



Jahresbericht 2001

2002

**Märkte und Unternehmen
des Personen- und Güterverkehrs
in Bewegung**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Jahresbericht 2001

2002

**Märkte und Unternehmen
des Personen- und Güterverkehrs
in Bewegung**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

6	Verbandsarbeit	Verkehrsunternehmen in Bewegung
13	Grundsatzfragen des Eisenbahnverkehrs	Der Eisenbahnverkehr – auf dem Weg zur „normalen“ Dienstleistungsbranche?
16	Ordnungspolitik im Güterverkehr	Lkw-Maut – Durchbruch auf Raten
19	Europa	Parlamentarische Beratung zur Liberalisierung der Daseinsvorsorgeleistungen im ÖPNV
21	ÖPNV-Finanzierung	Bund und Länder vor Einschnitten in ihren Verkehrshaushalten
23	Vergaberecht	Vergaberecht in ständiger Entwicklung
25	Steuern	Busse und Bahnen: Partner und Akzeleratoren einer ökologischen Steuerpolitik
28	Statistik des Personenverkehrs	VDV-Unternehmen beförderten erstmals mehr als neun Milliarden Fahrgäste
31	Verkehrsbetriebswirtschaft	VDV-Unternehmen im Personenverkehr arbeiten immer effizienter
35	Wirtschaftsangelegenheiten der Eisenbahnen	Entwicklung der Eisenbahnen vor dem Hintergrund neuer Ansprüche
38	Marktfragen des Güterverkehrs	Neue Marktstrukturen im Schienengüterverkehr
40	Absatz im Güterverkehr	Gleisanschlusslogistik – Stärkung des Güterverkehrs nach „Schweizer Modell“
42	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Güterverkehr	Marktnahe Kommunikation: der VDV als Aussteller auf der transport logistic
44	Werbung	Erstmals Direkt-Marketing für Entscheider im Verkehr
46	Bildungswesen	Der VDV gründet eine eigene Akademie
48	Verkehrsplanung	Fahrrad und ÖPNV – intermodale Vernetzung nicht nur mit dem Pkw
50	Betrieb	Fahrgastinformation für Menschen mit Behinderungen
52	Neue Medien	Fahrgastinformation über Handy
54	Informationsverarbeitung	VDV liftet seine Website und richtet Portal für ÖPNV ein
56	Rechtsangelegenheiten des Verbandes	Internetadresse „www.vdv.de“ erfolgreich verteidigt
58	Tarifwesen	Das Projekt „VDV-Kernapplikation“

60	Europäische Normung	Europäische Normung von Systemen der Straßenverkehrstelematik
63	Eisenbahnbetrieb	Anweisung Fahrbetrieb und Fahrdienstvorschrift für NE
64	Rechtsfragen des Eisenbahnverkehrs	Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen
66	Technik der Informationsanlagen	Die neuen Europäischen Normen aus der Sicht regionaler Bahnunternehmen
68	Eisenbahn- und Maschinentechnik	Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems: Auswirkungen der Richtlinie 2001/16/EG auf die NE
70	Bahnbau	Inspektion der bautechnischen Anlagen von Eisenbahnen
72	Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge	Radsatzwellen – eine wichtige Fahrzeugkomponente in der Diskussion
74	Elektrische Energieanlagen	Benchmarking der Instandhaltungskosten von Unterwerken
76	Betriebshöfe und Werkstätten	Betriebshofmanagementsysteme für komplexe Betriebshofanlagen
78	Kraftfahrwesen	Die „Busbahn“ als neuer Systemansatz?
80	Eisenbahnwesen	Schmalspurbahnen in Deutschland – nicht nur ein historisches Thema
83	Landesgruppe Baden-Württemberg	Neukonzeption des Landes zur Verbundförderung zeichnet sich ab
85	Landesgruppe Bayern	Die Unternehmen der VDV-Landesgruppe Bayern, erfolgreich und aktiv
86	Landesgruppe Hessen	Land fordert Wettbewerb, Angebote verbessern sich bereits jetzt
88	Landesgruppe Niedersachsen/Bremen	Landesprogramme und Kundengespräche mit dem Verkehrsministerium setzen neue Zeichen
90	Landesgruppe Nord	Die Kunden im Mittelpunkt des Personen- und Güterverkehrs
92	Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Trübe Aussichten für die Finanzierung von ÖPNV und Schienengüterverkehr
93	Landesgruppe Ost	Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb
94	Landesgruppe Südost	Sächsische Verkehrsunternehmen setzen auf Qualität im künftigen Wettbewerb
96	Landesgruppe Südwest	Rückläufige öffentliche Finanzmittel erhöhen die Notwendigkeit wirtschaftlicher ÖPNV-Angebote
98	Bildquellen, Impressum	

