohner in ihrem Hoheitsgebiet gelten soll;
- verpflichtende Festlegung einer langfristigen Vision für eine

nachhaltige städtische Verkehrsplanung;

- verpflichtende Festlegung übergeordneter Ziele für NSVP: Gewährleistung der Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen, Verringerung negativer Auswirkungen des Stadtverkehrs auf die Gesundheit, Verringerung von Emissionen, Verbesserung der Kosteneffizienz des Transports von Gütern und Personen, Verbesserung der städtischen Lebens- und Umweltbedingungen;
- Zeitrahmen für NSVP: fünf bis zehn Jahre, Überprüfung der spezifischen Aktionen und des dazu erforderlichen Budgets alle ein bis zwei Jahre;
- verpflichtende Festlegung von Strategien und spezifischer Maßnahmen zur Erreichung der Ziele. Die Auswahl der Maßnahmen wird gemäß dem Subsidiaritätsprinzip den zuständigen Gebietskörperschaften überlassen;
- dabei müssen allerdings die im Bericht empfohlenen Strategien und Maßnahmen berücksichtigt werden: z. B. Verlagerung vom Individualverkehr zum ÖPNV durch Priorisierung des ÖPNV und Restriktionen für den Individualverkehr, Verbesserung der Verkehrssteuerung und Information der Verkehrsteilnehmer durch moderne Informations- und Kommunikationsmittel etc.

Die Europäische Kommission unter Federführung der GD Umwelt wird nun voraussichtlich bis zur Sommerpause eine Bewertung der Ergebnisse der verschiedenen Arbeitsgruppen vornehmen und das weitere Vorgehen festlegen. Als Ergebnis könnte von der Europäischen Kommission eine EU-Richtlinie zu nachhaltigen städtischen Verkehrsplänen vorgeschlagen werden. Der VDV würde zusammen mit der UITP eine Richtlinie gemäß den Empfehlungen der Expertengruppe begrüßen, da sie eine Chance zur Förderung des ÖPNV darstellen würde.

*Dipl.-Geogr. Ulrich Weber*

## Neue Aufgaben für den VDV: Unternehmensunabhängige betrieblich-technische Regelwerke für öffentliche Eisenbahnen

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet mit seinem § 4 (1) die Eisenbahnen, ihren Betrieb sicher zu führen. Wie die Eisenbahnen – hierunter fallen sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – dieser Verpflichtung nachkommen, hat der Gesetzgeber nur ansatzweise mit Verordnungen geregelt. Besonders zu nennen sind hierbei die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und die Eisenbahnsignalordnung. Bisher hielt die DB Netz AG als Betreiberin des größten Schienennetzes ein umfassendes Regelwerk vor. Seit Mitte 2004 müssen alle Verkehrsunternehmen ihre betrieblichen Regelwerke selbst definieren. Dem Branchenverband VDV kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu, die Einheitlichkeit der betrieblich-technischen Regelwerke zu wahren.

Ein umfassendes hoheitliches Ordnungswerk, welches Details der Verkehrsabwicklung oder auch der Zulassung von Fahrzeugen regelt, wie etwa die Straßenverkehrsordnung für den Verkehrsträger Straße, existiert für die Eisenbahnen nicht. Vielmehr haben in Deutschland seit den Anfängen des Eisenbahnwesens die Eisenbahnunternehmen das anzuwendende betrieblich-technische Regelwerk selbst gestaltet. Dieser Grundsatz gilt bis heute. Dem betrieblich-technischen Regelwerk kommt im System Eisenbahn eine wesentliche Sicherheitsfunktion zu: Es beschreibt Prozesse an der Schnittstelle Mensch-Technik.

Beim historischen Rückblick darf nicht außer Acht gelassen werden, dass bis zur rechtlichen und organisatorischen Trennung von Infrastruktur und Betrieb im Zuge der »Bahnreform« im Jahre 1994 jede Eisenbahn für sich ein (fast) abgeschlossenes System war. Überschneidungen zwischen verschiedenen Eisenbahnen waren selten bzw. auf klar definierte Bahnhöfe oder Strecken beschränkt.

### Neben dem Regelwerk der DB AG besteht auch das der NE

Als Ergebnis der historischen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland lassen sich die bestehenden betrieblich-technischen Regelwerke der öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland bis heute in zwei Gruppen einteilen:

- das Regelwerk der DB AG, entstanden aus den Regelwerken der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn. Dieses Regelwerk beschreibt einheitlich für den ganzen Konzern eine große Zahl denkbarer Anwendungsfälle. Die Erstellung dieses Regelwer-

kes liegt bei der DB AG bzw. ihren Vorgängern, die bis 1993 selbst Aufsichtsbehörde waren.

- das Regelwerk der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) als ein mehr oder weniger grober Rahmen, der durch eine Sammlung betrieblicher Vorschriften – durch den Betriebsleiter jedes Unternehmens erstellt – ausgefüllt wird. Dieses Regelwerk wird in Gremien des VDV (bzw. seiner Vorgänger) erstellt, wichtige Elemente wie z. B. die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) werden danach durch die zuständigen Aufsichtsbehörden der Bundesländer eingeführt.

Die Liberalisierung des Schienenverkehrs im Zuge der Bahnreform im Jahre 1994 ließ die oben beschriebene Aufteilung unverändert fortbestehen. Das Prinzip des seit 1994 möglichen freien Netzzugangs sieht allerdings vor, dass EVU die Infrastruktur fremder EIU nutzen. Hierdurch entstand eine neue Schnittstelle zwischen EVU und EIU. Die EIU verlangten nun, dass das Verkehrsunternehmen im Rahmen des Infrastrukturnutzungsvertrages das beim Infrastrukturunternehmen bestehende Regelwerk anerkennt und selbst anwendet.

### DB Netz AG reduzierte das netzzugangsrelevante Regelwerk erheblich

Das Jahr 2004 brachte für die EVU, welche das Netz des größten EIU in Deutschland, der DB Netz AG, nutzen, einen entscheidenden Einschnitt im Hinblick auf das betrieblich-technische Regelwerk: Die DB Netz AG reduzierte zum 1. Mai 2004 den Umfang des so genannten netzzugangsrelevanten Regelwerks erheblich. Mit anderen Worten: Die Inhalte dieser

betrieblich-technische Regelwerke, zu deren Anwendung sich die Verkehrsunternehmen bisher vertraglich verpflichten mussten, sind nun durch das jeweilige Verkehrsunternehmen selbst zu regeln.

Die DB Netz AG begründete ihr Vorgehen mit mehreren Argumenten:

- die DB Netz AG dürfe nicht unzulässig in die Eigenverantwortung der EVU nach § 4 (1) AEG eingreifen;
- Die DB Netz AG wolle Diskriminierungsvorwürfen vorbeugen (§ 3 (1) Nr. 3 der Eisenbahninfrastrukturbenutzungsverordnung (EIBV): »Technische und betriebliche Anforderungen an die Benutzer der Eisenbahninfrastruktur sind auf das für einen sicheren Betrieb jedenfalls erforderliche Maß zu beschränken«;
- Ausschluss von Haftungsansprüchen an die DB AG, die Nutzer stellen könnten, die kraft Nutzungsvertrag zur Anwendung des DB-Regelwerks verpflichtet werden.

Im Ergebnis solle das netzzugangsrelevante Regelwerk der DB Netz AG nur noch solche Elemente enthalten, »die für die sichere und einheitliche Handhabung der Betriebsverfahren im Zusammenhang zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, also dem Nutzer, notwendig sind«. Aus Sicht des VDV sind zumindest die ersten beiden Argumente nachvollziehbar.

Kommt nun ein EVU einer Verpflichtung nach, die bisher verbindlich geregelte Inhalte aus den Regelwerken der DB AG selbst zu regeln, so steht es ihm selbstverständlich frei, das DB-Regelwerk nun in eigener Verantwortung weiter anzuwenden. Da die DB AG jedoch ebenfalls seit 1. Mai 2004 den Vertrieb diverser Regelwerke und Vordrucke an dritte Unternehmen eingestellt hat, ist der einfache Weg, auch in Zukunft – sofern überhaupt gewünscht – das Regelwerk der DB AG zu verwenden, nicht ohne weiteres möglich. Andererseits gibt es auch Fälle, in denen die EVU mit gutem Grund eigene Regelungen erlassen.

Die bisher – zumindest im Bezug auf das Netz eines Infrastrukturanternehmens – bestehende Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens wird somit zur Disposition gestellt.

Doch nicht nur im Verhältnis Netzbetreiber – Netznutzer haben sich Änderungen aus der Reduzierung des netzzugangsrelevanten Regelwerks ergeben: Auch bei der Zusammenarbeit zwischen EVU werden diese zukünftig

- beim Austausch von Wagen oder Zügen,
- hinsichtlich Umfang und Anerkennung von Wagenuntersuchungen und
- bei Anerkennung von durchgeführten Ausbildungen

untereinander Verträge über die gegenseitige Anwendung und Anerkennung von Regelwerken abschließen müssen. Die Frage der Anerkennung durchgeführter Ausbildungen ist auch für die Durchlässigkeit des Arbeitsmarktes im Eisenbahnsektor von großer Bedeutung.

### **Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens bleibt wichtiges Ziel**

Aus Sicht der im VDV organisierten Eisenbahnunternehmen ist und bleibt die Einheit des Eisenbahnwesens in Deutschland ein wichtiges Ziel. So kann das heute bestehende hohe Sicherheitsniveau bei vertretbaren Kosten erhalten werden. In diesem Zusammenhang besonders hervorzuheben sind z. B. einheitliche Beladevorschriften oder einheitliche Regeln zum Umgang mit Gefahrgütern.

Der VDV hat mit seinen Fachgremien, die größtenteils schon in Vorgängerorganisationen des VDV in ähnlicher Form bestanden, bereits das betrieblich-technische Regelwerk für die NE erarbeitet und weiterentwickelt. In Folge der zunehmenden Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur durch andere EVU haben Gremien des VDV in den vergangenen Jahren auch einige Regelwerke erstellt, die auch über die NE hinaus Gültigkeit haben, bzw. als anerkannte Regel der Technik anzusehen sind:

Nach Reduzierung des netzzugangsrelevanten Regelwerks der DB AG



**Das Regelwerk zur Nutzung der Schienenwege in Deutschland muss einheitlich bleiben – neue Aufgaben warten auf den VDV als Branchenverband**

und der Einschränkung des Vertriebs der Regelwerke der DB AG fällt dem VDV die Aufgabe zu, das bestehende Regelwerk weiterzuentwickeln und die EVU im Hinblick auf das anzuwendende Regelwerk zu unterstützen. Von den Gremien des VDV erarbeitete Regelwerke dienen den Eisenbahnunternehmen als Rahmen und Entscheidungshilfe bei der Erstellung eigener Regelwerke.

Langfristig sollen die bestehenden Regelwerke in Deutschland zu einem gemeinsamen Rahmen zusammengeführt werden. Eine Arbeitsgrundlage hierzu stellt die »Anweisung für den Fahrbetrieb« dar, welche in einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Eisenbahnen (VDV, DB Netz AG) und der Aufsichtsbehörden erarbeitet worden ist.

### **Einheitliches unternehmerisches Regelwerk besser als staatliche Eingriffe**

Die Erarbeitung von betrieblich-technischem Regelwerk gehört zur Kernkompetenz der Eisenbahnunternehmen. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem täglichen Betrieb fließen direkt in die Entwicklung und Weiterentwicklung von betrieblich-technischem Regelwerk ein. Im Vergleich zu anderen denkbaren Formen der Erstellung von Regelwerken – also durch nicht direkt in den Betrieb involvierte Institutionen wie Aufsichtsbehörden oder Institute – ist die Erarbeitung und Fortschreibung durch die Betreiber zeitnah mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich. Die Änderung von Verordnungen oder amtlichen Regelwerken hingegen

erfordert die Einbeziehung diverser weiterer fachfremder Stellen und ist als langwierig zu betrachten. Eine denkbare Bürokratisierung des betrieblich-technischen Regelwerks wäre für die Eisenbahnunternehmen mit zusätzlichem Aufwand und Kosten verbunden und wird vom VDV abgelehnt.

Der VDV und die in seinen Gremien und Arbeitsgruppen engagierten Fachleute werden sich den erweiterten Aufgaben bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung von betrieblich-technischem Regelwerk für die Eisenbahnen annehmen. Selbstverständlich sind die Arbeitsgruppen offen für zusätzliche Mitarbeiter aus den Mitgliedsunternehmen. Als noch zu lösende Aufgabe stellt sich die Frage einer optimalen Einbindung der Wissenschaft, des bei der DB AG bisher vorhandenen Know-hows und der Aufsichtsbehörden in den zukünftigen Prozess der Regelwerkserstellung dar.

*Dipl.-Volksw. Götz Walther*

## Einheitliche Anforderungen zur Streckenkenntnis im Eisenbahnbetrieb formuliert

Eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe aus Vertretern bundeseigener und nichtbundeseigener Eisenbahnen, des Eisenbahn-Bundesamtes und des VDV hat erstmals einheitliche Anforderungen zum Erwerb, zum Erhalt und zur Überwachung der Streckenkenntnis formuliert. Die Vermittlung der Streckenkenntnis wurde bisher von Eisenbahnunternehmen unterschiedlich gehandhabt. Mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der damit verbundenen Öffnung der Schienennetze haben sich auch die Anforderungen geändert, die sich für Eisenbahnfahrzeugführer aus dem freizügigen Netzzugang ergeben. Einheitliche Regelungen sind deshalb geboten.

### Definitionen Streckenkenntnis

»Der Lokführer muss die Strecke kennen und mit den Verhältnissen der Bahnstrecke und Stationen, auf denen er Dienst zu leisten hat, vertraut sein.«

*(Fahrdienstvorschrift der Königlich-Bayerischen Staatseisenbahn von 1898)*

»Der Lokomotivführer muss die zu befahrende Strecke kennen. Er gilt als streckenkundig, wenn er die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt und schriftlich erklärt hat, dass er die Strecke kenne.«

*(Fahrdienstvorschrift der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom 1. 9. 1933)*

»Streckenkenntnis ist die Voraussetzung zum Einsatz des Zugpersonals. Triebfahrzeugführer (Tf) müssen die zu befahrende Strecke kennen. Zur Streckenkenntnis des Tf gehört im wesentlichen genaue Kenntnis

- der Standorte und Bedeutung der Signale;
- der Bahnhofsverhältnisse;
- der Neigungsverhältnisse der Strecke;
- der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Streckenkenntnis wird durch Belehrungsfahrten erworben. Erwerb und Verlust der Streckenkenntnis (z. B. wesentliche Änderungen an der Strecke) sind für Tf in besonderen unternehmensinternen Regelwerken festgelegt.«

*(Lexikon der Eisenbahn, transpress Verlag, 8. Auflage 1990)*

»Die Triebfahrzeugbediensteten müssen streckenkundig sein und dies schriftlich erklärt haben. Sie erwerben die Streckenkenntnis durch Ausführung von Belehrungsfahrten unter Anleitung eines streckenkundigen Mitarbeiters. Die Streckenkenntnis erlischt, wenn der Triebfahrzeugführer die Strecke länger als zwei Jahre nicht befahren hat oder nach einem vom Betriebsleiter (BI) festzulegenden Zeitraum.«

*(Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Teil nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV) von 1999)*



Trotz einheitlicher Vorschriften sind mit jeder Strecke Besonderheiten wie Bremsweglängen, Signalstandorte u. ä. verbunden – ihre Kenntnis muss erworben werden

Die zur Erarbeitung der Streckenkenntnis-Richtlinie eingesetzte interdisziplinäre Arbeitsgruppe hält es auch weiterhin für erforderlich, dass Eisenbahnfahrzeugführern aufgrund der technischen Beschaffenheit des Eisenbahnsystems auch künftig Kenntnisse über Besonderheiten der zu befahrenden Schienewege vermittelt werden müssen. Die derzeitigen Grundsätze hierzu stammen zum Teil noch aus der Frühzeit der Eisenbahn. Moderne Traktionstechniken, elektronische Medien etc. lassen beim Komplex »Streckenkenntnis« Vereinfachungen zu, ohne dass Aspekte der Sicherheit nachteilig berührt werden.

Die erarbeitete »Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienewegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen« (Streckenkenntnis-Richtlinie – VDV-Schrift 755) definiert im Interesse der Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens erstmals einheitliche Anforderungen. Damit werden die in § 4 Absatz I Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 54 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 normierten Verantwortlichkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konkretisiert. Die derzeitigen, relativ statischen Regeln über die Anforderungen an die Streckenkenntnis der Eisenbahnfahrzeugführer auf Schienewegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) werden deshalb mit dem Ziel der Flexibilisierung unter Wahrung der sicherheitlichen und wirtschaftlichen Belange angepasst.

### Selbstregulierung und Eigenüberwachung vor staatlichem Handeln

Die neue Streckenkenntnis-Richtlinie hat, anders als eine Rechtsverordnung, keinen hoheitlichen Charakter. Das EVU muss einen Prozess festlegen, anhand dessen sein Personal die Kenntnis für die Strecke erlangt und erhält, auf denen das EVU Bahnverkehr betreibt. Basis hierfür sind Informationen, die der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zur Verfügung stellt. Maßgebliche Verantwortlichkeiten werden beim Betriebsleiter angesiedelt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass ein verlässliches eigenes Sicherheitsregime im



Der Lokführer des österreichischen Güterzuges muss seine Strecke im Netz der DB AG genauso kennen wie der Triebfahrzeugführer der konzern-eigenen Regionalbahn

Unternehmen eine Vergrößerung der staatlichen Regelungs- und Überwachungstiefe und -dichte vermeiden kann, denn dem staatlichen Handeln wird eine Selbstregulierung und Eigenüberwachung vorangestellt.

Durch den Erwerb der Streckenkenntnis soll der Eisenbahnfahrzeugführer über die bestehenden örtlichen Besonderheiten informiert werden, z. B. über Signalstandorte, die von den Planungsregeln abweichen, über den Verzicht auf die Signalisierung von Geschwindigkeitswechsellinien, über verkürzte Bremswegabstände. Ziel bei der Gestaltung der Infrastruktur soll langfristig die Reduzierung von derartigen Besonderheiten sein, um den Aufwand bei der Betriebsführung zu senken.

#### **Einheitliche Regeln gewährleisten Sicherheit im Wettbewerbsdruck**

Die Streckenkenntnis-Richtlinie dient dem Ziel, einheitliche Regelungen in Bezug auf die erforderliche Streckenkenntnis der Eisenbahnfahrzeugführer auf Schienenwegen öffentlicher EIU festzulegen. Hierdurch soll auch bei zunehmendem Wettbewerbsdruck im Eisenbahnverkehr sichergestellt werden, dass die Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnbetrieb durch gleich lautende Anforderungen gewährleistet wird. Die Streckenkenntnis-Richtlinie ergänzt insoweit die VDV-Schrift 753, die Anforderungen an die Qualifikation der Eisenbahnfahrzeugführer regelt (Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie). Sie erfasst nicht nur die Schienenwege der freien Strecke, sondern

auch die Schienenwege in Bahnhöfen und sonstigen Bahnanlagen, die für die Durchführung einer Zugfahrt erforderlich sind.

Nicht zu den Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne dieser Richtlinie gehören gesperrte Gleise, die gemäß Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) oder DB AG KoRil 408.01-09 »Züge fahren und Rangieren« zum Baugleis erklärt wurden.

Ferner findet die Streckenkenntnis-Richtlinie bei Rangierfahrten keine Anwendung. Es ist aber sicherzustellen, dass das Personal die Kenntnisse besitzt, die für das sichere Rangieren erforderlich sind.

Die hier vorgestellte Streckenkenntnis-Richtlinie ist als Einstieg in eine für alle Eisenbahnen gleichermaßen verbindliche und transparente Verfahrensweise für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis zu verstehen. Sie dient dazu, Erfahrungen zu sammeln und soll zu gegebener Zeit einer Revision unterzogen werden. In Bezug auf die Vision eines freizügigen Eisenbahnverkehrs in Europa stellt der vollständige Verzicht auf Streckenkenntnis zwar ein wünschenswertes, keinesfalls aber kurzfristig und mit geringem Kostenaufwand zu realisierendes Ziel dar.

*Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat*

## Der Allgemeine Verwendungsvertrag als künftige Grundlage freizügiger Verwendung von Güterwagen in Europa

**Der schnelle und einfache Zugang zu modernem Transportequipment ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsträgers. Die historisch gewachsenen Regelungen zur Verwendung von Güterwagen stimmten immer weniger mit den Anforderungen an ein modernes und leistungsfähiges Laderaummanagement überein. Die Unterscheidung nach dem Eigentümerstatus des Güterwagens – privat oder bahneigen – führte in einer zunehmend liberalisierten Eisenbahnwelt immer wieder zu Problemen im operativen Bereich. Darüber hinaus bildeten sie ein Marktzugangshemmnis für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die an den historischen Regelungen bisher nicht partizipierten. Gleichzeitig engten sie die etablierten Eisenbahnen in ihrer unternehmerischen Freiheit ein, da im bisherigen Rahmen eine Anpassung an das veränderte liberalisierte Umfeld nicht möglich war. Mit einem neuen Verwendungsvertrag reagiert die Branche auf notwendige Anpassungen.**

Mit einer Vielzahl verschiedenartiger Güterwagen bieten die EVU der verladenden Wirtschaft ein maßgeschneidertes Angebot für die unterschiedlichsten Transportanforderungen. Dies reicht vom Standardgüterwagen bis hin zum Spezialgüterwagen mit verschiebbaren Trennwänden. Zurzeit verfügen die im VDV organisierten EVU über rund 127.500 eigene Güterwagen verschiedenster Bauarten und Gattungen. Dieses Angebot wird durch rund 65.000 Güterwagen privater Eigentümer ergänzt, die traditionell ihren Schwerpunkt im Bereich der Kesselwagen haben. Diese Wagen werden speziell im eisenbahnaffinen Marktsegment des Transports von chemischen Gütern und Produkten der Mineralölindustrie eingesetzt. Der heutige Privatgüterwagen-Markt ist dabei durch Unternehmen gekennzeichnet, die international agieren und in vielen Fällen Konzernstrukturen aufweisen. In der Bundesrepublik Deutschland beherrschen die vier größten Vermietgesellschaften rund 70 Prozent des gesamten Marktes.

Der Einsatz und die Verwendung der klassischen Privatwagen hat für die Güterbahnen Vorteile in der Gestalt, dass ihnen die Investitionen in rollendes Material und das anschließende Auslastungsrisiko abgenommen werden. Im Gegenzug profitieren die Halter von Wagen, insbesondere wenn sie nicht selbst EVU sind, von bestehenden kommerziellen und betrieblichen Regelungen mit den Güterbahnen. Oftmals sind von den Güterbahnen in der Vergangenheit Leistungen übernommen worden, ohne diese nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu bewerten und in die Preisbildung einfließen zu lassen. Auch dies war ein Zugeständnis an

die Zeiten, zu denen ausschließlich eine überschaubare Anzahl Staatsbahnen existierte. Stellvertretend für diese Serviceleistungen sei hier das Haftungsabkommen genannt. Aufgrund der Übersichtlichkeit des ehemaligen Eisenbahnsystems in Europa haben die Güterbahnen gegen Zahlung eines festen Entgeltes je Güterwagen die Haftung für Schäden übernommen, die durch Privatgüterwagen verursacht worden sind. Diese Haftung war in der Höhe nicht beschränkt und stellte für die Eigentümer von Privatgüterwagen eine ungemein attraktive Regelung dar. In einer zunehmend liberalisierten Eisenbahnwelt sind diese Regelungen nicht mehr tragbar und führen zu Nachteilen der Güterbahnen, die nicht mehr zeitgemäß sind. Der Wegfall dieses historischen Privilegiums sollte sich in den Verhandlungen der Güterbahnen mit den Privatwageneinstellern als Haupthindernis herausstellen.

Vor diesem geschilderten Hintergrund ist es für die Zukunft eines leistungs- und wettbewerbsfähigen Eisenbahnsystems in Europa unabdingbar, dass alle Beteiligten zu einer gemeinsamen Lösung finden. Die Antwort der Güterbahnen auf diese Herausforderungen der Zukunft lautet: AVV – Allgemeiner Verwendungsvertrag.

### Das neue Wagenrecht

Mit In-Kraft-Treten des neuen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999) und der hiermit verbundenen Schaffung eines neuen Wagenrechts für die Nutzung von Güterwagen wird künftig eine freizügige Verwendung der Ressource Güterwagen ermöglicht. Der Anhang D des COTIF beinhaltet die

»Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV)«. Die heutige Unterscheidung nach dem Eigentümerstatus des Güterwagens – privat oder bahneigen – entfällt ersatzlos.

Vor diesem Hintergrund sind die heutigen Begriffe »Eigentumsbahn« und »Privatwageneinsteller« für das neue Wagenrecht nicht mehr brauchbar. In Anlehnung an das Straßenverkehrsrecht wird im neuen Wagenrecht der Begriff »Halter« verwendet. »Halter« ist derjenige, der als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter einen Wagen dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt. Hinter dem »Halter« kann sich die Eigentumsbahn, ein heutiger Privatwageneinsteller, ein sonstiger Wageneigentümer, aber auch der dauerhafte Mieter eines Wagens verbergen.

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

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die ER CUV eine flexible Ausgestaltung von künftigen Verwendungsverträgen ermöglichen und den unterschiedlichen Entwicklungen bei der künftigen Verwendung von fremden Güterwagen ausreichend Raum lassen. Der durch die ER CUV ermöglichte Freiraum bei der vertraglichen Ausgestaltung von künftigen Verwendungsverträgen wird durch den AVV gefüllt.

### Der AVV und seine Inhalte

Der AVV ist das Ergebnis intensiver Verhandlungen zwischen den Organisationen der Güterbahnen (ERFA/UIC) und den beteiligten Partnern. Der VDV war von Beginn an den Gesprächen beteiligt und hat die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gemeinsam mit der ERFA eingebracht.

Einerseits nutzt der AVV die Chancen aus der weitgehenden Vertragsfreiheit des neuen Wagenrechts, andererseits stellt er als Rahmenvertragswerk sicher, dass kein unübersichtlicher Wildwuchs bei der Nutzung von Güterwagen entsteht. Die inhaltliche Ausgestaltung der im AVV abstrakt formulierten Bestimmungen wird in den Anlagen zum AVV geregelt. Der AVV setzt sich aus insgesamt acht Anlagen zusammen. Hierbei handelt es sich im Einzelnen um folgende Bestandteile:

- Anlage 1: Liste der teilnehmenden Wagenhalter und EVU,
- Anlage 2: Begriffsbestimmungen,
- Anlage 3: Wagenbrief,
- Anlage 4: Schadensprotokoll für Güterwagen
- Anlage 5: Berechnungsmethode des Zeitwertes eines Wagens,
- Anlage 6: Entschädigungen bei Nutzungsausfall,
- Anlage 7: Ersatzteile,
- Anlage 8: Anwendungshandbuch.

Bei der Umsetzung der Bestimmungen des AVV in die Praxis kommt dem Anwendungshandbuch eine besondere Funktion zu. Hier sind für die Praxis leicht verständlich formuliert sämtliche Anwendungsfelder des AVV enthalten.

Unmittelbar nach In-Kraft-Treten des COTIF-Abkommens im Laufe des Jahres 2005 soll der AVV zum 1. Januar 2006 wirksam werden. Der AVV regelt die Bedingungen für die Überlassung von Güterwagen zur Verwendung als Beförderungsmittel durch Güterbahnen im Last- und Leerlauf, national und international.

Grundsätzlich sinnvoll ist die Anwendung des AVV in den »klassischen« Kooperationsverkehren. Immer dann, wenn mehrere Güterbahnen an der Transportdurchführung beteiligt sind, wird der AVV zur Anwendung empfohlen. Kommerzielle Regelungen, die Aussagen zur Preisbildung beinhalten, regelt der AVV ausdrücklich nicht. Vertragspartner sind die Güterbahnen und die Halter von Wagen. Güterbahnen, die den AVV anwenden wollen und nicht Mitglied von UIC/ERFA sind, können dem AVV durch eine schriftliche Erklärung beitreten.

Die bisherigen Regelungen im Rahmen von Merkblättern des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zwischen den Güterbahnen und den Haltern von Privatgüterwagen entfallen. Entscheidend ist der Wegfall des bisherigen »Haftungsabkommens« zwischen Güterbahnen und den Haltern von Privatgüterwagen. Das hat zur Folge, dass Risiken für Schäden, die durch Güterwagen entstehen können, künftig durch eine eigene Versicherung abzudecken sind. Für die Eindeckung des erforderlichen Versicherungsschutzes trägt der Halter die Verantwortung.

#### Akzeptanz des AVV

Die Arbeiten zur Schaffung des AVV sind sowohl auf nationaler

wie auch auf internationaler Ebene durch Gespräche mit Kunden der Güterbahnen und auch mit den Vertretern der Europäischen Kommission erörtert worden. Mit allen Beteiligten konnte Übereinstimmung darin erzielt werden, dass der nun vorliegende AVV folgenden Anforderungen und Entwicklungen Rechnung trägt:

- den Liberalisierungstendenzen im Schienengüterverkehr,
- dem europäischen Wettbewerbsrecht,
- der Öffnung der Schienennetze für »dritte« EVU,
- der Schaffung einheitlicher Grundsätze zur leichteren Systemzugänglichkeit zum Verkehrsträger Schiene.

#### Fazit

Die Schaffung und Umsetzung des AVV bedeutet eine der größten Kraftanstrengungen in der Geschichte der Güterbahnen. Alle bisher gültigen und seit Jahrzehnten bestehenden Regelungen zum Austausch von Güterwagen im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr werden durch den AVV ersetzt. Dies bedarf gerade in der Einführungsphase enormer Anstrengungen, um die Inhalte des AVV in das operative Tagesgeschäft der Güterbahnen zu implementieren. Der VDV stellt sich diesen Herausforderungen und wird gemeinsam mit den beteiligten Organisationen Schulungs- und Informationsveranstaltungen zum neuen Wagenrecht anbieten.

Staatl. gepr. Betriebsw.  
Marcus Gersinske



Die Möglichkeit, Güterwagen zu verwenden, bestimmt über die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Mit dem neuen AVV wurden historisch gewachsene Regeln an den liberalisierten Markt angepasst

## Wachstumsmarkt Europa: VDV-Kooperationsbörse bietet internationale Marktinformationen

Durch die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft wird der internationale Verkehr einschließlich Transit in Deutschland weiter zunehmen. Auch ist zu berücksichtigen, dass die wichtigen Zukunftsmärkte Europas und Asiens von Deutschland aus über die Schiene erreichbar sind. Vor diesem Hintergrund eröffnen sich für die Eisenbahnen interessante Zukunftsperspektiven. Durch die Liberalisierung haben die Eisenbahnen in Europa neue Möglichkeiten zur Abwicklung internationaler Eisenbahntransporte erhalten. Vor allem der neue Wettbewerbsrahmen hat zu einer Erweiterung des internationalen Angebotes geführt. In einer Phase des Auf- und Umbruchs steigt die Nachfrage nach internationalen Marktinformationen rund um das Thema Eisenbahn. Mit den »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene« hat der VDV ein erstes Informationsangebot installiert. Diese Linksammlung bietet einen Marktüberblick über den Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa.

Um wettbewerbsfähige Transportketten gestalten zu können, benötigen Eisenbahnen und ihre Geschäftspartner umfassende Marktinformationen und Kontakte. Zur leichteren Identifizierung geeigneter Geschäftspartner im In- und Ausland bietet der VDV seit Juni 2003 unter [www.gueterbahnen.com](http://www.gueterbahnen.com) oder [www.railfreight.org](http://www.railfreight.org) eine umfassende Linksammlung im Internet an. Darin enthalten sind Adressen von Unternehmen und Institutionen, die sich mit dem Schienengüterverkehr beschäftigen und deren Internetauftritte in deutscher, englischer oder französischer Sprache angeboten werden. Die einzelnen Adressen sind sowohl Ländern als auch Leistungskategorien zugeordnet.

Zahlen zum Stichtag  
31. Dezember 2004:

- 1.652 gelistete Adressen von Unternehmen und Institutionen;
- 773 deutsche Adressen;
- 879 ausländische Adressen, davon Schweiz 100, Österreich 74, Großbritannien 70, Niederlande 70, Italien 66, Frankreich 55, Belgien 52, Polen 41, Finnland, Schweden und Tschechien jeweils 39.

Ein Blick hinter die Kulissen ausgewählter Leistungskategorien bietet einen allgemeinen Überblick über die wachsende Angebotsvielfalt in Europa.

### Eisenbahnverkehrsunternehmen

Zahlen zum Stichtag  
31. Dezember 2004:

- 252 Adressen, davon 153 aus Deutschland;

- 99 ausländische Adressen, davon Österreich 14, Tschechien 11, Schweiz neun, Schweden sieben, Italien sieben, Großbritannien sieben und Polen sechs.

Die Mehrheit der europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) hat ihren Sitz bekanntermaßen in Deutschland. Allerdings nimmt die Zahl der EVU im Ausland kontinuierlich zu. In vielen Ländern treten Newcomer in den Markt oder bieten als Werksbahnen auch Dritten eigene Verkehrsleistungen an. Das Tätigkeitsfeld der EVU lässt sich grob in folgende Segmente einteilen:

- regionale Sammler- und Verteilerverkehre (Last-Mile-Logistik auf der Schiene),
- Nah- und Ferntransporte innerhalb eines Staates,
- grenzüberschreitende Transporte mit eigener Traktion im Ausland oder in gemeinsamen Transportketten mit Partnerbahnen.

Viele EVU beschränken sich nicht auf die Kooperation mit einem bestimmten Partner, sondern unterhalten Kooperationsbeziehungen mit verschiedenen Partnern. Aus diesen Kooperationen sind auch Netzwerke entstanden, die in bestimmten Verkehren und Marktsegmenten den Kunden gemeinsame Transportangebote offerieren. Kooperation zwischen deutschen und ausländischen EVU bestehen

- zwischen Staatsbahnen (traditionell),
- zwischen Privatbahnen,
- zwischen Privat- und Staatsbahnen.

Kooperationen unter Einbindung von Privatbahnen sind vor allem in Verkehren zwischen Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Polen und Tschechien zu beobachten. Zugenommen haben auch eigene Verkehrsleistungen der EVU im Ausland. So fahren z. B. Wiener Lokalbahn, Dillen & Lejeune, Häfen und Güterverkehr Köln, rail4chem, TX Logistik, SBB Cargo, Railion und weitere EVU eigene Züge im Ausland.

### Infrastrukturbetreiber

Zahlen zum Stichtag  
31. Dezember 2004:

- 214 Adressen, davon 154 aus Deutschland,
- 60 ausländische Adressen, davon Österreich 11, Schweiz sieben, Tschechien sechs, Frankreich fünf und Schweden vier.

Die hohe Anzahl deutscher Infrastrukturbetreiber resultiert auch daraus, dass die Häfen über eigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügen. In vielen europäischen Staaten obliegen die Vorhaltung und der Betrieb der Hafenbahninfrastruktur den jeweiligen Staatsbahnen. Da die Eigentums- und Betreiberverhältnisse aus den Internetauftritten meist nicht eindeutig hervorgehen, wurde die Linksammlung ab Januar 2005 um eine neue Kategorie »Logistikzentren Schiene« erweitert. In dieser Kategorie wurden Adressen von Häfen, Güterverkehrszentren und Industrie-/Logistikparks mit Schienenanschluss aufgenommen. Diese Kategorie umfasst bereits mehr als 70 Adressen aus dem Ausland.

### Bahnspeditionen

Zahlen zum Stichtag  
31. Dezember 2004:

- 496 Adressen, davon 174 aus Deutschland,
- 322 ausländische Adressen, davon Schweiz 39, Österreich 39, Italien 31, Niederlande 30, Finnland und Russland jeweils 17, Polen 16, Großbritannien 15, Frankreich und Estland jeweils 14, Belgien und Tschechien je 13 und Ungarn zwölf.

Die Bahnspeditionen stellen die Gruppe mit den meisten Adressen

in der Linksammlung dar. Allerdings sind auch Adressen von Speditionsunternehmen aufgenommen, die zwar die Schiene nutzen, den Großteil ihrer Transporte aber über andere Verkehrsträger abwickeln. Diese Unternehmen sind zwar keine Bahnspeditionen im engeren Sinne, wurden aber dennoch in die Sammlung aufgenommen, weil sie vielleicht in Zukunft verstärkt mit der Schiene zusammenarbeiten wollen bzw. müssen.

Die Zahl von Speditionen, die sich nicht nur als reine Transportkunden der EVU sehen, sondern aus strategischen Gründen an engen Partnerschaften mit EVU interessiert sind, nimmt kontinuierlich zu. Diese Unternehmen oder Abteilungen in Unternehmen sehen ihre Aufgabe in der gezielten Vermarktung und Realisierung von Schienentransporten. Häufig sind diese Speditionen bereit, sich an wirtschaftlichen Risiken von Schienentransporten zu beteiligen. So bieten verschiedene Bahnspeditionen eigene Züge an und lassen die Traktion durch EVU durchführen. Vor allem in der Verbindung Italien–Schweiz/Österreich–Deutschland–Niederlande/Belgien werden bereits mehrere Speditionszüge angeboten. Ein weiterer Schwerpunkt von Bahnspeditionen liegt in der Schaffung EVU-übergreifender Schienennetzwerke für Kunden oder Branchen.

Eine andere interessante Gruppe sind Bahnspeditionen, die über eigene oder angemietete Güterwagen verfügen. In bestimmten Verkehren lösen diese Unternehmen das Problem der Waggonbeschaffung.



Auffallend hoch ist der Anteil von Bahnspeditionen, die sich mit alpenquerenden Verkehren und mit osteuropäischen bzw. eurasischen Verkehren beschäftigen. In diesem Marktsegment bestehen weitere Wachstumspotenziale für die Schiene und weitere Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bahnspeditionen und EVU.

### Weitere interessante Kategorien

Zahlen zum Stichtag 31. Dezember 2004:

- 50 Operateure im Kombinierten Verkehr (davon Ausland 38),
- 149 Terminalbetreiber (davon Ausland 76),
- 208 Umschlagbetriebe für Waggonverkehr (davon Ausland 89),
- 97 Güterwagenhersteller bzw. -vermieter (davon Ausland 64),
- 72 Lokomotivhersteller bzw. -vermieter (davon Ausland 32),
- 131 Werkstätten (davon Ausland 62).

Bei den Operateuren liegt der Schwerpunkt im Seehafenhinterlandverkehr und in der Durchführung internationaler Transporte. Neben den klassischen Operateuren wie Kombiverkehr, Hupac oder Intercontainer ist auch eine Reihe von Newcomern auf dem Markt. Neben den Terminals der Staatsbahnen gibt es weitere Terminals in Europa. Vor allem die Binnen- und Seehäfen sind Konzentrationspunkte für trimodale Verkehre und verfügen über eine Vielzahl privater Terminals. Aber auch in verkehrsgünstig gelegenen Logistikparks entstehen verstärkt private Terminals.

Unerwartet hoch ist die Zahl von Umschlagbetrieben für konventionelle Waggonverkehre. Diese Unternehmen verfügen über einen eigenen Gleisanschluss und bieten Umschlag, Lagerung und Weitertransport an. Aus logistischen Gründen werden in bestimmten Verkehren planmäßig die Verkehrsträger gewechselt bzw. erfolgt eine Lagerung der Güter. Viele Umschlagbetriebe befinden sich in Binnen- oder Seehäfen bzw. in der Nähe von Industrie- und Handelsunternehmen.

Bei den Herstellern bzw. Vermietern von Güterwagen dominieren Adressen ausländischer Anbieter. Diese stammen überwiegend aus Frankreich, Polen und Schweiz (je zehn). Der Anteil osteuropäischer Hersteller von Güterwagen

liegt bei über 30 Prozent. Da die europaweite Verfügbarkeit durch die einheitlichen RIV-Standards langjährige Praxis ist, entwickelt sich auch der Beschaffungsmarkt zunehmend europäisch.

Ebenfalls hoch ist der Anteil ausländischer Adressen bei den Herstellern oder Vermietern von Lokomotiven. Allerdings beschränken sich viele Anbieter auf ihren Heimatmarkt oder auf ausgewählte Länder. Dies liegt sicher auch an den aufwendigen Zulassungsverfahren in vielen europäischen Einzelstaaten. Wegen der Zunahme eigener Verkehre auf fremder Infrastruktur steigt bei den EVU der Bedarf nach externen Werkstattleistungen entlang der Transportwege. Am Markt gibt es bereits eine Vielzahl von Werkstattbetreibern, von denen viele selbst EVU sind.

### Verzeichnis »Notdienste und Pannenhilfen für Güterbahnen« sowie Internetmarktplatz erweitern das Angebot

Eng verbunden mit dem Thema Werkstätten ist auch das Thema Notfallmanagement. Um das am Markt vorhandene Angebot transparenter zu machen, wurde das Internet-Verzeichnis »Notdienste und Pannenhilfe für Güterbahnen« realisiert. Weitere Internet-Kataloge sollen folgen. Diese sollen unternehmensübergreifende Informationen über Güterbahnhöfe, EVU-Leistungen, Güterwagen, Lokomotiven und Leistungen von Bahnspeditionen anbieten.

Um den Austausch tagesaktueller und konkreter Kooperationswünsche zu unterstützen, wird der VDV einen Internet-Marktplatz installieren. Interessierte Unternehmen werden dort konkrete Angebote und Nachfragen per E-Mail an ausgesuchte Geschäftspartner versenden können.

Der VDV wird seine Kooperationsbörse im Internet schrittweise weiter ausbauen. Den Unternehmen soll damit eine Plattform zur Verfügung gestellt werden, um möglichst einfach und schnell an wichtige Marktinformationen zu gelangen und geeignete Geschäftspartner zu identifizieren.