Verkehrsunternehmen in Bewegung

Viele VDV-Unternehmen haben im Jahr 2001 wichtige Weichenstellungen zur Behauptung im Wettbewerbsmarkt getroffen. Sie haben Spartentarifverträge abgeschlossen, Fusionen eingeleitet, neue Gesellschaften miteinander oder unter Beteiligung Dritter gegründet, andere Unternehmen gekauft oder sich an ihnen beteiligt, Aufgaben auf andere Stellen verlagert, Kooperationen vereinbart oder Allianzen geschmiedet. Dabei ist die Vielfalt der Modelle, mit denen die Unternehmen auf die sich ändernden Rahmenbedingungen in den Verkehrsmärkten reagieren, beachtlich. Mit ihren Aktivitäten tragen sie der von der Europäischen Union (EU) konsequent vorangetriebenen Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienengüterverkehrs Rechnung. Auch die Struktur des VDV wird von der Reorganisation seiner Mitgliedsunternehmen nicht unberührt bleiben.

Im Jahr 2001 dominierten in der Arbeit des Verbandes bezogen auf den ÖPNV erneut die Themen Wettbewerb, Unternehmensrestrukturierung und zukünftige Finanzierung. Im Schienengüterverkehr standen im Vordergrund die Sicherstellung der regionalen Bedienung im Rahmen von MORA C, die Vorschläge der Task Force „Zukunft der Schiene“ mit den Zielen diskriminierungsfreier Netzzugang, Gewährleistung einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur

zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr. Der VDV entwickelte hier zahlreiche Aktivitäten und konnte auch bisher gute Erfolge erzielen. Er hatte nicht nur eine umfangreiche Stellungnahme mit konkreten Änderungsvorschlägen erarbeitet und diese in deutscher, englischer, französischer und italienischer Sprache allen Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments (EP) zukommen lassen. Darüber hinaus initiierte er mehrere Abstimmungsrunden

Im Rahmen des Verbandsbeirates führte die Spitze des VDV einen Gewinnbringenden Erfahrungsaustausch über Themen des Verbandes: Dr. Bender, Prof. Dr. Müller-Hellmann, Dr. Ludwig, Herr Elste und Dr. Muthesius am Rednerisch (von links nach rechts)



sowie Regionalisierung der regionalen Netze, das angestrebte Bundesgesetz zur Lkw-Maut als Meilenstein zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und als effektives Instrument zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und schließlich das EU-Eisenbahnpaket mit seiner bis zum 15. März 2003 verpflichtenden Öffnung des transeuropäischen Güterverkehrsnetzes.

Schwerpunktthema ÖPNV-Liberalisierung

Natürlich bildete einen Schwerpunkt der Verbandsarbeit im Jahr 2001 die Begleitung des europäischen Gesetzgebungsverfahrens

mit dem belgischen, französischen und italienischen Schwesterverband, führte zahlreiche Gespräche mit deutschen Europaabgeordneten und erarbeitete Anregungen für 22 Änderungsanträge, die fast sämtlich von deutschen EP-Mitgliedern eingebracht wurden.

Schließlich wirkte der Verband auch tatkräftig nach innen, d. h. in Richtung deutsche Stellen: Es gelang ihm, die Stellungnahme des Arbeitskreises „Verordnung 1191“ unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und unter Beteiligung anderer Bundesressorts, der Länder, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrs-

verbände, des Deutschen Industrie- und Handelskammertages sowie der Gewerkschaft ver.di stark in seinem Sinne zu beeinflussen. Auch gingen seine Vorstellungen weitgehend in die Stellungnahme des Bundesrates vom 21. Dezember 2000 ein. Darüber hinaus legte der Verband seine Position vor mehreren Ausschüssen deutscher Landtage dar und wirkte als sachkundiger Vermittler zwischen acht VDV-Unternehmen und Herrn Professor Dr. jur. Michael Ronellenfitsch, Ordinarius für Öffentliches Recht an der Universität Tübingen, der mit einem Gutachten zur Frage kommunaler Eigenproduktion ohne Ausschreibungswettbewerb beauftragt worden war.

Die Aktivitäten des VDV und insbesondere seine fundierten Änderungsvorschläge haben Früchte getragen. Das Europäische Parlament beschloss am 14. November in erster Lesung mit der absoluten Mehrheit seiner Mitglieder 96 Abänderungen zum Verordnungsvorschlag der Kommission. Sie berücksichtigen zu einem erheblichen Teil die Anregungen des Verbandes. Dabei ist die vom Europäischen Parlament unter bestimmten Voraussetzungen beschlossene Option für eine kommunale ÖPNV-Eigenproduktion besonders hervorzuheben, für die sich auch alle drei kommunalen Spitzenverbände ausgesprochen hatten. Damit stärkt das Europäische Parlament, das seit der letzten Wahl 1999 mehrheitlich konservativ-liberal ausgerichtet ist, das in Deutschland verfassungsrechtlich verankerte Recht auf kommunale Selbstverwaltung sowie das im EG-Vertrag verankerte Subsidiaritätsprinzip. Nun wird mit Spannung erwartet, wie die EU-Kommission darauf reagiert und zu welchem gemeinsamen Standpunkt sich der Verkehrsministerrat, der seit dem 1. Januar 2002 unter spanischem Vorsitz steht, durchringt.

Modernisierung der VDV-Satzung

Die Mitgliederversammlung am 11. Juni anlässlich der VDV-Jahrestagung in Dortmund hatte nicht nur – wie sonst üblich – Haushalts- und Beitragsangelegenheiten nach den Vorschlägen von Präsidium und Geschäftsführung zu genehmigen, sondern sie musste auch über eine ganze Reihe von Änderungen der VDV-Satzung befinden. Sie stellen

den Beginn einer grundlegenden Reformierung der „innerverbandlichen Spielregeln“ dar.

Vorausgegangen war die wenige Monate vorher erfolgte Verabschiedung des „Leitbildes 2000 des VDV zum Zusammenwirken der Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften im öffentlichen Personennahverkehr“ durch den Verwaltungsrat Personenverkehr und das Präsidium. Dieses Leitbild stellt unter den sich verändernden Rahmenbedingungen des Nahverkehrsmarktes Regeln auf, wie und mit welcher Zielrichtung die genannten Akteure des ÖPNV trotz zum Teil gegensätzlicher Interessenlagen unter dem Dach des VDV zusammenarbeiten sollen. Hierzu heißt es in der Präambel des Leitbildes unter anderem: „Der sich dem Wettbewerb öffnende ÖPNV-Markt stellt besondere Anforderungen an die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaften mit zum Teil existenzieller ökonomischer Relevanz. Die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaften respektieren gegenseitig die jeweiligen funktionalen Rollen und werden im Bewusstsein um ihre gemeinsamen Ziele auf eine faire und effiziente Entwicklung des Marktgeschehens hinwirken. Sie streben deshalb an, gegensätzliche Standpunkte und Interessen in der Arbeit des VDV mit dem Ziel konsensueller Lösungen zusammenzuführen und gemeinsam als ihre Position gegenüber Dritten zu vertreten.“

In dem sechs Seiten umfassenden Papier wird die erforderliche Neuausrichtung der Verbandsarbeit angesprochen, die klare funktionale Aufgabenverteilung zwischen Verbundgesellschaften und Verkehrsunternehmen in Verkehrsverbänden herausgearbeitet und die Fahrgastzahlensteigerung durch Marketing der Verbundgesellschaften und der Verkehrsunternehmen betont. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen ist die Aussage besonders wichtig, „dass ihnen als Systemanbietern auch im Wettbewerbsmarkt eine ganzheitliche Leistungserstellung obliegt“.