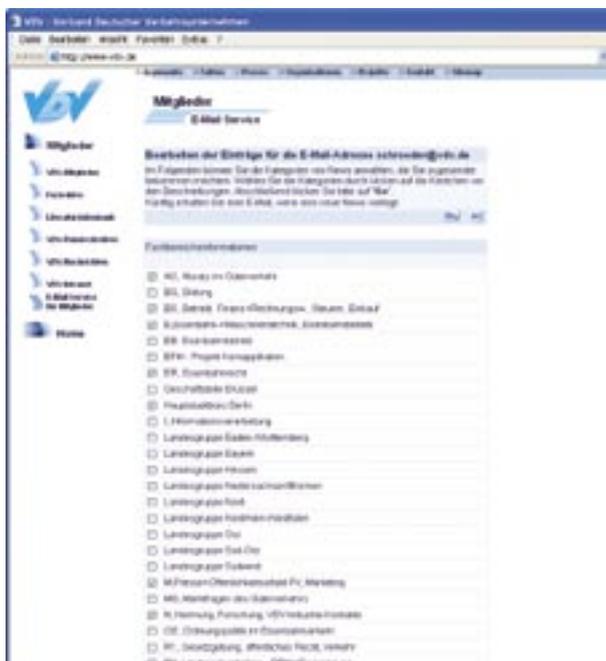
Dipl.-Verw.-Betriebsw.  
Georg Lennarz

## VDV-Website wird zur Kommunikationsplattform für Mitglieder und Öffentlichkeit

Die Website [www.vdv.de](http://www.vdv.de) wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. So kam zuletzt das Güterverkehrsportal mit den Teilbereichen »1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene«, »Notdienste und Pannenhilfe für Güterbahnen« und »Internetmarktplatz« als neue Angebote, speziell für den Güterverkehr auf der Schiene, hinzu. Aber auch die Nutzung schon länger angebotener Informationen hat sich durch die zunehmende Akzeptanz des Mediums Internet erhöht. Besonders das unter dem Namen »E-Mail-Services« angebotene Abonnement von VDV-Informationen ersetzt zunehmend konventionelle Papieralternativen.

Bereits im achten Jahr informiert der VDV im Internet über seine Aktivitäten. In den ersten Jahren wurden unter der Adresse [www.vdv.de](http://www.vdv.de) im Wesentlichen eine Selbstdarstellung des Verbandes und die Liste der VDV-Publikationen im Internet angeboten. Seit 2001 werden mit der Website verschiedene unterschiedliche Zielgruppen angesprochen. So gibt es seitdem einen geschlossenen Bereich nur für VDV-Mitgliedsunternehmen. Außerdem werden die Seiten dezentral aus verschiedenen Quellen im VDV mit aktuellen Informationen gespeist. Damit war es erstmals technisch und organisatorisch möglich, den Aktualitätsgrad bisher benutzter Kommunikationswege (Rundschreiben oder periodische Veröffentlichungen) hinsichtlich der Aktualität nicht nur zu erreichen, sondern zu übertreffen. Seit der Einführung des E-Mail-Services sind die Informationen der VDV-Website aber nicht nur aktueller, sondern auch spezifisch auf den Informationsbedarf des Nutzers zugeschnitten.

Über den E-Mail-Service lassen sich zielgenau und zeitnah Informationen verbreiten



Die VDV-Website richtet sich, ausgehend von den relevanten Zielen des VDV, nämlich

- Vertretung der Interessen der Mitgliedsunternehmen, u. a. gegenüber der Politik,
- allgemeine Förderung des ÖPNV bzw. Schienengüterverkehrs und des Bildes dieser Branchen in der Öffentlichkeit und
- Förderung des Erfahrungsaustausches unter den Mitgliedsunternehmen,

schwerpunktmäßig an die folgenden vier Zielgruppen:

### 1. Die an ÖPNV bzw. Schienengüterverkehr interessierte Öffentlichkeit und interessierten Medien

Hierzu gehört die Fachöffentlichkeit aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Industrie, aber auch Journalisten, Lehrer und Forschung. An diese Zielgruppe richtet sich die Rubrik »Medienservice« der VDV-Website. Recherchierbar und im Rahmen des E-Mail-Services zu abonnieren sind hier z. B. die Pressemitteilungen. Darüber hinaus werden hier aber auch Stellungnahmen und Positionspapiere verfügbar gemacht, im Sommer 2004 beispielsweise die Gutachten zum Anwendungsbereich der Verordnung EWG 1191/69 »Eigenwirtschaftliche Linienverkehre«.

### 2. Die Nutzergruppe der ÖPNV-Fahrgäste

Diese Gruppe wird mit dem Portal [www.busse-bahnen.de](http://www.busse-bahnen.de) bedient, das dem aus der VDV-Gemeinschaftswerbung bekannten Layout (grün-gelb) nachempfunden wurde. Im Bereich Fahrgastinformationen gibt es eine Vielzahl von konkurrierenden Angeboten im Internet. Nicht zuletzt die örtlichen Verkehrs-

unternehmen und -verbände bieten aktuelle Informationen und Fahrplanauskünfte an und sind entsprechend bekannt bei den Fahrgästen. Dies beschränkt natürlich den Gehalt an zusätzlichen Informationen und damit auch die Zahl der Nutzer, die ein deutschlandweites Fahrgastportal wie [www.busse-bahnen.de](http://www.busse-bahnen.de) haben kann. Größter Publikumsmagnet sind die Informationen über die Aktion »Fahren & Fliegen« des VDV. Die deutschlandweit aktuellsten Informationen zum Kombiticket des ÖPNV im Zusammenhang mit Flugreisen werden ausgiebig genutzt.

### 3. Die Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen

Für die Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen gibt es einen geschlossenen Mitgliederbereich, der nur nach Angabe von Benutzername und Passwort zugänglich ist. Wichtigste und auch meist genutzte Bestandteile des Mitgliederbereichs sind die Fachinformationen und die VDV-Rundschreiben. VDV-Rundschreiben sind die offiziellen Informationen des Verbandes für seine Mitglieder. VDV-Fachinformationen befassen sich mit spezifischen Themen beispielsweise aus den Bereichen Steuern oder Statistik, Eisenbahnrecht oder Betriebshöfe und Werkstätten und werden direkt von den Mitarbeitern der verschiedenen Fachbereiche ins Internet eingestellt.

Sowohl Fachinformationen als auch VDV-Rundschreiben lassen sich als E-Mail-Service abonnieren. Der Empfänger erhält dann jedes Mal eine Nachricht, wenn in den von ihm ausgewählten Themenbereichen neue Informationen eingestellt worden sind. Der E-Mail-Service ersetzt damit die bis Mitte 2003 zehnmal jährlich versandten VDV-Nachrichten durch eine Informationsversorgung mit größerer Aktualität und thematischer Zielgenauigkeit.

### 4. Die Zielgruppe Güterverkehr und Logistik

Diese Zielgruppe wird mit einer wachsenden Anzahl von Informationsdiensten angesprochen, die seit einiger Zeit auch unter einer eigenen Adresse, [www.gueterbahnen.de](http://www.gueterbahnen.de), zu erreichen sind:

- 1.000 Links für mehr Güterverkehr auf der Schiene listen die Internetadressen von Unternehmen auf, die in verschiedenen Bereichen rund um den Schienengüterverkehr Leistungen anbieten. Sowohl nach Herkunftsland als auch Leistungsangebot kann detailliert ausgewählt werden.
- Notdienste und Pannenhilfe listet auf, welche Unternehmen in welchem Einsatzgebiet zu welcher Tageszeit Hilfsdienste,



Die Homepage [www.vdv.de](http://www.vdv.de) zeigt Aktuelles aus dem VDV übersichtlich an



Jederzeit den Kontakt zum richtigen Ansprechpartner finden und unabhängig von der Uhrzeit eine E-Mail schreiben: Vorteil Internet

wie beispielsweise das Aufgleisen von Schienenfahrzeugen oder Reparaturen durch mobile Einheiten anbieten.

- Der neu eingerichtete Internet-Marktplatz für den Güterverkehr soll Angebot und Nachfrage nach Leistungen rund um den Schienengüterverkehr zusammenführen. Diese Serviceleistung des VDV, die sich keineswegs nur an Mitgliedsunternehmen richtet, besteht in der Bereitstellung von qualifizierten und verschiedenen Kategorien zugeordneten E-Mail-Adressen, an die der Portalnutzer »Suche«- oder »Biete«-Informationen senden kann.

#### Neuerungen des Jahres 2004

Neben der inhaltlichen Erweiterung im Bereich des Güterverkehrs-Portals stand in 2004 die Anpassung der Website an neue Erkenntnisse und technische Möglichkeiten

im Vordergrund, um den Benutzern das Auffinden von Inhalten zu erleichtern. So wurde die Homepage überarbeitet, um dem Benutzer ohne weitere Wege direkten Zugriff auf die Informationen zu geben. Die aktuellsten Presseinformationen, Stellungnahmen und Positionspapiere werden in Form ihrer Überschrift unmittelbar auf der Homepage angezeigt.

Durch einen einfachen Klick kann zur kompletten Nachricht gewechselt werden. Terminhinweise und aktuelle Nachrichten gruppieren sich rund um die fünf Bilder, die die Sparten des VDV symbolisieren.

Durch die Verbreitung größerer und höher auflösender Bildschirme war es möglich, am rechten Bildschirmrand eine zusätzliche Spalte einzufügen. Diese bietet gleich bleibend für jeweils einen Bereich der VDV-Website wichtige Funktionen, die bisher nur durch ein aufwändigeres Wandern

durch die Menüs zu erreichen waren. Hierzu zählt beispielsweise die Volltextsuche, das Abonnieren des Newsletters oder die Suche nach VDV-Mitgliedsunternehmen.

#### Ausblick

Auch die im vergangenen Jahr realisierten Verbesserungen des Komforts sind natürlich nicht der Endpunkt der Entwicklung. Die inzwischen erreichte Nutzungsdichte rechtfertigt Investitionen in die Fortentwicklung von Design und Inhalt. Aber auch organisatorisch werden Neuerungen erwogen. So wird angestrebt, den Mitgliedsunternehmen die Wahl zwischen der bis heute noch automatisch erfolgenden postalischen Übermittlung von Rundschreiben in Papierform und einer ausschließlichen elektronischen Übermittlung auf Basis des E-Mail-Service zu ermöglichen.

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

## Zeitschrift Güterbahnen erfolgreich platziert – weitere Verankerung notwendig

Um über Themen des Schienengüterverkehrs und seines Umfeldes detaillierter berichten zu können, haben VDV und Alba Fachverlag die Zeitschrift »Güterbahnen« als offizielles Organ des VDV initiiert. Bisher fehlte im deutschsprachigen Raum eine solche Fachzeitschrift. Verschiedene Publikationen, die den Güterverkehr in den Mittelpunkt stellen, konzentrieren sich auf andere Verkehrsmittel oder führen die Schienenlogistik gar nicht in ihrem Themenspektrum. Inzwischen ist die Einführungsphase – bestehend aus insgesamt drei Ausgaben in den Jahren 2002 und 2003 – erfolgreich abgeschlossen worden. Im Jahr 2004 erschien »Güterbahnen« erstmals regelmäßig im dreimonatigen Rhythmus. In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld – das die Situation verschiedenster verlegerischer Produkte kennzeichnet – scheint ein »zartes Pflänzchen« Wurzeln zu schlagen und die Funktion einzunehmen, die VDV und Alba Fachverlag ihm zgedacht haben.

Das erste reguläre Erscheinungsjahr 2004 führte das Produkt bereits in »spannende Gefilde«. Sowohl das zehnjährige Jubiläum der Bahnreform als auch die EU-Osterweiterung fanden in 2004 statt. Bereits vor der Gründung der Zeitschrift wurde eine Konkurrenzanalyse durchgeführt. Seinerzeit wurde – wie oben erwähnt – eine Lücke im Themenfeld des Schienengüterverkehrs und um diesen herum festgestellt, in die hinein »Güterbahnen« platziert wurde. Während des Jahres 2004 bestätigte sich diese Lücke. Die großen Themen des gesamten Güterverkehrs waren die Mängel der Lkw-Maut, die Auswirkungen der Lkw-Lawine an der neuen EU-Binnengrenze im

Osten und vielleicht noch das zehnjährige Jubiläum der Deutschen Bahn AG. Themen des Schienengüterverkehrs fanden in den verschiedenen Publikationen nur verhältnismäßig geringen Niederschlag.

Gleichzeitig haben VDV und Alba Fachverlag erfahren, dass die originären Themen der Zeitschrift nicht mühsam zusammengesucht werden mussten. Vielmehr werden zunehmend Beiträge aktiv angeboten, weil die Autoren gerade dieses Medium für geeignet halten und »Güterbahnen« den Vorzug vor anderen Publikationen geben.

Das Konzept der Zeitschrift und der gewählte marktorientierte An-

satz können insgesamt als bestätigt gelten. Seitens Verlag und VDV ist die Fortführung beabsichtigt, vorausgesetzt die wirtschaftliche Tragfähigkeit verstetigt sich.

### Botschafter bis Praktiker schreiben in »Güterbahnen«

Bekannt ist die Zeitschrift nicht nur im wachsenden Abonnementkreis. Vielmehr konnten bereits verschiedene hochrangige Autoren gewonnen werden, ihre Themen in dieser Publikation darzustellen.

Hierbei handelt es sich unter anderem um:

- Heinz Hilbrecht, Direktor der EU-Kommission (Heft 1-2002)
- Dr. Bernd Malmström, ehemals Vorstandsvorsitzender DB Cargo AG und Stinnes AG (Heft 1-2002)
- Timon Heinrici, Korrespondent DVZ Deutsche Logistik Zeitung (Heft 1-2003)
- Olaf Krüger, Vorstand Kühne & Nagel AG und Vorsitzender Interessengemeinschaft der Bahnspediteure e.V. (IBS) (Heft 1-2003)
- Karl-Michael Mohsen, ehemals Vorstand Stinnes AG (Heft 2-2003)
- Franz Mairhofer, Projektleiter Siemens AG (Heft 2-2003)
- Dr. Rolf Bender, Vorstandsvorsitzender Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und VDV-Vizepräsident (Heft 1-2004)
- Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender Railion Deutschland AG (Heft 1-2004)
- Dr. Christian Kuhn, Geschäftsführer Connex Cargo Logistics GmbH (Heft 1-2004)
- Norbert Hansen, Vorsitzender Gewerkschaft Transnet GdED (Heft 1-2004)

Selbst hochrangige Autoren nutzen »Güterbahnen« als Medium



- Rolf Nagel,  
Staatssekretär im Bundes-  
ministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
(Heft 2-2004)
- Heiner Rogge,  
Hauptgeschäftsführer  
Bundesverband Spedition  
und Logistik e.V. (BSLV)  
(Heft 2-2004)
- Prof. Dr. Uwe Clausen,  
Direktor des Fraunhofer  
Institutes für Materialfluss  
und Logistik (IML)  
(Heft 3-2004)
- Dr. Stefan Rommerskirchen,  
Mehrheitsaktionär und  
Geschäftsführer ProgTrans AG  
(Heft 3-2004)
- Dr. Andrzej Byrt,  
Botschafter der Republik Polen  
in der Bundesrepublik Deutsch-  
land  
(Heft 4-2004)

#### **Bedeutende Themen finden in »Güterbahnen« statt**

Das Autorenspektrum zeigt die breite Auslegung der Zeitschrift von der Praxis über die Politik bis hin zur Theorie. Inhaltlich werden die Bereiche Wirtschaft und Markt, Technik und Betrieb, Politik, Recht, Forschung, Marketing sowie auch Unternehmensportraits abgedeckt.

Es fanden sich u. a. in »Güterbahnen« folgende Themenfelder mit jeweils mehreren Beiträgen wieder:

- Europäische Eisenbahnpolitik, EU-Osterweiterung und internationaler Verkehr,
- Kombiniertes Verkehr und Systempartnerschaften Schiene–Logistik,
- Regionaler Schienengüterverkehr und Gleisanschlussförderung,
- Innovationen wie CargoMover, CargoBeamer, Leila,
- Zehn Jahre Bahnreform und deren Weiterentwicklung,
- Telematik und Betriebsoptimierung,
- Umweltschutz und Umweltvorteil des Schienenverkehrs.

Der VDV ist mit Beiträgen zu seinen Positionen und Arbeiten sowie zu Ergebnissen seiner Projekte in jedem Heft vertreten. Dies ermöglicht den Lesern, den Nutzwert des VDV zu erschließen und sich in die Arbeit des Verbandes einzubringen.

#### **Ein vielfältiger Leserkreis sichert den Meinungs- und Erfahrungsaustausch**

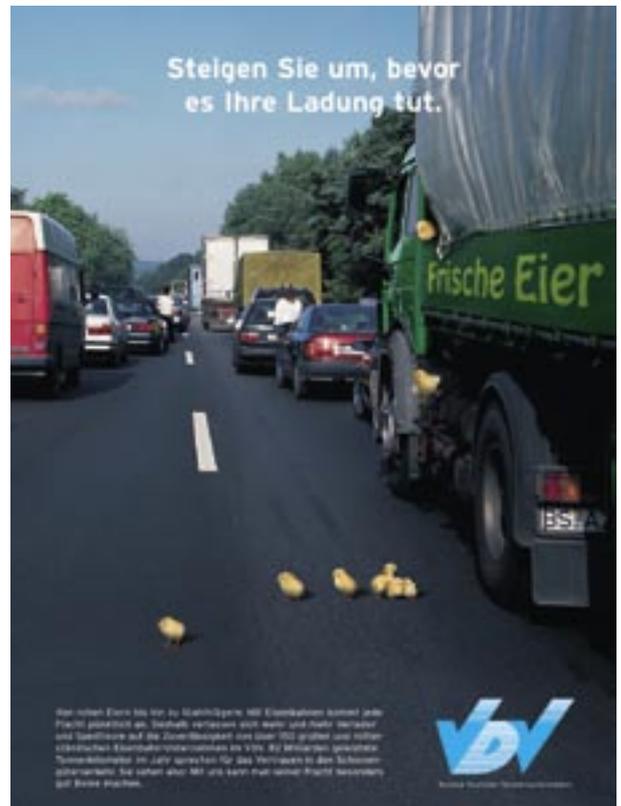
Die Zeitschrift »Güterbahnen« richtet sich sowohl an die Leitungen als auch an die Fachabteilungen von Unternehmen, Administrationen und Forschungseinrichtungen. Zudem kommen Vertreter aus Medien, Politik und Unternehmensberatungen hinzu. Der VDV trägt die Zeitschrift aktiv in diese Zielgruppen hinein. Hierzu nutzt der Verband seine Messeauftritte, führt Mailings durch und unterstützt die Werbemaßnahmen des Verlages durch Bekanntmachung auf weiteren Veranstaltungen.

Naturgemäß kann eine neu gegründete Zeitschrift nur Schritt für Schritt im Zielkreis verankert werden. Deshalb ist die bisherige Struktur noch nicht deckungsgleich mit den konzeptionellen Vorgaben. Erste belastbare Anzeichen sprechen aber dafür, dass die Zeitschrift in den verschiedenen Gruppen angekommen ist. Für ein wirkungsvolles Durchdringen der gesamten Zielgruppe bedarf es noch einiger Anstrengungen, die im alltäglichen Wirken des VDV inbegriffen sind.

#### **Verfestigung notwendig**

Mit »Güterbahnen« ist eine Plattform des Erfahrungsaustausches zwischen Eisenbahnunternehmern, Spediteuren, Operateuren und Verladern geschaffen worden. Hierüber sollen das Wissen um Möglichkeiten und Anforderungen des Schienentransportes gefördert und zugleich neue geschäftliche Kontakte der VDV-Mitgliedsunternehmen ermöglicht werden.

Deshalb muss die Position der Zeitschrift im Blätterwald noch weiter verfestigt werden. Nur wenn die Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen, Speditionen, Operateuren, Behörden, Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie aus der Politik wie selbstverständlich zu »Güterbahnen« greifen und die



Zeitschrift auch weiterempfehlen, findet der gewünschte Erfahrung- und Meinungsaustausch statt.

Die Marktchancen der Mitgliedsunternehmen im VDV hängen sowohl von einem direkten Kundenkontakt als auch von einer wirkungsvollen Förderung des Schienengüterverkehrs generell ab. Auf beide Aspekte ist »Güterbahnen« ausgelegt. Der VDV wird sich weiterhin engagieren, diesen Ansprüchen gerecht zu werden.

*Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller*

**Mit »Güterbahnen«  
nimmt der VDV Einfluss  
auf die Bewusstseins-  
bildung pro Schiene**

## Leitmesse InnoTrans: Erfolgreiche Plattform für die Öffentlichkeitsarbeit des VDV

Die InnoTrans hat sich im Laufe der Jahre als Leitmesse für die Branche etabliert. Der VDV nutzt diese Messe mit vielfältigen Aktivitäten für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit: Der VDV-Gemeinschaftsstand ist viel beachteter Bestandteil der Ausstellung. Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe besuchte den VDV-Stand. Die nordrhein-westfälische Landesregierung gab wieder einen Empfang am VDV-Stand. Zwei Dialog-Foren zur Interoperabilität und zum Investitionsbedarf im ÖPNV veranstaltete der VDV zusammen mit dem Deutschen Verkehrsforum.

Die Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik »InnoTrans« in Berlin hat im Jahr 2004 ihre kontinuierliche Aufwärtsentwicklung weiter fortgesetzt. Anfang der 90-er Jahre hatten sich Industrie und Betreiber das Ziel vorgenommen, eine zentrale Leitmesse für die Branche in Deutschland zu installieren. Hintergrund war die unwirtschaftliche Vielfalt größerer und kleinerer Messeveranstaltungen, die es zu konzentrieren galt. 1996 wurde daraufhin von der Messe Berlin GmbH die InnoTrans, damals noch in »kleinem« Rahmen, erstmalig veranstaltet. Alle zwei Jahre kommt die Branche seitdem in Berlin zusammen.

Mit der fünften InnoTrans 2004 spätestens ist das von den Initiatoren gesetzte Ziel voll aufgegangen. 1.370 Aussteller aus 35 Ländern (46 Prozent Internationalitätsgrad) auf einer Brutto-Ausstellungsfläche von über 82.000 Quadratmeter haben nochmals einen Zuwachs von rund 30 Prozent gegenüber der InnoTrans 2002 bedeutet. Mehr als 45.000 Fachbesucher aus 93 Ländern waren 2004 in Berlin zu Gast gewesen, knapp 10.000 mehr als vor zwei Jahren. Jeder dritte Fachbesucher kam dabei aus dem Ausland. 2004 hat es auch erstmals ein Kombiticket für den ÖPNV gegeben, das den Besuchern der InnoTrans mit der Eintrittskarte ermöglichte in Berlin kostenfrei Bussen und Bahnen zu nutzen. Bei einer Aussteller- und Fachbesucher-

befragung ist der Gesamteindruck in beiden Gruppen bei mehr als 95 Prozent der Befragten positiv gewesen. Die Aussteller haben zu 95,9 Prozent die Absicht bekundet, sich beim nächsten Mal wieder zu beteiligen.

### VDV mit gut platziertem Gemeinschaftsstand

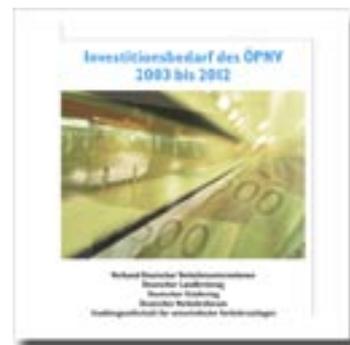
Für den VDV ist die InnoTrans auch äußerst erfolgreich verlaufen. Seit der ersten InnoTrans beteiligt sich der VDV mit einem Gemeinschaftsstand – zusammen mit der beka Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH, Köln – an dieser internationalen Leitmesse. Die Standfläche des Gemeinschaftsstandes bei der InnoTrans 2004 war gegenüber 2002 auf rund 100 Quadratmeter verdoppelt worden; die beiden außerordentlichen VDV-Mitglieder DEVK Deutsche Eisenbahn-Versicherung und VDEF Verband der Deutschen Eisenbahn-Fachschulen waren als Mitaussteller neu gewonnen worden. Außerdem präsentierte sich die VDV-Akademie eigenständig auf dem Gemeinschaftsstand. Alle Mitaussteller haben signalisiert, beim nächsten Mal, bei der InnoTrans am 19. bis 22. September 2006 wieder mitmachen zu wollen.

### VDV-Präsident bei der InnoTrans-Eröffnung

Der VDV war – über seine aktive Mitarbeit im InnoTrans-Arbeitskreis der Messe Berlin – auch wesentlich an der organisatorischen und inhaltlichen Vorbereitung der Eröffnungsveranstaltung der InnoTrans beteiligt, an der VDV-Präsident Günter Elste mit großem Erfolg teilnahm.

### Bundesverkehrsminister am VDV-Stand

Beim Eröffnungsrundgang ist Dr. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungs-



wesen, vom VDV-Präsidenten Günter Elste, dem Vizepräsidenten Dr. Dieter Ludwig und dem VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann am VDV-Stand begrüßt worden. Dabei konnten dem Minister die beiden aktuellen Veröffentlichungen »Schienenpersonennahverkehr« und »Investitionsbedarf im ÖPNV 2003 bis 2012« persönlich übergeben werden. Mit dem Buch »Schienenpersonennahverkehr« hat der Verband – zehn Jahre nach der Bahnreform – diesen Verkehrszweig und seine erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre umfassend dargestellt. In der Broschüre »Investitionsbedarf im ÖPNV 2003 bis 2012« sind die Ergebnisse einer Untersuchung veröffentlicht, mit der bis zum Jahr 2012 ein Bedarf an Investitionen in Busse und Bahnen von mehr als 35 Milliarden Euro festgestellt wurde.

Verschiedene hochrangige Besuche von Einzelpersonen und Delegationen aus dem In- und Ausland informierten sich darüber hinaus an den vier Messetagen am VDV-Stand über die Arbeit des Verbandes.

### NRW-Empfang am VDV-Stand

Ein besonderes Ereignis am Stand war auch wieder – wie vor zwei Jahren – der Empfang der nordrhein-westfälischen Landesregierung mit Staatssekretär Jörg Hennerkes vom Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes

Den ÖPNV-Investitionsbedarf trug der VDV Verkehrsminister Dr. Manfred Stolpe an (zweiter von links). Neben ihm (von links) VDV-Präsident Günter Elste, VDV-Vizepräsident Dr. Dieter Ludwig und VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Adolf Müller-Hellmann



Nordrhein-Westfalen und der VDV-Landesgruppe NRW mit dem Landesgruppenvorsitzenden Prof. Dr. Hermann Zemlin, Bonn. Rund 100 Personen waren bei diesem Empfang zu Gast und nutzten den späten Mittwoch-Nachmittag zu intensiven Gesprächen.

### VDV und Verkehrsforum mit zwei erfolgreichen Dialog-Foren

Im Rahmen der »InnoTrans-Convention« hat der VDV wieder gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrsforum zwei sehr erfolgreiche »Dialog-Foren« veranstaltet. Mit dieser erprobten Veranstaltungsform wird den Messebesuchern in einer kompakten zweistündigen Podiumsrunde jeweils ein aktuelles, die Branche stark interessierendes Thema präsentiert.

Am Dialog-Forum zur Frage »Wie viel Interoperabilität braucht die Schiene?« nahmen mehr als 200 Fachleute aus dem In- und Ausland teil. Siemens-Transportation-Chef Hans M. Schabert stellte fest: »Derzeit gibt es drei Treiber für Strukturveränderungen: freier Netzzugang, wachsende Grenzöffnung und die Privatisierung von Bahnunternehmen in Europa«. Das System Bahn werde sich mittelfristig auf die Änderung der Rahmenbedingungen einstellen.

Jean-Arnold Vinois, Abteilungsleiter Schienenverkehr und Interoperabilität in der Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission, sicherte für das European Train Control System ETCS und das derzeit einzuführende einfachere RMTS, die von der Kommission als wichtiger Faktor der Interoperabilität für den sicheren und ungehinderten Verkehr über die Grenzen des Binnenmarktes eingeschätzt werde und einer besonderen Förderung bedürfe, Finanzmittel zu.

Die DB AG bekenne sich zu einem ETCS, das an einer klaren Korridorstruktur ausgerichtet sei, erklärte Joachim Fried, Konzernbeauftragter für Europäische Angelegenheiten und Wettbewerb. Steffen Isensee, Referatsleiter Verkehrstechnologien beim Bundesministerium für Bildung und Forschung, nannte das erwartete Wachstum im Personen- und Güterverkehr als Begründung, die Schiene zum richtigen Wettbewerber zu machen.

VDV-Vizepräsident Dr. Rolf Bender stellte fest: »Es wird stets einen Mischbetrieb zwischen Korridoren und der Fläche geben. Richtschnur für die Einführung von ETCS muss die für die Verkehrsunternehmen tragbare wirtschaftliche Lösung sein.« Hans Leibbrand, General Manager Transport Automation Solutions der Alcatel SEL AG, forderte die schnelle Umsetzung der Technik in den Markt und die Ersteinführung bei den geplanten Korridoren. VDV-Hauptgeschäftsführer Adolf Müller-Hellmann als Moderator des Forums forderte abschließend: »Wir müssen jedoch die NE-Bahnen vor unzumutbaren Investitionsvolumen schützen.«

Auch die Diskussion zu »Investitionspotenzialen im ÖPNV und deren Finanzierung« war mit rund 150 Teilnehmern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sehr gut besucht. Unter der Moderation von Handelsblatt-Redakteur Eberhard Krummheuer betonte Staatssekretär Jörg Hennerkes: »Sichtbare gute Qualität des ÖPNV bzw. SPNV ist für den Kunden von entscheidender Bedeutung für seine Verkehrsmittelwahl.« Dr. Friedhelm Blennemann, Geschäftsführer der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA), Köln, erläuterte als Autor der Studie, dass in den nächsten Jahren allein im städtischen Bereich ein Bedarf von rund 560 Kilometer Streckenneu- und -ausbau (inklusive Haltestellen) für U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen bestehe. Einer Grunderneuerung würden etwa 500 Kilometer Strecke und mehr als 4.300 Haltestellen bedürfen.

Dr. Klaus Baur, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bombardier Transportation GmbH Deutschland, forderte eine höhere Kontinuität bei der Auftragsvergabe, damit die Industrie Beschäftigung sichern und ihre Wettbewerbsfähigkeit voll entfalten könne. VDV-Vizepräsident Dr.-Ing. Eberhard Christ stellte klar, dass bei den Bussen als Rückgrat des Verkehrs in der Fläche neben der Transportleistung vor allem der nach zehn Jahren nötige Ersatz der Fahrzeuge ein nicht unbedeutender Garant für Beschäftigung im Lande sei. Andreas P. Meyer, Vorsitzender der Geschäftsführung DB Stadtverkehr GmbH, forderte funktionale Ausschreibungen, um auch verkehrsträgerübergreifend Leistungen optimieren zu können.



Und VDV-Vizepräsident Volker Sparmann machte deutlich, dass effiziente Verkehrssysteme wesentliche Standortfaktoren seien, da bei den privaten Haushalten die Mobilität bereits an zweiter Stelle nach dem Wohnen stehe.

Als messebegleitende Kongressveranstaltungen haben sich diese zweistündigen Dialogforen zu aktuellen Themen so bewährt, dass sie auch bei der nächsten InnoTrans wieder – von VDV und Verkehrsforum veranstaltet – in dieser Form stattfinden sollen.

*Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn*

Staatssekretär Jörg Hennerkes begrüßte die zahlreichen Gäste beim Empfang der nordrhein-westfälischen Landesregierung am VDV-Stand

Bei einer Pressekonferenz in Berlin wurde die Studie zum Investitionsbedarf der Öffentlichkeit vorgestellt: (von links) Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum, Folkert Kiepe, Beigeordneter Deutscher Städtetag, STUVA-Geschäftsführer Dr. Friedhelm Blennemann, VDV-Vizepräsident Dr. Dieter Ludwig und VDV-Pressesprecher Friedhelm Bihn



## Neues Konzept der Gemeinschaftswerbung sieht intensiveres »Political Engineering« vor

Die VDV-Mitgliederversammlung 2004 hat beschlossen, die Gemeinschaftswerbung in den Jahren 2005 und 2006 mit einem neuen Konzept weiterzuführen. Dieses sieht vor allem eine Intensivierung des »Political Engineering« vor. Es steht ein jährlicher Etat von rund 2,5 Millionen Euro zur Verfügung. Als neuer Partner wurde in einer Wettbewerbspräsentation eine PR-Agentur gefunden. Im Jahr 2004 fand die Anzeigenserie der Werbekampagne von VDV und Deutscher Bahn AG mit neuen Motiven eine erfolgreiche Fortsetzung. Mit einem dritten VDV-Report »Mit uns kommen alle weiter« wurden als nächster Schritt in der Direkt-Marketing-Strategie wieder fast 5.000 Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich bundesweit über die Notwendigkeit des ÖPNV aktuell informiert.

Durch die VDV-Mitgliederversammlung am 25. Mai 2004 in Hamburg wurde beschlossen, die Gemeinschaftswerbung des Verbandes und der DB AG in den Jahren 2005 und 2006 weiterzuführen. Die sich immer weiter verschärfende Diskussion über die Finanzierung des ÖPNV bis hin zur Existenzbedrohung für die Verkehrsunternehmen mache aber eine stärkere Ausrichtung der Kommunikationsstrategie in Richtung Meinungsbildner und Entscheider im Verkehrsbereich erforderlich.

Durch die beschlossene Fortsetzung der Umlagefinanzierung durch die Personenverkehrsunternehmen des Verbandes in unveränderter Höhe stehen wieder rund 2,0 Millionen Euro jährlich zur Verfügung. Die DB AG sagte die weitere Beteiligung ihrer Unternehmensgruppe in diesen beiden Jahren mit einem Sockelbetrag von 500.000 Euro pro Jahr zu und kündigte an, sich ggf.

für gemeinsam zu beschließende Einzelmaßnahmen mit zusätzlich bis zu 300.000 Euro zu beteiligen. Damit geht die Gemeinschaftswerbung 2005/2006 in ihre mittlerweile siebzehnte jeweils zweijährige Etatperiode.

### Agentur fischerAppelt neuer PR-Partner

Nach einer mehrstufigen Wettbewerbspräsentation ist die Entscheidung gefallen, mit der fischerAppelt Kommunikation GmbH, Hamburg/Berlin, einen neuen Partner für die Intensivierung des Political Engineering zu verpflichten. Für die PR-Arbeit des Verbandes wurde außerdem eine neue PR-Referentin im VDV-Hauptstadtbüro eingestellt.

### »Damit Deutschland mobil bleibt. Busse und Bahnen.«

Ziel der neuen Kampagne ist es, dem Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik entgegenzuwirken. In Zeiten leerer öffentlicher Kassen wird in der politischen Diskussion heute vor allem über Kosten, aber immer weniger über den gesellschaftspolitischen, wirtschaftlichen und ökologischen Nutzen des ÖPNV gesprochen. Hier gilt es, vermehrt inhaltlichen Widerstand zu leisten.

Unter dem Motto »Damit Deutschland mobil bleibt. Busse und Bahnen« wird die Kampagne die drei Themenfelder Umwelt, Wirtschaft/Soziales und Finanzierung aufgreifen. Dabei soll der VDV als Vorreiter, Problemlöser und Partner für Mobilität in Deutschland in der öffentlichen Wahrnehmung positioniert werden.

Durch die am 1. Januar 2005 in Kraft getretene EU-Luftqualitätsrichtlinie 1999/30/EWG ist die Debatte über die ökologischen Folgen des Verkehrs neu entfacht.

In den ersten Schritten sollen im Rahmen dieser Feinstaub-Debatte die vorbildlichen Umweltleistungen und die Zukunftsorientierung des VDV und seiner Flotte kommuniziert, das Umsteigen auf Busse und Bahnen als strategische Lösung thematisiert und der VDV vor dem Hintergrund der Diskussion über Fahrverbote und City-Maut als Garant für uneingeschränkte Mobilität etabliert werden.

### Bus- und Bahn-Nutzer als »Umwelhelden«

Die Bus- und Bahn-Nutzer sollen als unbewusste »Umwelhelden« in die Kommunikation eingebunden werden. Bei PR-Events in Berlin und weiteren ausgewählten Orten als regionale Leuchtturm-Projekte sollen Fahrgäste gelobt werden und ein »Danke« als Auszeichnung dafür erhalten, dass sie als Bus- und Bahnkunden Feinstaub verringern und die Umwelt schützen, und zwar mit jeder ihrer Fahrten.

Die Mitgliedsunternehmen sollen umfassend informiert und in diese Aktivitäten eingebunden werden. Für die politische Arbeit vor Ort in den Landesgruppen und Mitgliedsunternehmen soll ein Argumentations-Baukasten mit »Facts and figures«, Muster-Briefentwürfen sowie weiteren Kommunikationsmitteln (wie etwa Folder oder Videos z.B. zum Einsatz in Schulen) erarbeitet und den Mitgliedern an die Hand gegeben werden.

### Neue Anzeigenmotive zum CityTicket und zur Benzinpreisentwicklung

Die von Ritter Slagman, Hamburg, gestaltete Anzeigenserie wurde mit neuen Motiven fortgesetzt. Anfang 2004 wurde das Mitte Dezember 2003 bundesweit eingeführte City-Ticket zur Verknüpfung des DB-Fernverkehrs mit dem städtischen Nahverkehr mit einer neuen Anzeige beworben. Im Herbst 2004 warb eine weitere neue Anzeige angesichts der Benzinpreisentwicklung für das Senken der Spritkosten durch Umsteigen auf Busse und Bahnen.

Der Medieninformationsdienst »Kress-Report« zeichnete die Agentur Ritter Slagman für diese Anzeige mit dem »Smiley« des Monats aus, weil sie »... den VDV

Der »kress-report« zeichnete die Anzeige »Um die Spritpreise zu senken, drücken Sie hier« mit dem »Smiley« des Monats aus



nicht als Umwelt-Moralapostel darstellen, sondern als Verband mit Herz, der auch für Autofahrer mitdenkt«.

#### VDV-Anzeige in Schulbuch aufgenommen

Einmal mehr hat eine Anzeige der Gemeinschaftswerbung auch Niederschlag in einem Schulbuch gefunden. Diesmal hat der Schöningh-Verlag, Paderborn in sein Ende 2004 erschienenen Arbeitsbuch »D 8« – Deutsch für den Literatur- und Sprachunterricht – die »Pinguin«-Anzeige aufgenommen. Diese Anzeige haben die Autoren ausgewählt, damit sich die Schüler unter der Rubrik »Mit Sprache werben, Aufmerksamkeit erregen« in verschiedenen Aufgaben inhaltlich mit dem Informationsteil und der Machart einer Werbeanzeige beschäftigen.

Außerdem wurde im Jahr 2004 die Anzeige »Vor dem Auto kommt die Bahn« mit der Haltestelle Gaggenau DaimlerChrysler weiter geschaltet, mit der das Selbstbewusstsein und die Unverzichtbarkeit nach dem Motto »Öffentliche Verkehrsmittel sind auch für Autobauer oft die bessere Alternative« thematisiert wird.

#### Dritter VDV-Report erschienen

Diese Anzeige bildet die visuelle Klammer zum dritten VDV-Report, der unter dem Titel »Mit uns kommen alle weiter.« die volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Bedeutung des ÖPNV und die Erfolge und Gesetzmäßigkeiten der Branche darstellt. Dieser VDV-Report ist mit rund 5.000 Exemplaren bundesweit nicht nur an Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich, sondern erstmals auch z. B. an Haushaltspolitiker in Bund, Ländern und Gemeinden verteilt worden. Zahlreiche Verkehrsunternehmen und -verbände haben den Report auch in größerer Stückzahl angefordert, um die bundesweite Streuung in ihren Gremien vor Ort weiter zu verdichten.

Die Wirkung der VDV-Reports auf Entscheider wurde vom Institut Rheingold, Köln, anhand psychologischer Tiefeninterviews untersucht. Dabei habe sich gezeigt, dass es den VDV-Reports gelingt, komplexe Sachverhalte einfach abzubilden. Der Report wirke und



Mit einer Anzeige wurde das neue CityTicket beworben



Der VDV-Report »Mit uns kommen alle weiter« kann ebenso wie die beiden ersten Reports kostenlos beim VDV ([info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)) bestellt werden

habe eine sehr prägnante Gestalt, die sich abhebt, sei in dieser Form optimal gestaltet und polarisiere innerhalb der heterogenen Zielgruppe. Er werde als Alltagshilfe genutzt und geschätzt. Der Erreichungsgrad der Zielgruppen könne allerdings verbessert werden, da die Post im Vorfeld teilweise zurückgehalten werde (»Vorzimmer-Filter«). Nicht zuletzt deshalb hat der VDV den Unternehmen vor Ort die verdichtende Verteilung und die ergänzende persönliche Ansprache empfohlen.

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

## Berufsausbildung in den Verkehrsunternehmen bekommt neuen Schub

Die Auseinandersetzung um die Ausbildungsplatzabgabe, der Pakt zwischen Regierung und Wirtschaft zur Schaffung von zusätzlichen Lehrstellen und die darin integrierte Ausbildungs-offensive des VDV haben dem Thema Berufsausbildung auch in der Verkehrsbranche eine kleine Renaissance verschafft. Auch die Diskussion um die Absenkung des Mindestalters für Fachkräfte im Fahrbetrieb und Berufskraftfahrer auf 18 Jahre hat ihren Teil dazu beigetragen. Ein Zuwachs von 2,5 Prozent an Ausbildungsplätzen in den ÖPNV-Unternehmen und der Neubeginn einer strategischen Diskussion über den Wert qualifizierter Berufsausbildung zeugen davon. Von einem nachhaltigen Trend indes kann noch keine Rede sein.

Es war von vornherein klar, dass die von der Bundesregierung erwogene Ausbildungsplatzabgabe auf einhellige Ablehnung quer durch alle Wirtschaftsbranchen stoßen würde. Mit 2,6 Milliarden Euro wären die Unternehmen belastet worden, wenn nicht jährlich mindestens 15 Prozent Lehrstellen über Bedarf angeboten worden wären. Für die VDV-Mitgliedsunternehmen wären zusätzliche Kosten von rund 23 Millionen Euro aufgelaufen.

vom Frühjahr 2004 hat ergeben, dass rund 4.100 Ausbildungsverhältnisse in den Mitgliedsunternehmen bestehen. Rund 40 Prozent der Betriebe bilden aus; damit liegt die Branche zehn Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Hinzu kommen über 8.000 Ausbildungsplätze bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihren Gesellschaften und einige Hundert im privaten Omnibusgewerbe. Zusätzlich werden jedes Jahr viele Hundert Menschen durch eine mehrmona-

Auf [www.move2job.de](http://www.move2job.de) finden Jugendliche und Unternehmen Infos zur Ausbildung



Die Kontroverse um das Berufsausbildungssicherungsgesetz hat den Spagat deutlich gemacht, den auch die Unternehmen im Personen- und Schienengüterverkehr in der Berufsausbildung jedes Jahr von Neuem meistern müssen: langfristig zu möglichst geringen Kosten den eigenen Fachkräftebedarf passgenau sicherstellen, andererseits die politisch und gesellschaftlich gewünschte Massenausbildung realisieren.

### Hohe Ausbildungsleistungen der VDV-Unternehmen

Die Unternehmen im VDV erbringen traditionell in gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufen eine hohe, weit über den Bedarf hinausgehende Ausbildungsleistung. Eine Umfrage des VDV

tige betriebliche Ausbildung zu Fahrern von Bussen und Straßen- und U-Bahnen qualifiziert. Analog hierzu werden im Eisenbahnverkehr zahlreiche Mitarbeiter zu Triebfahrzeugführern ausgebildet.

In seinen »Thesen zur Bildungsarbeit in VDV-Unternehmen«, von seinem Präsidium im April 2004 verabschiedet, bringt der Verband deutlich zum Ausdruck, dass beide Ausbildungsstränge eine hohe Bedeutung haben und zur nachhaltigen Qualitätssicherung im Personen- und Güterverkehr beitragen. Folglich hatte der VDV in seiner Stellungnahme zum Entwurf des Berufsbildungssicherungsgesetzes gefordert, die Ausbildungsleistungen für die Fahrdienste in der Ausbildungsquote zu berücksichtigen oder alternativ die gesamte

Berufsgruppe des Fahrdienstpersonals aus der Berechnungsgrundlage herauszunehmen und somit die finanziellen Belastungen zu reduzieren.

### Die Ausbildungsinitiative des VDV

Im Juni 2004 verpflichtete sich die Wirtschaft in einem Ausbildungs-pakt mit der Bundesregierung, 30.000 neue Ausbildungsplätze für 2004/2005 bereitzustellen und jedem ausbildungswilligen und ausbildungsfähigen Jugendlichen eine Lehrstelle zu garantieren. Damit war die Ausbildungsplatz-abgabe gescheitert; letztlich auf Grund des breiten Widerstands aus Wirtschaft und Politik sowie ihrer Kontraproduktivität vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung (z. B. Halbierung der Ausbildungsbevölkerung bis 2015 alleine im Osten Deutschlands).

Als Beitrag zu diesem Ausbildungs-pakt initiierte der VDV, unterstützt durch die DB AG, eine Ausbildungs-offensive in der Verkehrsbranche. Ziele sind die Bereitstellung zusätzlicher Ausbildungs- und Praktikumsplätze durch die Unternehmen und nachhaltige Anstrengungen auf dem Sektor der Berufsausbildung. An einer gemeinsamen Pressekonferenz von VDV und DB AG am 18. Juni 2004 nahm neben dem Präsidenten des Verbandes, Herrn Günter Elste, auch der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit Wolfgang Clement teil und appellierte an »alle Unternehmen, Manager, Betriebsräte, Wissenschaftler und Verwaltungsleute, die mehr ausbilden können, dies auch zu tun.« Bis zum Beginn des Ausbildungsjahres stellten die VDV-Mitgliedsunternehmen des ÖPNV zusätzlich 100 Lehrstellen zur Verfügung, immerhin ein Plus von 2,5 Prozent. Damit sind Investitionen von 3,3 Millionen Euro verbunden.

### Regionalkonferenzen Berufsausbildung und Internet-Plattform »www.move2job.de«

Flankiert wurde und wird die Ausbildungsinitiative von VDV-Regionalkonferenzen Berufsausbildung und einer Ausbildungsplatzinformationsbörse für die Verkehrsbranche. Im Herbst 2004 führte der VDV in Hannover, Dresden, Berlin und Bonn regionale Veranstaltungen zur Berufsausbildung mit insgesamt 140 Teilnehmern, vor allem Personal-

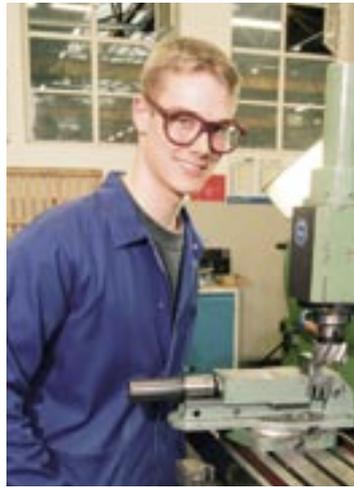
fachleuten aus den Verkehrsunternehmen, durch. Diskussionsthema waren hier insbesondere die Erfahrungen mit den verschiedenen verkehrsspezifischen Berufsbildern wie »Fachkraft im Fahrbetrieb« und »Eisenbahner im Betriebsdienst«. Es wurde in den Beiträgen indes auch sehr deutlich formuliert, dass die verordneten betrieblichen Kostensenkungsprogramme die Bereitschaft der Unternehmen, auch in den kommenden Jahren über Bedarf auszubilden, sehr einengen könnten. Die Regionalkonferenzen werden in 2005 fortgesetzt.

Seit Juli 2004 steht die Homepage mit dem Titel »move2job – moderne Berufsausbildung in Verkehrsunternehmen« im Internet zur Verfügung. Sie wird vom VDV und der DB AG getragen. Hier können Jugendliche Informationen über die gesamte Bandbreite der Ausbildung und Praktika zur beruflichen Orientierung, die vielfältigen Berufe und ihre Entwicklungsmöglichkeiten sowie alle Ausbildungsbetriebe in der Verkehrsbranche abrufen. Auch Verkehrsunternehmen erhalten hier Informationen zur Berufsausbildung, ihrer Organisation und Förderung. Der Internet-Auftritt wird ständig aktualisiert. In den ersten sechs Monaten wurden fast 12.000 Zugriffe auf die Homepage verzeichnet.

#### **Ausbildungsanreize durch Absenkung des Mindestalters für Fachkräfte im Fahrbetrieb und Berufskraftfahrer**

Die Fachkraft im Fahrbetrieb wird seit 2003 ausgebildet. Zurzeit gibt es 45 Ausbildungsplätze in zehn ÖPNV-Unternehmen – Tendenz leicht steigend. Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass eine Absenkung des Mindestalters für Fahrdiensttätigkeiten auf 18 Jahre zusätzliche Ausbildungsanreize schaffen würde. Betrieblich zu überbrückende, für die Unternehmen oftmals wenig produktive Wartezeiten, die auf Grund des heute geltenden Mindestalters von 21 Jahren zwischen Ausbildungsabschluss und Fahrdiensteinsatz existieren, könnten entfallen.

Trotz immer noch vorhandener Vorbehalte: Das Modellprojekt »Berufskraftfahrer ab 18« in Baden-Württemberg, an dem auch VDV-Unternehmen beteiligt sind, belegt eindeutig, dass Sicherheit und Pro-



**Ihre Zukunft liegt in einer qualifizierten Ausbildung – die Zukunft der Unternehmen in qualifizierten Mitarbeitern: zwei von über 8.000 Azubis bei der Deutschen Bahn AG**

fessionalität auch von 18-jährigen Omnibusfahrern ohne Einschränkungen gelebt werden. Zwischenzeitlich stehen die meisten Länder einer Absenkung unter bestimmten Voraussetzungen durchaus positiv gegenüber. Auch von der Bundesregierung kommen diesbezüglich positive Signale.

Die Diskussion um das Thema »Minderalter 18« hat durch die europäische »Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr« vom 15. Juli 2003 einen neuen Stellenwert in der Diskussion bekommen. Der VDV hat in seiner Stellungnahme zu dieser Richtlinie vom Juli 2004 deutlich gemacht, dass es »nicht für sinnvoll (hält), das Führen eines Transportfahrzeuges ab 18 Jahre lediglich an den Erwerb der Grundqualifikation zu koppeln. Das Minderalter 18 sollte nur für diejenigen Fahrer zum Zuge kommen, die im Rahmen einer dualen Ausbildung den Beruf einer Fachkraft im Fahrbetrieb oder eines Berufskraftfahrers erworben haben.« Die Bundesregierung beabsichtigt, die Richtlinie bis Ende 2005 in nationales Recht umzusetzen.

Der VDV wird mit verschiedenen Aktivitäten im Jahr 2005 dazu beitragen, eine entsprechende Absenkung des Mindestalters herbeizuführen, so dass all diejenigen Auszubildenden, die den Beruf einer Fachkraft im Fahrbetrieb oder eines Berufskraftfahrers lernen, nach Ausbildungsende Übergangslos im Fahrdienst eingesetzt werden können.

*Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz*

## Zeit des Aufbaus und Zeit der Bewährung

Die VDV-Akademie fasst Tritt. 30 Mitgliedsunternehmen, organisatorische Konsolidierung, konzeptionelle Aufbauarbeit, beginnendes Lehrgangsgeschäft, erfolgreiche Tagungen und viele neue Vorhaben für die nächste Zeit zeigen: Der Kurs stimmt. 2004 war ein erfolgreiches Aufbaujahr. 2005 wird das Jahr der Bewährung für die Akademie.



Das aktuelle Programm der VDV-Akademie bietet eine breite Palette praxisbezogener Angebote zur beruflichen Qualifizierung

14 Lehrgänge zur beruflichen Qualifizierung bietet die VDV-Akademie als Kerngeschäft in Zusammenarbeit mit ihren sieben Kompetenzzentren an. Dazu gehören der Verkehrsmeister (VDV), der staatlich geprüfte Verkehrsfachwirt Personenverkehr (IHK), die Betriebsleiter Straßenbahn und Eisenbahn, der Eisenbahnfahrzeugführer. Die Lehrgänge werden überwiegend berufs begleitend durchgeführt. Bei der Entwicklung der Bildungsprodukte wird darauf geachtet, dass Anforderungen und Richtlinien des VDV Eingang in die Wissensvermittlung finden. Mehrere Lehrgänge tragen daher auch den Zusatz »VDV«.

Im Aufbau begriffen und ab Herbst 2005 im Lehrgangsangebot der Akademie sind Qualifizierungen zum Betriebsleiter Kraftverkehr und zum Leitstellen-Disponenten. Erstmals werden ab 2005 auch die Betriebsleiter-Lehrgänge für Straßenbahn, Kraftverkehr und Eisenbahn unter dem Dach der VDV-Akademie durchgeführt. Eine Neuerung stellt in diesem Zusammenhang auch der thematische Schwerpunkt »Führungs- und Kompetenzmanagement von Betriebsleitern« dar, der in allen drei Lehrgängen seinen Eingang gefunden hat.

### Wieder viele Tagungen in 2004

Auch in 2004 wurden von der Akademie wieder mehrere Tagungen durchgeführt. Zwei Veranstaltungen zum Magdeburger Urteil des Europäischen Gerichtshofes, eine

Tagung zu betrieblichen Sicherheitskonzepten von Verkehrsunternehmen, Beteiligungen an Veranstaltungen der Kompetenzzentren wie dem Betriebsleiter-Forum ÖPNV und der Messung von Dienstleistungsqualität nahmen aktuelle wettbewerbsrechtliche, verkehrspolitische und betriebliche Fragestellungen auf. Für den VDV führte die Akademie neun regionale Informationstage zur EU-Kraftfahrerrichtlinie sowie vier Regional-Konferenzen Berufsausbildung durch, die von insgesamt über 500 Teilnehmern besucht wurden.

### Internes Qualitätssicherungssystem

Die VDV-Akademie verfügt seit Ende 2004 über ein internes Qualitätsmanagementsystem. Hierüber werden die wichtigen Geschäftsprozesse der Akademie optimiert, um den Nutzen für ihre Kunden und Mitglieder zu erhöhen. Im Zentrum stehen die Organisation von Lehrgängen und Tagungen und die Betreuung der Teilnehmer. Das System zeichnet sich durch seine Kompakt- und Einfachheit aus und bietet mit seinem EDV-Einsatz eine gute Basis für schnellen Zugriff und unbürokratische Handhabbarkeit. Es ist Grundlage für eine mögliche ISO-Zertifizierung der Akademie als Bildungseinrichtung.

### Ausweitung des Akademie-Angebotes in 2005

2005 wird ein außerordentlich wichtiges Jahr für die VDV-Akademie. Zum einen ist ein umfangreiches Lehrgangs- und Tagungsprogramm zu meistern. Das Angebot umfasst neben den Lehrgängen über 30 Veranstaltungen. Neue Veranstaltungsformate ergänzen das Angebot. Die Akademie-Werkstätten gewährleisten mit Intensivseminaren und Workshops ein Lernen mit hohem Anwendernutzen. Begegnungen von Praktikern aus Unternehmen, Wissenschaftlern und Experten ermöglichen in den Akademie-Fachgesprächen die Diskussion innovativer Handlungsansätze und Strategien zu neuen Themen der Branche.

### Lehrgänge der VDV-Akademie

- Betriebsleiter/in Straßenbahn
- Betriebsleiter/in Kraftverkehr
- Betriebsleiter/in Eisenbahn
- Verkehrsmeister/in (VDV)
- Kundenberater/in (VDV)
- Geprüfte/r Verkehrsfachwirt/in (IHK), Schwerpunkt Personenverkehr
- Leitstellen-Disponent/in
- Eisenbahnfahrzeugführer/in
- Geprüfte/r Meister/in für Bahnverkehr
- Kraftverkehrsmeister/in
- Wagenprüfer (G)
- Wagenmeister/in
- Bremsprobenberechtigte/r
- Rangierbegleiter/in

Highlights des Angebots sind die Akademie-Specials; dazu gehören der erste VDV-Marketingkongress, der erste VDV-Personalkongress und die Tagung »Betriebshöfe ans Netz – Fotovoltaikanlagen im ÖPNV«. Hinsichtlich der beruflichen Qualifizierungslehrgänge im ÖPNV- und Eisenbahnsektor wird die Praxistauglichkeit und die Nachfrageresonanz in den Unternehmen zu beobachten und zu verifizieren sein.

Werbekampagnen für unsere Bildungs- und Tagungsangebote in einschlägigen Printmedien, Auftritte bei den Verkehrsmessen »transport logistic« und der »rail#tec«, die Publikation von VDV-Produkten wie den »Fahrübungen für Omnibusfahrer« sowie weitere Kooperationen mit anderen Bildungs- und Beratungseinrichtungen runden die Aktivitätenpalette ab.

### Akademie-Projekt zur Personalzertifizierung

Schließlich wird die VDV-Akademie die Federführung in einem Pilotprojekt »Personalzertifizierung für den ÖPNV« übernehmen. Gemeinsam mit mehreren erfahrenen Partnern wird ein Modell für Personalzertifizierungen entwickelt und mit interessierten Verkehrsunternehmen umgesetzt. Hintergrund sind die künftigen Anforderungen an die Aus- und Weiterbildung von

Die Tagungen der VDV-Akademie gewährleisten interessanten Erfahrungsaustausch – hochrangige Referenten wie Thomas Kohl, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, wissen dies zu schätzen



Omnibusfahrern und an die Qualifikation von Ausbildern, die die EU-Kraftfahrer-Richtlinie 2003/59/EG mit sich bringt.

Es wird auf der Grundlage von standardisierten Aus- und Weiterbildungsplänen für Omnibusfahrer und den Qualifikationsanforderungen von Ausbildern und Fahrlehrern ein Zertifizierungssystem für ÖPNV-Personal aufgebaut. Ziel des Pilotprojekts ist es außerdem, neben der Praktikabilität von Personalzertifizierungen im ÖPNV die Wirksamkeit des Systems in Bezug auf Wettbewerb, Qualität und Kosten zu testen.

*Dipl.-Pol. Michael Weber-Wernz*

## Empfehlungen zur Unterstützung von Mitarbeitern nach Extremerlebnissen

**Das furchtbare Seebeben Ende 2004 im Indischen Ozean hat der breiten Öffentlichkeit auch eine Problematik näher gebracht, mit der die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen immer wieder konfrontiert werden: Die unmittelbaren Opfer sind oft nicht nur körperlich, sondern auch psychisch traumatisiert. Aber auch Helferinnen und Helfer leiden unter Extremerlebnissen, seien es Katastrophen, schwere Verbrechen oder Unfälle. Bei letzteren Ereignissen trifft dieses Schicksal oft auch das Fahrpersonal von Bahnen. Dieser Personenkreis stand bisher in der öffentlichen Diskussion kaum im Blickpunkt, wenn es um die Folgen von solchen Ereignissen ging.**

In den meisten Fällen akzeptieren wir ein Leid nur, das wir selber sinnlich – vor allem audiovisuell – »wahr«-nehmen. Deshalb ist es selbstverständlich, dass einem Fahrer, der an einem Unfall beteiligt ist und z. B. eine Schnittwunde erleidet, geholfen wird. Ein Fahrer, der einen Suizid erlebte oder ein Helfer, der ein Kind unter dem Fahrgestell sterben sah, wird mit seinem Leid jedoch nicht immer ernst genommen. Sein Problem findet oft erst dann Akzeptanz, wenn sich das Leid eine körperliche Ausdrucksform sucht, die naturwissenschaftlich messbar ist und deshalb akzeptiert wird. Dies bedeutet für die Betroffenen nicht selten ein langes, unverstandenes Leiden: Für die Unternehmen hat es die Konsequenz von dauernden Krankheitsphasen, Arbeitsunfähigkeit und hohen Kosten.

Die Folgerung aus dieser Einsicht lautet daher: Mitarbeiter mit Extremerlebnissen ernst nehmen und frühzeitig Angebote machen, das Erlebte zu verarbeiten. Werden die traumatischen Erfahrungen nach einem Extremerlebnis sinnvoll aufgearbeitet und professionell begleitet, ergibt sich für Unternehmen und Mitarbeiter eine »Win-win-Situation«, weil Ausfallzeiten

reduziert werden und sich z. B. die Gefahr der Fahrdienstuntauglichkeit verringert.

### VDV hat sich dieses Themas angenommen

Während diese Problematik in der breiten Öffentlichkeit kaum diskutiert wurde, nahm sich der VDV bereits vor Jahren der Frage der Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach Unfällen und unvorhersehbaren Zwischenfällen an. So erschien im Januar 2001 eine gleichnamige VDV-Mitteilung zu dieser Thematik.

In der Folge fand das Thema große Resonanz. Es interessierten sich auch andere Ausschüsse für die Problematik. Deshalb entschloss sich der Ausschuss für Personalwesen, die unterschiedlichen Kompetenzen aus den Unterausschüssen Sozialberatung, Arbeits- und Verkehrsmedizin sowie dem Betriebsausschuss zu bündeln und eine neue, umfangreichere VDV-Mitteilung hierzu zu erstellen. An der Erarbeitung beteiligte sich auch die Berufsgenossenschaft Bahnen (BG Bahnen), so dass zusätzlich deren Erfahrungen in die neue VDV-Mitteilung einfließen konnten.



Schienerfahrzeuge können nicht ausweichen und nicht immer bleibt es bei Blechschäden

## »Ich bin doch nicht bekloppt ...«



... denken viele Betroffene, wenn sie den Rat hören, psychologische Hilfe in Anspruch zu nehmen. Hintergrund dieser Angst ist oft Unkenntnis: Viele kennen nicht einmal den Unterschied zwischen Psychologe, Psychiater und Psychotherapeut.

Und für die Betroffenen gilt dasselbe wie für ihre Umwelt: Auch ihr eigenes Problem können sie oft nur »wahr-nehmen«, wenn sie es mit ihren Sinnesorganen merken. Fangen sie aber an es zu schmecken (Alkohol oder Fettsucht), zu riechen (Verwahrlosung) oder zu fühlen (Ehe zerbricht), ist es oft zu spät.

### Die Inhalte der VDV-Mitteilung

Der Schwerpunkt der im November 2004 vorgelegten VDV-Mitteilung Nr. 9031 »Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach einem Extremerlebnis« liegt in der Darstellung der Anforderungen an die betriebliche Organisation der Betreuung. Ferner wird eine Struktur für ein Unfallmeldesystem angeboten. Bei der Organisation ist wichtig, zwischen den Phasen der Betreuung zu unterscheiden. So erfordert die Erstbetreuung andere Maßnahmen als die Folgebetreuung.

Eine gute betriebliche Organisation zur Betreuung der Mitarbeiter nach einem Extremerlebnis ist aber nur ein Teil eines sinnvollen Betreuungskonzeptes. Ganz entscheidende Bedeutung kommt auch der Präventionsarbeit zu. Hier sind insbesondere folgende Faktoren zu bedenken:

- Auswahl der Erstbetreuer,
- Schulungsmaßnahmen für die Betreuer,
- ein Beratungsangebot für Betreuer und Führungskräfte und
- der Erfahrungsaustausch der Betreuer untereinander.

Alle diese Themen werden unter dem Kapitel »Präventionsmaßnahmen« behandelt.

Verkehrsunternehmen sind keine Sozialeinrichtungen. Deshalb müssen auch Angebote zur Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entsprechen. Unter dem Kapitel »Evaluation und Kosten« findet sich eine Berechnung der Kosten bei einem Arbeitsausfall von Mitarbeitern sowie bei deren Rückfall in die Arbeitsunfähigkeit. Die Beispielrechnung eines größeren Verkehrsunternehmens zeigt, welche Einsparpotenziale sich ergeben, wenn man nicht im Sinne eines Laissez-faire die Betreuung dem Zufall überlässt, sondern sich gezielt um die Mitarbeiter kümmert.

Das letzte Kapitel der VDV-Mitteilung ist speziell kleineren und mittleren Unternehmen gewidmet. Während in den größeren Betrieben der fest angestellte Betriebsarzt und die betriebliche Sozialberatung in aller Regel zum Standard gehören, finden sich dort meist keine entsprechenden Strukturen. Daher gilt es, auch in kleineren und mittleren Unternehmen ein funktionierendes, auf die entsprechende Größe und Struktur des jeweiligen Unternehmens zugeschnittenes System zu implementieren.

### Für den schnellen Leser und zum Nachschlagen

Auf vielen Internetseiten finden sich inzwischen so genannte FAQ-Seiten (frequently asked questions), die Informationen zu besonders häufig gestellten Fragen bereitstellen. Für die VDV-Mitteilung ist diese Form übernommen worden.

Auch die Anhänge bieten wichtige Informationen. So sind dort etwa die von der BG Bahnen herausge-

gebenen Merkblätter und ein dem Thema entsprechender Artikel aus der Zeitschrift »Das Warnkreuz« abgedruckt. Ferner werden die Organisationsmodelle nochmals graphisch dargestellt und Formulare zur Übernahme in die eigene betriebliche Arbeit angeboten. Besonders hilfreich ist für die Leser auch die Rubrik »Begriffserklärungen/Fachbegriffe«. Fast schon eine Selbstverständlichkeit ist der Abschluss der Mitteilung mit umfassenden Literaturhinweisen und Internetadressen zum Thema.

### Kommende Aufgaben

Mit der Erstellung der VDV-Mitteilung 9031 ist das Thema noch nicht abgeschlossen. Die dort niedergeschriebenen Erkenntnisse müssen kommuniziert und realisiert werden. Ein wichtiger Schritt hierzu ist die Vermittlung des Expertenwissens. Ein gleichnamiges Seminar, das jährlich einmal von der beka Einkaufs- und Wirtschaftsgesellschaft für Verkehrsunternehmen mbH angeboten wird, übernimmt diese Aufgabe.

Auch die innerbetriebliche Kommunikation bleibt wichtig. Hier gilt es zum einen, die Leitungsebenen zu sensibilisieren, weil ein professioneller Umgang mit dem Thema nicht nur den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hilft, sondern auch Kosteneinsparpotenziale beinhaltet. Zum anderen ist Betroffenen überzeugend die Bereitschaft zu vermitteln, im Bedarfsfall umfassende Betreuungsangebote in Anspruch nehmen zu können.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Mit einer VDV-Mitteilung liegt Betroffenen eine praxisorientierte Hilfestellung vor



## K<sup>3</sup> – neuer Ausschuss für die Schnittstelle zwischen Unternehmen und Kunden

**Infolge der Neustrukturierung des VDV ist der neue Ausschuss für »Kundenservice, -information und -dialog« (kurz: K<sup>3</sup>) gebildet worden. Dies verdeutlicht, wie wichtig die Beziehung zum Kunden auch auf Verbandsebene gesehen wird. Die Anforderungen der Kunden bei der Bewältigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse sind Grundlage der Arbeit des neuen Ausschusses.**

Hervorgegangen ist der Ausschuss K<sup>3</sup> aus der Zusammenlegung der nachfolgenden drei Untergremien, die sich in ihrer Arbeit mit Kundenfragen befassen:

- Unterausschuss (UA) 1 »Kundendienst« des Betriebsausschusses,
- Arbeitsteam »Fahrgastinformation« (AT »FGI«) als gemeinsames Arbeitsteam des Betriebsausschusses und des ehemaligen Planungsausschusses sowie
- UA 3 »Neue Medien« des ehemaligen Ausschusses für Verbundfragen.

Die Neustrukturierung des VDV hatte für die oben genannten Unterausschüsse eine neue organisatorische Zuordnung zur Folge. Der Planungsausschuss wurde zusammen mit dem Hauptausschuss zum Strategieausschuss verschmolzen, der Ausschuss für Verbundfragen wurde in den Verwaltungsrat »Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« überführt, der Betriebsausschuss ist organisatorisch den Verwaltungsräten »Bus« und »Tram« zugeordnet worden.

Da die Aufgabenstellungen des UA 1 und des AT »FGI« sowohl die Sparten »Bus« und »Tram« als auch die Sparten »Eisenbahnpersonenverkehr« und »Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« betreffen, wurde die bisherige Zuordnung dieser Gremien der neuen Struktur des Verbandes nicht vollständig gerecht. Eine Auflösung der Untergremien stand nicht zur Disposition, da auch zukünftig Fachthemen der Schnittstelle Kunde/Unternehmen einer ausführlichen Erörterung bedürfen.

Für den UA 3 »Neue Medien« des Ausschusses für Verbundfragen stellte sich auch die Frage der zukünftigen Zuordnung, da der

Ausschuss für Verbundfragen den neuen Verwaltungsrat »Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen« bildet.

Die Arbeitsschwerpunkte der drei Gremien UA 1, AT »FGI« und UA 3 beinhalteten teilweise Überschneidungen, so dass eine enge Zusammenarbeit bzw. Abstimmung bereits vor der Zusammenlegung notwendig war und durch Doppelmitgliedschaften gewährleistet wurde. Aufgrund dieser Konstellation war es nahe liegend, die drei Untergremien zu einem neuen Ausschuss zusammenzulegen. Damit macht der VDV deutlich, wie wichtig die Beziehung zum Kunden auch auf Verbandsebene gesehen wird.

Der neue Ausschuss K<sup>3</sup> ist – wie die ebenfalls spartenübergreifend arbeitenden Fachausschüsse »Ausschuss für Informationsverarbeitung« (AIV) und »Ausschuss für Telematik und Informationssysteme« (ATI) – organisatorisch über den Lenkungskreis »Informationsmanagement« an den Strategieausschuss angebunden. Dieser Lenkungskreis setzt sich aus je zwei Vertretern der drei Ausschüsse und Vertretern der VDV-Hauptgeschäftsstelle zusammen. Seine Aufgaben sind die Abstimmung der Arbeitsprogramme der drei Ausschüsse sowie die Berichterstattung im Strategieausschuss.

### Beziehung zum Kunden steht im Mittelpunkt

Themenstellungen, bei denen der Kunde im Mittelpunkt steht, betreffen Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde gleichermaßen. Dies wurde bereits bei der Mitgliederzusammensetzung der Gremien UA 1 »Kundendienst« und AT »Fahrgastinformation« berücksichtigt und auch beim Ausschuss K<sup>3</sup> realisiert.

Die durch den Ausschuss zu bearbeitenden Themengebiete ergeben sich aus den Aufgabenstellungen der

drei vormals aktiven Untergremien. Der Ausschuss hat die Vielzahl der Themenstellungen, die er zukünftig bearbeiten wird, unter den drei Oberbegriffen »Kundenservice«, »Kundeninformation« und »Kundendialog« zusammengefasst, die letztlich auch der Namensgebung des neuen Ausschusses dienen.

Zwecks Festlegung der Arbeitsschwerpunkte und eines konkreten Arbeitsprogramms hat der Ausschuss die drei Oberbegriffe wie folgt definiert:

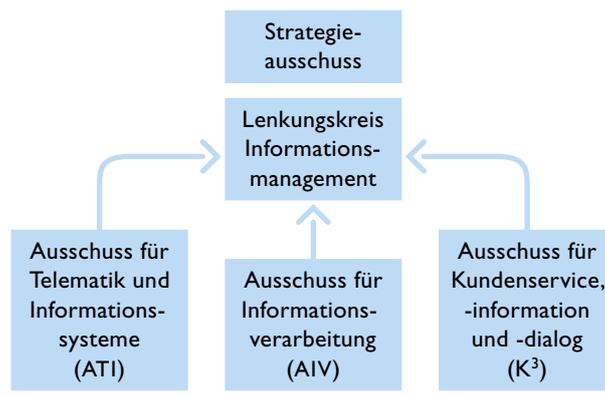
- Kundenservice:  
»Alle Dienstleistungen und Angebote, die die Nutzung von Bus und Bahn erleichtern, zusätzliche Anreize und Kundenzufriedenheit schaffen.«
- Kundeninformation:  
»Vermittlung der für die Nutzung des Bus- und Bahn-Angebotes notwendigen Handlungsempfehlungen.«
- Kundendialog:  
»Vom Massenmarketing zur intensiven Kundenbeziehung durch den individualisierten Einsatz von Medien.«

Bei der Erstellung des Arbeitsprogramms des Ausschusses, das für Frühjahr 2005 vorgesehen ist, wird auch eine inhaltliche Abgrenzung zur Arbeit des Allgemeinen Ausschusses für Marketing und Kommunikation vorgenommen, so dass Doppelarbeit von vornherein vermieden wird.

### VDV-Schrift »Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen« in Erarbeitung

In der ersten Jahreshälfte 2005 wird der Ausschuss ein Grund-

#### Übersicht über die kooperierenden Ausschüsse



lagenwerk über die »Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen« veröffentlichen, deren Erarbeitung noch im AT »FGI« begonnen wurde und deren Gelbdruck-Verfahren bereits abgeschlossen ist. Die VDV-Schrift »Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen« wird eine zusammenfassende Überarbeitung der alten VDV-Schriften I.69.1 (Fahrgastinformation im Schnellbahnbetrieb) und I.69.2 (Fahrgastinformation im Straßenbahn- und Busbetrieb) sein.

Ziel der VDV-Schrift ist es, Kriterien für die Entwicklung und Umsetzung eines einheitlichen Informationskonzeptes bereitzustellen. Potenzielle Fahrgäste sowie mobilitätsbehinderte Menschen benötigen eine klare Orientierung im ÖPNV-System für dessen einfache Nutzung. Weiterhin soll der Fahrgast bei Reisen in andere Verkehrsräume gleiche oder zumindest ähnliche Informationsstrukturen vorfinden wie in seinem Heimatbetrieb. Die VDV-Schrift legt zwar keine verbindlichen Darstellungsformen fest, wohl aber Grundsätze, welche Informationen an den verschiedenen Punkten der Wegekette bzw. den einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems vorgehalten werden sollen.

#### VDV-Mitteilung zu neuen Medien veröffentlicht

Bereits im September 2004 wurde die dritte Ausgabe der VDV-Mitteilung 9030 »Einsatzmöglichkeiten neuer Medien im ÖPNV (3)« veröffentlicht. Die schnelle Entwicklung neuer Medien und deren Anwendungsmöglichkeiten im ÖPNV wird auch weiterhin ein bedeutendes Thema des neuen Ausschusses sein. Gerade die Fortschritte bei der elektronischen Spracherkennung oder die Nutzung des Handys als multifunktionales Medium schaffen neue Angebote.

»Local based services«, also standortbezogene Informationen, die Wegweisung zur nächsten Haltestelle oder auch umfangreichere Informationen. Auch die besonderen Informationsbedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen lassen sich mit elektronischen Medien vorteilhaft befriedigen.

Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller

## Kontrollierter Einstieg beim Fahrer – ein Beitrag zur Einnahmensicherung

**»Es kommt alles wieder« bzw. »Das ist für uns nichts Neues« sind Statements zum Thema »Ganztägiger kontrollierter Vordereinstieg in Bussen«. Nach dem »Einstieg vorn nach 20 Uhr« weiten viele Verkehrsunternehmen die Regelung ganztagig aus – für andere seit langem Alltagsgeschäft. Trotz Anhebung des »Erhöhten Beförderungsentgelts« von 60 DM auf 40 Euro ist die Problematik des Schwarzfahrens unverändert. Der kontrollierte Einstieg beim Fahrer soll vermeiden, dass sich Fahrgäste durch die »Hintertür« die Beförderungsleistung erschleichen.**

Mit der Abschaffung des Schaffnerpersonals bzw. des Fahrausweisverkaufs durch den Fahrer und gleichzeitigem Aufbau von stationären und mobilen Fahrausweisautomaten sind die Verkehrsunternehmen – vor allem in Ballungsräumen – von dem Grundsatz abgegangen, jeden einzelnen Fahrgast auf den Besitz eines gültigen Fahrausweises zu überprüfen. Zu dem Rationalisierungseffekt kommt eine Reduzierung der Haltestellenaufenthaltszeiten und somit auch der Fahrzeugumlaufzeiten hinzu. Neben diesen wirtschaftlichen Vorteilen hat aber das Problem der Fahrgeldhinterziehung, umgangssprachlich »Schwarzfahren« genannt, eine steigende Bedeutung erlangt.



#### Schwarzfahren – Geld sparen?

Während in den 70-er Jahren noch ein Schwarzfahreranteil von unter zwei Prozent der kontrollierten Fahrgäste zu verzeichnen war, liegt der Anteil derzeit bei bis zu sieben Prozent. Schwerpunktkontrollen bzw. groß angelegte Kontrollen deuten darauf hin, dass der Anteil der Schwarzfahrer insgesamt höher ist als der durch Kontrollen festgestellte. Bei den Schwarzfahrern überwiegen Fahrgäste, die die Beförderungsleistung vorsätzlich »erschleichen«. Aufgrund der offenbar als zu gering empfundenen Fahrausweiskontrollen sehen Schwarzfahrer die Möglichkeit, Geld zu sparen. Das Erhöhte Beförderungsentgelt (EBE) ist im Laufe der letzten 30 Jahre auf nunmehr 40 Euro angehoben worden. Dass das EBE von 40 Euro offensichtlich

immer noch zu niedrig ist, zeigen die nachweislich gestiegenen Fahrgeldeinnahmen nach der Einführung des kontrollierten Vordereinstiegs.

#### Bitte vorne einsteigen – Fahrausweis zeigen

Seit 2003 und verstärkt im Laufe des Jahres 2004 haben Verkehrsunternehmen den ganztagigen Vordereinstieg eingeführt. Piktogramme weisen die Fahrgäste auf die Regelung hin. Höhere Fahrgeldeinnahmen durch den abendlichen Vordereinstieg hatten vermuten lassen, dass bei einer ganztagigen Regelung die Fahrgeldeinnahmen weiter steigen würden. Überwiegend gilt diese Regelung für Buslinien, auf denen zusätzlich ein Verkauf von Fahrausweisen durch das Fahrpersonal stattfindet.

#### Der zirkulierende Fahrgast – vorne rein, hinten raus

In der Regel steigen die Fahrgäste vorne ein, zeigen ihren Fahrausweis vor bzw. kaufen diesen, gehen durch den Bus und steigen an ihrer Zielhaltestelle hinten wieder aus. Diese Regelung gilt für alle Verkehrsunternehmen, allerdings nicht für Mütter bzw. Väter mit Kinderwagen, Rollstuhlnutzer und Fahrradfahrer, die weiterhin – in der Regel – die zweite Tür nutzen dürfen, ihren Fahrausweis jedoch auch beim Fahrer vorzeigen, entwerfen oder erwerben sollen.

#### Ausnahmen bestätigen die Regel

Wie üblich bei Regelungen, gibt es auch immer Ausnahmen, die die Regel bestätigen. Hier einige Beispiele:

- Die Stadtwerke Krefeld AG, Stadtwerke Neuss GmbH und Kraftverkehrsgesellschaft mbH

Braunschweig ermöglichen gehbehinderten Menschen auch den Ausstieg an der ersten Tür.

- Bei den Stadtwerken Münster, Neuss und Lübeck hat der Fahrplan Vorrang. Bei drohenden Verspätungen kann das Fahrpersonal die hinteren Türen zum Einstieg freigeben.
- Bei den Stadtwerken Trier GmbH besteht eine Ausnahme: An der Haltestelle »Universität« werden alle Türen zum Einstieg freigegeben, da aufgrund der Vielzahl der Einsteiger (bis zu 120 pro Bus) die kurzen Taktzeiten (5 bzw. 7,5 Minuten) gefährdet wären.

#### **Kleine Maßnahme – großer Erfolg**

Das Ziel des kontrollierten Vordereinstiegs, die Anzahl der Schwarzfahrer zu reduzieren, wurde erreicht:

- Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat im Juli 2004 im Vergleich zum Vorjahresmonat insgesamt 38.500 Fahrausweise (+ 4,5 Prozent) mehr verkauft.
- Die moBiel GmbH (Bielefeld) erwarten jährliche Mehreinnahmen von rd. 400.000 Euro. Die Quote der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis ging nach Einführung des kontrollierten Einstiegs in Bielefeld von rund sechs Prozent auf rund drei Prozent zurück.
- Die Vestische Straßenbahnen GmbH konnte 2003 Mehreinnahmen in Höhe von einer Million Euro verbuchen, die im Wesentlichen auf den kontrollierten Vordereinstieg zurückzuführen waren.

#### **Zusätzliche positive Effekte**

Neben den deutlich gestiegenen Fahrgeldeinnahmen bei den Einzelfahrausweisen zeigt sich auch eine Zunahme bei den Zeitkarten. Die Fahrgäste reagieren überwiegend positiv auf die neue Regelung, sie befürworten das aktive Vorgehen der Unternehmen gegen Schwarzfahrer. Feststellbar ist ein gestiegenes subjektives Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, da der Einstieg vorne auch eine soziale Kontroll-

funktion hat. Das Fahrpersonal hat einen besseren Überblick über die zusteigenden Fahrgäste und verweigert alkoholisierten Fahrgästen oder solchen, die Speisen bzw. Getränke mitführen, die Mitfahrt. Dadurch verbesserte sich auch die Sauberkeit in den Fahrzeugen.

#### **Negative Begleiterscheinungen**

Neben den vorgenannten positiven Effekten zeigen sich auch negative Begleiterscheinungen. Für gehbehinderte Menschen ist die neue Regelung nicht entgegenkommend, da sie nun nicht mehr sofort die unmittelbar an der zweiten Tür angeordneten Sitzplätze für schwerbehinderte Menschen erreichen. Mütter bzw. Väter mit Kinderwagen oder Fahrradfahrer, die ihren Fahrausweis entwerfen oder kaufen wollen, müssen »gegen den Strom« der an der ersten Tür einsteigenden Fahrgäste zum Fahrer.

#### **Weniger Schwarzfahrer – mehr Graufahrer?**

Das Problem des Schwarzfahrens lässt sich mit dem Vordereinstieg allein nicht lösen. Die Vestische Straßenbahnen GmbH hatte im Jahr 2003 einen Schwarzfahreranteil von einem Prozent ermittelt. Die Stadtwerke Trier GmbH, die den kontrollierten Vordereinstieg seit Einführung des Einmannbetriebs praktiziert, hatte eine Schwarzfahrerquote von rund drei Prozent in den letzten beiden Jahren. Neben der Sichtkontrolle der Fahrausweise durch das Fahrpersonal wird weiterhin eine zusätzliche Fahrausweiskontrolle durch Kontrolleure notwendig sein. Eine 100-prozentige Überprüfung der Fahrausweise durch den Fahrer ist einerseits nicht möglich und auch nicht gewollt; andererseits werden Fahrgäste mit gültigem Fahrausweis zu Graufahrern, wenn sie beispielsweise für eine Kurzstrecke zahlen, aber darüber hinaus fahren.

#### **Beschleunigung des Vordereinstiegs**

Die Befürchtung, dass sich durch den kontrollierten Vordereinstieg die Haltestellenaufenthaltszeiten verlängern und somit Verspätungen entstehen, hat sich bei den Unternehmen nicht bestätigt. Viele Verkehrsunternehmen weisen ihre Fahrgäste verstärkt daraufhin,

einen Fahrausweis bereits vor Fahrtantritt bei den Vorverkaufsstellen zu erwerben. Der Gemeindeverkehrsbetrieb Amsterdam (GVB), der den kontrollierten Einstieg bei Bussen und auch bei Straßenbahnen praktiziert, ist noch einen Schritt weitergegangen: Er verkauft in den Fahrzeugen eine Streifenkarte mit nur acht Streifen zum gleichen Preis wie eine im Vorverkauf zu erwerbende Streifenkarte mit 15 Streifen.

Insgesamt hat sich der Vordereinstieg in zweifacher Hinsicht als Erfolg erwiesen: Die Einnahmen sind gestiegen, und die Schwarzfahrerquote ist gesunken.