Auf der Grundlage dieses Leitbildes ist den Verbundorganisationen in der geänderten VDV-Satzung ein garantiertes Mitwirkungsrecht mit drei Vertretern im Verwaltungsrat Personenverkehr und mit einem Vertreter im Präsidium zugespro-

chen worden. Unter welchen Voraussetzungen Verbundorganisationen, die auch Aufgabenträgerfunktionen wahrnehmen, eine Mitgliedschaft im Verband offen stehen soll, konnte in Dortmund noch nicht endgültig geklärt werden. Darüber soll die Mitgliederversammlung im Juni 2002 in Frankfurt am Main befinden. Entscheidend wird voraussichtlich sein, dass die Organisation, die eine Mitgliedschaft im Verband anstrebt, nicht überwiegend Vergabeaufgaben wahrnimmt. Im Hinblick auf neue Organisationsformen wie zum Beispiel in Hessen, wo sich bereits in Frankfurt am Main eine neue Lokale Nahverkehrsgesellschaft, die auch Aufgabenträgerfunktionen erfüllt, von dem kommunalen Verkehrsunternehmen abgespalten hat, ist die Entscheidung über die zukünftige Struktur des Verbandes besonders wichtig. In einer Klausurtagung „Quo vadis VDV?“ mit ausgewählten Spitzenvertretern aus Verbandsorganen sollen Ende Februar 2002 Empfehlungen für das Präsidium und die Mitgliederversammlung erarbeitet werden. Es ist vorgesehen, in einer vergleichbaren Veranstaltung im April 2002 entsprechende Empfehlungen hinsichtlich der zukünftigen Verbandsstruktur im Bereich Eisenbahn- und Güterverkehr zu geben.

In Dortmund bereits beschlossen wurde eine Satzungsänderung dahingehend, dass zukünftig die Verweildauer in den Fachausschüssen und Arbeitskreisen des Verbandes begrenzt wird. Sie soll – unter Berücksichtigung von Übergangs-

regelungen, die besondere Härten vermeiden – in der Regel zwölf Jahre nicht übersteigen. Aus Gründen der Harmonisierung sind die immer schon geltenden Fristen für die Verweildauer im Präsidium und in den Verwaltungsräten von neun Jahren entsprechend angepasst worden. Durch diese Neuregelungen wird der Gefahr von Verkrustungen im Verband entgegengewirkt.

„Kleine“ Jahrestagung in Dortmund mit fachlichen Schwerpunkten

Vom 12. bis 13. Juni fand im Kongresszentrum der Westfalenhallen in Dortmund die VDV-Jahrestagung statt, die im Jahr 2001 – traditionell im Zweijahresrhythmus wechselnd – als so genannte „kleine“ Jahrestagung organisiert war. Trotzdem konnte VDV-Präsident Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig in der Westfalenmetropole 650 Teilnehmer mit mehr als 100 Begleitpersonen begrüßen, was die Attraktivität der Fachveranstaltungen und des gebotenen Rahmenprogramms unterstreicht.

In seiner Begrüßungsansprache ging Dr. Gerhard Langemeyer, Oberbürgermeister der Stadt Dortmund, auf die rasanten wirtschaftlichen Veränderungen des Ruhrgebietes und speziell der Westfalenmetropole Dortmund ein. Durch notwendige Umstrukturierungen seien allein in Dortmund innerhalb der letzten 20 Jahre rund 80.000 Arbeitsplätze in den traditionellen Wirtschaftszweigen Kohle und Stahl verloren gegangen. Trotzdem beurteile er die zukünftige ökonomische Entwicklung seiner Stadt mit dem

Das Plenum des Verbandsbeirates während des Referates von Dr. Henke



Schwerpunkt im Dienstleistungsbereich zuversichtlich. Der Oberbürgermeister bekannte sich eindeutig zur kommunalen Wirtschaft und zu eigenen Dienstleistungsunternehmen der Städte zum Wohle ihrer Bürgerinnen und Bürger.