*Dipl.-Geogr.  
Hartmut Reinberg-Schüller*

**Großer Fahrgastandrang erfordert Disziplin von allen, wenn nur eine Einstiegstür genutzt werden soll (Bild oben)**

**So funktioniert der »Einstieg vorne« besonders gut: mit einer vor Fahrtantritt erworbenen Fahrkarte (Bild unten)**



## Empfehlung eines einheitlichen Wegelenkungssystems im öffentlichen Nah- und Fernverkehr für die Fußballweltmeisterschaft 2006

Die Fußballweltmeisterschaft (WM) wird im Jahr 2006 in Deutschland ausgetragen. Den Besuchern soll das Reisen zu den Fußballspielen, die in zwölf deutschen Städten stattfinden, stressfrei durch ein effizientes, leistungsfähiges, innovatives und umweltfreundliches Verkehrssystem ermöglicht werden. Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) wird hierbei eine besondere Rolle spielen. Er soll inklusive der Reisebusse mit Gruppen einen Gesamtanteil von mindestens 50 Prozent des WM-Verkehrs übernehmen. Zur Lenkung der Besucher vor und nach dem jeweiligen Fußballspiel ist ein einheitliches intermodales Wegeleitkonzept erforderlich, welches die Besucher durchgängig auf den Fernreisewegen (Autobahn, Flughafen oder Schienenfernverkehr) zum Stadion hin- und zurückführt. Die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) und dem VDV gemeinsam erarbeitete »Basisempfehlung Wegweisung und Fahrgastinformation zur WM-2006 im ÖPV« stellt den Beteiligten einen konzeptionellen Ansatz zur Verfügung.

Deutschland wird in den zwölf deutschen Städten Berlin, Dortmund, Frankfurt (Main), Gelsenkirchen, Hamburg, Hannover, Kaiserslautern, Köln, Leipzig, München, Nürnberg und Stuttgart im Jahr 2006 die WM austragen. Für die Zusage der WM-Ausrichtung waren die von der deutschen Bundesregierung und von den ausgewählten Austragungsstädten dargestellten Mobilitäts-Leistungsmerkmale mit ausschlaggebend. Hiernach wird Deutschland für die WM-2006 ein effizientes, leistungsfähiges, innovatives und umweltfreundliches Verkehrssystem zur Verfügung stellen, welches den Besuchern eine stressfreie Mobilität ermöglichen soll.

Insbesondere soll der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) gefördert werden, um einen Anteil am Modal Split – inklusive der Reisebusse mit Gruppen – von mindestens 50 Prozent zu erreichen. Unter Betrachtung der Verkehrskonzepte der jeweiligen WM-Städte und den von der FIFA festgelegten Anforderungen an Stellplatzvolumina für besondere Besucher (wie zum Beispiel Prominente, Medienvertreter

und besonders zu betreuende Personen) ist im städtischen Nahverkehr ggf. mit einem wesentlich höheren Modal Split zu rechnen. Dies basiert darauf, dass die mittels Pkw und Omnibus anreisenden Besucher hauptsächlich auf Park+Ride-Plätze verwiesen werden sollen.

Zur stressfreien Lenkung der Besucher vor und nach dem jeweiligen Fußballspiel ist ein einheitliches intermodales Wegeleitkonzept erforderlich, welches die Besucher durchgängig auf den Fernreisewegen des Straßen-, Flug- und Schienenfernverkehrs zum Stadion hin und zurück führt. Zudem sind im intermodalen Wegeleitkonzept die unterschiedliche Besuchergruppen zu berücksichtigen, die – wenn möglich – auf verschiedenen Reisewegen zum Ziel geleitet werden sollten.

### Wegweisungskonzept im Straßenverkehr

Ein erstes Konzept für die Wegelenkung auf den Bundesautobahnen (BAB) wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellt. Dieses basiert auf der

Verwendung des FIFA-WM-Logos, dem Stadion-Piktogramm und vier unterschiedlichen Farben für die Besuchergruppentrennung. Die Symbole und Farben werden zur Wegelenkung an den Wegweisern der BAB angebracht. Dies erfolgt mittels aufsetzbaren Reitern, Anbringung von Folien oder durch Zusatzschilder.

### Elemente der Wegweisung im ÖPV

Aufbauend auf diesem Konzept erarbeiteten der VDV und die betroffenen öffentlichen Verkehrsunternehmen und -verbände gemeinsam mit der DB AG die oben genannte Basisempfehlung. Diese beschreibt den Rahmen für eine funktionale Installation eines integrierten, intermodalen Wegweisungssystems und gewährt, durch die konsequente Verwendung gleicher Elemente und Symbole, dem WM-Besucher auf allen Reisewegen eine durchgängige Wegweisung.

Die Wegeleitung basiert auf einem modular aufgebauten System, in dem international standardisierte wie auch regional verwendete Symbole und Piktogramme eingesetzt werden. Die Wegweiser lassen sich in bis zu drei Felder, mit unterschiedlicher Bedeutung unterteilen:

- **Feld 1:**  
Dieses Feld wird zur Darstellung des Veranstaltungsbezuges verwendet. Zur WM 2006 wird das FIFA-WM-Logo benutzt.
- **Feld 2:**  
Im Feld 2 werden Informationen über das Reiseziel oder der verwendbare Verkehrsträger, wie zum Beispiel Stadion, Hauptbahnhof, Park+Ride-Parkplatz, S-Bahn, U-Bahn oder Bus angezeigt.
- **Feld 3:**  
Detailinformationen über den Reiseweg stellt das Feld 3 bereit. Solche Informationen sind zum Beispiel die Farben der Besuchergruppentrennung oder Verkehrslinienbezeichnungen.

Die Wegelenkungsfelder sollen in die bestehende Wegweisung der relevanten Bahnhöfen und Haltestellen integriert werden. Dies erfolgt durch die Anbringung aufsetzbarer Reiter und Folien auf bestehenden Wegweisungen

Beispiel für die Wegelenkung auf den Bundesautobahnen: Folien, aufsetzbare Reiter oder Zusatzschilder zeigen die drei Felder, die den Besuch der WM 2006 erleichtern sollen



oder durch die Aufstellung von Zusatzschildern. Die Felder können je nach Platzverhältnissen auf den Wegweisern unterschiedlich angeordnet werden. Sollte nicht genug Platz für die Anbringung der drei Felder zur Verfügung stehen, ist es auch möglich nur einzelne Felder zu benutzen, wobei zu beachten ist, dass das Feld 2 den höchsten Stellenwert hat.

### Piktogramme für die Wegweisung

Die Basisempfehlung beschreibt für die Wegweisung im öffentlichen und städtischen Verkehr die Piktogramme für das Stadion, den Parkplatz, den Flughafen, den Bahnhof, die S-Bahn, die U-Bahn, die Straßenbahn, den Bus, den Fußweg und den Weg für mobilitäts eingeschränkte Personen. Die Piktogramme basieren auf den Veröffentlichungen der BASt (siehe [http://www.bast.de/htdocs/fach-themen/ver\\_zeichen/daten.htm](http://www.bast.de/htdocs/fach-themen/ver_zeichen/daten.htm)) und den bei den Verkehrsunternehmen verwendeten Symbolen. Die Basisempfehlung erlaubt jedoch weiterhin die Verwendung der in einzelnen Städten zum Teil unterschiedlich genutzten Piktogramme, um die lokal durchgängige Wegweisung mit den lokal üblichen Piktogrammen zu gewährleisten.

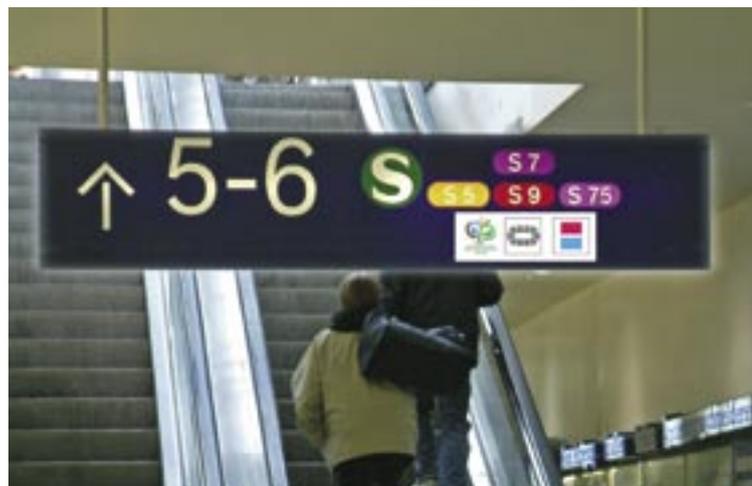
Das FIFA-WM-Logo besitzt ein hohes wirtschaftliches Nutzungspotenzial. Daher wurde die freie Verwendung von der FIFA aus Marketinggründen sehr stark eingeschränkt. Der VDV und die DB AG erreichten in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW), dass das FIFA-WM-Logo auf Elementen der Wegelenkung kostenfrei verwendet werden darf. Die Nutzung in anderen Bereichen der Verkehrsinformation muss jedoch jeweils mit der FIFA diskutiert werden.

### Farbkonzept zur Leitung der Stadionbesucher

Um die Stadionbesucher so schnell und einfach wie möglich zu den zugeteilten Plätzen im Stadion zu führen, sind die Fußballstadion in die vier farblich unterschiedlich gekennzeichneten Zonen, »Haupttribüne« (rot), »Gegentribüne« (blau), »Tribüne links der Haupttribüne« (grün) und »Tribüne rechts der Haupt-



Die intermodale Wegweisung für die WM 2006, dargestellt in drei Beispielen: zur Orientierung auf dem Bahnsteig (Bild oben), im S-Bahn- (Bild Mitte) und U-Bahn-Bereich (Bild unten)



Die einheitliche Gestaltung des Wegweisersystems verbessert die Orientierung für die ÖPV-Gäste



Mit den Detailinformationen im Feld 3 (rechts) können kritische Aufeinandertreffen bei der An- und Abreise von Fans vermieden werden

tribüne« (gelb) eingeteilt. Treffen nicht befreundete Fangruppen bei Fußballspielen aufeinander, können die Farbinformationen zum Trennen dieser Fangruppen zur Vermeidung von Ausschreitungen bei der An- und Abreise sowie bei der Wegelenkung am Stadium verwendet werden.

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

## Busbahn – Möglichkeiten und Grenzen aus planerischer Sicht

**Angesichts knapper Kassen beginnt wieder einmal die Diskussion, ob ein schienengebundenes Verkehrssystem nicht viel zu teuer ist und der Bus die geforderte Verkehrsleistung viel billiger erbringen kann. Zusätzlichen Antrieb gewinnt die Diskussion durch das Wiedererscheinen so genannter Busbahnen, denen die Befürworter die Vereinigung aller Vorzüge des Busses mit den Vorteilen der Bahn zusprechen. Der Unterausschuss »Planung« des Strategiausschusses hat sich mit dieser Thematik ausführlicher befasst und die VDV-Mitteilung 10010 »Busbahn – Möglichkeiten und Grenzen« herausgebracht.**

Unter dem nirgendwo normierten Begriff »Busbahn« werden fallweise verstanden:

- permanent handgelenkte 24-Meter-Busse (Doppelgelenkbus, Bus mit Personenanhänger),
- optional spurgeführte bimodale Systeme,
- ständig spurgeführte gummi-bereifte (Straßen-)Bahnen.

In jeder der drei Kategorien bieten Hersteller gegenwärtig ihre Produkte an, in den beiden erstgenannten Kategorien befinden sich konkrete Anwendungsfälle auch in Europa im regulären Fahrgastbetrieb.

Nachdem bereits seit den 80-er Jahren in Südamerika Doppelgelenkbusse auf separaten, stadtbahn-ähnlich trassierten Fahrwegen eingesetzt werden, wurden in den

Niederlanden unter dem Begriff »hochwertiger ÖPNV« (HOV) im Januar 2002 südlich von Amsterdam 24 Kilometer und im April 2002 in Utrecht sieben Kilometer Busstrasse dem Betrieb übergeben. Letztere werden mit Doppelgelenkbussen bedient. Die Betriebsaufnahme in Utrecht war auch für eine Reihe von VDV-Mitgliedsunternehmen Anlass, einen Doppelgelenkbus mit Ausnahmegenehmigungen probeweise im Netz einzusetzen. Die kundendienstliche und betriebliche Auswertung zeitigte überall positive Ergebnisse, so dass auch die dauerhafte Zulassungsfähigkeit kein unüberwindbares Problem zu sein scheint. Allein der Preis, den der zurzeit einzige Hersteller in Europa verlangt, lässt interessierte Verkehrsunternehmen derzeit noch mit der Anschaffung zögern.

Parallel dazu wurden im Regionalverkehr im Stadtverkehr in Deutschland wieder erste Anhängerzüge in Betrieb genommen. Für das gegenüber dem Solobus leicht modifizierte Zugfahrzeug wie für den Personenanhänger befinden sich bereits mehrere Anbieter auf dem deutschen Markt.

### Spurbus in anderer Form

Um die optional spurgeführten bimodalen Systeme war es nach der Einführung des Spurbusses in Essen 1980 und einem spektakulären Exporterfolg nach Adelaide (Australien) wieder still geworden. Doch dann reizte in Frankreich das dortige System der ÖPNV-Förderung mittelgroße Städte an, auf so genannte »intermediäre Systeme«, die in Leistung und Kosten in der Mitte zwischen konventionellem Bus und Straßenbahn liegen sollten, zu setzen – die Vision lautete: Dauerhafte Finanzierung der ÖPNV-Betriebskosten (»versement transport«) in der Höhe, wie sie einer Straßenbahn zusteht, bei Investitionskosten geringfügig über denen für ein Bussystem!

Auf dieser Grundlage gingen im Januar 2001 in Nancy neun Kilometer, im November 2002 in Caen 15,7 Kilometer Strecke mit mechanischer Spurführung durch eine Mittelschiene in Betrieb – mit Aufsehen erregenden Startproblemen. Statt der mechanischen Führung mit Stahlrädern auf Stahlschiene wird in Rouen seit 2001 und in Eindhoven (Niederlande) seit 2004 jeweils ein System der elektronischen Spurführung eingesetzt – hier auf der Basis eines im Bordrechner eingespeicherten Streckenverlaufs mit Synchronisierung an einzelnen streckenseitigen Meldepunkten, dort auf der Basis einer optischen Orientierung an einer auf die Fahrbahn aufgemalten Leitlinie.

In der Kategorie der ständig spurgeführten gummi-bereiften Straßenbahn ist ein französischer Anbieter zwar bisher noch nicht über den Testbetrieb hinausgekommen, doch hat er mit festen Verträgen aus einer französischen und vier italienischen Städten ein gutes Auftragspolster: In Clermont-Ferrand soll der Betrieb auf 14 Kilometer Strecke im Jahr 2005 beginnen.

### Ergebnisse der Untersuchung

Ein Arbeitsteam des VDV-Unterausschusses »Planung« hat sich nun die Frage gestellt, welche Bedeutung diese Entwicklungen für die VDV-Mitgliedsunternehmen haben können und welche Anforderungen aus deren Sicht an Busbahnsysteme zu stellen sind. Die Antworten auf diese Frage sind nachfolgend in zusammengefasster Form dargestellt.

Durch die erfolgreichen Probeeinsätze von Doppelgelenkbussen und Buszügen mit Personenanhänger haben diese permanent handgelenkten Busbahnvarianten ihre betriebliche Einsatztauglichkeit im Prinzip erwiesen, handgelenkte 24-Meter-Busse können fast schon als »Stand der Technik« angesehen werden. Nun kommt es auf die behördliche Genehmigung als Regelfall, auf die Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Fahrzeug- und Kraftstoffverbrauchspreise sowie auf die betrieblichen Randbedingungen im örtlichen Einzelfall an. Ihr Einsatz ist dort, wo die erhöhte Kapazität betriebliche und wirtschaftliche Vorteile bringt, schon vorgesehen.

Projekt der mechanisch spurgeführten Gummi-Straßenbahn Translohr in Padua (oben) sowie die Busbahn in Nancy: Bimodaler, mechanisch spurgeführter O-Bus



Mit dem Eintritt des Anhänger-Zuges bzw. des Doppelgelenkbusses in die Familie der permanent handgelenkten Busse ist auch für europäische Verhältnisse die Nische für »intermediäre Systeme« zwischen Bus und Straßenbahn verloren gegangen. 24-Meter-Busse schieben die Kapazitätsgrenze des Bussystems bis an den Kapazitätsbereich der Straßenbahn heran – ein Bedarf für neue Systeme zwischen Bus und Straßenbahn besteht somit faktisch nicht mehr. Hinzu kommt, dass bei den ersten mechanisch spurgeführten bimodalen Busbahnen in Frankreich die Einführungsphase nicht gerade erfolgreich verlief und bei den elektronischen Spurführungssystemen die Zulassungsfähigkeit als vollwertiger »Ersatz« für den Fahrzeuglenker fraglich ist.

Das Motiv, optional spurgeführte bimodale Doppelgelenkbusse einzusetzen, ist damit für deutsche Verhältnisse entfallen, zumal bimodale Systeme aufgrund ihrer zusätzlichen Einrichtungen zwangsläufig teurer sind als ein reines Bussystem – es bleibt lediglich der Touch des Innovativen.

#### **Innovative Elemente können handgelenkten Bus aufwerten**

Den reservierten Fahrweg, die Bevorzugung an Lichtsignalanlagen, die dynamische Fahrgastinformation etc., die die Kommunalpolitik derartigen »innovativen« Systemen gern zuteil werden lässt, könnte man mit dem gleichen Effekt auch dem handgelenkten Bus zugute kommen lassen und ihn zum Busverkehrssystem aufwerten. Auch der Einsatz innovativer Buskomponenten und modernstes Design müssen kein Privileg »intermediärer Systeme« sein, sondern können dem Busverkehrssystem zugute kommen, wie das Projekt »Street-Car« in England erneut zeigt.

Bei den ersten elektronisch spurgeführten bimodalen Busbahnen in Frankreich und den Niederlanden ist nicht ersichtlich, dass sie mit weniger breiten Fahrstreifen im Straßenraum auskommen als handgesteuerte Busse, der stadtgestalterische Vorteil einer Spurführung ist damit nicht gegeben. Bei elektronisch spurgeführten bimodalen Systemen ist zudem die Problematik zu beachten, die Zulassung eines



solchen Spurführungssystems als allein verantwortliches System zu erhalten; Bedarf für ein bloßes »Fahrerassistenz-System« wird nicht gesehen. Die Busfahrer sind durchaus in der Lage, Haltestellen so anzusteuern, dass ihr Fahrzeug in behindertenfreundlicher Weise dicht und parallel am Haltestellenbord zu stehen kommt, wenn die Haltestelle fahrgeometrisch günstig angelegt, mit anfahrbaren Bordsteinen ausgerüstet ist und von behindernd parkenden Fahrzeugen freigehalten wird.

#### **Elektronische Zugbildung aus mehreren Fahrzeugen könnten bimodale Systeme fördern**

Die Zulassungsproblematik belastet auch Konzepte, still gelegte Regionalbahnstrecken mit Bussen wieder zu beleben, die auf billiger Infrastruktur elektronisch geführt fahren könnten. Bisher liegt keine Zulassung für ein elektronisches Spurführungssystem als einzige Führungseinrichtung vor.

Einen neuen Impuls können bimodale Systeme unter bestimmten Umständen in Zukunft bekommen, wenn sie eine (elektronische) Zugbildung aus mehreren Fahrzeugen ermöglichen können; Forschungsarbeiten hierzu laufen (»elektronische Deichsel«), jedoch ist auch

**Phileas: Ist die elektronische Spurführung allein zulassungsfähig und spart sie Fahrbahnbreite?**

**Probeinsatz des Utrechter Doppelgelenkbusses in Aachen**

hier die Zulassungsproblematik zu beachten.

Die generelle Problematik, zum verlässlichen Kostenvergleich der alternativen Systeme miteinander kompatible Kostendaten zu beschaffen, stellt sich in diesem Falle nicht. Denn die genauen Kosten von bimodalen, optional spurgeführten Bussystemen spielen für deren Bewertung keine Rolle mehr:

- Mit der Straßenbahn können die Systeme kapazitätsmäßig nicht mithalten, sie erreichen bestenfalls die Kapazität des handgesteuerten Busses.
- Dass sie teurer sind als der handgesteuerte Bus, ist evident.

Die gummibereifte permanent spurgeführte Straßenbahn soll ab 2005 zuerst in Clermont-Ferrand in Betrieb gehen. Erst danach wird man wissen, ob die Kosten- und Qualitätsunterschiede zur konventionellen Straßenbahn eine eindeutige Aussage ermöglichen. Alle Busbahn-Systeme sind noch zu neu, als dass man belastbare Einschätzungen zu Lebenszykluskosten geben könnte.

*Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel*

## Europäische Richtlinien und Normen erfordern Überarbeitung von VDV-Schriften

Die Arbeit des Ausschusses für elektrische Energieanlagen (AEE) wird immer mehr durch die europäischen Normungsaktivitäten geprägt. Nach Fertigstellung der VDV-Schriften zu Erdungs- und Schutzmaßnahmen müssen auch entsprechende VÖV- bzw. VDV-Schriften über Fehlerstrom-Schutzschalter, Kabel und Streuströme aktualisiert werden. Weiterhin wird ein Entwurf für eine überarbeitete Ausgabe der BOStab-Richtlinien für elektrische Anlagen erstellt.

Die europäische Normung auf dem Gebiet der ortsfesten elektrischen Ausrüstung von Bahnen wird seit Anfang der neunziger Jahre von dem Unterkomitee SC 9XC des europäischen Normungsgremiums CENELEC/TC 9X »Elektrische Bahnausrüstung« durchgeführt. Mittlerweile liegen mehr als 30 Normen von 14 Arbeitsgruppen (Working Groups – WG) vor, von denen die meisten auch für Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen gelten (siehe Tabelle). Einige der Normen werden derzeit überarbeitet, da sich deren Anwendung in der Praxis als schwierig erwiesen hat. Andere durchlaufen ein von der europäischen Normungsinstitution CENELEC (Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung) vorgegebenes Überprüfungsverfahren, das immer nach einer festgelegten Gültigkeitsdauer einer Norm stattfindet.

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen beteiligte sich an der europäischen Normungsarbeit sowohl direkt, z. B. durch Entsendung von Mitgliedern in europäische Arbeitsgruppen, als auch indirekt, z. B. durch Mitarbeit in nationalen Normungsgremien. Außerdem verfassten Unterausschüsse und Arbeitsteams dieses Ausschusses Stellungnahmen zu

europäischen Normentwürfen. Nach Veröffentlichung der europäischen Normen als deutsche Normen (DIN EN) wurde damit begonnen, entsprechende VÖV- bzw. VDV-Schriften zu aktualisieren.

### Überarbeitete VDV-Schriften 505, 506 und 507 veröffentlicht

Anlässlich der Veröffentlichung der DIN EN 50122 »Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Teil 1: Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung; Teil 2: Schutzmaßnahmen gegen die Auswirkung von Streuströmen, verursacht durch Gleichstrombahnen« und der DIN EN 50123 »Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Gleichstrom-Schalteinrichtungen« wurden die VDV-Schriften 500 »Erdungsmaßnahmen bei Gleichstrombahnen« und 510 »Elektrische Energieanlagen in Tunneln von Gleichstrombahnen« vom Unterausschuss »Stromversorgungsanlagen« überarbeitet und als folgende neue VDV-Schriften veröffentlicht:

- VDV-Schrift 505  
»Aufbau und Schutzmaßnahmen von Gleichrichter-Unterwerken von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen«;

- VDV-Schrift 506  
»Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen in Betriebshöfen und Werkstätten von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen«;

- VDV-Schrift 507  
»Aufbau und Schutzmaßnahmen von elektrischen Energieanlagen an Strecken von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen«.

Diese drei Schriften behandeln die Thematik deutlich ausführlicher als ihre Vorgänger und geben wertvolle Hinweise für die praktische Umsetzung. Auf einer Fachtagung am 5. und 6. Februar 2004, die zusammen mit der Berufsgenossenschaft Bahnen (BG Bahnen) organisiert und von der VDV-Akademie in Dresden veranstaltet wurde, wurden diese Schriften über 200 Interessierten aus Verkehrsunternehmen, Industrie und Ingenieurbüros vorgestellt. Die bei der Erstellung dieser Schriften gewonnenen Erkenntnisse sollen bei der vorgesehenen Überarbeitung der EN 50122 berücksichtigt werden; insbesondere die Bilder mit den Erdungs- und Schutzkonzepten werden den europäischen Normungskollegen zur Verfügung gestellt.

### Weitere VDV-Schriften bedürfen einer Aktualisierung

Schon bei diesem Projekt stellte der Ausschuss für elektrische Energieanlagen fest, dass auch andere VDV-Schriften zu elektrischen Energieanlagen einer Aktualisierung bedürfen, da sie Verweise auf nicht mehr gültige Normen und technische Regelwerke enthalten.

### Europäische Normen zu ortsfesten elektrischen Anlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen (Auswahl)

Norm	Titel
DIN EN 50122	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Teil 1: Schutzmaßnahmen in Bezug auf elektrische Sicherheit und Erdung; Teil 2: Schutzmaßnahmen gegen die Auswirkungen von Streuströmen, verursacht durch Gleichstrombahnen
DIN EN 50163	Speisespannungen von Bahnnetzen
DIN EN 50124	Bahnanwendungen – Isolationskoordination – Teile 1 und 2
DIN EN 50125-2	Bahnanwendungen – Umweltbedingungen für Betriebsmittel – Teil 2: Ortsfeste elektrische Anlagen
DIN EN 50121	Bahnanwendungen – Elektromagnetische Verträglichkeit – Teile 1, 2 und 5
DIN EN 50123	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Gleichstrom-Schalteinrichtungen – Teile 1 bis 7
DIN EN 50327	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Harmonisierung der Bemessungswerte von Stromrichtergruppen und Prüfungen von Stromrichtergruppen
DIN EN 50328	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Leistungselektronische Stromrichter für Unterwerke
DIN EN 50329	Bahnanwendungen – Ortsfeste Anlagen – Bahn-Transformatoren

Nach eingehender Analyse wurde beschlossen, folgende drei VÖV- bzw. VDV-Schriften als Nächstes zu überarbeiten:

- VDV-Schrift 515  
»Kabel zur Fahrstromversorgung von Gleichstrombahnen und Obussen mit Nennspannungen bis 750 V«;
- VDV-Schrift 501 »Verringerung der Korrosionsgefahr durch Streuströme in Tunneln von Gleichstrombahnen mit Stromrückleitung über Fahrschienen«;
- VÖV-Schrift 4.33.I »Empfehlungen für den Einsatz von Fehlerstrom(FI)-Schutzschaltern im Gleichstrombereich«.

Für diese Aufgabe bildete der Ausschuss für elektrische Energieanlagen drei Arbeitsteams, die ihre Tätigkeit im Frühjahr 2005 aufnehmen werden. Auch wenn die Übernahme des aktuellen Normungsstandes im Vordergrund steht, soll die Gelegenheit genutzt werden, auch andere Aspekte bei der Schriftenüberarbeitung mit zu berücksichtigen, die im Folgenden beschrieben werden:

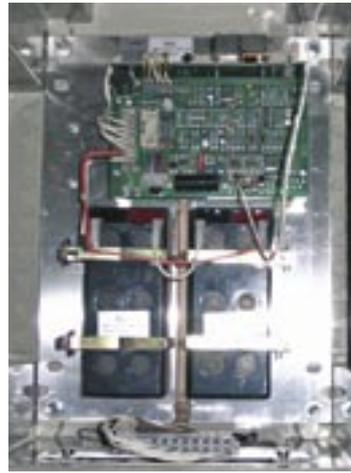
- Die derzeitige Ausgabe der VDV-Schrift 515 behandelt nur die Kabel zur Fahrstromversorgung, wobei auf die Auswahl der Werkstoffe für Isolation und Kabelmäntel besonders eingegangen wird. Mittlerweile sind aber PVC-freie Kabel kein Thema mehr, seit sich Ersatzwerkstoffe mit fast gleich gutem elektrischem und mechanischem Verhalten auf dem Markt durchgesetzt haben. Daher soll die Kabelverlegung ausführlicher beschrieben werden. Auch Kabel für die Licht- und Kraftanlagen sollen auf Wunsch von Verkehrsunternehmen Berücksichtigung finden und hierbei solche zur Stromversorgung in Notfällen, u. a. bei Bränden, einen Schwerpunkt darstellen.
- Die VDV-Schrift 501 gilt derzeit nur für Strecken in Tunneln oder auf Brücken. Von Verkehrsunternehmen, Ingenieurbüros und Bahnbauunternehmen wird gewünscht, dass der Geltungsbereich auf alle Strecken, d. h. auch auf straßenbündige Gleise, Rasengleise etc., ausgedehnt wird. Außerdem soll diese Schrift

durch Aussagen zu Streustrom mindernden Maßnahmen beim Gleisbau ergänzt werden. Daher arbeiten im für die VDV-Schrift 501 zuständigen Arbeitsteam nicht nur Vertreter des Ausschusses für elektrische Energieanlagen, sondern auch des Ausschusses für Bahnbau.

- Die Grundaussagen der VÖV-Schrift 4.33.I sind immer noch richtig, aber die Komponente »Fehlerstrom(FI)-Schutzschalter« wurde in den letzten 20 Jahren weiterentwickelt. Auch wird der FI-Schutzschalter nicht mehr nur zur Stromversorgung von Steckdosen in Tunneln eingesetzt, was damals der Anlass für die Erstellung dieser VÖV-Schrift war, sondern hat sich in vielen Bereichen der Licht- und Kraftanlagen gegenüber einer Potenzialtrennung mittels Transformator mit getrennten Wicklungen durchgesetzt. Sogar elektrische Weichenheizungen werden heute teilweise über FI-Schutzschalter aus dem normalen Wechselspannungsnetz gespeist. Es liegt daher nahe, auch auf die neuen Einsatzgebiete von FI-Schutzschaltern bei Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen einzugehen. Wie in der VÖV-Schrift werden auch in der zukünftigen VDV-Schrift die besonderen Anforderungen an FI-Schutzschalter hervorgehoben, wenn sie in einer Umgebung eingesetzt werden, in der immer die Gefahr besteht, dass Rückströme der Fahrstromversorgung über die Schutzleiter des Wechselspannungsnetzes fließen können.

#### Entwurf für eine neue Ausgabe der BOStrab-E-Baurichtlinien begonnen

Neben der Arbeit an den oben genannten VÖV- bzw. VDV-Schriften begann der Ausschuss für elektrische Energieanlagen, einen Entwurf für eine neue Ausgabe der BOStrab-Richtlinien für elektrische Anlagen (BOStrab-E-Baurichtlinien) zu erstellen. Ein spezielles Arbeitsteam wurde mit dieser Aufgabe betraut und konnte die Arbeiten an Teil I »Energieversorgungsanlagen« der E-Baurichtlinien zum Jahresende 2004 abschließen. Der Teil 2 »Beleuchtungsanlagen« soll nicht nur aktualisiert, sondern es sollen



Versorgungsgerät für eine Sicherheitsbeleuchtung der Nürnberger U-Bahn einschließlich Akku, Ladegerät und Fernüberwachungsmodul

auch Ergebnisse des BMVBW-Forschungsvorhabens »Notfallszenarien für Tunnelanlagen des schienengebundenen ÖPNV und deren Bewältigung« berücksichtigt werden. Da auch im Bereich der Beleuchtungsanlagen der überwiegende Teil der nationalen Normen durch europäische ersetzt worden ist, gestaltet sich die Arbeit an Teil 2 der E-Baurichtlinien schwierig.

Der Ausschuss für elektrische Energieanlagen beweist mit den oben geschilderten Aktivitäten, dass er das deutsche Gremium darstellt, das die Standards für die elektrischen Energieanlagen von Gleichstrom-Nahverkehrsbahnen setzt.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Beleuchtungskonzept in einem Tunnel der Nürnberger U-Bahn: im Bild oben Tunnel- und Sicherheitsbeleuchtung, im Bild unten nur Sicherheitsbeleuchtung für Flucht- und Rettungswege



## Verbesserung der Sicherheit an Fahrgasttüren

Das ordnungsgemäße Funktionieren der Fahrgasttüren von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen ist ein wichtiger Bestandteil der Fahrgastsicherheit. Bei allen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind auch deren Auswirkungen auf den Betriebsablauf und auf die Fahrzeuginstandhaltung zu beachten. Aktuelle europäische Normungsaktivitäten zum Thema »Türsysteme« sowie neue technische Möglichkeiten zur Einklemmerkennung im Bereich von Fahrgasttüren haben den Schienenfahrzeugausschuss des VDV veranlasst, entsprechende VDV-Schriften zu überarbeiten.

Bei den Fahrgasttüren von Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen waren in den letzten Jahren häufige Wechsel von Technikrends zu beobachten: Die jahrzehntelang bei Straßenbahnfahrzeugen dominierende Innenfalttür wird bei Neufahrzeugen seit Mitte der 90-er Jahre nicht mehr angewandt. Die technisch relativ einfache Außenschwenktür wird bei Neu- wie auch bei modernisierten Fahrzeugen vielfach eingesetzt, bereitet aber unter ungünstigen Bedingungen (Aufsetzen auf Bahnsteig) gelegentlich Probleme.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass der überwiegende Anteil von Neufahrzeugen mit Außenschwingschiebetüren ausgerüstet wird, wobei sich die Variante mit elektrischem Antrieb gegenüber der mit pneumatischem Antrieb immer mehr durchsetzt. Nachteilig ist bei dieser Art Tür gegenüber anderen Türkonstruktionen ihr relativ aufwändiger Mechanismus, vorteilhaft dagegen ihr geringer Platzbedarf während des Öffnens und im geöffneten Zustand.

wichtig ist. Ihre große Bedeutung wird jedem sofort bewusst, wenn eine Türstörung vorliegt und das Fahrpersonal die defekte Tür außer Betrieb nehmen muss. Dies kostet Zeit und beeinträchtigt den weiteren Fahrtverlauf erheblich. Daher sind VDV-Mitgliedsunternehmen mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen in Zusammenarbeit mit Fahrzeugherstellern und Türlieferanten ständig bemüht, Störungsursachen zu minimieren.

Zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit sind die Türen je nach Zugabfertigungsverfahren mit unterschiedlichen Einrichtungen zur Einklemmerkennung bzw. zum Einklemmschutz ausgestattet. Derzeit werden folgende Zugabfertigungsverfahren benutzt:

- Nach Wegnahme des Türfreigabesignals durch den Fahrzeugführer erkennt die Türsteuerung mit Hilfe von Lichtschranken und Trittkontakten automatisch, ob der Türraum frei und damit das Ein- und Aussteigen beendet ist

- Fahrpersonal oder Zugabfertiger auf dem Bahnsteig stellen – teilweise mit Hilfe von Spiegel und Kameras – fest, ob das Ein- und Aussteigen beendet ist. Hiernach wird der Türschließvorgang durch akustische (Signalton oder Ansage) und ggf. optische Signale angekündigt und danach begonnen. Dieses Verfahren ist bei U- und S-Bahnen Standard, es wird auch bei einigen Straßen- und Stadtbahnen angewandt.

Beim ersten Abfertigungsverfahren (Automatiktüren) reversieren die sich schließenden Türen mindestens einmal, wenn sie auf ein Hindernis treffen, d. h. wenn ein Fahrgast eingeklemmt werden könnte. Diese Einklemmerkennung wird im Allgemeinen dadurch realisiert, dass der Strom des Türantriebsmotors überwacht wird oder eine Detektier Einrichtung an der Schließkante angeordnet ist.

### Empfindlichkeit der Einklemmerkennung ist entscheidend

Entscheidend ist die Frage, wie empfindlich diese Einklemmerkennung sein darf, ohne zu Störungen des Fahrbetriebes oder zu sehr umfangreichen und teuren Instandhaltungsmaßnahmen zu führen. Für den Bereich der Straßen-, Stadt- und U-Bahnen, aber auch der Linienbusse war seit 1985 die VÖV-Schrift 6.22.1 verbindlich. Diese Schrift stellte eine »anerkannte Regel der Technik« gemäß § 2 (1) Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) dar und diente seit ihrer Veröffentlichung als Grundlage für manche Gerichtsurteile zu Fahrgastunfällen an Türen. Neben Aussagen zur Zugabfertigung beinhaltet diese Schrift auch solche zur Einklemmerkennung und zum Einklemmschutz. U. a. heißt es, dass ein Prüfkörper mit dem Querschnitt 30 Millimeter mal 60 Millimeter noch sicher erkannt werden oder mit einer maximalen Kraft von 200 Newton herausgezogen werden muss. Außerdem enthält diese Schrift die Maximalwerte für die Schließkräfte der Türen.

Die VÖV-Schrift 6.22.1 hat sich bis heute bewährt, ihre Aussagen wurden sogar größtenteils mit in die so genannte EU-Omnibusrichtlinie (EU-Richtlinie 2001/85/EG) übernommen. Weiterhin stellte sie eine der Grundlagen der sich

Messung der Türschließkräfte an einem Fahrzeug der Albtal-Verkehrsgesellschaft AG



### Der Erfolg des ÖPNV hängt wesentlich von funktionierenden Fahrgasttüren ab

Fahrgasttüren zählen zu den Fahrzeugkomponenten, deren ordnungsgemäßes Funktionieren für einen störungsfreien Fahrbetrieb äußerst

(Automatiktür). Wenn mindestens 1,5 Sekunden lang der Türraum als frei gemeldet wurde, beginnt der Türschließvorgang (Automatiktür). Dieses Verfahren wird überwiegend bei Straßen- und Stadtbahnen angewandt.

in Erstellung befindlichen europäischen Norm EN 14752 »Bahnanwendungen – Türsysteme von Schienenfahrzeugen« dar. Wenn aber diese beiden europäischen Regelwerke in nationales Recht umgesetzt werden, wird eine neue Rechtslage entstehen. Daher beschloss der Schienenfahrzeugausschuss, die VÖV-Schrift 6.22.1 zu überarbeiten und als VDV-Schrift III zu veröffentlichen.

Diese VDV-Schrift wird dann nicht mehr für Linienbusse gelten, da deren Türen in der EU-Omnibusrichtlinie ausführlich behandelt werden. Dagegen kann sie auch für Schienenfahrzeuge nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) angewandt werden, da auch diese Fahrzeuge immer mehr mit Automattüren ausgerüstet werden. Die VDV-Schrift III basiert auf der europäischen Norm EN 14752 und bedient sich insbesondere der dort aufgeführten Prüfkörper und -methoden. Die Prüfung wird insofern verschärft, dass ein Prüfkörper mit den Querschnittsmaßen 10 Millimeter mal 50 Millimeter entweder erkannt (»Tür nicht verriegelt«) oder mit einer maximalen Kraft von 150 N herausgezogen werden muss.

Die technische Weiterentwicklung von Detektiereinrichtungen an den Schließkanten hat unterschiedliche Lösungen ermöglicht, die künftig die bis jetzt eingesetzte Druckwellenleiste ablösen werden. All diese Lösungen detektieren einerseits auch sehr dünne Gegenstände und sind andererseits sehr wartungsarm. Einige Verkehrsunternehmen, insbesondere die mit U- und S-Bahn-Fahrzeugen, haben bereits nach ausgiebigen Tests sowohl Neufahrzeuge als auch modernisierte Altfahrzeuge mit solchen Detektiereinrichtungen ausgerüstet und damit gute Erfahrungen gemacht. Daher beauftragte der Schienenfahrzeugausschuss sein für die Erstellung der VDV-Schrift III zuständiges Arbeitsteam »Türen«, darin auch eine Einklemmerkennung nach Beendigung des Türschließvorganges zu berücksichtigen und hierfür einen neuen Prüfkörper vorzuschlagen. Damit könnten nach Meinung des Schienenfahrzeugausschusses durch Riemen, Schals, Hundeleinen und andere dünne Gegenstände verursachte Türunfälle vermieden oder deren Anzahl zumindest deutlich verringert werden.



Vergleich des Lichtraumbedarfs verschiedener Fahrgasttüren: links eine Außen-Schwenktür, rechts eine moderne Außen-Schwenkschiebetür mit deutlich vermindertem Raumbedarf

Dieser Gedanke wurde auch von dem VDV-Vertreter im für die EN 14752 zuständigen europäischen Normungsgremium CEN/TC 256/WG 27 »Türen« vorgetragen. Die voraussichtlich im Jahr 2005 fertig gestellte Ausgabe dieser europäischen Norm wird aber noch keine diesbezüglichen Forderungen beinhalten.

#### **Auch Trittstufen müssen das sichere Ein- und Aussteigen gewährleisten**

Neben den Fahrgasttüren behandelt die VDV-Schrift III auch Klapptrittstufen und kraftbetätigte Spaltüberbrückungseinrichtungen, z. B. Schiebetritte und Klapprampen. Besonders mit letzteren Einrichtungen werden häufig Neufahrzeuge versehen, um den Ein- und Ausstieg für mobilitätsbehinderte Fahrgäste zu erleichtern. Auch hier muss sichergestellt werden, dass ein Einklemmen unterbunden wird sowie sich diese Einrichtungen nicht bewegen, wenn sie betreten werden.

Die neue VDV-Schrift III wird nach Ansicht des Schienenfahrzeugausschusses genauso schnell anerkannt werden wie ihr Vorgänger, da sie den Stand der Technik widerspiegelt. Weiterhin wird den VDV-Mitgliedsunternehmen mit Nahverkehrs-Schienefahrzeugen hiermit eine Hilfe bei der Beschaffung und den Betrieb dieser Fahrzeuge geboten.