Erwartungsgemäß nahm VDV-Präsident Ludwig in seiner verkehrspolitischen Rede zu den wichtigsten aktuellen verkehrspolitischen Fragen aus der Sicht des Verbandes Stellung. Zur Gesamtentwicklung des ÖPNV in Deutschland zog er eine überwiegend positive Bilanz mit der Feststellung, dass bei steigenden Fahrgastzahlen die Wirtschaftlichkeit der Verkehre zunimmt und die Defizite vielerorts zurückgehen. In Wirklichkeit aber stehe der ÖPNV angesichts leerer öffentlicher Kassen und aus Brüssel drohendem reinen Ausschreibungswettbewerbs vor dem größten Umbruch seiner über 100-jährigen Geschichte.

Ausführlich ging der VDV-Präsident in seiner Rede auf den Verordnungs-



Im Jahr 2001 nahmen mit Günter Elste (oben) und Dr. Rolf Bender (unten) zwei überaus engagierte Vizepräsidenten ihre Tätigkeit in der Verbandsspitze auf

vorschlag der EU-Kommission zur Liberalisierung des Nahverkehrs in Europa ein und begründete, weshalb der Verband deren Konzept ablehne: Es würde de facto eigenwirtschaftliche Verkehre in Deutschland abschaffen, die Verkehrsunternehmen mehr oder weniger zu reinen Lohnkutschern degradieren und darüber hinaus bei den Verkehrsanbietern zu gewaltigen Konzentrationsprozessen führen. Ludwig warb in diesem Zusammenhang eindringlich für eine unter engen Voraussetzungen mögliche Option kommunaler Eigenproduktion, die das Selbstverwaltungsrecht der örtlichen Gemeinschaft stärke und dem Subsidiaritätsprinzip im EG-Vertrag Rechnung trage. Unabhängig hiervon, da ja nur ein Wahlrecht der Kommunen in Rede stehe, mahnte der VDV-Präsident dringend Änderungen hinsichtlich des Örtlichkeitsprinzips in den Gemeindeordnungen der Bundesländer an: Es verstoße gegen den Grundsatz der Chancengleichheit, wenn kommunale Verkehrsunternehmen sich auf ihrem angestammten Gebiet dem Ausschreibungswettbewerb stellen müssten, sich aber nicht wie jedes andere Unternehmen für verlorene Leistungen anderswo Kompensation verschaffen dürften.

Mit Sorge äußerte sich der VDV-Präsident zum Projekt MORA C, wonach DB Cargo kurzfristig eine Vielzahl von Güterverkehrsstellen in der Fläche aufgeben oder in andere Hände geben will. Der Verband werde sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln engagieren, um die Präsenz des Einzelwagens in der Fläche zu erhalten. Dazu müssten Kooperationen gefördert und der Informationsfluss zwischen allen Beteiligten verbessert werden. Politik und Öffentlichkeit erwarteten zu recht, dass bei der Umstellung des Bedienungskonzepts die Chancen für die Schiene nicht dauerhaft vergeben werden.

Das wichtigste Problem stelle die Infrastruktur dar. Die bisherigen Finanzierungsinstrumente böten keine ausreichende Grundlage für den Erhalt des Bestandsnetzes. Dessen schlechter Zustand bewei-se, dass es ein Konstruktionsfehler der Bahnreform gewesen sei anzunehmen, die Erhaltung des Netzes sei durch Trasseneinnahmen hinreichend gesichert. Es müsse daher über neue, langfristig

belastbare Finanzierungs-konzepte nachgedacht werden. Dabei sei der Ansatz, Mittel aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auch der Eisenbahn zugute kommen zu lassen, keineswegs systemwidrig. In diesem Zusammenhang mahnte Ludwig auch eindringlich die Revision der Regionalisierungsmittel ohne Finanzkürzung und mit entsprechender Dynamisierung an. Die Erfolgsgeschichte der Regionalisierung mit besseren und effizienteren Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dürfe nicht in Frage gestellt werden.