*Dipl.-Ing. Udo Stahlberg*

## Handschalt- oder Automatikgetriebe im Omnibus-Regionalverkehr?

**Aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen haben sich Automatikgetriebe mit Retarder im Stadtlinienbuseinsatz klar durchgesetzt. Demgegenüber finden im Überlandverkehr aufgrund heterogener Randbedingungen heute sowohl Handschalt- als auch Automatikgetriebe Anwendung. In Bezug auf den liberalisierten Verkehrsmarkt will der VDV klären, welcher Getriebeart im Überlandverkehr aus wirtschaftlichen Gründen der Vorzug zu geben ist.**

Der Ausschuss für Kraftfahrwesen hat eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag eingesetzt, gemeinsam mit den Getriebeherstellern das insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen optimale Getriebe für Überlandbusse zu eruiieren. Hierzu wurde bei der Westfalen Bus GmbH (WB) und bei der Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) eine Grundsatzuntersuchung auf der Basis von Life-Cycle Cost (LCC)-Daten durchgeführt. In diesem Projekt wurden Zwölfmeter-Solofahrzeuge des Typs EvoBus Setra 315 NF mit Handschaltgetriebe den Fahrzeugen gleichen Typs mit Automatikgetriebe gegenüber gestellt, wobei als Auswahlkriterien für die Fahrzeuge eine ähnliche Topographie der Einsatzgebiete und eine vergleichbare Ausstattung bezüglich beeinflussender Faktoren (z. B. Klimaanlage, Motorleistung, Gewicht und Alter) diente.

Während bei den Investitionskosten ein klarer Vorteil zu Gunsten der Handschaltgetriebe besteht, wurden für die Beurteilung der laufenden Kosten die Kriterien Bremsverschleiß (Bremsbeläge und -scheiben), Reparaturanfälligkeit der Getriebe (Instandhaltungskosten) und der Kraftstoffverbrauch betrachtet. Die Dokumentation dieser Kostenblöcke erfolgte bezogen auf die durchschnittliche Jahresfahrstrecke von 100.000 Kilometer als relative Kosten.

### Beim Bremsverschleiß kein Unterschied

Bezüglich des Bremsverschleißes ergaben sich bei den Fahrzeugen mit Handschaltgetriebe Kosten von rund 2.487 Euro pro 100.000 Kilometer. Für die Fahrzeuge mit Automatikgetriebe ergaben sich überraschender Weise nahezu gleiche Kosten je nach Betriebshof zwischen 2.437 und 2.481 Euro pro 100.000 Kilometer. Hier hätte man eigentlich einen signifikanten Vorteil zu Gunsten der Überlandbusse mit Automatikgetriebe erwartet, da diese über einen Retarder verfügen, der theoretisch rund 80 bis 90 Prozent aller Bremsvorgänge in linienbustypischen Zyklen übernimmt. Ein Retarder arbeitet auf hydraulischer Basis und damit im Optimalfall verschleißfrei. Anzumerken ist, dass alle untersuchten Fahrzeuge an der Vorderachse mit Scheibenbremsen des Typs Lucas (ArvinMeritor) 3D und an der Hinterachse mit Knorr SB 7000-Scheibenbremsen ausgerüstet waren.

### Kosten für Wartung und Reparatur: Automatikgetriebe klar im Vorteil

Die Kosten für Getriebeöl und -filter erwiesen sich als von untergeordneter Bedeutung, da hier lediglich Kosten zwischen 50 Euro pro 100.000 Kilometer bei Handschaltgetriebe-Fahrzeugen und 220 bis 290 Euro pro 100.000 Kilometer bei den Fahrzeugen mit Automatikgetriebe anfielen. Die höheren Kosten für das Automatikgetriebe resultieren aus einer geringeren Standzeit des Automatikgetriebeöls bei höherem Ölvolumen.

Ein wesentlicher Kostenfaktor beim Schaltgetriebe ist die Reparaturanfälligkeit der Kupplung mit den damit verbundenen Instandhaltungskostenanteilen, da in regelmäßigen Abständen die Kupplung getauscht werden muss. Im Einzelnen fielen für die Kupplung (Mitnehmerscheibe, Druckplatte, Schwungscheibe) Kosten von 1.175 Euro pro 100.000 Kilometer an. Hinzu kamen Kosten

für Schalt- und Wählkabel von 779 Euro pro 100.000 Kilometer und Kupplungsverstärker, Schaltzylinder, Steuerventil etc. von 267 Euro pro 100.000 Kilometer. Werden die Reparaturkosten für Getriebe und Kupplung zusammengefasst, so ergeben sich hier für die Überlandbusse mit Schaltgetriebe bei Kosten von 2.270 Euro pro 100.000 Kilometer signifikante wirtschaftliche Nachteile gegenüber den Bussen mit Automatikgetriebe, bei denen lediglich Instandhaltungskosten zwischen 290 und 455 Euro pro 100.000 Kilometer anfielen.

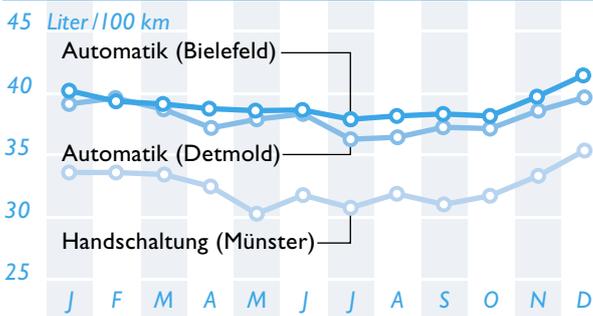
Die Instandsetzungskosten nach einem Getriebeschaden belaufen sich beim Handschaltgetriebe auf rund 3.100 Euro. Etwa 20 Prozent aller Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe hatten einen Getriebeschaden. Demgegenüber fiel eine Instandsetzung nach Getriebeschaden bei etwa elf Prozent der Fahrzeuge mit Automatikgetriebe an, wobei je Kosten von rund 8.000 Euro entstanden. Dies lässt den Schluss zu, dass die reinen Getriebe-Instandsetzungskosten für Flotten mit Automatik- und Handschaltgetriebe nahezu äquivalent sind.

### Kraftstoffkosten als entscheidendes Kriterium zu Gunsten des Handschaltgetriebes

Die Kraftstoffkosten erwiesen sich schließlich als eindeutig dominierender Faktor. Hier fielen für die Linienbusse mit Handschaltgetriebe bei einem Durchschnittsverbrauch von 33 Liter Dieseldieselkraftstoff je 100 Kilometer relative Kraftstoffkosten von 21.600 Euro pro 100.000 Kilometer an, während die Fahrzeuge mit Automatikgetriebe bei Verbräuchen zwischen 38 und 39 Liter Dieseldieselkraftstoff je 100 Kilometer relative Kraftstoffkosten zwischen 25.400 und 26.000 Euro pro 100.000 Kilometer aufwiesen. Die entscheidenden signifikanten Nachteile bezüglich der Kraftstoffkosten beim Automatikgetriebe sind im Einsatz des Drehmomentwandlers begründet, der während des Anfahrvorgangs einen Schlupf aufweist und bei Geschwindigkeiten über 14 Kilometer je Stunde überbrückt wird.

Nach bilanzierter Betrachtung aller kostenrelevanter Kriterien kommt die Untersuchung bei der WB und BVO zu dem Schluss, dass bei den laufenden Kosten ein Vorteil von im

Kraftstoffverbrauch bei Überlandbussen \*



\* durchschnittlicher Dieseldieselkraftstoffverbrauch aus Durchschnittswerten von 2001 und 2002, Quelle: Westfalen Bus GmbH / Busverkehr Ostwestfalen GmbH

Mittel rund 3.500 Euro pro 100.000 Kilometer bzw. pro Jahr zu Gunsten der Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe besteht. Bei gleichzeitiger Betrachtung der Investitionskosten kann als Fazit konstatiert werden, dass heute Überlandlinienbusse mit Handschaltgetriebe eindeutig die wirtschaftlichere Option darstellen.

Trotz sorgfältiger Auswahl der zu vergleichenden Fahrzeuge konnten für diese Studie keine exakt gleichen Achsübersetzungen und Motorleistungen sichergestellt werden. So verfügen die Schaltgetriebe-Fahrzeuge über eine Motorleistung von 250 PS und die Automatikgetriebe-Fahrzeuge über eine von 300 PS. Auch lässt sich der höhere Fahrkomfort der Automatikgetriebe nur schwer quantifizieren. Um eine exakte Vergleichbarkeit zu erreichen, wurden schließlich vom Hause ZF auf Basis der realen Daten der WB und BVO Simulationsrechnungen mit bereinigten Daten durchgeführt. Dabei wurden die ursprünglichen Ergebnisse tendenziell bestätigt und ein Minderverbrauch bei Schaltgetriebe-Fahrzeugen von 4,1 Liter Dieseldieselkraftstoff je 100 Kilometer verifiziert (WB/BVO: fünf bis sechs Liter).

ZF vertritt jedoch die Auffassung, dass für den Überlandbus keine eindeutige Empfehlung abgegeben werden kann, da sich der Überlandverkehr in praxi zwischen den Bereichen Stadtverkehr und Reiseverkehr bewegt und individuelle Maßstäbe aus diesen Bereichen zur Entscheidungsfindung herangezogen werden müssen. Orientiert sich ein Bus für den Überlandverkehr mehr am Stadtbuss und hat keine »Tempo-100«-Zulassung, so empfiehlt ZF die Ausrüstung mit einem Sechsgang-Automatikgetriebe mit Primärretarder. Hat der Überlandbus jedoch überwiegend Sitzplätze und ist hochflurig ausgeführt, hat Gepäckräume und eine »Tempo-100«-Zulassung, so empfiehlt ZF den Einsatz eines automatisierten Schaltgetriebes mit Sekundärretarder. In der Studie von ZF wurde das Handschaltgetriebe ausdrücklich nicht berücksichtigt. Parallel führt auch das Haus Voith auf der Basis von realen Liniendaten der WB eigene Untersuchungen zur Empfehlung des optimalen Getriebes für Überlandbusse durch.

Aus heutiger Sicht kann – auf der Basis der Studie der WB/BVO und

unter Berücksichtigung der Simulationsrechnungen von ZF – die Empfehlung zu Gunsten des Einsatzes von Handschaltgetrieben im Regionalverkehr abgegeben werden. Dieses Ergebnis ist fast ausschließlich im signifikant geringeren Kraftstoffverbrauch begründet, der gerade im Blick auf die ständig steigenden Kraftstoffpreise – und unter der

nur ein suboptimales Schaltprogramm ausgewählt wird. Ideal wäre eine automatische Umschaltung der Schaltprogramme, wobei als Stellgröße für die Auswahl des aktuell optimalen Schaltprogramms z. B. die aktuelle Steigung im Betrieb, die sich aus Getriebemessgrößen leicht ermitteln lässt, herangezogen werden kann.

#### Laufende Kosten bei Überlandbussen mit Handschalt- oder Automatikgetriebe (in Euro)

Kostenstelle pro 100.000 km Laufleistung	Handschaltgetriebe (BH Münster)	Automatikgetriebe (BH Bielefeld)	Automatikgetriebe (BH Detmold)
<b>Kraftstoff</b>	21.658	25.955	25.358
<b>Mehrpreis Automatikgetriebe*</b>	–	1.520	1.520
<b>Bremsen</b>	2.487	2.481	2.437
<b>Getriebe</b>	2.270	290	455
<b>Instandsetzung</b>	123	191	37
<b>Gesamtkosten</b>	<b>26.538</b>	<b>30.437</b>	<b>29.807</b>
Differenzbetrag Betriebshof Bielefeld vs. Betriebshof Münster			3.899
Differenzbetrag Betriebshof Detmold vs. Betriebshof Münster			3.269
<b>Kostenvorteil für Schaltgetriebe pro Fahrzeug pro 100.000 km Laufleistung</b>			<b>3.584</b>

\* angenommene Abschreibungsdauer sechs Jahre

Maßgabe der Vermeidung global wirksamer Emissionen – zukünftig von noch größerer Bedeutung sein wird. Es ist jedoch zu erwarten, dass in Zukunft dieser Abstand zum Automatikgetriebe durch den Einsatz neuer Technologien und intelligenter, adaptiver Schaltprogramme zunehmend schmelzen wird.

#### Dynamische Schaltprogramme zur Senkung des Kraftstoffverbrauches beim Automatikgetriebe

Im elektronischen Steuergerät von Automatikgetrieben sind grundsätzlich verschiedene Schaltprogramme hinterlegt. In linienbustypischen Fahrzyklen wird der niedrigste Kraftstoffverbrauch im »Eco«-Schaltprogramm mit reduzierter Beschleunigung realisiert. Dieses Programm ist allerdings nur für relativ einfache Topographie-Anforderungen geeignet. Das »Normal«-Programm legt hingegen keine besondere Betonung auf Kraftstoffersparnis oder maximale Beschleunigung, während das »Power«-Programm darauf abzielt, auch bei anspruchsvoller Topographie möglichst schnell die gewünschte Geschwindigkeit zu erreichen. In der Praxis stellt die feste Einstellung eines dieser Programme nur einen Kompromiss dar, da über den gesamten Fahrzyklus gesehen

Beim ersten Probeinsatz eines dynamischen Schaltprogramms bei den Trierer Stadtwerken ergab die Auswertung der Telemetriedaten, dass die Steuerung erstaunlicherweise zu rund 90 Prozent der Betriebszeit der Fahrzeuge das »Eco«-Programm gewählt hatte, während rund sieben Prozent im »Normal«-Programm und lediglich rund drei Prozent im »Power«-Programm gefahren wurden. Bisher liefen die Fahrzeuge in Trier aufgrund der anspruchsvollen Topographie im »Normal«- oder im Power-Programm. Grundeinstellung des dynamischen Schaltprogramms ist aber nunmehr das »Eco«-Programm, wobei nur bei Bedarf in das »Normal«- oder »Power«-Programm gewechselt wird. Es hat sich bisher gezeigt, dass mit dem dynamischen Schaltprogramm in Trier alle Busse mit Automatikgetriebe im Mittel mindestens drei Liter je 100 Kilometer weniger Dieseldieselkraftstoff verbraucht haben als im Vorjahreszeitraum. Der Praxisversuch soll noch bis zum Frühjahr 2005 fortgesetzt werden, um diese Ergebnisse zu verifizieren.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

## Alternative Technologien im Linienbus erfordern eine angepasste Instandhaltung

Die zentrale Aufgabe des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten ist die Effizienzsteigerung bestehender und zukünftiger Werkstätten bzw. Betriebshöfe bei der Instandhaltung von Fahrzeugen des ÖPNV. So hat der Ausschuss auch die Auswirkungen alternativer Technologien in Linienbussen analysiert und Empfehlungen für eine angepasste Instandhaltung und Werkstattausrüstung erarbeitet.

Die aktuell eingesetzten Fahrzeuge der Linienbusfamilie in den VDV-Mitgliedsunternehmen decken vom Mini- bis zum Gelenkbus ein weites Spektrum verschiedener Größen ab und bieten eine hohe Zuverlässigkeit. Die zur effizienten Instandhaltung der Linienbusse erforderlichen Voraussetzungen sind bekannt und haben ihren Niederschlag in einer Vielzahl von VDV-Schriften gefunden. Diese behandeln alle wichtigen Aspekte der Instandhaltung und bilden den aktuellen Stand der Technik ab. Es sind aber auch zahlreiche alternative Technologien in der Diskussion und zum Teil schon im täglichen Linieneinsatz. Die diesbezüglichen Änderungen an der Fahrzeugtechnik erfordern auch Anpassungen bei der Instandhaltung. Daher hat sich eine Arbeitsgruppe des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten in einer neuen VDV-Schrift eingehend mit den Auswirkungen von alternativen Technologien beschäftigt.

### Die alternativen Technologien

Als heutiger Referenzstandard im Linienbusbereich wird der konventionelle Dieselantrieb, der die Abgasnorm Euro 3 erfüllt, betrachtet. Ausgehend von diesem

Entwicklungsstand der Fahrzeugtechnik werden alle Änderungen, die eine neue Werkstattausrüstung oder neue Personalqualifikationen voraussetzen, als alternative Technologie betrachtet. Somit gehören sowohl die Systeme zur Abgasnachbehandlung von Dieselmotoren als auch alternative Energieträger, wie biogene Kraftstoffe, Erdgas, Wasserstoff oder der elektrische Fahrtrieb – auch kombiniert mit Speichermedien – zu den alternativen Technologien. Aussichtsreiche Antriebstechnologien wie die Brennstoffzelle reihen sich ebenfalls in diese Betrachtung ein.

Auch die technischen Entwicklungen am Antriebsstrang und an Achskörnern, z. B. Superbreitreifen, sowie der Fahrzeugklimatisierung werden den alternativen Technologien zugerechnet. Darüber hinaus fallen auch die aktuell diskutierten neuen Buskonzepte (Personenanhängerzug und mehrgliedrige Fahrzeuge, optional mit Spurführung) in den Themenkomplex alternativer Technologien. Neben bereits etablierten Technologien, die jedoch noch keine vollkommene Marktdurchdringung erreicht haben, werden also auch unkonventionelle neue Technologien betrachtet, die noch nicht in der Serie gefertigt werden.

### TOP – auch in der Instandhaltung

Nach dem bekannten TOP-Prinzip für die Bereiche Technik, Organisation und Personal gegliedert, wurden lediglich die Auswirkungen auf die Instandhaltung und auf den Bereich der Betriebshöfe und Werkstätten untersucht. Die Auswirkungen auf den Betrieb der Fahrzeuge waren nicht Gegenstand der Untersuchung. Die Oberpunkte Technik, Organisation und Personal werden schließlich in einer genauen Betrachtung weiter untergliedert. Wie aus der Grafik ersichtlich, wurde z. B. der Punkt Technik für die Fahrzeuge, die Werkstatt und den gesamten Betriebshof betrachtet. Auch die Punkte Organisation und Personal wurden in ähnlicher Weise strukturiert. Wichtige Punkte zur Organisation sind u. a. die Sicherheit und der Umweltschutz. Alternative Technologien verlangen hier oft eine besondere Aufmerksamkeit.

Generell sollte vor der Einführung neuer Technologien immer mittels einer Gefährdungsanalyse entschieden werden, welche Maßnahmen zur Einhaltung der Betriebssicherheit notwendig sind. Mit Blick auf die VDV-Schrift 881 »Kennzahlen für den Bedarf an Werkstättenpersonal (Instandhaltung von Linienbussen)« wird auf zusätzlichen Instandhaltungsaufwand hingewiesen, teilweise wird dieser genau quantifiziert. Ebenso werden zur Instandhaltung der alternativen Technologien nötige Zusatzqualifikationen des Personals erläutert.

### Die Wirtschaftlichkeit nicht vergessen

Die Anwendung neuer Technologien in den Verkehrsunternehmen impliziert auch immer eine gesamtwirtschaftliche Entscheidung. Schließlich fallen neben Investitionen in die Fahrzeuge (Neuanschaffung der Fahrzeuge bzw. Nachrüstung der alternativen Technologie) und in die Infrastruktur auch weitere Kosten an. Diese sind einerseits anfängliche Kosten, etwa für die Schulung des Werkstatt- und Fahrpersonals, aber auch langfristige Kostensteigerungen, etwa beim Personal, Lagerwesen oder für zusätzliche Untersuchungen. Generell sollte sich die Wirtschaftlichkeit durch den Einsatz der neuen Technologien nicht verschlechtern. Dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, z. B. die Anzahl der



Busse mit einer alternativen Technologie. Da mit der Einführung häufig Kosten für die Neuanschaffung von Maschinen und Ausrüstungen verbunden sind, sollte eine möglichst durchgängige Ausrüstung der Busflotte angestrebt werden. Denn meist ist der wirtschaftliche Betrieb einer alternativen Technologie nur mit einer hohen Flottendurchdringung möglich.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit lassen sich die alternativen Technologien nach Systemen und Komponenten unterscheiden. Zu den Systemen kann man z. B. den Erdgasbus zählen, da bei derartig ausgerüsteten Fahrzeugen, verglichen mit dem Diesel-Referenzstandard, zahlreiche Änderungen notwendig sind. Die Einführung des Systems bedingt meist auch weitreichende Änderungen an der Infrastruktur, also der Werkstatt, der Abstellanlage und der Tankstelle. Zu den Komponenten zählt dagegen die Klimaanlage, da hier die technische Basis des Busses nicht verändert wird. Die Mehrkosten beschränken sich bei Komponenten meist auf die Anschaffung neuer Maschinen und Ausrüstungen sowie die Schulung der Mitarbeiter. Weiterhin sollten sowohl bei Systemen als auch Komponenten die laufenden Kosten, z. B. die Betriebskosten, betrachtet werden. Diese Zusatzkosten fallen permanent an, sind aber stark vom Einsatz der Fahrzeuge und den Bedingungen vor Ort abhängig.

Der Einsatz alternativer Technologien bringt Vorteile mit sich, die kostenmäßig meist schwer bewertbar sind. Dazu gehören u. a. höherer Komfort für den Fahrer und Fahrgast, dadurch bessere Akzeptanz, erhöhte bzw. flexiblere Fahrgastkapazität und verbesserte Umweltfreundlichkeit. Andere Vorteile, wie geringerer Kraftstoffverbrauch, langfristige Einsparungen in der Instandhaltung sowie Steigerung des Fahrgastaufkommens, können kostenmäßig erfasst werden. Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit einer alternativen Technologie sollten auch diese Punkte Berücksichtigung finden.

#### **VDV-Schrift 825 beschreibt Anpassungsbedarf und zu erwartende Kosten**

Die Standard-Linienbusse im Einsatz der VDV-Mitgliedsunternehmen



**Doppelgelenkbusse mit 24 Metern Länge wurden bereits in mehreren Städten erfolgreich getestet – die Technik hat auch Auswirkungen auf die Werkstätten**

stellen in den Werkstätten eine bekannte Größe dar. Zukünftig steht aber die Einführung zahlreicher alternativer Technologien bevor. Diese haben, wie beschrieben, auch Auswirkungen auf die Instandhaltung und machen zahlreiche Anpassungen erforderlich. Daher hat eine Arbeitsgruppe des Ausschusses für Betriebshöfe und Werkstätten die notwendigen Änderungen an der Auslegung des Maschinenparks, der Gebäude, die besonderen Instandhaltungsphilosophien und Personalqualifikationen sowie die zu erwartenden Kosten in der neuen VDV-Schrift 825 beschrieben, die voraussichtlich im Sommer 2005 erscheinen wird.

Trotz der bereits jetzt hohen Qualifikation der Mitarbeiter in den Werkstätten werden dem allgemeinen Trend folgend die steigenden Ansprüche im Elektrik- und Elektronikbereich Einfluss auf die zukünftige Aus- und Weiterbildung haben. Neu für viele Buswerkstätten wird der verstärkte Einzug mittlerer Spannungen (bis zu 1.000 Volt) in den Linienbusse sein. Dies und der

Einsatz alternativer Kraftstoffe sowie längerer Fahrzeuge und Fahrzeugzüge erfordern insbesondere Anpassungen im Sicherheitsmanagement der Werkstätten. So wird der bei der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen bekannte Dacharbeitsplatz auch im Busbereich Standard werden. Zudem bedingen alternative Technologien vor ihrer Einführung auch immer die Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.

Zukünftige Entwicklungen der Linienbus-Technologien werden die Umweltfreundlichkeit und Flexibilität sowie den Komfort des Straßen-ÖPNV weiter verbessern. Mit den entsprechenden instandhaltungsseitigen Anpassungen an die neuen Technologien, die in der neuen VDV-Schrift 825 »Auswirkungen alternativer Technologien im Linienbus« beschrieben werden, garantieren die Werkstätten und Betriebshöfe auch weiterhin eine hohe Zuverlässigkeit der eingesetzten Fahrzeuge.

*Dipl.-Ing. Alexander Koch*



**Dacharbeitsstand an einem Linienbus**

## Regelmäßige Inspektionen der Ingenieurbauwerke des Schienenverkehrs – Grundlage der Infrastruktur-Instandhaltung

**Für einen sicheren und zuverlässigen Schienenverkehr (mit Personen oder Gütern) ist die dauerhafte Erhaltung der Funktionsfähigkeit und Verfügbarkeit der Ingenieurbauwerke im Verlauf seiner Strecken, vor allem deren Stand- und Betriebssicherheit, eine unbedingte Notwendigkeit. Voraussetzung dafür sind die ständige Überwachung und die periodische Prüfung der Bauwerke durch entsprechend qualifiziertes Personal nach den geltenden Vorschriften und Normen. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage für Art, Umfang und Zeitpunkt ggf. durchzuführender Instandhaltungs- und Instandsetzungs-Maßnahmen. Sie sind damit ein wichtiger Bestandteil der Instandhaltung der baulichen Infrastruktur.**

Zu den Ingenieurbauwerken des Schienenverkehrs gehören primär die Bauwerke, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Fahrweg stehen, also Brücken und Tunnel – im innerstädtischen ÖPNV die Viadukte von Hochbahn- sowie die Tunnel von U-Bahn- und unterirdischen Stadtbahnstrecken – im Weiteren aber auch die Bauwerke mit Nebenfunktionen, wie z. B. Stützbauwerke und Lärmschutzwände.

Die Bauwerke des Schienenverkehrs unterliegen zum einen durch die verschiedenen Einwirkungen der Witterung (Hitze, Kälte, Frost, Niederschläge) und die unaufhaltsame Alterung (den »Zahn der Zeit«), zum anderen durch die meist sehr intensive betriebliche Nutzung (dichte Zugfolge im ÖPNV, hohe Achslasten im Güterverkehr) und eine starke Beanspruchung (vor allem hohe dynamische Belastungen) einem fortlaufenden Prozess von Korrosion, Verschleiß und Abnutzung. Im Fundamentbereich können Verschiebungen oder Verformungen (z. B. Setzungen) auftreten, die Auswirkungen auf die Stand- und die Betriebssicherheit des Bauwerks haben.

### Bedeutung regelmäßiger Inspektionen

Die Kenntnis des aktuellen Zustands der Ingenieurbauwerke im Verlauf der Strecken des Schienenverkehrs ist nicht nur unter dem Aspekt der Sicherheit, sondern auch unter dem der Wirtschaftlichkeit von großer Bedeutung: Sie ist zum einen Voraussetzung für die dauerhafte Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Bauwerke sowie die Sicherheit des Bahnbetriebs, indem sie im Bedarfsfall rechtzeitiges Eingreifen und Gegensteuern ermöglicht. Zum anderen ist nach wissenschaftlichen Erkenntnissen eine planmäßige vorbeugende Instandhaltung, angepasst an die

altersabhängige Wahrscheinlichkeit des Eintretens von Schäden, am wirtschaftlichsten. Auch hier gilt die Regel: Je eher ein Schaden erkannt wird, desto geringer ist der erforderliche Aufwand zu seiner Behebung. Dieser Gesichtspunkt hat gerade in Zeiten begrenzter Mittel für Ersatzinvestitionen in den öffentlichen Haushalten hohes Gewicht.

Die Bauwerke müssen deshalb laufend überwacht und in bestimmten Zeitabständen einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Etwaige nach der vorigen Inspektion eingetretene Mängel oder Schäden können dann frühzeitig erkannt und hinsichtlich möglicher Folgen bewertet und ggf. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, bevor größerer Schaden entsteht oder gar die Sicherheit beeinträchtigt wird.

### Gesetze und Regelwerke

Die Verpflichtung der Eisenbahnen zur sicheren Betriebsführung und zur Instandhaltung ihrer Betriebsanlagen ergibt sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und aus den Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnungen (EBO, BOA) des Bundes und der Länder.

Die für die Bahnen des ÖPNV geltende »Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen« (BOStrab) macht zu diesem Thema nur recht allgemeine Aussagen im Rahmen der Wartung und Instandhaltung der Betriebsanlagen. Die Verkehrsunternehmen (VU) – oder das betreffende Amt der Stadt, wenn ihr die Instandhaltung obliegt – sollen die Inspektionen der Bauwerke in Abhängigkeit von deren Bauart und Belastung durchführen. Sie stellen zu diesem Zweck meist unternehmensinterne Richtlinien oder Dienstsanweisungen auf, die sich an die DIN 1076 anlehnen.

Für die Bauwerke mit Prüfungs- und Überwachungspflicht sind die Anforderungen an die durchzuführenden Inspektionen in Normen und Richtlinien festgelegt. Hier ist an erster Stelle die DIN 1076 »Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung« zu nennen. Die Deutsche Bahn AG verfügt über ein ausführliches Regelwerk zur Inspektion der Ingenieurbauwerke (Richtlinie 804: »Ingenieurbauwerke planen, bauen und instand halten – Inspektion von Ingenieurbauwerken«, bestehend aus mehreren Modulen).

Für alle Bahnen im VDV ein einheitliches, allgemein gültiges Regelwerk mit konkreten Festlegungen zur Inspektion der Ingenieurbauwerke aufzustellen, ist nicht möglich, weil bei jedem VU andere Verhältnisse vorliegen. Einflussfaktoren sind z. B. das Alter, der Zustand und die betriebliche Belastung der Bauwerke, ferner die Boden- und die geologischen Verhältnisse. Hier nach richten sich Art, Umfang und Häufigkeit der erforderlichen Inspektionen, zu denen von jedem VU in Abhängigkeit von den bei ihm vorliegenden Gegebenheiten spezielle Festlegungen getroffen und mit der zuständigen Aufsichtsbehörde abgestimmt werden müssen. Diese Verfahrensweise bietet ein höheres Maß an Flexibilität, erfordert aber auch die Übernahme einer größeren Verantwortung. Der Betriebsleiter wird im Rahmen des in seiner Verantwortlichkeit bestehenden Entscheidungsspielraums bestrebt sein, einerseits selbstverständlich in keinem Fall die Sicherheit zu vernachlässigen, andererseits aber auch nicht generell ohne Differenzierung nur den strengsten Maßstab anzulegen.

### Stufen der Inspektion und Inspektionstätigkeiten

Die Inspektionen der Bauwerke, also deren Überwachung und Prüfung, erfolgen in einem bestimmten Turnus und abgestuft bezüglich Art, Umfang und Häufigkeit ihrer Durchführung. Zur Überwachung zählen die laufende Beobachtung und Besichtigung. Die Prüfung unterscheidet sich nach Einfacher Prüfung, Hauptprüfung und ggf. Sonderprüfung. Die Inspektionen müssen generell von sachkundigen Personen durchgeführt werden, die Prüfungen von Ingenieuren des

## Übersicht über die Stufen der Inspektion und deren Durchführung

Stufen der Inspektion	Laufende Beobachtung	Besichtigung	Einfache Prüfung	Hauptprüfung
<b>Aufgaben, Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Feststellen offensichtlicher Mängel oder Schäden, die die Standsicherheit des Bauwerks oder die Betriebssicherheit gefährden können</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Feststellen erheblicher offensichtlicher Mängel oder Schäden, die die Standsicherheit des Bauwerks oder die Betriebssicherheit gefährden können</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Feststellen von Mängeln und Schäden, die die Standsicherheit, Tragfähigkeit, Gebrauchsfähigkeit und Dauerhaftigkeit beeinträchtigen können</li> <li>■ Feststellung eingetretener Veränderungen am Bauwerk</li> <li>■ Überprüfung der bei der vorigen Prüfung festgestellten Mängel und Schäden sowie der daraufhin instand gesetzten Bereiche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ wie bei Einfacher Prüfung; zusätzlich</li> <li>■ Feststellung, Auflistung und Bewertung vorhandener (auch verdeckter) Mängel und Schäden</li> <li>■ Unterscheidung nach Schäden mit und ohne Sicherheitsrisiko</li> <li>■ Beurteilung des Sicherheitsrisikos hinsichtlich Stand und Betriebssicherheit</li> <li>■ Festlegung von Fristen für die Beseitigung von Schäden</li> <li>■ Festlegung der Zustandskategorie des momentanen Zustandes und der prognostizierten Entwicklung</li> </ul>
<b>Umfang</b>	Kontrolle auf erhebliche äußerlich erkennbare Mängel oder Schäden (Rissbildung, Ausbrüche, Abplatzungen, ...), augenscheinliche Verformungen oder Verschiebungen, deutliche Veränderungen	wie bei Laufender Beobachtung; auch Böschungen, Entwässerungen, Beläge, Schutzeinrichtungen, ...	intensive, erweiterte Sichtprüfung; Kontrolle aller wesentlichen zugänglichen Teile des Bauwerks; auch Lager, Gelenke, Verankerungen, Schutzvorrichtungen, ... Korrosionsschutz	wie bei Einfacher Prüfung; zusätzlich auch schwer zugängliche Bauwerksteile; auch Gründungen, Entwässerungen, Abdichtungen, Verkleidungen, ...; auch ortsfeste und bewegliche Besichtigungseinrichtungen (Laufstege, Steigleitern); Abdeckungen von Bauwerksteilen sind zu öffnen
<b>Art der Durchführung</b>	vom Gleis aus; nach Augenschein ohne oder mit einfachsten Hilfsmitteln	vom Gleis aus; ohne besondere Hilfsmittel; ggf. Benutzung von vorhandenen Besichtigungseinrichtungen, z.B. begehbaren Hohlräumen	i. d. R. ohne Zuhilfenahme von Besichtigungsgeräten, -fahrzeugen oder -einrichtungen (z.B. Einrüstung)	ggf. Verwendung von Besichtigungsgeräten, -fahrzeugen oder -einrichtungen
<b>Häufigkeit (Turnus)</b>	im Rahmen der allgemeinen Streckenkontrolle (Begehung oder Befahrung)	einmal pro Jahr in den Jahren ohne Einfache Prüfung oder Hauptprüfung	alle 6 Jahre (3 Jahre nach Hauptprüfung)	alle 6 Jahre (3 Jahre nach Einfacher Prüfung)

Konstruktiven Ingenieurbaus, die auch die statischen und konstruktiven Verhältnisse der Bauwerke beurteilen können. Die Durchführung und die Ergebnisse sind in einem schriftlichen Bericht festzuhalten und zu dokumentieren. Bei der Bauwerksprüfung sind die bei früheren Prüfungen gemachten Feststellungen besonders zu berücksichtigen.

Nach außergewöhnlichen Ereignissen, die Auswirkungen auf den Zustand der Bauwerke haben können, wie z. B. Erdbeben, Unwetter, Hochwasser, Brand, Entgleisung,

Unfall (mit Anprall von Fahrzeugen), oder wenn es nach einer Inspektion erforderlich erscheint (bei bedenklichem Befund), ist eine Sonderprüfung (»Prüfung aus besonderem Anlass«) durchzuführen. Sie ersetzt weder eine Hauptprüfung noch eine Einfache Prüfung; ihr Umfang richtet sich nach dem besonderen Anlass.

**VDV-Mitteilung zum Thema**

Als Zusammenstellung zu dieser Thematik hat ein Unterausschuss des Ausschusses für Bahnbau eine Schrift (»Inspektionen von

Ingenieurbauwerken des schienengebundenen ÖPNV und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen«) erarbeitet, die als VDV-Mitteilung veröffentlicht wurde. Sie soll den VU bei der innerbetrieblichen Regelung der Inspektion ihrer Bauwerke Hilfe bieten.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek



## Erneuerung von Stellwerken unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten

In der Bundesrepublik Deutschland werden in zahlreichen Städten Nahverkehrsleistungen des ÖPNV mit Straßen-, Stadt oder U-Bahnen angeboten. Durch die zunehmenden Verkehrsbelastungen in den Kommunen haben zahlreiche Städte seit den frühen 70er Jahren ihre Straßenbahnsysteme zu leistungsfähigen Stadtbahnsystemen mit Tunnelanlagen im Innenstadtbereich weiterentwickelt. Hierdurch gibt es heute neben den reinen U-Bahnbetrieben zahlreiche weitere Nahverkehrsunternehmen, die für die Durchführung ihres Betriebes Zugsicherungsanlagen gemäß § 22 der Verordnung über den Bau- und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) betreiben. Wie alle technischen Einrichtungen haben auch Anlagen der Zugsicherung eine begrenzte Lebensdauer, die je nach Komponente und Intensität der Nutzung stark schwanken kann. Festzustellen ist derzeit, dass für die Vielzahl der in den 70-er Jahren und bereits vorher installierten Anlagen Konzepte für die Erneuerung zu entwickeln sind, um die Anlagen auf Dauer einsatzbereit zu halten und eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen.

Seit einigen Jahren befindet sich die Stellwerkstechnik in einem bedeutenden Umbruch von den Relaisstellwerken hin zu elektronischen Stellwerken, wobei die seit mehr als 30 Jahren laufenden Relaisstationen zunehmend ihre maximale Lebensdauer erreichen. Installiert sind Relaisstellwerke in Drucktastentechnik und als Spurlanstellwerke, welche überwiegend neueren Datums sind.

Bei der Entscheidung über die Realisierung einer Stellwerkserneuerung ist es sinnvoll, das Stellwerk einer modularen Betrachtung zu unterziehen mit dem Ziel, Module voneinander getrennt erneuern zu können.

### Die Vorteile dieser Vorgehensweise sind:

- Die ohnehin sehr komplexen Randbedingungen vereinfachen sich, wenn zunächst einzelne Module betrachtet werden.
- Bei einer getrennten Analyse der Module lassen sich die einzelnen Auswirkungen bei Erneuerung bzw. Nichterneuerung leichter abschätzen.

- Nicht immer ist die Erneuerung des gesamten Stellwerks unter Berücksichtigung aller Randbedingungen optimal. Oft zeigt es sich, dass die Erneuerung einzelner Module und der Erhalt von Anlagenteilen, die eine längere Nutzungsdauer erwarten lassen, ein Optimum darstellen.

Die Betrachtung von Modulen, die getrennt voneinander erneuert werden können, ist auch dann sinnvoll, wenn man sich für die Erneuerung eines gesamten Stellwerks entscheidet, da sie die Einteilung in Bauabschnitte erleichtert. Dies ist bei der Realisierung (ganz oder teilweise) unter rollendem Rad ein entscheidender Vorteil. Stellwerke unterschiedlicher Bauarten lassen sich in der Regel in Module unterteilen (siehe Grafik unten).

### Betriebliche Sicherheit

Sofern die Sicherheit des Betriebs beeinträchtigt sein sollte, sind immer Sofortmaßnahmen zu ergreifen. Je nach Art der Fehlfunktion müssen bestimmte Bedienungen ausgeschlossen bzw. Elemente gesperrt werden oder der Betrieb ist einzuschränken (z. B. Geschwin-

digkeitsbeschränkungen), schlimmstenfalls sogar einzustellen. Dieser Zustand muss schnellstmöglich behoben werden.

Eine Erneuerung von Stellwerken aus Gründen der Sicherheit dürfte jedoch in aller Regel eine seltene Ausnahme bleiben, da die Bahnsignalanlagen immer so ausgelegt sind, dass der Ausfall von Komponenten zur sicheren Seite hin wirkt, also den Betrieb stillsetzt. In aller Regel werden also Probleme der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit (erhöhte Instandhaltungsaufwendungen) sowie z. B. die Ersatzteilversorgung viel früher auftreten, bevor es zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit kommen kann.

### Verfügbarkeit und Störungshäufigkeit

Zur Erfassung der betrieblichen Verfügbarkeit bzw. der Störungshäufigkeit ist die Führung einer Störungsstatistik empfehlenswert. Bei der Auswertung der Statistiken ist allerdings der Einfluss von Änderungen des Betriebskonzepts und der Betriebsführung sowie ggf. von Bau- und Umbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Die vielfältigen Einflüsse auf den Betrieb können zu einer eingeschränkten Vergleichbarkeit der Statistiken führen. Wird eine signifikante Abnahme der Verfügbarkeit bzw. Zunahme der Häufigkeit von Störungen der Zugsicherung festgestellt, muss entsprechend reagiert werden, da dies zu Betriebsstörungen und -beeinträchtigungen führt. Zunächst wird man versuchen, die gewünschte Verfügbarkeit durch eine verbesserte Instandhaltung zu erreichen.

Bei neuen Anlagen, wie z. B. elektronischen Stellwerken, entstehen hinsichtlich der Know-how-Sicherung für die Instandhaltung andere Probleme, da kurze Innovationszyklen zu einer Vielfalt von Techniken und Typen führen. Allgemein entsteht durch die elektronischen Komponenten und die Rechnertechnik eine höhere Abhängigkeit vom Hersteller, und es ist schwieriger, eigenes Personal für eine tiefer gehende Instandhaltung auszubilden.

### Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Erneuerung eines Stellwerks bzw. bestimmter Komponenten kommt in der Regel dann in Betracht, wenn die Instandhaltungs-

### Stellwerksmodule von Zugsicherungsanlagen

Stromversorgung

Fernsteuerung

Zuglenkung

Innenanlage  
Stellwerkskern

Gleisfreimeldung

LZB

Kabelanlage

Weichen,  
-antriebe

Signale



Elektronische Stellwerke sind aus vielen Betrieben nicht mehr wegzudenken

Die seit 30 Jahren eingesetzten Relaisstellwerke erreichen ihre maximale Lebensdauer

aufwendungen überproportional ansteigen, zum Beispiel durch erhöhte Ersatzteilkosten. In solchen Fällen ist eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchzuführen, bei der in erster Näherung die vermiedenen Instandhaltungs- und Ersatzteilkosten dem Kapitaldienst für eine Teil- oder Gesamterneuerung des Stellwerks gegenübergestellt werden.

Erneuerungen von Stellwerken sind in der Regel – gerade im U-Bahn- und Stadtbahnbereich – »unter rollendem Rad« durchzuführen, d. h. der laufende Betrieb darf – wenn überhaupt – nur geringfügig beeinträchtigt werden. Bestenfalls sind im Spät- oder Wochenendverkehr eine Verlängerung der Sperrpausen, eingleisiger Betrieb oder eine Reduzierung der Taktfrequenz und/oder Geschwindigkeiten möglich. Zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs können Zwischenbauzustände und Parallel-aufbauten unumgänglich sein. Arbeiten müssen in Sperrpausen verlegt werden, wodurch sich die Bauzeit insgesamt verlängert. Die Berücksichtigung betrieblicher Belange kann den Aufwand und damit die Kosten

einer Erneuerung gegenüber dem Neubau »auf der grünen Wiese« erheblich erhöhen. Eine allgemein gültige Strategie zur Vorgehensweise gibt es nicht, da immer zahlreiche Randbedingungen zu berücksichtigen sind, sodass immer der Einzelfall betrachtet werden muss.