Der VDV-Präsident kritisierte auch das neue Trassenpreissystem der Bahn. Es sei zwar diskriminierungsfrei und transparent, biete jedoch keinerlei Anreize, Mehrverkehre anzubieten. Das fixkostenlastige Netz könne nicht ausschließlich über lineare Preise vermarktet werden, vielmehr sei im SPNV ein zweistufiges Modell vonnöten. Schließlich müsse ernsthaft geprüft werden, ob nicht der Grundgedanke der Regionalisierung auch auf die Infrastruktur übertragen werden könne. Ludwig beendete seine engagiert vorgetragene Rede mit den Worten: „Es ist in unseren Unternehmen soviel Bewegung wie noch nie. Wir leben wahrlich in einer spannenden Zeit. Wir alle sind jetzt gefordert zu zeigen, was wir als Unternehmer leisten können und wie wir als Manager des Personen- und Güterverkehrs mit den Herausforderungen fertig werden.“

Dipl.-Ing. Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, ging in seiner verkehrspolitischen Rede zunächst auf das in Fachkreisen umstrittene Projekt des Metrorapid ein. Er unterstrich, dass der Metrorapid keine Insellösung sein dürfe und versicherte, dass er auch den ÖPNV nicht konkurrenzieren werde. Nordrhein-Westfalen setze zur Gewährleistung einer menschen-, umwelt- und wirtschaftsfreundlichen Mobilität auf einen starken ÖPNV. Im Mittelpunkt stünden nicht nur Wirtschaftlichkeit und Wettbewerb, sondern ebenso Lebensqualität und Kundenfreundlichkeit.

Nordrhein-Westfalen habe in den letzten Jahren durchschnittlich 3,3 Milliarden DM (1,7 Milliarden €) jährlich für die Verbesserung der

Verkehrsangebote und den Ausbau der Infrastruktur bereitgestellt. Angesichts erschöpfter öffentlicher Kassen werde dieser Betrag in Zukunft kaum noch gesteigert werden können. Die notwendigen Angebotsverbesserungen und Mehrleistungen seien nur finanzierbar, wenn die Leistungen effizienter und kostengünstiger erbracht würden. Die ÖPNV-Unternehmen stünden deshalb vor großen Herausforderungen. Einerseits sei eine Qualitäts-offensive im Wettbewerb mit dem Auto zu organisieren, während andererseits die anstehende europäische Marktöffnung Produktivitätssteigerungen und Kostensenkungen verlange.

Minister Schwanhold betonte, er beobachte den notwendigen Reformeifer nicht ohne Sorgen. Abstriche an der Qualität der öffentlichen Daseinsvorsorge und bei der Sicherung der Arbeitsplätze seien nicht akzeptabel. Der VDV habe eine Reihe guter Vorschläge für die anstehende Reform des europäischen Ordnungsrahmens unterbreitet, die er sehr begrüße. Hierzu gehörten unter anderem angemessene Übergangsfristen und Erfolg versprechende Restrukturierungskonzepte mit der Klarstellung notwendiger Qualitäts- und Sozialstandards.

Auf den SPNV eingehend lobte Schwanhold die Unterstützung des VDV zur erfolgreichen Teilnahme zahlreicher Unternehmen am Wettbewerb. In zunehmendem Umfang erhielten NE-Bahnen Aufträge für Nahverkehrsleistungen im Netz der Deutsche Bahn AG. Die NE-Bahnen hätten ihr Leistungsangebot seit 1993/94 mehr als verdoppeln können und hätten rund 50 Prozent des Ausschreibungsvolumens bisher gewonnen. Zum Schluss seiner Rede kündigte Minister Schwanhold an, dass die Landesregierung in Kürze die Eckpunkte für die Fortschreibung des Landesregionalisierungsgesetzes vorlegen werde. Mit der angestrebten Novellierung sollten die Organisation und die Kooperation im ÖPNV weiter verbessert werden, die Effizienz der Förderverfahren gesteigert und – soweit notwendig – Anpassungen an die Erfordernisse des europäischen Rechtes vorgenommen werden. Aber auch Qualitätskriterien und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des vom Land finanzierten Basisangebots im SPNV würden Gegenstand der Neuregelung sein.