Aufgrund der vielfältigen Randbedingungen existieren unterschiedliche Strategien bei den Verkehrsunternehmen. Diese reichen von einem möglichst langen Betreiben der Stellwerke – teilweise über 40 Jahre hinaus – bis zu einem Erneuern aller Stellwerke in relativ kurzer Zeit, auch wenn diese nicht älter als 20 Jahre sind.

In vielen Verkehrsunternehmen besteht die Tendenz, Spurplanstellwerke als bewährte Technik nicht ohne Not vorzeitig zu ersetzen, da sie u. a. folgende spezifische Vorteile bieten:

- weite Verbreitung und hohe Stückzahlen,
- Wartung und Instandhaltung sowie kleinere Umbaumaßnahmen sind in Eigenregie möglich,

- Lebensdauer größer 40 Jahre erreichbar,
- Ersatzteile sind voraussichtlich noch lange verfügbar.

Frühzeitige Überlegungen zur Erneuerungsstrategie sind auf jeden Fall sinnvoll. Unabhängig davon, welche Strategie letztendlich gewählt wird, ist es auf jeden Fall vorteilhaft, längerfristige Konzepte aufzustellen, da für die Erneuerungen beträchtliche Mittel erforderlich sind. Der VDV wird zu dieser Thematik im zweiten Halbjahr 2005 eine VDV-Mitteilung herausgeben.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

## Auf neuen (Vertriebs-)Wegen

Unter dem Titel »Auf neuen (Vertriebs-)Wegen« hat sich die »KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH« mit ihrem E-Ticket-Projekt beim zweiten Innovationsprogramm ÖPNV des Landes Baden-Württemberg beworben und wurde in das Programm aufgenommen. Das Land Baden-Württemberg setzt auf attraktive Nahverkehrskonzepte, um die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV zu sichern. Mit dem aufgelegten Programm soll ein Innovationsschub im öffentlichen Personennahverkehr initiiert werden. Das Land Baden-Württemberg unterstützt Projekte, die in das zweite Innovationsprogramm aufgenommen wurden, mit ca. zehn Millionen Euro. Derzeit läuft die praktische Umsetzung. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit dem Hersteller Höft & Wessel AG, dem Land Baden-Württemberg, dem VDV und vielen weiteren Partnern.



Zahlreiche Partner sind an der Umsetzung des E-Ticketing-Projektes beteiligt

Oberstes Ziel ist es, mehr Menschen auf Dauer an den ÖPNV zu binden. Gerade zum jetzigen Zeitpunkt, wo Rückgänge im Schülerverkehr absehbar sind, kommt der Erschließung neuer Kundenpotenziale eine besondere Bedeutung zu. Neben einem ausgewogenen Fahrplanangebot, dem Bemühen um einen Qualitätsstandard, der den heutigen hohen Ansprüchen genügt, stellt die Beseitigung von noch existierenden Zugangshemmnissen bzw. -barrieren eine große Zukunftsaufgabe dar. Eines der Zugangshemmnisse ist die Unsicherheit der Fahrgäste über Tarif und den richtigen Fahrschein.

Die Verbesserung des im Landkreis Schwäbisch Hall schon auf hohem Niveau existierenden ÖPNV ist daher auch für die Gesellschafter der

Die heutige RegioCard ist noch zum »Stecken« ...



... künftig geht es berührungslos



»KreisVerkehr GmbH« eine tägliche Herausforderung. Sie wollen ein für den ÖPNV im ländlichen Raum innovatives Vertriebskonzept einführen. Kern dieses neuen Vertriebskonzeptes ist der elektronische Fahrschein und das so genannte Cross-Selling, das heißt Vernetzung mit anderen Anbietern und deren elektronischer Zahlensysteme, wie zum Beispiel der berührungslosen CityCard. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in einer begleitenden, kontinuierlichen Marketingkampagne, um die Akzeptanz des neuen Vertriebsweges beim Kunden zu gewährleisten.

Mit dem Begriff des elektronischen Fahrscheins wird in erster Linie der Wegfall des Bargelds in Verbindung gebracht. Die Einführung des elektronischen Fahrscheins bietet jedoch nicht nur den Pluspunkt, dass die lästige Handhabung des Bargelds für alle Beteiligten entfällt, vielmehr impliziert das angestrebte Vertriebssystem viele weitere Möglichkeiten, die Vorteile für die Kunden und die Verkehrsunternehmen mit sich bringen.

### Neukundengewinnung und Kundenbindung

Durch die Einführung des elektronischen Fahrscheins wird Gelegenheitsfahrern der »barrierefreie« Einstieg in Busse und Bahnen ermöglicht und der Weg hin zum Dauerkunden gewiesen. Durch das neue System bieten sich neue Möglichkeiten zur kundenfreundlichen und einfachen Tarifgestaltung. Den Anforderungen von Firmenkunden wird entsprochen werden, da ein moderner Vertriebsweg mit einem weiterentwickelten elektronischen Ticket die flexible Nutzung des ÖPNV seitens der Mitarbeiter gewährleistet und eine präzise Abrechnung für ständige Nutzer als auch für Gelegenheitsnutzer ermöglicht.

Eine Besonderheit des Ansatzes dieses Projektes liegt darin begrün-

det, die Vertriebsbemühungen der ÖPNV-Anbieter mit den in der Umsetzung bzw. Planung befindlichen Konzeptionen anderer Leistungsträger sinnvoll zu vernetzen. Die Kooperation z. B. mit den Stadtwerken Schwäbisch Hall und die Weiterentwicklung der dort konzipierten (berührungslosen) CityCard zu einer Bürger- bzw. Regionalkarte eröffnen neue Möglichkeiten der Akquisition. Es wird hier zusammen mit den Stadtwerken Schwäbisch Hall an der gemeinsamen Weiterentwicklung gearbeitet.

### Etablierung eines effizienten Marketings für den ÖPNV im ländlichen Raum

Die beiden Elemente E-Ticketing und Cross-Selling werden durch Marketing verbunden. Gezieltes Marketing mit Blick auf noch nicht erschlossene Kundengruppen wird durch die verbesserte Transparenz des Kundenverhaltens umsetzbar und die Weiterentwicklung der ÖPNV-Produkte mit größtmöglichem kundenspezifischen Nutzen wird effizient betrieben.

### Bargeldloses Bezahlen

Aus EDV-technischer Sicht bedingt ÖPNV im ländlichen Bereich u. a. die Installation elektronischer Vertriebssysteme beim Fahrer. Das bedeutet, dass die Fahrer die Vertriebssysteme bedienen und mit Bargeld umgehen müssen. Daraus ergeben sich zeitliche Nachteile an den Haltestellen. Logischerweise werden daher Zeitkarteninhaber – insbesondere Schüler – mit bereits vorab ausgegebenen Monatskarten ausgestattet. Bei allen anderen Personengruppen, die bar bezahlen und damit EDV notwendig machen, muss der Aufwand beim Fahrer minimiert werden oder am besten ganz entfallen.

Bereits heute ist eine (steckbare) ChipKarte – die RegioCard – beim KreisVerkehr im Einsatz, die von über 12.000 Kunden rege genutzt wird und somit auch die Bereitschaft der Kunden für neue Vertriebstechniken bewiesen hat. Das neue berührungslose System hat den Vorteil, dass die Abfertigungsgeschwindigkeit erhöht wird. Verspätungsanfälligkeiten werden minimiert, das ÖPNV-System wird beschleunigt, und der Kunde braucht sich nicht mehr um Tarife

zu kümmern. Der Fahrpreis wird nachträglich in einem Hintergrundsystem automatisch berechnet (Standortbestimmung über GPS).

### ÖPNV-Kette – die VDV-Kernapplikation

Mit dem neuen Vertriebssystem wird die vorhandene, regional begrenzte RegioCard mit Chip durch eine kontaktlose »E-Ticketing-Card« ersetzt. Dazu müssen Busse, Bahnhöfe und Verkaufsstellen neue Verkaufstechnik erhalten. Der VDV hat den Standard für das elektronische Fahrgeldmanagement in Deutschland festgelegt: die VDV-Kernapplikation. Hierin wird der Standard für das Kundenmedium und die Kundenschnittstelle festgelegt. Das bedeutet, dass der Kunde seine Karte (Kundenmedium) überall mit den gewohnten Handlungsabfolgen (Kundenschnittstelle) nutzen kann.

Um alle erklärten Ziele zu erreichen, muss die Karte sehr vielen verschiedenen Systemanforderungen genügen. Dieses setzt die Kompatibilität der beidseitig benutzten Chipkarten voraus. Mehr Transparenz ermöglicht effektives Marketing, lässt gezieltere Angebotsplanungen zu und führt zu der gewünschten Qualitätssteigerung, die wiederum bewirken soll, dass mehr Bürger zu zufriedenen ÖPNV-Kunden werden. In diesem Sinne ist die Modernisierung des Vertriebsweges und der Ausbau der Vertriebskanäle eine Maßnahme zur Zukunftssicherung des ÖPNV im Landkreis Schwäbisch Hall. Die Chance, den ÖPNV weiter nach vorne zu bringen, dessen Image zu verbessern und neue Kunden zu gewinnen, wird genutzt.

### Zielgruppe sind zunächst die Gelegenheitsfahrer

Im »KreisVerkehr«-Verbundgebiet ist der Anteil der Gelegenheitsfahrer relativ hoch. Bei der Betrachtung der Verkaufsvorgänge nehmen sie einen Anteil von über 50 Prozent ein. Bei den Gelegenheitsfahrern handelt es sich um die Kundengruppe, die durch das E-Ticketing enger und auf Dauer an den ÖPNV gebunden werden soll. Ebenso können Job-Ticketkunden und die Abo-Kunden in das neue System einbezogen werden. Die Umstellung der Schüler auf E-Ticketing wird zunächst nicht als sinnvoll

erachtet, da die bisherigen Kosten für das Vertriebssystem im Abo-Verfahren günstiger sind. Bei Bedarf kann jedoch auch diese Kundengruppe jederzeit umgestellt werden.

### Wie funktioniert das neue System E-Ticketing?

Es kommt das System Check-in/Check-out (CiCo) mit einer berührungslosen Karte zum Einsatz. Vor dem erstmaligen Nutzen erhält der Kunde eine personalisierte Karte und gibt eine Einzugsermächtigung über einen von ihm festgelegten Betrag. Durch dieses Verfahren wird zum einen sichergestellt, dass die erbrachte Leistung auch bezahlt ist, zum anderen wird auch den Kunden, die keine Bankverbindung angeben wollen, die Möglichkeit gegeben, über ein Nummernkonto einen Betrag in bar einzuzahlen (Datenschutz für Kunden, die anonym bleiben wollen).

Der Kunde hat nun jederzeit freien Zugang zum ÖPNV. Er meldet sich beim Einstieg in den Bus bzw. auf dem Bahnsteig an und beim Ausstieg wieder ab. Da die Fahrzeuge mit GPS ausgestattet sind, wird über die Standortbestimmung die Fahrstrecke registriert und daraus der Tarif gebildet. Die Berechnung des Fahrpreises erfolgt in einem nachgelagerten System, über das auch die Abrechnung erstellt wird. Der Kunde erhält monatlich eine Rechnung und der Betrag wird mit seinem Guthaben verrechnet. Beim Erreichen eines Mindestbetrages wird der festgelegte Betrag (gemäß Einzugsermächtigung) wieder abgebucht. Der Kunde hat den Vorteil, dass er sich nicht mehr darum kümmern muss, welches



der richtige Tarif für ihn ist; er kann jederzeit mit seiner Karte ohne Bargeld die Beförderungsleistungen des Verbundes (und auch bald in vielen anderen Gebieten) in Anspruch nehmen.

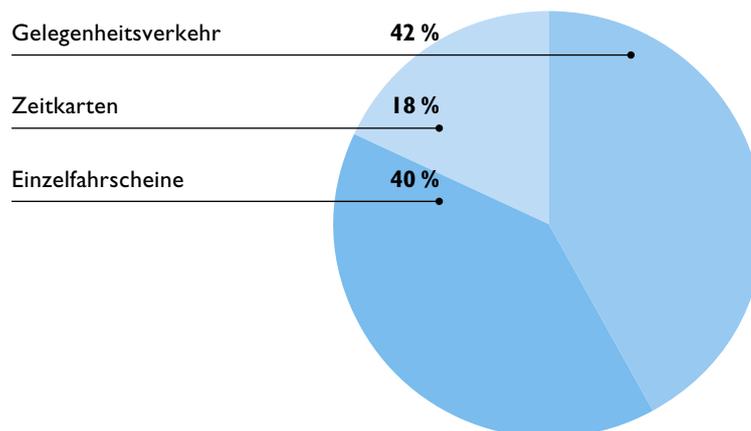
Über 200 Busse und elf Bahnhöfe werden für das neue E-Ticketing fit gemacht

### Erstes E-Ticketing-Projekt in Baden Württemberg

Das erste E-Ticketing-Projekt in Baden-Württemberg ist so konzipiert und ausgelegt, dass »KreisVerkehr« künftig ein Glied in einer bundesweit durchgängigen und flächendeckenden ÖPNV-Tarif-Kette sein kann. Möglich wird die Realisierung durch die Förderung des Landes Baden-Württemberg. Im Rahmen des zweiten Innovationsprogramms ÖPNV erhält der Verkehrsverbund »KreisVerkehr« Zuschüsse in Höhe von 50 Prozent der anfallenden Kosten. Die restlichen 50 Prozent schultern die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund.

Rechtsanwalt Harald Dobelmann

### Fahrausweisverkäufe 2003



## Neuer Service und neue Konzepte: Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften werben erfolgreich neue Fahrgäste

Vor dem Hintergrund der Diskussion um Kundenrechte veröffentlichte der VDV im September 2003 die VDV-Mitteilung 9027 »Kundenrechte im ÖV«. Darin wird u. a. eine Serviceeinrichtung erwähnt, die sich bereits in anderen Branchen als erfolgreiches Instrument der Kundenpflege bewährt hat: die Ombudsstelle. Die VDV-Landesgruppe Bayern hat den Gedanken aufgegriffen und diese Serviceeinrichtung Ende 2004 für die Kunden der bayerischen Nahverkehrsunternehmen ins Leben gerufen. Die Vorbereitungen für die neue Einrichtung fielen dabei in einen Zeitraum, in dem sich der Freistaat Bayern mit Plänen befasste, die ÖPNV-Förderung noch weiter zu reduzieren. Grund genug, um im Rahmen eines Parlamentarischen Abends den Gedankenaustausch über die aktuelle Lage des ÖPNV und SPNV mit Abgeordneten des Bayerischen Landtags zu führen. Trotz einer Verschlechterung der finanziellen Rahmenbedingungen gelingt es den bayerischen Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften immer wieder, auch in diesen Zeiten mit neuen Konzepten neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Die Politik honoriert diese Erfolge mit einem Preis, der im Jahr 2004 von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bereits zum dritten Mal verliehen wurde.

Der Begriff »Ombudsmann« kann am besten mit Vertrauensmann oder Schlichter übersetzt werden. Der aus dem Schwedischen abgeleitete Begriff steht für eine unbürokratische Wahrung von Kundeninteressen bzw. für eine Konfliktlösung zwischen streitenden Parteien oder Personen. Ein Ombudsverfahren ist für den Kunden, der es in Anspruch nimmt, kostenlos und ohne jegliches Risiko. Entsprechend steht ihm am Ende immer noch die Möglichkeit des Ganges zu einem ordentlichen Gericht offen, sollte er mit der Empfehlung der Ombudsstelle nicht einverstanden sein. War die

Einschaltung der Ombudsstelle aus Kundensicht erfolgreich, kommt er schnell und unbürokratisch zu seinem Recht. Für die betroffenen Unternehmen stellt die Einrichtung eine Möglichkeit dar, eigene Entscheidungen und Leistungen einer neutralen Kontrolle zu unterwerfen.

### Startschuss

Auf Initiative von VDV-Vizepräsident Herbert König fasste der Vorstand der VDV-Landesgruppe Bayern im September 2003 den Beschluss, eine landesweite »Ombudsstelle Nahverkehr Bayern« einzurichten. Als Träger dieser Einrichtung sollte die VDV-Landesgruppe Bayern in Kooperation mit dem Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO) auftreten.

### Ziel des Projektes

Die Einrichtung der Ombudsstelle ist ein weiterer Baustein zur Verbesserung des Services für die Fahrgäste und soll zur dauerhaften Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Kundenbindung führen. Dem einzelnen Fahrgast steht damit eine neutrale Beschwerdeinstanz unterhalb der Ebene der ordentlichen Gerichtsbarkeit zur Verfügung, sofern Bemühungen um einen Interessensausgleich mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen fehlschlagen. Dies setzt voraus, dass vor Tätigwerden der Ombudsstelle nachweislich ein erfolgloser Eingangsversuch zwischen dem Kunden und dem Unternehmen stattgefunden hat. Durch die landesweite Bündelung soll erreicht

werden, dass gleiche Sachverhalte in gleicher Weise behandelt und entschieden werden.

### Gegenstände des Ombudsverfahrens

Welche Sachverhalte zur Schlichtung eingebracht werden, kann noch nicht genau prognostiziert werden, weil Ende 2004 erst wenige Fälle vorlagen. In Anlehnung an bisherige Erfahrungen einer entsprechenden Einrichtung in der Schweiz wird es in erster Linie um Themen gehen wie

- die Gültigkeit von Fahrausweisen zum Beförderungszeitpunkt,
- die Sauberkeit und ggf. der technische Zustand von Fahrzeugen,
- die behindertengerechte Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen,
- die Höflichkeit des Personals und
- dauerhaft nicht funktionierende Anschlussverbindungen.

Aber nicht alle Themen rund um den ÖPNV und SPNV sind geeignet, um Gegenstand von Ombudsverfahren zu werden. Entsprechend war von vornherein auch eine Negativabgrenzung des Tätigkeitsspektrums erforderlich. Dazu gehören beispielsweise Themen wie

- angemessene Preise für Tickets,
- Tarifierhöhungen,
- grundsätzliche Fragen der Fahrplan- und Angebotsgestaltung oder
- verkehrspolitische Themen.

In Einzelfällen wird eine von den Ombudsleuten ausgesprochene Empfehlung unter den Rahmenbedingungen erfolgen, dass ein vom Fahrgast reklamierter Mangel Resultat einer sehr subjektiven Wahrnehmung war und sich damit einer objektiven Bewertung durch Dritte entzieht. So dürfte es beispielsweise bei der Frage nach dem richtigen Umgangston zwischen Fahrgast und Fahrpersonal eher zu Meinungsunterschieden kommen als bei der Frage nach der Gültigkeit des Fahrausweises zum Beförderungszeitpunkt.

Die Ombudsstelle des bayerischen ÖPNV will die Zufriedenheit von Kunden und Verkehrsunternehmen pflegen



## Rechtliche Rahmenbedingungen

Ombudsleute bewegen sich nicht in einem rechtsfreien Raum. So werden sich auch ihre Empfehlungen immer im Rahmen einschlägiger Gesetze, Verordnungen und sonstiger Bestimmungen bewegen. Von besonderer Bedeutung für den ÖPNV und SPNV sind neben dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (VO Allg-BefBed) sowie die ergänzenden Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände.

## Personal- und Sachausstattung der Ombudsstelle

Untrennbar mit der Inanspruchnahme der Ombudsstelle steht die Frage nach der erforderlichen personellen und materiellen Ausstattung der Einrichtung. Zumindest für die Dauer der einjährigen Pilotphase wird die Ombudsmann-Funktion von den beiden Geschäftsführern des VDV-Bayern und des Landesverbandes der Bayerischen Omnibusunternehmen e. V. (LBO) in Personalunion wahrgenommen. Vervollständigt wird das Team durch einen Juristen, der in seiner aktiven Berufszeit diverse und z. T. ÖPNV-spezifische, leitende Funktionen in einer norddeutschen Großstadt innehatte. Die drei Ombudsleute werden in ihrer Tätigkeit von einem fünfköpfigen Beirat unterstützt, der sich aus jeweils einem Vertreter beider Fachverbände, der IHK-Bayern, dem Landesverband Bayern von »Pro Bahn« und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) zusammensetzt.

## Aktueller Sachstand und Perspektive

Am 9. Dezember 2004 wurde das Projekt der Öffentlichkeit vorgestellt. Wenige Tage später gingen die ersten Briefe bei der Ombudsstelle ein, die räumlich-organisatorisch bei der Geschäftsstelle der Landesgruppe Bayern im VDV angesiedelt ist.

Im nächsten Schritt wird es darum gehen, den Bekanntheitsgrad der Einrichtung in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Dazu wird den Verkehrsunternehmen ein Muster-



Textbaustein zur Verfügung gestellt, den sie nach eigener Vorstellung an geeigneter Stelle (z. B. auf der Homepage oder in der Kundenzeitung) platzieren können. Sollte sich das Konzept als tragfähig erweisen, wird nach heutigem Sachstand die Ombudsstelle zum Jahresende 2005 voraussichtlich in die Form eines »e. V.« überführt, dem die bayerischen Verkehrsunternehmen als Mitglied beitreten können.

## Parlamentarischer Abend

Nicht nur die bekannten Kürzungsbeschlüsse von Bundestag und Bundesrat, die im Dezember 2003 auf Basis der Koch-Steinbrück-Vorschläge erfolgten, sondern auch diverse Pläne der Bayerischen Staatsregierung gaben Anlass, die Abgeordneten der im Bayerischen Landtag vertretenen Fraktionen von CSU, SPD und Bündnis 90/ Die Grünen einzuladen, um vor diesem Hintergrund über die aktuelle Lage und die Zukunftsaussichten des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene im Freistaat Bayern zu diskutieren. Die Resonanz übertraf die Erwartungen. Insgesamt folgten rund 40 Parlamentarier und Fraktionsmitarbeiter der

Einladung der VDV-Landesgruppe Bayern und des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO) zu einem »Parlamentarischen Abend«, der erstmals am 30. Juni und nochmals am 14. Juli 2004 stattfand. Neben den Abgeordneten des Landtagsausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie waren an beiden Abenden auch zahlreiche Vertreter des Haushaltsausschusses sowie des Kommunalausschusses vertreten, um sich aus erster Hand über die Situation des ÖPNV und SPNV zu informieren.

Ziel der Veranstaltungen war es, nüchtern und objektiv die Konsequenzen aufzuzeigen, die sich ergeben würden, wenn neben dem Bund nun auch noch der Freistaat Bayern seinerseits die Förderung des Nahverkehrs immer weiter reduziert. Nachdem die staatlichen Mittel nach dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz bereits im Zuge des Nachtragshaushalts für das Jahr 2004 um mehr als ein Drittel gekürzt worden waren, standen zu dieser Zeit auch Kürzungen beim Ausgleich nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die über das Koch-Steinbrück-Schema

Kunden des ÖPNV haben bereits Kundenrechte – im Zweifelsfall wird nach einvernehmlichen Lösungen gesucht



Auf dem Parlamentarischen Abend bringt der VDV Verkehrsunternehmen und Politik zusammen

von vier, acht und zwölf Prozent hinausgehen sollten, zur Diskussion. Damit war eine Grenze erreicht, deren Überschreitung unweigerlich unpopuläre Reaktionen der Verkehrsunternehmen bewirkt hätte.

In ihren Vorträgen präsentierten der Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Bayern, Dr. Rainer Müller, und der Präsident des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO), Heino Brodtschelm, welches Niveau der ÖPNV und SPNV im Freistaat mittlerweile erreicht haben, und welches es zu erhalten gilt. Die Botschaft kam an: Im Zuge der weiteren Beratungen zum Doppelhaushalt 2005/2006 wurde beschlossen, die investiven Mittel wieder zu erhöhen und auf weiter gehende Kürzungen beim § 45a PBefG-Ausgleich zu verzichten.

So erfreulich dieses Resultat ist, so sollte es nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich seit einiger Zeit im Freistaat Bayern ein schleichender

erhielten im Rahmen des alle zwei Jahre von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) veranstalteten BEG-Kongresses am 15. März 2004 die zum dritten Mal verliehene Auszeichnung des Freistaats Bayern. Mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis werden Unternehmen und Personen ausgezeichnet, die für innovative und attraktive Konzepte im bayerischen ÖPNV stehen. Die Preisträger werden von einer Jury ausgewählt, in der neben Vertretern diverser Organisationen auch die VDV-Landesgruppe Bayern einen Sitz hat.

Die Gäubodenbahn, quasi das Herz des Nahverkehrsangebots im Raum Straubing, dient als Zubringer zu den Bahnstrecken in Richtung München, Regensburg und Passau. Mit der Auszeichnung wurde ein Konzept gewürdigt, mit dem sie in den letzten sechs Jahren einen deutlichen Fahrgastzuwachs erzielen konnte. Das Projekt »Gäubodenbahn« ist eine gemeinsame

Eisenbahn mit Sitz im sächsischen Neumark bedient Nahverkehrsstrecken in Sachsen, Thüringen, Tschechien und Nordostbayern. Der Ehrenpreis für besondere persönliche Verdienste um den ÖPNV in Bayern erhielt der Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn, Heino Seeger. Nachdem die Bayerische Oberlandbahn in der Anfangsphase mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, hat sich in den vergangenen Jahren zu einem Vorzeigeunternehmen entwickelt. Mit rund 13.000 Fahrgästen pro Tag hat sie mehr als doppelt so viele Fahrgäste wie ursprünglich prognostiziert.

Die bayerischen Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften haben damit erneut eindrucksvoll bewiesen, dass innovatives Marketing für sie kein Fremdwort ist.

*Dipl.-Volksw. Gerrit Poel*

**Überreichung des Bayerischen ÖPNV-Preises 2004 an die Vertreter des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN), der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) und des Landratsamtes Neustadt/Aisch – Bad Windsheim**



Wandel in der ÖPNV-Förderung betreffend der Höhe als auch der Wege vollzieht. So wurde die Kooperationsförderung in die ÖPNV-Zuweisungen integriert und fließt seit Beginn des Jahres 2004 ausschließlich den Aufgabenträgern des Allgemeinen ÖPNV zu. Und eine Neuordnung der übrigen Finanzierungsinstrumente wurde bereits in Aussicht gestellt.

#### **Verleihung des Bayerischen ÖPNV-Preises 2004**

Die niederbayerische Gäubodenbahn GmbH, die Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) und die Vogtlandbahn-GmbH

Initiative von DB Regio AG, der Regionalverkehr Ostbayern GmbH (RBO), des Landkreises Straubing-Bogen und der Stadt Straubing.

Der VGN erhielt den Preis für den Ausbau und die erfolgreiche Vermarktung seines Freizeitlinien-netzes. Mittlerweile entfallen fast zwanzig Prozent aller Fahrgäste im Großraum Nürnberg auf den Freizeitverkehr.

Die Vogtlandbahn, eine Tochtergesellschaft der Regentalbahn AG, wurde für ihr kundenorientiertes Gesamtkonzept und ihr grenzüberschreitendes Engagement ausgezeichnet. Die Nichtbundeseigene

## Neue Dienstleistungen, wettbewerbsfähige Aufstellung: Unternehmen und Verbände Hessens folgen Kundenwünschen

**Im Jahr 2004 haben sich die Verkehrsunternehmen und -verbände in Hessen insbesondere gegenüber den Fahrgästen profiliert. Neue Produkte, mehr Service und Ausbau der Sicherheit waren wichtige Stichworte. Weiterhin galt es, die für den Wettbewerb notwendigen Strukturen zu schaffen; neue Anbieter konnten bereits erste Erfolge einfahren.**

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat seine Angebotspalette erweitert: Mit der 9-Uhr-Karte will der Verbund neue Kundengruppen erschließen. Sie gilt, wie der Name schon sagt, wochentäglich ab neun Uhr – am Wochenende jedoch ohne zeitliche Beschränkung – und ermöglicht damit zeitlich flexiblen Fahrgästen, je nach Preisgruppe bis zu 25 Prozent gegenüber der regulären Monatskarte zu sparen. Die Schülerjahreskarte hingegen erweitert das Angebot für junge Fahrgäste.

Mit der Kombination von drei Varianten bietet der RMV individuelle Lösungen: Das Basisangebot gilt während der Schulzeit für die Tarifgebiete zwischen Wohn- und Schulort. Zu dieser Schulzeitkarte können die jungen Kunden einen Zuschlag erwerben, der dann ein Schuljahr lang auch während der Ferien im jeweiligen Tarifgebiet gültig ist. Die Variante zwei, die von den Landkreisen und Städten allen Schülerinnen und Schülern, auch wenn sie nach dem Hessischen Schulgesetz nicht freifahrtberechtigt sind, angeboten werden kann, heißt Schülerjahreskarte XL und kostet das 9,5fache des monatlichen Ausbildungstarifs. Sie schließt Fahrten während der Ferienzeit im gültigen Tarifgebiet bereits ein. Die großen Städte Frankfurt, Wiesbaden und Mainz bieten den Schülerinnen und Schülern die Schülerjahreskarte XXL an, die das Zehnfache des Monatspreises kostet und während der Ferien zusätzlich im gesamten RMV-Gebiet gilt.

Auch die Inhaber von persönlichen Jahreskarten können sich freuen: Der RMV bietet ihnen eine Mobilitätsgarantie. Die Karteninhaber können bei größeren Störungen im Betriebsablauf des Regionalverkehrs auf Taxi oder Fernzüge ausweichen und dafür bis zu 15 Euro erstattet bekommen.

RMV und die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

ermöglichen Fahrgästen seit November 2004 neue elektronische Informationsmöglichkeiten: War die Abfrage von Fahrplandaten schon vorher über Mobiltelefon möglich, können Fahrgäste seither auch so genannte Ist-Daten abfragen und damit die echte Abfahrtszeit unter Berücksichtigung von Verspätungen oder anderer betrieblicher Störungen erfahren.

### Erste Betriebsaufnahme nach Frankfurter Busausschreibung

Die ersten über eine Ausschreibung vergebenen Busverkehre in Frankfurt am Main gingen am 12. Dezember 2004 an den Start. Die Lokale Nahverkehrs-Gesellschaft Frankfurt a. M. mbH (traffiQ) hat die Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (VU) mit dem Betrieb der Midi-Busse auf zwei neuen Linien beauftragt. Der Vertrag, der knapp 330.000 Buskilometer im Jahr umfasst, hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit der Option auf eine Verlängerung um weitere drei Jahre.

### Frankfurt verbessert Infrastruktur und elektronische Informationsmöglichkeiten

Bis 2010 sollen alle 88 Frankfurter U-Bahnstationen barrierefrei und behindertengerecht sein; diesem ehrgeizigen Ziel ist die VGF im Jahr 2004 ein gutes Stück näher gekommen. Bei weiteren acht – in den Jahren zuvor waren es 47 – umgebauten Stationen wurde die Barrierefreiheit durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht: Fünf U-Bahnstationen wurden auf eine Höhe von 80 Zentimetern gebracht, so dass ein stufenfreier Übergang zwischen U-Bahn und Bahnsteig entstand. Drei U-Bahnstationen hat die VGF durch die Absenkung der Gleise barrierefrei zugänglich gemacht, eine weitere Station erhielt einen komplett neuen Mittelbahnsteig. Da nicht allein modernisierte Stationen mit stufenlosem Zugang ein wirklich barrierefreies und behindertengerechtes Bus- und



Mit neuen Tickets will der RMV neue Kunden gewinnen

Bahnnetz ausmachen, sondern in Verbindung damit erst die entsprechenden Fahrzeuge, läuft zeitlich parallel zum Stationsumbau bis Ende 2006 die Beschaffung von 60 neuen Niederflur-Straßenbahnen, so dass der Frankfurter Straßenbahn-Fuhrpark in zwei Jahren nur noch aus modernen Fahrzeugen bestehen wird.

Nach der Inbetriebnahme von weiteren 21 Citaro-Niederflurbussen im März 2005 werden darüber hinaus auch im Busbereich die letzten Fahrzeuge mit Stufen ausgemustert. 2004 hat die VGF außerdem ihr Umbau-Programm an insgesamt 63 U-Bahntüren beendet, die nun auch in älteren Fahrzeugen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen.

Um ihren Kundenservice zu verbessern, beteiligt sich die VGF an dem im Februar 2004 von der Deutschen Städte-Medien GmbH (DSM) eingeführten elektronischen Stadtinformationssystem. Über vier an zentralen Stationen aufgestellte

Mehr Mobilität vor allem für Schüler garantiert die Schülerjahreskarte des RMV, preislich je nach den unterschiedlichen Bedürfnissen der Aufgabenträger gestaffelt



Infoterminals können Nutzer einen kombinierten Plan mit U-Bahn-, Straßenbahn- und S-Bahnlinien oder eine Innenstadtkarte mit weiteren Informationen nicht nur zum Verkehr abrufen.

#### **HEAG: Mehr Sicherheit und Umweltschutz**

Die Darmstädter HEAG Verkehrs-GmbH stattet ihre Straßenbahnbeiwagen nach und nach mit Videokameras aus, um so Straftaten künftig vorzubeugen. Das Unternehmen folgt damit einem bundesweiten Trend, die Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen. Auch für den Umweltschutz engagieren sich die Südhessen: Der Einbau von Russfiltern in 29 Bussen trägt zu besserer Luft bei. Nun erreichen auch die älteren Fahrzeuge die Standards der Euro-norm IV, obwohl diese Werte ab 2005 nur für erstzugelassene Fahrzeuge gesetzlich verbindlich sind.

Für mehr Komfort insgesamt sorgt in Darmstadt seit dem Fahrplanwechsel eine neue, 1.650 Meter lange ÖPNV-Spur: Zehn Linien führen über die Trasse und sorgen für einen dichten Takt. Rund 580 Bus- und 480 Straßenbahnfahrten rollen täglich darüber hinweg. Mit der Modernisierung ist die Fahrspur um einen halben Meter breiter geworden und bietet den Bussen ausreichend Platz im Begegnungsverkehr. Das kommt nicht nur der Sicherheit, sondern auch dem Fahrplan zugute, denn die Fahrzeuge können gefahrlos schneller fahren als bisher. Beim Neubau der Trasse wurden auch die Gleise über die gesamte Länge ausgetauscht und in ihrer Lage an die neue Breite angepasst.

Um das Unternehmen fit für die Wettbewerbszukunft zu machen, hat sich die HEAG neu strukturiert. So wird die Dachspartengesellschaft

HEAG mobilo GmbH den anderen Verkehrsgesellschaften vorstehen, die Busgesellschaft heißt künftig HEAG mobiBus GmbH & Co. KG, die Omnibuswerkstatt konnte eine Kooperation mit Daimler-Chrysler vereinbaren und wird unter dem Namen HEAG mobiServ firmieren, die Straßenbahnbetriebsgesellschaft schließlich nennt sich kurz HEAG mobiTram.

#### **Vectus übernimmt Westerwald-Taunus-Netz**

Pünktlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 startete die vectus-Verkehrsgesellschaft mbH den Betrieb. Die beiden Unternehmen Hessische Landesbahn GmbH (HLB) und die Westerwaldbahn GmbH (WEBA) hatten sich in einer Bietergemeinschaft zusammengeschlossen, um sich an der Ausschreibung für die Verkehrsbedienung der Eisenbahnstrecken des »Westerwald-Taunus-Netzes« zu beteiligen. Die Bietergemeinschaft konnte den vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und dem RMV initiierten Wettbewerb für sich entscheiden. Die Aufgabenträger sichern somit auf zehn Jahre die vier Strecken von Limburg nach Siershahn, Niedernhausen-Wiesbaden, Koblenz und Au (Sieg). Rund 2,4 Millionen Zugkilometer wird die Vectus dabei pro Jahr zurücklegen. Am Betriebsstandort in Limburg sind mit dem neuen Verkehrsunternehmen 75 neue Arbeitsplätze entstanden.

#### **BLE und FKE: Lob für Qualität**

Die Verkehrsunternehmen Butzbacher Eisenbahn AG (BLE) und Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn AG (FKE) schnitten bei der alljährlichen Qualitätsprüfung des RMV, insbesondere hinsichtlich der Pünktlichkeit, überdurchschnittlich gut ab. Das hat sich ausgezahlt: BLE und FKE erhielten eine Bonuszahlung von fast 100.000 Euro. Die Unternehmen kündigten an, sich nicht »auf den Lorbeeren« ausruhen zu wollen, sondern die Mittel für trotzdem bestehende Schwachpunkte einzusetzen, wie bei der Verbesserung der Information der Fahrgäste bei Unregelmäßigkeiten und Störungen sowie bei der Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Taunusnetz. Die beiden Verkehrsunternehmen BLE und FKE, Töchter der Hessischen Landesbahn, sind

mittlerweile ein fester Bestandteil des Nahverkehrs zwischen Taunus, Wetterau und Frankfurt.

#### **VDV-Landesgruppe Hessen kritisiert Gesetzesnovellen**

Nach wie vor kritisch begleitet die Landesgruppe die Politik der Landesregierung: Weder die Novelle des Hessischen ÖPNV-Gesetzes noch die Änderung der Hessischen Gemeindeordnung seien Ziel führend im Sinne eines zukunftsfähigen und kundenfreundlichen ÖPNV. Deutliche Ablehnung fand die »verschärfte Subsidiaritätsklausel«, die in der Neufassung der Hessischen Gemeindeordnung vorgesehen ist. Aus Sicht der Landesgruppe würde deren Einführung für die kommunalen Unternehmen, die einer fortwährenden Liberalisierung ihrer angestammten Märkte unterworfen sind, eine unverhältnismäßige Einschränkung ihrer Betätigung bedeuten – sie fordert daher deren Streichung. Darüber hinaus kritisiert die Landesgruppe, dass das geplante ÖPNV-Gesetz die unternehmerischen Freiheiten der Betreiber stark einschränkt und sich das Land aus der Förderung des ÖPNV schleichend zurückzieht; so schon geschehen bei der Fahrzeugförderung.

Mit Kritik am strikten Ausschreibungskurs des Landes – entgegen der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung in Deutschland, die nach dem EuGH-Urteil in der Rechtssache »Altmark Trans« ergangen ist – steht die Landesgruppe nicht allein. Auch die beiden Verbände des privaten Omnibusgewerbes in Hessen haben sich gegen die Ausschreibungspolitik des Landes ausgesprochen. Zugleich sieht die Novelle jedoch vor, Bestellerorganisationen mit weit reichenden, auch unternehmerischen Kompetenzen auszustatten und die Verpflichtung zum Ausschreibungswettbewerb über die Fortführung und Erweiterung des Besteller-Ersteller-Prinzips zu zementieren. Die Landesgruppe Hessen legt auch im Jahr 2005 einen Schwerpunkt ihrer Tätigkeit darauf, zu verhindern, dass kommunalen Verkehrsunternehmen, die sich sämtlich einem harten und anspruchsvollen Restrukturierungsprozess unterworfen haben, durch neue Gesetze systematisch die Existenzgrundlage entzogen wird.

*Dipl.-Verwaltungsw. Matthias Jost*

Einen neuen Farbeindruck geben die Midi-Busse der VU – rot-weiß statt dem bisherigen VGF-türkis



## Trotz Sparhaushalten: Kein »Land unter« in Niedersachsen und Bremen

Das Jahr 2004 war geprägt durch zahlreiche Aktivitäten: Erstmals wurde eine unmittelbare Kommunikations-Plattform zwischen dem VDV-Landesgruppenvorstand und Parlamentariern in Hannover und Bremen zum Thema ÖPNV ins Leben gerufen. Das durch die Mitgliedsunternehmen angebotene SchülerFerienTicket konnte auf alle Vertriebswege der DB AG in Niedersachsen und Bremen ausgeweitet werden. Die Schulstrukturreform bescherte den Verkehrsunternehmen umfangreiche Planungsaufgaben und einen erhöhten Fahrzeugeinsatz bei der Schülerbeförderung. Nachdem 2004 keine Omnibusförderung in Niedersachsen mehr stattfand, wurde sie für 2005 erneut vom Land aufgenommen.

Der Landesgruppenvorstand hat seine ersten Parlamentarischen Abende mit den Abgeordneten bzw. Verordneten, die Mitglieder der Verkehrsausschüsse des Niedersächsischen Landtags bzw. der Bremischen Bürgerschaft sind, in Hannover am 15. September sowie in Bremen am 3. November 2004 ausgerichtet. Thema der angeregten Diskussionen war vor allem »Der ÖPNV am Scheidepunkt – die Zukunft der Mobilität«. Das Einführungsreferat »Sparen oder investieren – der ÖPNV am Scheidepunkt« wurde in Hannover von Günter Elste, Präsident des VDV, und in Bremen vom Landesgruppenvorsitzenden Peter Hoffmann vorgetragen.

Die Landesgruppentagungen im Frühjahr vom 16. bis 17. März 2004 in Bremerhaven, ausgerichtet durch die Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG, und im Herbst vom 5. bis 6. Oktober in Hahnenklee (Goslar/Harz), veranstaltet von der Regionalbus Braunschweig GmbH und den Stadtwerken Goslar, fanden wiederum große Resonanz bei den Mitgliedsunternehmen und den zahlreichen Gästen.

### Verwaltungsmodernisierung und Busförderung

Die Auflösung der vier niedersächsischen Bezirksregierungen (Braunschweig, Hannover, Lüneburg und Oldenburg) zum 31. Dezember 2004 brachte Veränderungen der Zuständigkeiten für das gesamte Verkehrsgewerbe mit sich. Das Landesamt für Soziales, Jugend und Familie bearbeitet nunmehr die Fahrgelderstattung Schwerbehinderter (§ 148 Sozialgesetzbuch IX). Die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) wurde zuständig für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im nationalen und

internationalen Linienverkehr einschließlich § 45a PBefG sowie für die Busförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG. Das Land Niedersachsen plant 2005 wieder 18,4 Millionen Euro für die Busförderung ein. Die Förderanträge werden in diesem Jahr erstmals von der LNVG bearbeitet.

### Schulstrukturreform stellt Anforderungen an den ÖPNV

Die landesweite Abschaffung der Orientierungsstufe (Schulstrukturreform) stellte zum Schuljahresbeginn 2004/2005 viele Verkehrsunternehmen bei der Angebots- und Kapazitätsbemessung für die Schülerbeförderung vor umfangreiche Planungsaufgaben. Die Fahrzeugkapazitäten mussten an vielen Orten aufgrund steigender Fahrschülerzahlen deutlich aufgestockt werden.