Treffpunkt VDV:
Dem Verband gelingt es immer wieder, eine geeignete Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch seiner Mitglieder zu sein

In seiner mit Spannung erwarteten verkehrspolitischen Rede hob er erst seit einigen Monaten im Amt befindliche Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Kurt Bodewig, die Notwendigkeit der Integration der verschiedenen Verkehrsträger hervor. Ziel müsse es sein, jeden Verkehrsträger optimal zur Wirkung kommen zu lassen. Bei der Eisenbahn komme es entscheidend darauf an, die Unabhängigkeit des Netzes zu gewährleisten. In der Task Force „Zukunft der Schiene“ würden verschiedene Modelle untersucht. Dabei gehe es ausschließlich um das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Zur von der EU-Kommission vorangetriebenen Liberalisierung des Nahverkehrs betonte Bundesverkehrsminister Bodewig, dass Wettbewerb auch von der Bundesregierung gewollt sei. Er müsse jedoch fair sein. Da jedoch der ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sei, könne er nicht dem freien Spiel der Marktkräfte überlassen werden. Es dürfe nicht nur um Kostensenkung gehen. Die Deregulierung in Großbritannien außerhalb Londons

sei ein schlechtes Beispiel. Entscheidend bei der anstehenden Reform des ÖPNV müsse die Sicherung hoher Qualitätsstandards sein. Es gelte jedoch auch, für angemessene arbeits- und sozialrechtliche Standards zu sorgen. Er freue sich über die Bundesratsinitiative des Landes Nordrhein-Westfalen für ein Tariftrueugesetz im Bereich des Bauwesens und des ÖPNV. Auch die Bundesregierung unterstütze dieses Gesetzgebungsvorhaben. Wegen der rechtlichen Zweifelsfragen komme es darauf an, für ein Tariftrueugesetz eine verfassungsrechtlich „wasserdichte Lösung“ zu finden. Der Bundeskanzler persönlich habe den Bundesminister für Wirtschaft gebeten, entsprechende Untersuchungen anzustellen. Auch die schwedische Präsidentschaft im Rat der Europäischen Gemeinschaft habe dieses wichtige Thema aufgegriffen.

Bodewig betonte, dass der politisch gewollte Wettbewerb im Verkehrsbereich überall in Europa zu den gleichen Bedingungen praktiziert werden müsse. Es ginge nicht an, dass ein EU-Mitgliedstaat in andere



Beste Aussichten:
Mit dem Hauptstadtbüro verfügt der VDV über einen idealen Standort für die Kontakte zur Bundespolitik wie zu den Spitzenverbänden von Verkehr und Wirtschaft in der Bundeshauptstadt

Länder expandiere, jedoch seinen eigenen Markt gegen Konkurrenz aus anderen Mitgliedstaaten abschotte. Wichtig sei auch, dass der Wettbewerb erst nach angemessenen Übergangsfristen einsetze. Die Verkehrsunternehmen müssten aber bereits jetzt handeln, um sich auf diesen Wettbewerb vorzubereiten. Unter Berücksichtigung des im EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzips prüfe die Bundesregierung genau, was nationalstaatlich geregelt werden könne und welche Entscheidungen auf EU-Ebene getroffen werden müssten. Nachdem Bundesverkehrsminister Bodewig noch zur Ozonproblematik, in der noch viel geschehen müsse, und zur Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen Stellung bezogen hatte, dankte er zum Schluss seiner Rede ausdrücklich für die gute und fruchtbare Zusammenarbeit des VDV auf allen wichtigen Gebieten des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs mit seinem Hause.