### Positive Impulse zum Wohle der Fahrgäste

Trotz immer enger werdender finanzieller Spielräume konnten die Mitglieder der Landesgruppe Niedersachsen/Bremen viele positive Impulse zum Wohle der Kunden gestalten.

SchülerFerienTickets: Im Jahr 2004 konnten in Niedersachsen und Bremen 77.213 SchülerFerienTickets abgesetzt werden. Das bedeutet eine Verkaufssteigerung von über 13 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Vertrieb des SFT wurde erstmals auf alle DB-Reisenzentren an den Bahnhöfen und viele zusätzliche Reisebüros mit DB-Lizenz ausgeweitet. Für 2005 ist die 15. Aktion geplant.

rbb feiert 15jähriges Bestehen und den Eintritt in die intalliance-Familie: Die Regionalbus Braun-



schweig GmbH (rbb) blickt auf ein erfolg- und ereignisreiches Jahr zurück. Pünktlich zum 15. Geburtstag des Unternehmens konnte am 7. Oktober 2004 der Umbau des Betriebshofes in Göttingen gefeiert werden. Des Weiteren gehört die rbb der intalliance-Familie an und stärkt damit die eigene Wettbewerbsfähigkeit.

BSAG legt Zukunftsprogramm bis 2010 vor: Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) setzt ein Konzept zur Neuausrichtung der Gesellschaft (Restrukturierungskonzept) um, welches den Verlustausgleich weiter vermindert und die Wettbewerbsfähigkeit herstellt. Das Restrukturierungskonzept basiert auf dem Abschluss eines neuen Tarifvertrages für die Beschäftigten sowie einem Kontrakt mit der Stadt Bremen. Durch diesen wird die BSAG im Wege einer marktorientierten Direktvergabe mit der Erbringung der Nahverkehrsleistungen in Bremen bis zum 31. Dezember 2010 beauftragt.

Bundesforschungsprojekte bei BE: Das Bundesforschungsprojekt »Auf dem Land mobil« und »mob²« konnte die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) mit dem Landkreis Grafschaft Bentheim erfolgreich

**Bild oben:** Das Land Niedersachsen engagiert sich mit einem zweistelligen Millionenbetrag in der Busförderung

**Bild unten:** Ein Unternehmen, viele Mütter: Das erste Betriebsjahr der Metronom ist durchlaufen, die Entwicklung zeigt nach oben



Mit einem Zukunftsprogramm stärkt die BSAG ihre Wettbewerbsfähigkeit und verringert den Verlustausgleich

durchführen: Der Halbstundentakt zwischen Neuenhaus und Bad Bentheim wurde vom Kunden positiv angenommen.

Von Hamburg nach Bremerhaven mit der EVB: Im SPNV beförderte die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) im Jahr 2004 zwischen Hamburg-Neugraben und Bremerhaven Hauptbahnhof über Buxtehude, Harsefeld und Bremervörde im Stundentakt zwischen 5.30 Uhr und 20.30 Uhr täglich rund 3.700 Fahrgäste (Jahresdurchschnitt ca. eine Million Fahrgäste). Die Fahrpreise für diese Verbindung sind in den VBN- und HVV-Tarif eingebunden.

metronom Eisenbahngesellschaft erfolgreich im ersten Geschäftsjahr: Die metronom Eisenbahngesellschaft mbH (Gesellschafter: EVB, OHE, Hamburger Hochbahn AG und BSAG) führt seit 14. Dezember 2003 RegionalExpress-Verkehre im Stundentakt zwischen Bremen und Hamburg sowie Hamburg und Uelzen durch. Zum Einsatz kommen zehn elektrische Lokomotiven der Baureihe I46 und 66 Doppelstockwagen aus dem Fahrzeugpool der LNVG. Zum Jahresende konnte die metronom den Verkehrsvertrag mit der LNVG und der Region Hannover über Regionalexpresszüge zwischen Uelzen und Göttingen ab Fahrplanwechsel 2005/2006 unterzeichnen.

HVV-Erweiterung nach Niedersachsen: Ab 12. Dezember 2004 hat sich der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) nach Süden reibungslos erweitert. Seitdem gilt auch für die Bewohner der Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg das HVV-Prinzip: eine Fahrkarte, ein Fahrplan, eine einheitliche Fahrgastinformation.

Der Bremer Hafen trägt zum Aufkommen des Schienengüterverkehrs bei – rechtliche Veränderungen bei den Hafengebühren werden dies nicht ändern

### Schienengüterverkehr und Veränderung bei den Hafengebühren

Die EVB transportiert auf ihrem 285 Kilometer langen Streckennetz Güter sowohl im Wagenladungs- als auch im Ganzzugverkehr mit eigenen und angemieteten Loks. Die Containerverkehre haben dabei weiter an Bedeutung gewonnen. Dies führte gemeinsam mit der Spedition ACOS und dem Unternehmen Eurogate zur Gründung des Tochterunternehmens NTT 2000 (Neutral Triangle Train).

Dabei bilden drei feste Umschlagpunkte in Containerterminals das Rückgrat des Ring- bzw. Liniensystems: Bremerhaven Eurogate, Bremen Roland Umschlag und das Seehafenterminal von Eurogate/Eurokai in Hamburg. Die Neutral Container Shuttle System GmbH (NeCoSS), die bedarfsgerecht Containershuttle-Systemzüge im Seehafenhinterlandverkehr einsetzt,

wurde gegründet. Hinter NeCoSS stehen neben der EVB die Connex Cargo Logistics, der Containerdienstleister ACOS Transport und die Rhenus-Gruppe. Das NeCoSS-Netz wird ständig weiter ausgebaut. Als Triebfahrzeuge setzt NeCoSS moderne Hochleistungs-E-Loks der Baureihen 185 und 182 («Taurus») sowie Vossloh-Dieselloks vom Typ G 2000 ein.

Die OHE berichtet über erhebliche Holzmengen aus Niedersachsen, die zum Zellstoffwerk in Stendal auf der Schiene zu transportieren sind. Auch die Natursteintransporte von niedersächsischen Standorten zu den Mischwerken haben sich erfreulich entwickelt.

Die BE konnte im Jahr 2004 eine Ausschreibung über Ganzzugverkehre gewinnen. Der Shuttlezug (KLV-Verbindung) von Coevorden nach Rotterdam hat sich am Markt, d. h. bei Industrie und Speditionen, weiter gefestigt. Die BE verzeichnete beim Eisenbahngüterverkehr eine Steigerung um zehn Prozent.

Für Hafengebühren, insbesondere für die bislang als Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs betriebenen, bringt die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes einschneidende Veränderungen. Ein Arbeitskreis unter Beteiligung der niedersächsischen Binnenhäfen beschäftigt sich mit den besonderen daraus folgenden Problemstellungen.

Ulrich Bethke



## Aktiv, kooperativ, innovativ – und nicht weiter belastbar

**Trotz zunehmender Finanzierungsmisere haben sich die Verkehrsunternehmen in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein aktiv und kooperativ in die Verwirklichung wichtiger verkehrspolitischer Ziele eingebracht und eigene Akzente gesetzt. Gleichzeitig wurde deutlich, dass weitere Kürzungen der Co-Finanzierung des Verkehrsangebots durch die öffentliche Hand nicht mehr ausgeglichen werden können, ohne dass Qualität und Quantität zukünftig erheblich leiden. Das Ende der Fahnenstange ist erreicht.**

Die Einsparungen im Haushalt des Landes Freie und Hansestadt Hamburg wurden auch im Jahr 2004 weitgehend durch betriebsinterne Maßnahmen der Verkehrsunternehmen aufgefangen, obwohl die Tarife im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) nicht in dem von ihnen geforderten Umfang angehoben werden. Trotzdem hat der HVV zum Ende des Jahres 2004 weitere attraktivitätssteigernde Maßnahmen einführen können.

### HVV-Erweiterung nach Süden

Mit Beginn der neuen Fahrplanperiode am 12. Dezember 2004 trat die Erweiterung des HVV nach Süden in Kraft. Seitdem gilt auch für die Bürgerinnen und Bürger der Landkreise Stade, Harburg und Lüneburg das HVV-Prinzip: eine Fahrkarte, ein Fahrplan, eine einheitliche Fahrgastinformation. Bisher wurde nur ein kleiner Teil der niedersächsischen Kreisgebiete unmittelbar an der Grenze Hamburgs vom HVV bedient. Durch die vollständige Integration der drei Landkreise vergrößerte der HVV sein Bedienungsgebiet von 5.100 auf 8.700 Quadratkilometer und zu den 2,8 Millionen Einwohnern im bisherigen HVV-Gebiet kamen 530.000 hinzu. Statt bisher 28 Verkehrsunternehmen gehören jetzt 38 Verkehrsunternehmen zum Verbund. Die HVV-Erweiterung stellt einen wichtigen Schritt zum Zusammenwachsen der Metropolregion Hamburg dar.

Der HVV-Tarif bringt nicht nur eine Vereinfachung mit sich, sondern für die überwiegende Zahl der Fahrgäste aus dem Erweiterungsgebiet auch niedrigere Preise. Um dies zu ermöglichen, wenden die Länder Hamburg und Niedersachsen sowie die drei Landkreise jährlich über vier Millionen Euro auf. Der Umfang des Verkehrsangebots bleibt nach der Verbunderweiterung zunächst im Wesentlichen

unverändert. Die 221 Linien im Erweiterungsgebiet kamen zu den bisher 453 Linien des Verkehrsverbundes hinzu und erhielten HVV-Linienbezeichnungen.

### Durchfahrt der U- und S-Bahnen in den Wochenendnächten

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 bietet der HVV seinen Fahrgästen eine »bahnbrechende« Angebotsverbesserung: U- und S-Bahn verkehren an den Wochenenden auf Hamburger Stadtgebiet – zunächst probeweise für ein Jahr – rund um die Uhr. In den Nächten von Freitag auf Sonnabend und von Sonnabend auf Sonntag fahren die Züge im 20-Minuten-Takt durch. Dadurch verkürzt sich für viele Nachtschwärmer die Fahrtzeit mit dem HVV, besonders wenn sie im Einzugsbereich von U- und S-Bahn-Haltestellen wohnen.

Ergänzend zu den Schnellbahnen fahren die wichtigsten Metrobus- und Stadtbuslinien am Wochenende nachts ebenfalls durch. Dafür entfällt das bisherige Nachtbusnetz. Da sich der durchgehende Nachtverkehr der Schnellbahnen auf das Gebiet Hamburgs beschränkt, verkehren die von Hamburg ins Umland führenden Nachtbuslinien jedoch weiterhin. Der Verlauf und der Fahrplan der Buslinien wurden auf den nächtlichen Schnellbahnbetrieb ausgerichtet.

### Ausschreibungen im Bereich des HVV

In Vorbereitung einer Ausschreibung für ein Teilnetz im Hamburger Osten ist die Nachfrage neu erhoben und das Angebot angepasst worden. Auf der Basis der neuen Fahrplandrachmenvorgabe konnte der bisherige Betreiber, die Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein AG das Teilnetz als eigenwirtschaftlich erklären und auf Finanzierungsbeiträge durch die bedienten Aufgabenträger

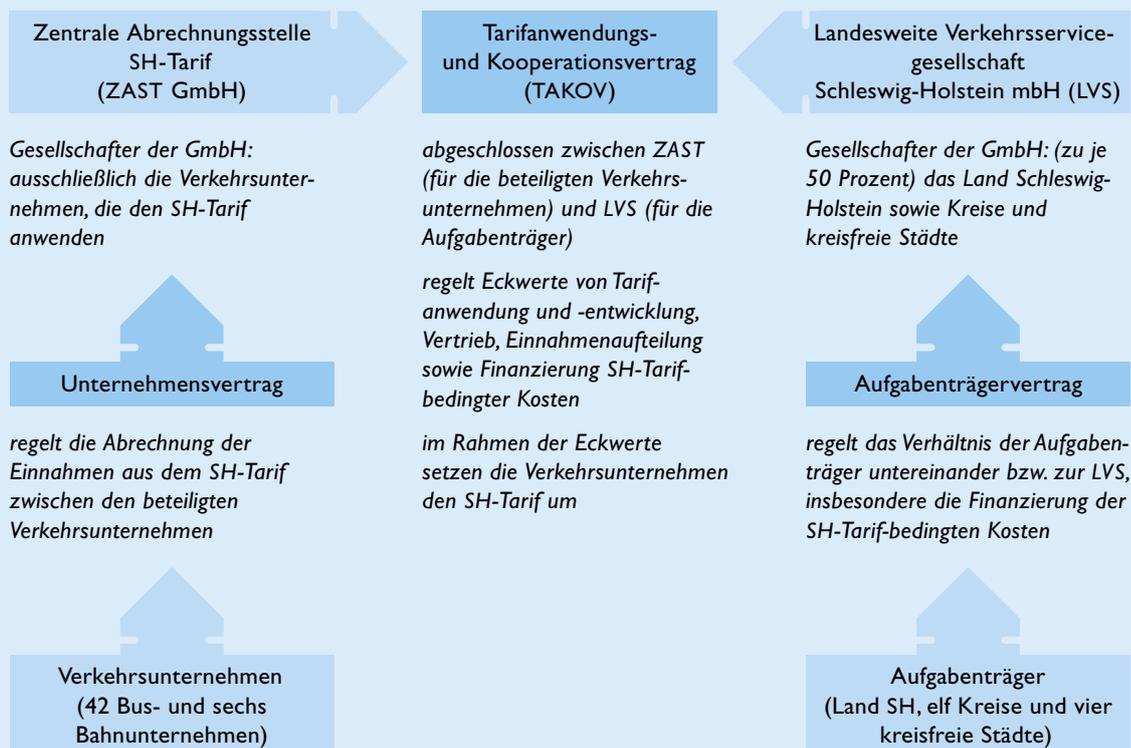
Freie und Hansestadt Hamburg und Kreis Stormarn verzichten. Da das Teilnetz auf den Territorien der beiden Aufgabenträger recht unterschiedliche Wirtschaftlichkeit aufweist, haben sich die Aufgabenträger untereinander auf einen entsprechenden Finanztransfer zur Wahrung des Territorialprinzips vereinbart. Eine für den Kreis Pinneberg von der HVV GmbH durchgeführte funktionale Ausschreibung für das Busnetz der Stadt Elmhorn hat großes Interesse in der Fachöffentlichkeit geweckt. Zum Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der S-Bahn Hamburg GmbH zum Winterfahrplan 2009 sind vertragliche Folgeregelungen zu finden. Zur Vorbereitung einer diesbezüglichen Ausschreibung wurde in 2004 ein Markterkundungsverfahren durchgeführt.

### Finanzieller Druck auch in Mecklenburg-Vorpommern

Die Auswirkungen des Ende 2003 vom Bund verabschiedeten Haushaltsbegleitgesetzes 2004 machen auch um das Land Mecklenburg-Vorpommern und seine Verkehrsunternehmen keinen Bogen. Im Land standen allein in 2004 aufgrund dieses Artikelgesetzes, das in viele Bereiche eingreift, 4,6 Mio. Euro weniger für den Sektor des ÖPNV zur Verfügung – Geld, das fehlt, um es im Interesse des Fahrgastes und für ihn angebotswirksam und qualitätssichernd einzusetzen. Auch wurde in 2004 die Förderung der Fahrzeugneubeschaffung von Bussen reduziert. Danach werden die laufenden, bereits genehmigten Beschaffungsprogramme nach Maßgabe des Haushaltes weitergeführt, neue Anträge jedoch nicht in die Förderprogramme aufgenommen, bestenfalls eine Einzelfallprüfung vorgenommen.

An der bereits seit Jahren praktizierten Berechnung der Tagesanzahl für die Mittel gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PbefG) und § 3 der zugehörigen Ausgleichverordnung (PbefAusglVO) ändert sich – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nichts. Der Sollkostensatz für den Stadtverkehr wurde beibehalten, der für den Regionalverkehr leicht erhöht. Dennoch greifen die im Haushaltsbegleitgesetz definierten Rahmenreduzierungen. So wurde der Auszahlungsbetrag um vier Prozent gekürzt.

## Abrechnung der Einnahmen aus dem SH-Tarif



Im Zusammenhang mit dem Haushaltsbegleitgesetz berieten sich die Verkehrsunternehmen des Landes in einer Veranstaltung der Landesgruppe zu den Wirkungen und Möglichkeiten der Folgedämpfung für den Fahrgast und für die Unternehmen. Die Auswirkungen nehmen in ihrer Gesamtheit jährlich eine Größenordnung von jeweils 250.000 bis 500.000 Euro für im Stadtverkehr tätige und von jeweils 10.000 bis 200.000 Euro für im Regionalverkehr tätige Unternehmen ein. Diesbezüglich sind die im VDV organisierten Verkehrsunternehmen mit dem Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Otto Ebnet, im Gespräch.

1997/98 wurden die ersten Nahverkehrspläne in den Kreisen und Kreisfreien Städten durch die Vertretungskörperschaften der Aufgabenträger beschlossen. Derzeit sind die Aufgabenträger dabei, diese als Nahverkehrspläne der zweiten Generation fortzuschreiben. Eine Reihe von Aufgabenträgern haben sich entsprechend der über Jahrzehnte Kreisgrenzen überwindenden Verkehrsverflechtungen zu gemeinsamen Nahverkehrsräumen mit gemeinsamen Nahverkehrsplänen zusammen geschlossen (z.B. um Rostock oder um Stralsund herum).

Derzeit besteht nicht nur eine erhebliche Unsicherheit auf Grund der sich durch das europäische und nationale Personenbeförderungsrecht verändernden Rahmenbedingungen. Die Aufgabenträger sehen sich derzeit auch nicht in der Lage, rechtssichere Ausschreibungen von Leistungen im busbetriebenen Teil des ÖPNV vorzunehmen.

Im Dezember 2004 konnte der Schienenverkehr auf der Strecke Rövershagen – Graal Müritz nach erfolgter Sanierung wieder aufgenommen werden. Mitte nächsten Jahres erfolgt die Ausschreibung des SPNV-Teilnetzes »Ostseeküstex«. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2007 wird der Leistungsvertrag auf diesem Teilnetz wirksam werden.

Die gemeinsame Initiative »fifty-fifty-taxi-ticket« von öffentlicher Hand und privaten Sponsoren zeigt Jahre nach Einführung erste ansehnliche Erfolge. Die Zahl der durch schwere Verkehrsunfälle nach Discobesuchen verkehrten oder tödlich verletzten Jugendlichen und Jungerwachsenen verringerte sich erheblich. Dieses Ticket gilt in Nächten zu Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Mit ihm können zum halben Preis Taxen benutzt und so Verbindungen zwischen Veranstaltungsorten und

dünn besiedelten Wohngebieten hergestellt werden.

### Akteure in Schleswig-Holstein rücken näher zusammen

Wichtigstes Projekt im schleswig-holsteinischen Nahverkehr war 2004 die Einführung der zweiten Stufe des Schleswig-Holstein-Tarifs (Kreisgrenzen überschreitende Busverkehre und Bahn-Bus-Verkehre) und der dritten Stufe (zusätzlich alle Binnenverkehre) im Verkehrsverbund Raum Kiel und im Kreis Ostholstein zum 1. April 2005. Auf diese Terminverschiebung verständigten sich Land, kommunale Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Oktober, um technische Schwierigkeiten zu minimieren und die umfassende Schulung des Personals zu ermöglichen. Zu einem späteren, noch nicht definierten Zeitpunkt soll der SH-Tarif dann auch für die Binnenverkehre in den übrigen Verkehrs- und Tarifgemeinschaften gelten. Für die ersten beiden Jahre des SH-Tarifs Stufe eins (ausschließlich im SPNV) haben die beteiligten Verkehrsunternehmen und die LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH eine positive Bilanz gezogen. Der Umsatz habe sich innerhalb des Zeitraums deutlich gesteigert und sei auch im Vergleich zu vor dem Tarifstart gestiegen.

Die Abrechnung der Einnahmen aus dem SH-Tarif zwischen den Verkehrsunternehmen und die Berechnung der Mindereinnahmen und ihre Abrechnung mit den betroffenen Aufgabenträgern soll die unter maßgeblicher Mitwirkung der Verbände neu gegründete Abrechnungsstelle ZAST GmbH (Zentrale Abrechnungsstelle SH-Tarif) übernehmen. An der Finanzierung der ZAST beteiligen sich die Aufgabenträger, sie übernehmen nach dem Veranlasserprinzip mehr als die Hälfte der Kosten. Gesellschafter sind ausschließlich die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Bus- und Bahnunternehmen sind jeweils paritätisch in den Entscheidungsgremien vertreten. Die ZAST ist eine von den beteiligten Verkehrsunternehmen unabhängige Organisation und gewährt allen derzeitigen und künftigen Verkehrsunternehmen diskriminierungsfreien Zugang.

Parallel wird in einem Aufgabenträgervertrag das Verhältnis der Aufgabenträger untereinander bzw. zur LVS geregelt, insbesondere bezüglich der Finanzierung der SH-Tarif-bedingten Kosten. Als Entscheidungsgremium dient der Aufgabenträgerausschuss, in dem das Land auf der einen Seite und die Kreise und kreisfreien Städte auf der anderen Seite jeweils paritätisch vertreten sind.

Im Tarifierungs- und Kooperationsvertrag (TAKOV) schließlich sind die Eckwerte von Tarifierung und -entwicklung, Vertrieb, Einnahmeverteilung sowie Finanzierung der SH-Tarif-bedingten Kosten geregelt. Dieser grundlegende Vertrag wurde wiederum unter

maßgeblicher Beteiligung der Verkehrsverbände ausgehandelt. Er wird zwischen der ZAST (für die am SH-Tarif beteiligten Verkehrsunternehmen) und der LVS (für die Aufgabenträger) abgeschlossen. Im Rahmen der Eckwerte setzen die Verkehrsunternehmen den SH-Tarif um. Es existiert ein von Unternehmensvertretern und Aufgabenträgervertretern paritätisch besetzter Ausschuss, der Grundsatzentscheidungen bzw. Entscheidungen über mögliche Änderungen der vereinbarten Eckwerte trifft.

Zeitgleich mit dem SH-Tarif wird für Bus und Bahn die SH-Card eingeführt. Sie bietet für 25 Euro (Einführungspreis bis zum 12. Juni 2005: 19,90 Euro) innerhalb Schleswig-Holsteins ein Jahr lang einen Rabatt von 25 Prozent auf die meisten Tarifangebote. Später soll die SH-Card auch Rabatte für den Besuch von Freizeit- und Tierparks sowie Museen bieten. Schließlich wird die Einführung der Stufe zwei mit einer Neuauflage von »Scout« als dann kombinierter Fahrplan- und Tarifauskunft verbunden.

#### **Bemerkenswerter Kompromiss zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs**

Nachdem Schleswig-Holstein die Gültigkeitstage im Ausbildungsverkehr schon zum 1. Januar 2003 reduziert hatte, und zwar bei Wochenkarten auf 5,1 und bei Monatskarten auf 21,8 Tage, gelang 2004 ein bemerkenswerter Kompromiss bezüglich der Erhöhung der Sollkostensätze. Minister Prof. Dr. Bernd Rohwer kam der Forderung der Verbände nach einer zügigen Umsetzung der Kostensatzunter-



**Verkehrsminister Rohwer erläutert die Notwendigkeit, geordnet in den Wettbewerb des Busverkehrs zu gehen**

suchung durch den Gutachter BearingPoint (basierend auf den Unternehmensdaten aus 2001 signifikant höhere Kostensätze im Ortslinienverkehr unter 80.000 Einwohnern – plus 20,57 Prozent – und im Überlandverkehr – plus 13,6 Prozent) nach mehreren Gesprächsrunden entgegen und veranlasste den Erlass einer neuen Kostensatzverordnung, die eine stufenweise Umsetzung des Gutachtens beinhaltet. Allein aufgrund der ersten Stufe, die 2004 haushaltswirksam wurde, erhielten die ÖPNV-Unternehmen 2,4 Millionen Euro mehr Ausgleichzahlungen als ursprünglich vorgesehen. Hinzu kommt ein nennenswerter Betrag aufgrund einer Nachbesserung im weiteren Kompromisswege für die Unternehmen der Kostensatzgruppe eins. Die in der Verordnung vorgesehenen Kostensätze sind in der Grafik unten dargestellt.

#### **Zweite Ausschreibung des Flensburg-Express**

Wichtiges Thema im SPNV war die Ausschreibung des so genannten Flensburg-Express zwischen

### **Vorgesehene Kostensätze nach der neuen Kostensatzverordnung**

#### **bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr betreiben,**

*in Städten mit 80.000 und mehr Einwohnern, bei einer mittleren Reiseweite von weniger als 7 Kilometern*

I. I. bis 31. 12. 2003: 0,2174 €/Pkm

I. I. bis 31. 12. 2004: 0,2174 €/Pkm

ab I. I. 2005: 0,2156 €/Pkm

*bei einer mittleren Reiseweite von 7 Kilometern und mehr*

I. I. bis 31. 12. 2003: 0,1823 €/Pkm

I. I. bis 31. 12. 2004: 0,1898 €/Pkm

ab I. I. 2005: 0,2198 €/Pkm

*in Städten mit weniger als 80.000 Einwohnern*

I. I. bis 31. 12. 2003: 0,1823 €/Pkm

I. I. bis 31. 12. 2004: 0,1898 €/Pkm

ab I. I. 2005: 0,2198 €/Pkm

#### **bei Unternehmen, die überwiegend Orts- und Nachbarortslinienverkehr betreiben,**

I. I. bis 31. 12. 2003: 0,1514 €/Pkm

I. I. bis 31. 12. 2004: 0,1555 €/Pkm

ab I. I. 2005: 0,1719 €/Pkm



Mit neuen Tarifangeboten Barrieren überwinden – eine Leistung der Unternehmen und Aufgabenträger

Hamburg und Padborg. Nachdem die Deutsche Bahn AG 2002 den Interregioverkehr auf der Strecke eingestellt hatte, hatte die FLEX AG den Verkehr übernommen, musste jedoch im Sommer 2003 Insolvenz anmelden. Für eine Übergangszeit beauftragte das Land nach einer Preisanfrage die Nord-Ostsee-Bahn GmbH und startete kurz danach eine europaweite Ausschreibung. Den Zuschlag erhielt die DB Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, die nun ab Dezember 2005 mit modernisierten Interregio-Wagen die Leistung erbringt. Trotz der Turbulenzen um die Vergabe der Linie zeigt sich das Land insgesamt sehr zufrieden mit dem Verfahren, weil die Kosten im Vergleich zum ursprünglichen Angebot der DB AG aus dem Jahr 2002 deutlich gesunken sind. Außerdem habe sich erwiesen, dass der Markt inzwischen in der Lage sei, auch kurzfristige Alternativen zu bieten.

Nachdem das Land zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 erstmalig SPNV-Leistungen abbestellte, blieb das Angebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 weitgehend stabil. Betroffen von den Kürzungen vor einem Jahr war insbesondere die S-Bahn-Linie S 21, die seitdem in Hamburg-Elbgaustraße endet und nicht mehr nach Pinnberg fährt. Pinneberg ist aber dennoch im Zehnminutentakt der S-Bahn an Hamburg angebunden. Ab März 2005 bestellt das Land auf der Vogelfluglinie zwischen Lübeck und Puttgarden einen Zweistundentakt.

Bereits seit 2002 entwickeln SPNV-Unternehmen und LVS gemeinsam ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) mit Boni und Mali für die Unternehmen. Die ersten Messungen sind im Jahr 2004 erfolgt. Geplant ist, die Ergebnisse bereits bei der Abrechnung 2004 zu berücksichtigen und somit erstmalig Boni und Mali auszuschütten bzw. einzubehalten. An der Entwicklung des QMS ist neben den SPNV-Unternehmen auch der Fahrgastverband Pro Bahn beteiligt. Ziel des QMS ist es, neben der schon bisher erfassten Pünktlichkeit auch Faktoren wie Sauberkeit, Service, Information und generelle Kundenzufriedenheit zu ermitteln und zu bewerten. Dazu sind unter anderem regelmäßige Befragungen, aber auch der Einsatz von Testern vorgesehen.

### Weitreichende Diskussionen auf dem zweiten ÖPNV-Tag

Ein Höhepunkt des Jahres im schleswig-holsteinischen Nahverkehr war der zweite ÖPNV-Tag Schleswig-Holstein, den die VDV-Landesgruppe, der Verband Schleswig-Holsteinischer Omnibusbetriebe (SHO) und die LVS gemeinsam veranstalteten. Am 17. September sprachen sich in Kiel vor über 300 Teilnehmern nahezu alle Verkehrspolitikern des Landes für einen behutsamen Übergang in den Wettbewerb im Bus-ÖPNV aus.

Besonders griffig formulierte es Minister Rohwer: »Die Landesregierung hat gute Erfahrungen mit dem Wettbewerb im SPNV gemacht. Im Bus-ÖPNV gibt es aber auch Risiken. Vor allem werden wir darauf achten, dass die mittelständischen Strukturen mit ihren qualifizierten Arbeitsplätzen erhalten bleiben. Wir wollen kein Preis- und Lohndumping. Auch muss der Kooperationsgedanke, von dem der ÖPNV in unserem Land getragen wird, erhalten bleiben. Das alles braucht Zeit und funktioniert nicht auf Knopfdruck. Wir werden uns deshalb für einen schrittweisen Übergang zum Wettbewerb einsetzen. Alle Verkehrsunternehmen sind aber gut beraten, sich ernsthaft auf Wettbewerb einzustellen und entsprechende Restrukturierungsmaßnahmen einzuleiten.«

VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Adolf Müller-Hellmann warnte vor einer einseitigen Positionierung pro flächendeckendem Wettbewerb. Die Aufgabenträger müssten vielmehr in die Lage versetzt werden, im Einzelfall flexibel zu handeln und vor Ort mit den dort ansässigen Unternehmen Lösungen herbeizuführen, z. B. unter Anwendung der vom EuGH aufgestellten Kriterien. Grundlage hierfür seien aber verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen, die gegenwärtig zunehmend in Frage gestellt würden.

Der Referatsleiter im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Herr Wolfgang Rausch, begründete die offensive Strategie seiner Landesregierung zur Realisierung des Wettbewerbs im ÖPNV mit notwendigen Effizienzsteigerungen angesichts zunehmend knapper

öffentlicher Haushalte. Bisher seien 23 Linienbündel (von landesweit etwa 100 Bündeln bis 2010) mit insgesamt 11,7 Millionen Bus-Kilometern ausgeschrieben worden. Neun Linienbündel hätten private, die übrigen 14 Bündel kommunale und öffentliche Verkehrsunternehmen gewonnen. Nur in fünf Fällen gewann der Altunternehmer. Rausch wies auch darauf hin, dass sich bereits anlässlich der ersten Ausschreibungsrunde Problemkreise gezeigt hätten, wie z. B. die rechtsichere Einbringung funktionaler Elemente, die Verhinderung der Quersubventionierung von Angeboten kommunaler Verkehrsunternehmen mit öffentlichen Geldern, die Sicherung eines akzeptablen Lohnniveaus und der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur.

Der Vorsitzende des privaten Landesverbandes Hessischer Busunternehmer (LHO), Herr Dieter Beth, wies darauf hin, dass das Preisniveau infolge der Ausschreibungen pro Kilometer um 25 bis 30 Prozent gegenüber den bisherigen Preisen gesunken sei. Durchschnittlich seien vorher 2,60 Euro pro Wagenkilometer erzielt worden, nunmehr läge der Preis in allen Fällen unter zwei Euro, teilweise unter 1,80 Euro. Wichtig sei auch, dass die Losgrößen für private Bietergemeinschaften noch interessant seien, Subunternehmer zugelassen würden, eine nicht zu schnelle Ausschreibungsfolge gewählt und die Parallelität von Ausschreibungen wegen immanenter Mittelstandsfeindlichkeit vermieden werde.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des zweiten ÖPNV-Tages Schleswig-Holstein zogen eine positive Bilanz der Entwicklung des Bus- und Bahnverkehrs in Schleswig-Holstein. Der Wettbewerb im SPNV könne aufgrund unterschiedlicher Marktverhältnisse nicht einfach auf den Busverkehr übertragen werden kann. Der »Hessische Weg« müsse aufmerksam verfolgt werden, Schleswig-Holstein müsse aber seinen eigenen Weg finden. Ausschreibungswettbewerb sei keine Zauberformel, es bedürfe vielmehr einer gemeinsamen aktiven und kooperativen Gestaltung des ÖPNV durch die Aufgabenträger und die Unternehmen.

Rechtsanwalt Walter Koch

## Änderungen des ÖPNV-Gesetzes und dessen Verwaltungsvorschriften

**Zum Jahresbeginn 2005 sind Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sowie bei den Verwaltungsvorschriften zur Infrastruktur- und Fahrzeugförderung in Kraft getreten. Während es bei der Gesetzesänderung um die stärkere Verankerung von Qualitätsanforderungen im Gesetz und in den Nahverkehrsplänen ging, betraf die Änderung der Verwaltungsvorschriften eine Neuordnung – und leider auch Einschränkung – der Infrastrukturförderung sowie Modifizierungen bei der Fahrzeugförderung. Der VDV konnte in einigen Punkten Verbesserungen gegenüber ersten Entwürfen erreichen, die grundsätzlich durch die Finanzknappheit des Landes vorgegebene Linie zur Reduzierung bei der Infrastrukturförderung ließ sich kaum verändern.**

Ziel der Landesregierung war es, mit der Änderung des ÖPNVG NRW dem Gesichtspunkt der Qualität stärkeres Gewicht zu geben. Dazu wurden zunächst verschiedene Aspekte von Qualität – wie Pünktlichkeit, Anschlussicherheit, sichere und saubere Fahrzeuge, fahrgastfreundlicher Service und Weiteres – im Gesetz aufgeführt. Das Gesetz selbst enthält jedoch keine Definitionen darüber, welches Qualitätsniveau ausreichend ist.

Die ausfüllungsbedürftigen Begriffe sollen dann unter anderem in Nahverkehrsplänen konkretisiert werden. Daher wurde eine ausdrückliche Verpflichtung der Aufgabenträger eingeführt, in den Nahverkehrsplänen Festlegungen zur Qualität zu treffen. Der Aufgabenträger ist dabei rechtlich nicht zur Festschreibung eines bestimmten Qualitätsstandards verpflichtet, er muss sich aber Gedanken darüber machen, welche Qualität er haben will (und finanzieren kann) und diese im Nahverkehrsplan definieren. Die Agentur Nahverkehr NRW GmbH (gemeinsame Managementgesellschaft des Landes und der SPNV-Zweckverbände) soll nach dem Gesetz den Aufgabenträgern Vorschläge zur Definition und Fortentwicklung der Qualitätsmerkmale machen.

Die VDV-Landesgruppe NRW hatte in ihrer Stellungnahme insbesondere darauf hingewiesen, dass die Festlegung von Qualitätsmerkmalen nur von demjenigen erfolgen kann, der auch für die Finanzierung sorgen muss. Anfängliche Tendenzen im Gesetzentwurf zur Vereinheitlichung von Qualitätsstandards ohne Rücksicht auf ihre Finanzierbarkeit wurden noch vor der Einbringung in den Landtag deutlich reduziert.

Beschlüsse der Aufgabenträger über Nahverkehrspläne sind nach dem neuen Gesetz der Aufsichtsbehörde (in der Regel die Bezirksregierung) anzuzeigen. Die Befugnis der Bezirksregierung zur Überprüfung wurde damit nicht inhaltlich erweitert, sondern nur organisatorisch erleichtert. Nach wie vor handelt es sich nur um eine Kontrolle der korrekten Rechtsanwendung.

Für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden die Bestimmungen über Verkehrsverträge oder Zuwendungsbescheide geändert. Diese müssen nunmehr nach Abschluss bzw. Erlass dem Land vorgelegt werden. Auch zum Inhalt der Verkehrsverträge oder Zuwendungsbescheide im SPNV ist eine neue Regelung getroffen worden. Bonus- oder Malusregelungen waren bisher schon üblich. Zukünftig ist gesetzlich vorgeschrieben, dass die Höhe der Zahlungen auch von der Einhaltung von Qualitätsmerkmalen abhängig gemacht wird. Die Agentur Nahverkehr NRW GmbH soll nach dem neuen Gesetz einen jährlichen Qualitätsbericht für den SPNV herausgeben.

Die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service im ÖPNV, die bisher nicht ausdrücklich gesetzlich geregelt war, wurde mit der Novelle als eigener Tatbestand in das Gesetz aufgenommen.

### Änderung der Fördervorschriften

Die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG regeln vor allem die Förderung von ortsfester ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen. Die Änderungen, die zum 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind, und ein Erlass mit ergänzenden Bestim-

mungen dienten zum einen der Überarbeitung und Aktualisierung teilweise schon relativ alter Einzelverordnungen, zum anderen wurden Fördertatbestände eingeschränkt und Fördersätze reduziert. Einen umweltpolitischen Schwerpunkt setzte das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung (MVEL) durch neue Emissionsstandards bei der Fahrzeugförderung.

Die technischen Merkmale, die ein Linienbus erfüllen muss, um gefördert werden zu können, wurden in einem wichtigen Punkt verändert: Zukünftig muss eine »Partikelmasse im Abgas von weniger als 0,02 Gramm je Kilowatt-Stunde (g/kWh) bei gleichzeitiger deutlicher Reduzierung der Kleinstpartikel (z. B. durch CRT- oder vergleichbares System)« erreicht werden. Bei einem CRT-System (»continuously regenerating trap«) handelt es sich um einen kontinuierlich selbstregenerierenden Filter. Der angegebene Wert von 0,02 g/kWh entspricht dem in der europäischen Richtlinie 2001/27/EG festgelegten Grenzwert für die Stufe EURO IV (rechtsverbindlich für neue Fahrzeugtypen ab Oktober 2005), der unverändert auch

**Bild oben:** Die neue Luftqualitätsrichtlinie der EU setzt hohe Maßstäbe, denen auch der ÖPNV gerecht werden muss

**Bild unten:** In der Busförderung gilt: Entscheidend ist, was hinten raus kommt



Öffentliche Mittel stehen vor allem für ortsfeste Anlagen und Infrastrukturen bereit



für die Grenzwertstufe EURO V (verbindlich ab 2008) bzw. EEV (freiwillige Stufe Enhanced Environmentally-friendly Vehicle) gelten wird. Die Erfüllung dieses strengen Grenzwertes für die Partikelmasse bedeutet jedoch nicht zwangsläufig eine signifikante Reduzierung der Kleinstpartikel. Diese muss zur Erfüllung des Kriterienkatalogs ggf. durch zusätzliche Maßnahmen wie z. B. einen Partikelfilter sichergestellt werden.

#### Infrastrukturförderung

Die Fördersätze wurden unter anderem für Stadtbahn- und Straßenbahnbaumaßnahmen von 90 Prozent auf 85 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten gesenkt. Betroffen davon sind neue Vorhaben, die nicht bereits bis zum 30. Juni 2004 in die Förderprogramme aufgenommen waren. Für andere Maßnahmen wie z. B. zentrale Omnibusbahn-

höfe und Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen wurden die Fördersätze für neue Vorhaben von 90 Prozent auf 75 Prozent gesenkt. Im Laufe der Beratungen konnte immerhin erreicht werden, dass die ursprünglich zusätzlich zur Absenkung des Fördersatzes vorgesehene Streichung des Planungs- und Vorbereitungskostenzuschusses bei Stadtbahn- und Straßenbahnbaumaßnahmen von fünf Prozent der Bruttobaukosten nicht realisiert wurde. Neue Betriebshöfe für Straßen- und Stadtbahnen können zukünftig nicht mehr gefördert werden. Bushaltestellen werden nur noch im Rahmen des Förderprogramms »Stadtverkehr« gefördert. Eine Erhöhung der Zuwendungen wegen nachträglich gestiegener Kosten soll zukünftig weitestgehend ausgeschlossen sein. Ausnahmen davon können im Einzelfall nur vom Ministerium selbst bewilligt werden.

Neue Großvorhaben (über 51 Millionen Euro) bei Straßen-, Stadt- und U-Bahn werden zukünftig ausschließlich im Bundesprogramm zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert, soweit sie nicht schon im ÖPNV-Landesprogramm enthalten waren. Zusätzlich zu den im Ministerialblatt veröffentlichten Verwaltungsvorschriften hat das MVEL eine Reihe von ergänzenden Regelungen – wie etwa zur Förderung von rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystemen – als Erlass herausgegeben.

#### ÖPNV-Förderung in Zeiten knapper Kassen

Insgesamt bedeutet die Änderung der Verwaltungsvorschriften eine deutliche Einschränkung der Förderung. Angesichts der Haushaltslage war nicht zu erwarten, dass Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gänzlich ungeschoren davorkommen würden. Im Ländervergleich ist zumindest positiv hervorzuheben, dass die gesetzlich festgelegten Mittel für die Fahrzeugförderung nicht angetastet wurden. Auch bei den Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz hat das Land immerhin – anders als andere Länder – die bundesweiten Kürzungen von vier, acht bzw. zwölf Prozent nicht noch weiter verschärft.

Für die haushaltspolitische Diskussion der nächsten Jahre kann dennoch nicht oft genug darauf hingewiesen werden, dass ÖPNV-Förderung auch Wirtschaftsförderung bedeutet. Investitionen in Busse und Bahnen, in Gleise und Stationen nützen nicht nur der Umwelt. Sie haben auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, von dem langfristig nicht nur die Bürger, sondern auch die öffentlichen Kassen profitieren.

Ass. jur. Martin Schäfer

Das Land NRW setzt im novellierten ÖPNV-Gesetz auf Qualität. Wie diese dem Fahrgast zu Gute kommt, konkretisieren die Aufgabenträger und Unternehmen



## VDV-Landesgruppe begleitet novellierte ÖPNV-Gesetze in Brandenburg und Sachsen-Anhalt kritisch

**Im Zuge der Regionalisierung des SPNV wurden in den Bundesländern die Strukturen des ÖPNV umgestaltet. Danach ist in vielen Ländern das Land selbst als Aufgabenträger für den SPNV verantwortlich. Die Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen ÖPNV liegt jetzt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Vereinzelt sind auch kreisangehörige Städte Aufgabenträger. Diese konkrete Aufgabentrennung und der Wille zur Regionalisierung der Finanzverantwortung hat 2004 dazu geführt, dass die Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt ihre ÖPNV-Gesetze novelliert haben.**

Die beiden Länder haben deutlich gemacht, dass sie bundesweit eine Vorreiterrolle bei der Modernisierung des ÖPNV übernehmen und die Position der Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV stärken wollen. Sie gehen davon aus, dass mit der Änderung ihrer ÖPNV-Gesetze auch eine wichtige Reform der zukunftsorientierten Finanzierung des ÖPNV gelungen ist.

Unter anderem mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Wirkung ab 1996 wurde für den ÖPNV die Institution des Aufgabenträgers geschaffen, welcher die öffentlichen Verkehrsinteressen durch Gestaltung des ÖPNV umsetzen soll. Doch die Position der kommunalen Aufgabenträger ist nach Ansicht der beiden Länder zu schwach. Die verkehrlichen Strukturen in den beiden Ländern sind sehr unterschiedlich, dünn besiedelte Landstriche an der Peripherie, Mittelzentren, Oberzentren und die Metropole Berlin mit ihrer starken Anziehungskraft auf die Bevölkerung der gesamten Region. Ballung und Fläche stehen dabei in engen Wechselbeziehungen zueinander, in denen starke Verkehrsströme fließen. Für diesen Bedienungsraum soll ein attraktives ÖPNV-Angebot mit gerechter und EU-konformer Finanzierung erhalten werden.

### Finanzierungsstrukturen werden den Anforderungen nicht gerecht

Obwohl die kommunalen Aufgabenträger nach der geltenden Gesetzeslage für die Gestaltung des ÖPNV zuständig sind, fließt ihnen nur ein Anteil der entsprechenden öffentlichen Mittel unmittelbar zu. Einen Teil der öffentlichen Mittel erhalten die Verkehrsunternehmen, ein

anderer Teil wird unmittelbar vom Land für den allgemeinen ÖPNV verwendet. Beide Länder waren sich in ihrer Argumentation einig, dass die bisherige Finanzierung nicht dem Anspruch gerecht wird, Aufgabenträgerschaft, Finanzverantwortung und Gestaltungsmöglichkeiten in einer Hand zusammenzuführen.

Es erging deshalb an die »Nahverkehrsberatung Süd-West« ein gemeinsamer Auftrag, die ÖPNV-Finanzierung in den beiden Ländern zu analysieren und Vorschläge zur Neuordnung zu erarbeiten. Der Schlussbericht stand dann auch unter dem Motto »Leitbilder für eine Fortentwicklung der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland und Reformvorschläge für die Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt«. In den novellierten ÖPNV-Gesetze beider Länder wurden in wesentlichen Teilen diese Vorschläge übernommen und argumentativ in den neuen Festlegungen zur Finanzierung verwendet.

Die Verkehrsminister verweisen auch auf die Eckpunkte der Novellen der ÖPNV-Gesetze:

- Anpassung der Gesetze an die veränderten Rahmenbedingungen der Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung;
- Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, Sicherung der Umweltqualität und Minderung der Verkehrsimmissionen;
- Stärkung der Landkreise und kreisfreien Städte bei der eigenverantwortlichen Gestaltung des ÖPNV;
- bessere und optimalere Steuerung der Mittelverwendung der

für den ÖPNV vor Ort durch die gebündelte Zuweisung der Fördermittel;

- mit der Einführung von leistungsorientierten Elementen in die ÖPNV-Förderung wird nach Ansicht der Landesregierungen ein wichtiger Schritt für einen modernen und leistungsstarken ÖPNV im Interesse der Fahrgäste getan.

Welche Meinungen vertreten nun die betroffenen Verkehrsunternehmen in den Ländern und die VDV-Landesgruppe Ost?

### Brandenburg soll in Finanzierungsverantwortung bleiben

Es wird anerkannt, dass es sicherlich notwendig ist, ein Gesetz nach einer gewissen Laufzeit inhaltlich und auf die gewollte Wirkung hin zu überprüfen. Beide ÖPNV-Gesetze galten in den früheren Fassungen aus Sicht der Unternehmen als durchaus akzeptabel und den Gegebenheiten in den neuen Bundesländern als angepasst. Große Sorge bereiten den Unternehmen die Regelungen zur Finanzierung. Die Signalwirkung der Änderung von § 3 Abs. 3 des brandenburgischen Gesetzes: Die Einfügung der Worte »freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe« lässt ahnen, dass sich das Land weiter aus der Mitfinanzierung des allgemeinen ÖPNV zurückziehen möchte. Dies würde erhebliche Einschränkungen der Möglichkeiten der Bürger auf Mobilität nach sich ziehen und vor allem auch die Schwächsten in unserer Gesellschaft treffen.

Gleichwohl ist hervorzuheben, dass beide Länder in den Einzelbestimmungen der Gesetze weiterhin eine Förderung des Landes für den ÖPNV vorsehen und die Sicherung der Mittel durch Festschreibung des Finanzierungsrahmens im Gesetz erreichen wollen. Kern der neuen Finanzierung ist, dass die kommunalen Aufgabenträger in Zukunft eine Schlüsselzuweisung aus einem pauschalen Gesamtbetrag zur Gestaltung des ÖPNV erhalten. Der Schlüssel für die Verteilung der Zuweisungen wird nach den in den Gesetzen genannten Aufwands-, Struktur- und Erfolgskomponenten ermittelt. Dieser Schlüssel soll den verkehrspolitischen Zielen, den spezifischen Verhältnissen der Aufgabenträger und den finanziellen

Rahmenbedingungen bestmögliche Rechnung tragen, wobei zugunsten der Flächenlandkreise eine besondere Gewichtung Berücksichtigung findet. Die kommunalen Aufgabenträger sollen dann eigenverantwortlich über die Art und Umfang der zu verwendenden Finanzmittel entscheiden.

**Schlüsselzuweisungen sollen Aufgabenträger freier entscheiden lassen**

Nach Ansicht der Länder sollen die Aufgabenträger damit zukünftig frei von äußeren Zwängen zur Aufbringung von Eigenmitteln, der Sicherung der dauerhaften Gesamtfinanzierung oder der Erfüllung bestimmter Zuwendungsvoraussetzungen sein. Im Gegenzug werden die direkten investiven Förderungen des Landes an die Verkehrsunternehmen und die Gemeinden eingestellt. Eine Ausnahme bildet die Verkehrsinfrastruktur im Besitz von Verkehrsunternehmen und Gemeinden, sofern diese allen potenziellen Betreibern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Hier ist unter bestimmten Voraussetzungen weiterhin eine Landesförderung möglich.

Die beiden Bundesländer vertreten die Ansicht, dass mit dieser Neuordnung zusätzlich Wettbewerbsneutralität dadurch geschaffen würde, dass die Mittel vom Land gebündelt an die Aufgabenträger fließen. Aus Sicht der Unternehmen und der VDV-Landesgruppe sind zu dieser Absicht schon kritische Töne zu hören. Es besteht die Gefahr, dass Kirchturmdenken und der Aufbau weiterer Bürokratie bei

den Aufgabenträgern die Existenz von Verkehrsunternehmen und damit die Mobilität der Bürger gefährden.

In der Wahl der Finanzierungsfaktoren ist zwar die lobenswerte Absicht zu erkennen, durch einen »Erfolgsfaktor« die Verkehrsunternehmen zur Erhöhung der Fahrgastzahlen zu motivieren. Ob allerdings die geäußerte Absicht, »dass der vorgesehene Mix den verschiedenen Bedingungen in den Städten einerseits und dem ländlichen Raum andererseits angemessene Rechnung trägt« erreicht werden wird, ist aus heutiger Sicht noch fraglich.

Anders als vor dem 1. Januar 2005 üblich, erhalten jetzt die Aufgabenträger auch Mittel des Landes für Investitionen in den ÖPNV aus dem Regionalisierungsgesetz. Damit soll sich der administrative Aufwand der Verkehrsunternehmen vermindern, die bisher hinsichtlich der konsumtiven Bereiche an den Aufgabenträger und hinsichtlich von Investitionen an das Landesamt bzw. das Landesverwaltungsamt herantreten mussten.

**Zweckbindung, Sicherung und Dynamisierung der Mittel erforderlich**

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen und der Landesgruppe des VDV muss in der Konkretisierung der Gesetze durch Verordnungen eindeutig geregelt werden, dass die den Aufgabenträgern vom Land für den ÖPNV bereitgestellten finanziellen Mittel einer Zweckbindung ausschließlich für den ÖPNV

unterliegen. Sie müssen dauerhaft gesichert und dynamisiert werden.

Da nach den neuen Gesetzen alle konsumtiven und investiven Mittel bei den Aufgabenträgern zusammenfließen, ist unter den bekannten Engpässen in den Haushalten der Landkreise und kreisfreien Städte zu befürchten, dass die notwendigen Ausgaben für Investitionen zu kurz kommen. Möglicherweise werden Eigenmittel gespart und notwendige Investitionen nicht getätigt.

Die Verwendung der Bundesfinanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz in den Ländern mit den bekannten Umschichtungen (z. B. Einstellung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und Gewährung dieser Leistungen aus den Regionalisierungsmitteln) lässt hier nichts Gutes ahnen. Die VDV-Landesgruppe hat deshalb allen Unternehmensleitern empfohlen, rechtzeitig mit den Aufgabenträgern den konsumtiven und investiven Finanzbedarf abzustimmen und in den Nahverkehrsplan aufnehmen zu lassen. Der Verband ist der Meinung, dass nur in einem guten Miteinander die Grundgedanken der neuen Gesetze umzusetzen sind und die ausreichende Finanzierung des ÖPNV gesichert werden kann.

Beiden Ländern ist die Zusage abgerungen worden, mit den Verbänden nach Ablauf eines Jahres die Wirkungen der neuen finanziellen Mechanismen zu überprüfen und möglicherweise notwendige Änderungen vorzunehmen.

*Jürgen Prinzhausen*

Der Betriebshofneubau wurde bisher im Land Brandenburg gefördert, jetzt sind solche Projekte nur noch aus Eigenmitteln finanzierbar



## Forschungsergebnisse »intermobil Region Dresden« werden in die Praxis umgesetzt

**Mit einer feierlichen Veranstaltung am 9. Dezember 2004 wurde nach fünf Jahren das vom Bundesforschungsministerium geförderte Projekt »intermobil Region Dresden« offiziell abgeschlossen. Die Bilanz kann sich sehen lassen. Von 51 Teilprojekten wurden bereits 13 in die dauerhafte Nutzung überführt und 32 werden für die Praxiseinführung vorbereitet. Zwei der für die ÖPNV-Branche besonders interessanten Innovationen, »ALLFA – Entwicklung eines elektronischen Tickets« und »Betriebsübergreifendes Anschlussoptimierungs- und Informationssystem«, sind besonders hervorzuheben.**

Das Forschungsprojekt »intermobil Region Dresden« wurde 1998 als eines von fünf Leitprojekten zur »Mobilität in Ballungsräumen« vom Bundesforschungsministerium ausgewählt. Ausschlaggebend für die Wahl aus 155 Bewerbungen war ein schlüssiges Konzept zur Mobilitätssicherung in mittleren Ballungsräumen. Nachdem der Strukturwandel der neunziger Jahre in der Region Dresden, aber auch in vergleichbaren Ballungsräumen der neuen Bundesländer, eine stadtunverträgliche Modal-Split-Entwicklung verursacht hatte, zielt das Projekt darauf, durch Aufwertung des ÖPNV-Systems und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger diesen Trend umzukehren.

Bis zu 200 Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen, dem Verkehrsverbund Oberelbe, der Industrie, von Universitäten und der Fraunhofer-Gesellschaft haben interdisziplinär am Projekt gearbeitet. An Fördermitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und Eigenmitteln der Partner standen knapp 30 Millionen Euro zur Verfügung und auch der Freistaat Sachsen hat sich mit weiteren 8,9 Millionen Euro beteiligt.

Besonderer Wert wurde auf eine schnelle Umsetzung der Forschungsergebnisse in die Praxis gelegt. Bereits verwirklicht und auch stark genutzt werden ein intermobil-Auskunftsdienst, eine SMS-Fahrplanauskunft und ein Video-Beratungssystem beim Verkehrsverbund Oberelbe.

### Innovative Ticketing-Systeme sollen Zugangsbarrieren abbauen

Die klassischen Tarif- und Vertriebskonzepte, die das Wissen des Fahrgastes um die Spielregeln zum Erwerb des richtigen Fahrausweises voraussetzen, verhindern

oftmals die stärkere Nutzung des ÖPNV. Die Vertriebsstrategie der Verkehrsunternehmen setzt daher zunehmend auf elektronische Zahlung- und Fahrgeldmanagementsysteme, weil dadurch Zugangshemmnisse abgebaut werden können. Der VDV hat bereits 1999 beschlossen, einen Standard und ein einheitliches Datenformat in einer VDV-Kernapplikation zu entwickeln, um eine bundesweite Nutzungsmöglichkeit der Systeme für den Kunden zu sichern.

In fast allen Verkehrsunternehmen können Fahrscheine bereits bargeldlos durch Kredit- oder Chipkarten erworben werden. Allerdings bleibt die Kundenakzeptanz für die Nutzung von Geldkarten (»elektronische Geldbörse«) und anderen Chipkarten (Paycard) unter den Erwartungen. Erst die automatisierte Anwesenheits-erfassung und Fahrpreisfindung überwindet die Zugangshemmnisse. Interomobil realisiert mit dem ALLFA-System erstmalig eine entsprechende Lösung, die auch die VDV-Kernapplikation einschließt.

### ALLFA (alles fahren) geht an den Start

Die ALLFA-Nutzermedien – eine Raumerfassungskarte in Kreditkartengröße oder ein spezielles Handy – werden beim Einstieg in das Fahrzeug »geweckt« und kommunizieren bis zum Aussteigen mit dem Borderfassungsgesetz. Das Ganze funktioniert berührungslos. Jeder Fahrgast kann einfach einsteigen und »alles fahren« (ALLFA), ohne sich über den Tarif vor Fahrtantritt Gedanken machen zu müssen. Mit dem Pilotprojekt ALLFA wird erstmals in Deutschland die höchste Komfortstufe eines elektronischen Fahrgeldmanagements verwirklicht, bei der allein die Anwesenheit des Fahrgastes im Fahrzeug zur automatischen Erhebung des Fahrpreises genügt (be-in/be-out).

3.000 Fahrgäste unterschiedlichen Alters werden auf ausgewählten Straßenbahn- und Stadtbushaltestellen, der S-Bahn-Linie S 2 und auf Regionalbuslinien der Dresdener Verkehrsbetriebe AG, DB Regio AG – Region Südost, Regionalverkehr Dresden GmbH und Verkehrsgesellschaft Sächsische Schweiz mbH das System von März bis August 2005 testen. Die Erprobung wird insbesondere zeigen, ob den hohen Anforderungen an ein Raumerfassungssystem – eine gegen Null tendierende Fehlbuchungsrate – entsprochen werden kann. Die Gesamtkoordinierung erfolgt durch den Verkehrsverbund Oberelbe und nach Abschluss der Testphase Mitte dieses Jahres wird gemeinsam mit den Partnern aus Wissenschaft, Industrie und



**Einsamer Blick in die Kälte: Wann kommt meine Bahn? Innovative Aufgabe »Fahrgastinfo«**

**Sinnbild des Unmöglichen:  
Die Fahrgäste möchten  
Echtzeitinformationen –  
in Sachsen tickt die  
Innovationsuhr**



den Verkehrsunternehmen die Stabilität der technischen Lösung, die Wirtschaftlichkeit, die Datensicherheit sowie die Kundentreue und damit die Zukunftsfähigkeit des Systems bewertet.

Das ALLFA-Ticket ermöglicht eine stärkere leistungs- und marktbezogene Preisbildung des Beförderungstarifs, die auch spezielle Rabatte einschließen kann. Das Datenmaterial kann für Tarifsimulationen und zur Optimierung des Beförderungsangebots genutzt werden. Die Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen, die Einnahmezuscheidungen im Verbundgebiet und die Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste können künftig auf der Grundlage eines exakten Zahlenmaterials berechnet werden.

Mit dem Abschluss des Pilotprojektes ALLFA-Ticket wird auch eine Wirtschaftlichkeitsanalyse vorliegen, auf deren Grundlage über die Einführung dieses elektronischen Ticketsystems in der Region Dresden und in anderen Verbundgebieten Sachsens entschieden werden kann.

**Vor allem der Fahrscheinverkauf stellt innovative Aufgaben – in Sachsen geht ALLFA bargeldlos an den Start**



### **Anschlussoptimierung und Fahrgastinformation bieten Platz für Innovationen**

Längere Wartezeiten durch nicht eingehaltene Anschlüsse an Umsteigestellen sind immer wieder Kritikpunkte der Fahrgäste. Ein weiterer Baustein des Leitprojektes bestand daher in der Entwicklung einer automatisierten unternehmensübergreifenden Anschlussoptimierung und Fahrgastinformation.

Die Ortung der Fahrzeuge in Echtzeit ist in der Regel durch das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) des jeweiligen Verkehrsunternehmens möglich und wird auch zur Anschlussicherung der eigenen Linien genutzt. Mit der Entwicklung eines »Betriebsübergreifenden Anschlussoptimierungssystems« (BAnOS) kann an Umsteigepunkten zwischen Straßenbahn, S-Bahn und Regionalbus eine neue Qualität der Anschlussoptimierung erreicht werden. In einem intermodalen Verknüpfungspunkt-Rechner (IVP) sind alle Fahr- und Taktzeiten gespeichert. Als »neutrale Instanz« berechnet er mit den Anschlussvorgaben des Verkehrsverbundes Oberelbe das voraussichtliche Eintreffen der Fahrzeuge am Umsteigepunkt und koordiniert bei Verspätungen mit den Leitstellen der Verkehrsunternehmen die Anschlusswahrung.

Das Fahrpersonal erhält die Information über den Bordcomputer und die Fahrgäste werden im Fahrzeug und an den Haltestellen unterrichtet. Die Schnittstellen zwischen dem IVP und den RBL der Verkehrsunternehmen sind nach dem so genannten VDV-Standard 453 (Standardschnittstelle für betriebsübergreifende Anschluss-

sicherung) aufgebaut. An den vier Umsteigepunkten Dresden-Dobritz, Bahnhof Dresden-Mitte, Löbtau und Freital-Deuben ist die automatisierte Anschlussicherung bereits in den Praxisbetrieb gegangen. Erste Ergebnisse belegen eine um 50 Prozent höhere Anschlussicherung mit BAnOS. Vorgesehen ist eine Erweiterung auf Linienendpunkte, an denen gesicherte Anschlussverkehre in das ländliche Umland die Akzeptanz des ÖPNV erheblich steigern können.

Die Ausrichtung des Projektes auf eine Stärkung des ÖPNV im intermodalen Verkehrsmarkt war richtig. Die gute kooperative und interdisziplinäre Zusammenarbeit von Wissenschaft, ÖPNV-Trägern, Industrie und Politik ist hervorzuheben. Die Testphase des ALLFA-Tickets wird zeigen, ob das System auch technisch zuverlässig sein wird. Voraussetzung für eine breite Anwendung wäre aber auch eine entsprechende finanzielle Förderung durch den Bund und die Länder.

*Dipl.-Oec. Ulrich Lehmann*

## Mehr Wettbewerb in Rheinland-Pfalz versus strategische Allianzen im Saarland

**Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bilden in den Flächenländern eine unverzichtbare Finanzierungsquelle für den ÖPNV. Darin ist sich die Politik in Rheinland-Pfalz wie im Saarland einig. Die eingeschlagenen Wege der Verkehrspolitik, den ÖPNV zukunftsfähig zu machen, sind jedoch vollkommen unterschiedlich. In Rheinland-Pfalz wird der Ausschreibungswettbewerb zwischen den Unternehmen favorisiert und werden Zusammenschlüsse mit kartellrechtlichen Bedenken betrachtet. Das Saarland dagegen wünscht starke regionale Anbieter, fördert Allianzen und unterstützt sie verlässlich finanziell.**

Der Haushaltsansatz für den Ausgleich von Leistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG ist in den letzten Jahren in Rheinland-Pfalz mehrmals erhöht worden. Er beträgt mittlerweile rund 50 Millionen Euro pro Jahr, von denen rund zwei Drittel aus Regionalisierungsmitteln nach § 8 Regionalisierungsgesetz stammen. Immer wieder wird seitens des Landes, u. a. durch den Rechnungshof, der steigende Mittelbedarf kritisiert. Insbesondere da die Schülerzahlen abnehmen und die Kostensatzverordnung seit 1993 nicht mehr angepasst wurde, erwartet man im zuständigen Ministerium einen Rückgang.

Tatsächlich ist es so, dass die Lücke zwischen den ermittelten Kosten auf der Basis von 1993 und den jährlich steigenden Fahrpreisen immer geringer wird, was einen sinkenden Ausgleichsanspruch zur Folge hat. Dieser Prozess beschleunigt sich zunehmend, denn der vollständige Wegfall der Investitionsförderung im Bereich von Betriebshöfen und Fahrzeugen seit 2000 wirkt sich von Jahr zu Jahr stärker in den Wirtschaftsplänen der ÖPNV-Betriebe aus. Zusammen mit den in 2003 bundesweit beschlossenen pauschalen Kürzungen der Ausgleichszahlungen um vier, acht und zwölf Prozent führt kein Weg mehr an drastischen Fahrpreisanhebungen vorbei, um die sich auftuende Finanzierungslücke bei den Verkehrsunternehmen zu schließen.

### Einnahmeproblem lässt sich augenblicklich nicht lösen

Zu hoffen, das sich sehr schnell verschärfende Einnahmeproblem allein über Rationalisierungen und Angebotseinschränkungen auffangen zu können, entbehrt der Kenntnis um die Realität im ÖPNV. Zum einen greifen Rationalisierungen nur mit einer zeitlichen Verzögerung. Es

dauert mehrere Monate, um einen Fahrplan zu planen und zu ändern und wenn Betriebsmittel oder Personal abgebaut werden müssen, wirkt sich dies erst mittelfristig im Ergebnis aus. Zum anderen lässt sich der ÖPNV in der Fläche, der fast ausschließlich aus Schülerverkehr besteht, kaum noch einschränken, will man ihn nicht ganz aufgeben und zu Freistellungsverkehren unter der Regie der Schulwegkostenträger zurückkehren.

Nach wie vor wird das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau von der Absicht geleitet, die Ausgaben für den Ausgleich nach § 45a zu plafondieren. Die Mittel sollen zwar weiterhin dem ÖPNV zugute kommen, jedoch möchte man den gesetzlichen Anspruchsmechanismus des § 45a vermeiden. Der noch in 2003 zugesagte Start einer neuen Kostensatzuntersuchung wurde wiederum verschoben. Das Land setzt stattdessen auf eine Bundesratsinitiative aus Niedersachsen, die zu einer Öffnungsklausel im PBefG führen soll. Man macht sich darüber hinaus im Ministerium derzeit Gedanken über alternative Modelle zur gültigen Ausgleichsregelung. In Frage kommen:

- die direkte Objektförderung (Zuschuss für die Schüler),
- der Preis-Preis-Ausgleich (allgemeine Monatskarte – Schülermonatskarte),
- Weiterleitung der finanziellen Mittel an die Aufgabenträger zur Bestellung von ÖPNV-Leistungen (Modell Hessen).

Erschwert wird die Einhaltung der aktuellen Haushaltsansätze, weil das Land Rheinland-Pfalz wiederum zu Nachzahlungen von Ausgleichsbeträgen verpflichtet ist. Verbundausgleichsleistungen für

Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste waren bei den Anträgen auf Ausgleich nach § 45a PBefG als Fahrgeldeinnahmen angerechnet worden. Im Norden von Rheinland-Pfalz hat ein privates Busunternehmen hiergegen geklagt und nun in zweiter Instanz vor dem Obergericht in Koblenz Recht bekommen. Sobald Rechtskraft eintreten wird, werden rund zwei Millionen Euro an Nachzahlung im Land fällig.

In Zusammenarbeit mit den Verbänden des privaten Verkehrsgewerbes hat die VDV-Landesgruppe Südwest hierzu in mehreren Sitzungen eine eigene Position erarbeitet. Diese wurde dem Ministerium im November 2004 vorgestellt. Sie präferiert als kleineres Übel zur gesetzlich vorgesehenen Regel einen Preis-Preis-Ausgleich, bei dem die Differenz zwischen Jahreskarten für jedermann und Jahreskarten für Schüler ausgeglichen werden soll. Obwohl das Ministerium den Dialog mit den Verbänden eindeutig begrüßt, will es sich auf eine künftige Regelung noch nicht festlegen. Es bleibt erklärtes Ziel, mittelfristig das hessische Modell auch in Rheinland-Pfalz anzuwenden, um den Wettbewerb im ÖPNV zu verschärfen.

### Forschungsprojekt AMABILE

Das Land unterstützt über den Zweckverband SPNV-Nord das Forschungsprojekt AMABILE, das die Ausschreibung und Modellierung von alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen und die Integration traditioneller Linienverkehre untersucht. Vielleicht mag dabei eine Rolle spielen, dass beim Aufbau der Regiobusnetze als Ergänzung zum Schienenverkehr Ausschreibungen der Verkehrsleistungen aufgrund vorhandener eigenwirtschaftlicher Konzessionen nicht durchgeführt werden konnten. Als Grundlage für die Ausschreibung wird ein Linienbündelungskonzept erstellt, das verkehrlich-funktionale und betriebswirtschaftliche Vorteile voraussetzt (§ 8 PBefG). Hierdurch wird u. a. auch gegenüber der Genehmigungsbehörde der Wille der Aufgabenträger dokumentiert, eine Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten und damit eine wettbewerbskonforme Entwicklung des ÖPNV zu erreichen. Ziel ist es, am Ende der Untersuchung

Während in Rheinland-Pfalz – im Bild die Porta Nigra Trier – der Wettbewerb zwischen den ÖPNV-Unternehmen beachtet ist, fördert das Saarland die Zusammenarbeit in einer Allianz



einen Leitfaden zur Planung und Ausschreibung von Teilnetzen bzw. Linienbündeln für die Praxis der Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

Der VDV betrachtet eine solche eindeutige Orientierung auf ein Ausschreibungssystem mit großer Sorge, weil dessen Ergebnisse nicht in jedem Fall eine gesamtwirtschaftlich optimale Entwicklung ermöglichen. Er schlägt deshalb vor, einen Wettbewerb der Wettbewerbsysteme zu präferieren, in dem auch eine herkömmliche Finanzierung, z. B. über den kommunalwirtschaftlichen Querverbund, möglich bleibt.

#### Allianz für den ÖPNV im Saarland

Nun kommt er doch, der Verkehrsverbund im Saarland. Er soll im Frühsommer 2005 starten. Basis ist die »Allianz im ÖPNV«, ein integrierter Ansatz, der weit über einen Verkehrsverbund hinausgeht und nach Angaben des zuständigen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit richtungweisend in Deutschland sei. Das System besteht aus strategischen Partnerschaften zwischen den im Saarland tätigen Verkehrsunternehmen. Hiermit sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Stärkung und Absicherung der eigenen Marktposition,
- Nutzung von Synergien und Größenvorteilen,
- Zugang zu Personal- und Sachressourcen,
- Abfederung von Leistungsschwankungen,

- Zugang zu neuen Märkten,
- Zugang zu Know-how,
- Zugang zu Kapital.

Umgesetzt werden soll dies in verschiedenen Ansätzen:

- Werkstattkooperationen,
- Saarlandtarif (Verbundtarif),
- gemeinsame Busflotte,
- Linienoptimierung,
- Gemeinschaftskonzessionen,
- Einkaufsgemeinschaften,
- Personalaustausch,
- Vermarktungskoperationen.

Dabei legt das Land politisch großen Wert auf wettbewerbsfähige Verkehrsunternehmen, die eine hohe Attraktivität des Nahverkehrs auch über die Landes- und Staatsgrenze sicherstellen. Gleichzeitig wird die Optimierung der Finanzierungsmittel für den Nahverkehr angestrebt.

Im Mai 2004 unterzeichneten die saarländischen Nahverkehrsunternehmen den Gesellschafts- und Kooperationsvertrag zur Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS). Die SNS hat inzwischen begonnen, Werkstattleistungen im Busbereich zu koordinieren. Dies soll die Kosten der einzelnen Unternehmen senken und die Standorte sichern, indem die Auslastung und die Betriebsabläufe verbessert werden. Ferner ist geplant, einen Zentraleinkauf und einen Fahrzeug-

pool im Busbereich seitens der SNS zu organisieren.

Mit dem Konzept der Allianz im ÖPNV setzt das Saarland eindeutig auf die Zusammenarbeit der vorhandenen Verkehrsunternehmen und unterstützt deren Kooperation bzw. Zusammenschluss. Es vertritt damit auch eine andere Position als das Bundeskartellamt, das eine Beteiligung der DB Regio AG über ihre Tochter Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW) an den Kreisverkehrsbetrieben Saarlouis GmbH (KVS) untersagt hatte.

Eindrucksvoll unterstreicht das Saarland mit finanziellen Mitteln sein Konzept. Die Kooperationen im Werkstattbereich werden in den nächsten drei Jahren mit bis zu sieben Millionen Euro gefördert. In den nächsten fünf Jahren stehen jährlich 2,5 Millionen Euro zur Anschaffung neuer Busse zur Verfügung und für fünf Jahre wird die bisherige Ausgleichsregelung zur Beförderung von Schülern und Auszubildenden sowie der Studierenden im Rahmen des Semestertickets fortgesetzt. Für Investitionen in die Verkaufstechnik des Verbundes stehen 3,5 Millionen Euro auf drei Jahre verteilt zur Verfügung. Darüber hinaus gleicht das Land mit 5,5 Millionen Euro Einnahmenverluste aus der Angleichung und teilweisen Absenkung der Tarife aus. Den Verkehrsunternehmen wird so eine ihrer wichtigsten Forderungen erfüllt, sie erhalten Planungssicherheit für die nächsten Jahre.

#### Das Saarland unterzeichnet Verkehrsvertrag mit der Deutschen Bahn

Nach Rheinland-Pfalz hat auch das Saarland 2004 einen langfristigen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG geschlossen. Der im Mai abgeschlossene Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende 2018. Im ersten Vertragsjahr ist ein Angebot von rund 6,4 Millionen Zugkilometern vereinbart, von denen das Saarland bis 2014 rund 3,8 Millionen und damit rund 59 Prozent im Wettbewerb neu vergeben kann. Darunter werden die Linien sein, die ins benachbarte Rheinland-Pfalz fahren, denn dort hat man sich zum Ziel gesetzt, bis 2014 alle SPNV-Leistungen über Wege der Ausschreibung vergeben zu haben. Qualitativ enthält die Vereinbarung die

weitere Erneuerung der Fahrzeugflotte mit Triebwagen der Baureihe ET 425 sowie eine Besetzung aller Regionalexpresszüge mit Servicepersonal.

Gleichzeitig wird der weitere Ausbau der Saarbahn gefördert. In den nächsten zwei Jahren werden Investitionen von rund 245 Millionen Euro getätigt. Mitte 2006 soll eine eigene Schienenwerkstatt mit Abstellanlage in Betrieb gehen und seit Juni 2004 wird von Riegelsberg Süd aus in Richtung Lebach an der Fortsetzung der Stammstrecke der Saarbahn gebaut. Mehrere weitere Strecken befinden sich im Planungsverfahren.

### Zehn Jahre Rheinland-Pfalz-Takt

Im Mai 2004 feierte der Rheinland-Pfalz-Takt sein zehnjähriges Bestehen. Er wurde 1994 auf den ersten Strecken des Landes eingeführt, mit regelmäßigem Fahrplan der Nahverkehrszüge und optimaler Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr in den Knotenbahnhöfen. Inzwischen ist der Takt auf das ganze Land Rheinland-Pfalz ausgeweitet, was zu einer Steigerung der Zugkilometer um über 50 Prozent auf 33,4 Millionen Kilometer im Jahre 2004 geführt hat. Unterstützt durch die fast flächendeckenden Verbünde ist die Verkehrsleistung heute um bis zu 90 Prozent höher als vor zehn Jahren.

Für die Bestellung von Angeboten auf der Schiene, einschließlich der die Region erschließenden Regiolinien, gab das Land 2004 insgesamt 305 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln aus. Darüber hinaus sind in den letzten

zehn Jahren 150 Millionen Euro als Zuschuss in die Beschaffung neuer, attraktiver Fahrzeuge und 160 Millionen Euro in den Ausbau von Bahnhöfen und Haltepunkten geflossen.

Nach Aussage der Landesregierung wird es in Zukunft hauptsächlich darauf ankommen, Leistungen im SPNV noch günstiger einzukaufen und weitere Effizienzreserven zu mobilisieren. Sie setzt dabei auf Ausschreibung als das wirkungsvollste Instrument, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

Im Dezember 2004 sind zwei weitere Netze, die per Ausschreibung vergeben wurden, im Norden von Rheinland-Pfalz in Betrieb gegangen. Es sind dies die Dreiländerbahn mit der Strecke Au an der Sieg – Siegen – Dillenburg in Rheinland-Pfalz (Betreiber DB Regio AG) und das Westerwald-Taunus-Netz, das von vectus GmbH, einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft der Hessischen Landesbahn GmbH und der Westerwaldbahn GmbH, betrieben wird. Mit 28 Dieseltriebzügen vom Typ Coradia Lint wird Vectus zirka 2,4 Millionen Zugkilometer jährlich auf diesem Netz fahren. Die Wartung der Züge findet in der bestehenden Werkstatt der DB Regio AG in Limburg statt. Damit werden in Rheinland-Pfalz Ende 2004 bereits 25 Prozent der SPNV-Leistungen per Ausschreibung vergeben.

Neben der Kostensenkung bei den Betreibern spielt auch die Werbung neuer potenzieller Kunden für den SPNV eine große Rolle bei den Zweckverbänden des Schienenpersonennahverkehrs in Rheinland-Pfalz. Nach der landesweiten Kampagne »Ein Land spart Zeit« folgte

Ende 2004 eine groß angelegte Pendlerkampagne mit dem Motto: »Wir holen Euch da raus – clever zur Arbeit mit Bus und Bahn«. Stark beworben wurden dabei die rheinland-pfälzischen Ballungszentren mit den sie umgebenden Regionen.

*Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser*



**Aufbruch durch Wettbewerb: Ende 2004 startete das neue Verkehrsunternehmen Vectus im rheinland-pfälzischen SPNV**



VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Schriften
231	03/2004	Rahmenempfehlung für Überland-Niederflur-Linienbusse
237	03/2004	Rahmenempfehlung für Überland-Hochflur-Linienbusse
362	03/2004	Bahnüberwege in abgeschlossenen Werksbereichen
752	03/2004	Empfehlungen zur Auswahl geeigneter Betriebsverfahren für eingleisige Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
950	04/2004	Harmonisierung der Nahverkehrstarife
VDV-Nr.	Ausgabe	VDV-Mitteilungen
3000	11/2004	CANopen-Anwendung in der Informations- und Kommunikationstechnik (IuK) auf Fahrzeugen des ÖPNV
5003	09/2004	Instandsetzungsarbeiten an Oberleitungsanlagen – Positionsverzeichnis für die Durchführung der Instandhaltung von Straßen- und Stadtbahnen
6204	11/2003	Parameter für den Vergleich der Organisation der Instandhaltung der baulichen Infrastruktur bei Nahverkehrsunternehmen für U-Bahnen, Stadtbahnen und Straßenbahnen
7503	10/2004	Entscheidungshilfe für die Anwendung dezentraler Leit- und Sicherungstechnik für Industrie- und Werksbahnen
8801	03/2004	Make or Buy – Leitfaden zur Entscheidungsfindung für Instandhaltungsprozesse am Beispiel des Reifenmanagements
9029	07/2004	Arbeitsqualität als wichtige Voraussetzung der Dienstleistungsqualität
9030	09/2004	Einsatzmöglichkeiten neuer Medien im ÖPNV (3)
9031	11/2004	Betreuung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nach einem Extremerlebnis – ein Leitfaden zur Organisation im Unternehmen
9713	05/2004	Benchmarking im Vertrieb
9714	05/2004	Handys als Endgeräte im Vertrieb – Anforderungen und Konzepte
10009	05/2004	Mobilitätsbaustein CarSharing – Empfehlungen zur Kooperation mit dem ÖPNV
Verfasser	Ausgabe	VDV-Positionspapiere und Stellungnahmen
Metz	02/2004	Umsetzung der vom EuGH in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 aufgestellten vier Prüfungskriterien
Kerth	03/2004	Verkehrspolitik »Bahnreform – Bilanz und Perspektiven«: Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages am 29. März 2004
Fabian	03/2004	Stellungnahme zum Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften und der Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nach dem Stand vom 10. Dezember 2003
Weber-Wernz	04/2004	Stellungnahme zum Entwurf eines Berufsbildungssicherungsgesetzes
	06/2004	Gutachten belegen rechtssichere Ausnahme vom Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für eigenwirtschaftliche Linienverkehre und widerlegen damit die Auffassung des hessischen Verkehrsministeriums
Höhnscheid	06/2004	Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs 2004: Auch in diesem Jahr hat der VDV das Verzeichnis der öffentlichen Eisenbahnen aktualisiert
	06/2004	Neue wirtschaftliche und administrative Hürden würden die Integration des europäischen Eisenbahnmarktes behindern. Stellungnahme zum Vorschlag der EU-Kommission für ein drittes Eisenbahnpaket
VDV-Präsidium	06/2004	Bildungsarbeit in VDV-Unternehmen
Kerth	08/2004	VDV-Positionspapier »Perspektiven der Eisenbahninfrastruktur«
Walther	08/2004	Diskussionspapier des VDV zur nutzerfreundlichen Ausgestaltung der Infrastruktur an grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken
Hilpert	12/2004	VDV-Positionspapier: Gesetzesantrag des Landes NRW »Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Fahrgastrechte«

---

**Wir danken allen nachfolgend  
genannten Personen,  
Unternehmen und Institutionen  
für das zur Verfügung gestellte  
Bildmaterial**

---

Titelseite und Innentitel: Stephan Anemüller (Güterlok, Busbild, U-Bahnstation); Kerstin Groh (Straßenbahn); SWK Stadtwerke Krefeld AG (Paar im Vordergrund)	S. 75: APTS bv., Helmond/Nieder- lande (Bild oben); Volker Deutsch (Bild unten)
S. 6–16: Stephan Anemüller	S. 77: VAG Nürnberg/Rißmann
S. 17: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Hintergrundbild)	S. 78–79: Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH/Frank Ehemann
S. 19–26: Stephan Anemüller	S. 83: BG Bahnen/Holger Kähler, Hamburg
S. 29: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Hintergrundbild)	S. 85: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Hintergrundbild)
S. 30: Aral (Hintergrundbild oben); <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Hintergrundbild unten)	S. 87 links: BVG Berliner Verkehrs- betriebe (Bild links); Siemens AG (Bild rechts)
S. 31: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a>	S. 88–89: Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH
S. 37–38: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Hintergrundbilder)	S. 90, S. 91 (oben): Kerstin Groh
S. 40: SWU Verkehr GmbH, Ulm	S. 91 (unten): Kirstin Neumayr
S. 41: Deutsche Bahn AG	S. 92: Gerhard Blank
S. 44–45: Joachim Donath	S. 93: RMV GmbH, Hofheim/Taunus
S. 49–50: Stephan Anemüller	S. 94: traffiQ – Lokale Nahverkehrs-Gesellschaft Frankfurt am Main mbH
S. 51: DB AG/Klee	S. 95–96: Stephan Anemüller
S. 52: Stephan Anemüller	S. 99–100: LVS GmbH, Kiel
S. 56–57: VDV	S. 101–102: Stephan Anemüller
S. 58: Alba Fachverlag GmbH & Co. KG	S. 104: Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH Potsdam/Marianne Schmidt
S. 59: RitterSlagmann Werbeagentur	S. 105: Stephan Anemüller
S. 60: Alba Fachverlag GmbH & Co. KG (Bild oben); Stephan Anemüller (Bild unten)	S. 106: Stephan Anemüller (Bild oben); Till Ackermann (Bild unten)
S. 61: Stephan Anemüller (Bild oben); Jochen Eichen (Bild unten)	S. 108: Stephan Anemüller
S. 62–63: RitterSlagman Werbeagentur, Hamburg	S. 109: ALSTOM LHB/ Bernd Rosenthal
S. 64: <a href="http://www.move2job.de">www.move2job.de</a>	
S. 65: DB AG/Chlouba	
S. 66: KOMBO MedienDesign, Siegburg (Bild oben); Stephan Anemüller (Bild unten)	
S. 67: Thomas Hilpert	
S. 68: <a href="http://www.photocase.de">www.photocase.de</a> (Bild oben); VDV (Bild unten)	
S. 71: Stephan Anemüller (Bild oben); SWK Stadtwerke Krefeld AG (Bild unten)	
S. 72: <a href="http://www.tocotronixs.de/Alan">www.tocotronixs.de/Alan</a>	
S. 73: Stephan Anemüller	
S. 74: Volker Deutsch (Bild oben); LOHR Docom (Bild unten)	

---

<i>Herausgeber</i>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
	Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
	Telefon (0221) 5 79 79-0 · Fax (0221) 51 42 72
	E-Mail <a href="mailto:info@vdv.de">info@vdv.de</a> · Internet <a href="http://www.vdv.de">www.vdv.de</a>
<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 Juni 2005

---

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

**Kamekestraße 37–39**

**50672 Köln**

**Telefon (0221) 5 79 79-0**

**Telefax (0221) 5142 72**

**E-Mail [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de)**

**Website [www.vdv.de](http://www.vdv.de)**

---