Nach dem gelungenen Dortmunder Festabend mit großem Buffet, Tanz und Unterhaltung fand die Jahrestagung am zweiten Tag ihre Fortsetzung mit den parallel veranstalteten Fachtagungen Personen- und Güterverkehr. Die Fachtagung Personenverkehr stand unter dem Leitthema „Wettbewerb im ÖPNV“. Hier referierte zunächst Dr. Burkhard Rübberg, Vorstand Finanzen und Marketing der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, zu dem Thema „Wettbewerb im ÖPNV:

Handlungsstrategien von Verkehrsunternehmen“. Dr.-Ing. Wolfgang Meyer, Vorstandsmitglied der Kölner Verkehrs-Betriebe AG und wenige Wochen vorher in London zum UITP-Präsidenten gewählt, stellte seinen Fachvortrag unter die Überschrift „Der Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen im Raum Köln-Bonn – Offensive für den ÖPNV in einer europäischen Region“. Als dritter und letzter Redner in der Fachtagung Personenverkehr hatte Professor Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer des VDV, aus aktuellem Anlass das Thema gewählt „Zukünftige Aufgabenteilung zwischen Aufgabenträgern, Verbundgesellschaften und Verkehrsunternehmen im europäischen Wettbewerb“. An diese drei Vorträge schloss sich eine lebhaft Diskussionsrunde unter der Leitung des VDV-Präsidenten an.

Die Fachtagung Güterverkehr stand unter dem Leitthema „Schienengüterverkehr in der modernen Logistik“. Den Einleitungsvortrag „Herausforderungen der Logistik an die Eisenbahnen der Zukunft“ hielt Dr. Bernd Malmström, Vorstandsvorsitzender der DB Cargo AG, Mainz. Hieran schlossen sich drei Kurzvorträge an aus der Sicht Verladender / Speditionen, Regionalbahnen sowie Operateure. Die drei Referenten waren Herr Wilhelm Topp, Key Account Manager der ABX Logistics Deutschland GmbH, Duisburg, Herr Dr. Christian Kuhn, Geschäftsführer der Connex Cargo Logistics Frankfurt / Main, sowie Herr Dr. Werner Maywald, Geschäftsführer der Kombiverkehr – Deutsche Gesellschaft für kombinierten Verkehr mbH & Co. KG, Frankfurt / Main. An diese Vorträge schloss sich eine nicht minder lebhaft Diskussionsrunde unter der Leitung von Herrn Reiner Woermann, Vizepräsident und Vorsitzender des VDV-Verwaltungsrats Güterverkehr, an.

Bevor die Jahrestagung am Spätnachmittag des zweiten Tages mit Fachbesichtigungen zu Ende ging, fand die Tagung mit einer gemeinsamen Veranstaltung in Form einer sehr interessanten und informativen Podiumsdiskussion ihren Abschluss. Sie stand unter dem Thema „Welche Anforderungen stellt der gesamteuropäische Verkehrsmarkt an die VDV-Unternehmen?“ unter der Moderation von Herrn Eberhard Krummheuer, Redakteur des

„Handelsblatt“, Düsseldorf. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Dr. rer. pol. Rolf Bender, Vorstandsmitglied der Häfen und Güterverkehr Köln AG, Dipl.-Kfm. Günter Elste, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG, Dipl.-Ing. Ulrich Homburg, Stellvertreter der Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, Frankfurt/Main, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Karl-Heinz Jesberg, Vorstand Produktion / Technik der DB Cargo AG, Mainz, Dipl.-oec. Herbert König, Stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Stadtwerke München GmbH – Unternehmensbereich Verkehr, Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dieter Ludwig, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Präsident des VDV, Köln, und Dipl.-Ing. Volker Sparmann, Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim / Taunus.

Die VDV-Jahrestagung 2001, die traditionell mit einer gut besuchten Pressekonferenz verbunden war, stieß auf große Resonanz bei Medienvertretern aus ganz Deutschland. In Presse, Funk und Fernsehen wurde deshalb auch ausführlich über dieses größte Ereignis des Verbandes im Jahre 2001 berichtet.

VDV-Geschäftsstelle Berlin zum Hauptstadtbüro ausgebaut

Ende August wurde Dr.-Ing. Martin Runkel, Leiter der VDV-Geschäftsstelle Berlin, im Rahmen einer kleinen Feier in den Ruhestand verabschiedet. Dr. Runkel war als Leiter der Geschäftsstelle Berlin und Geschäftsführer der Landesgruppe Ost rund vier Jahre für den VDV tätig. Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk, 50, übernahm ab 1. September 2001 die Leitung der Geschäftsstelle Berlin, dem neuen VDV-Hauptstadtbüro. Er war bis dahin Verantwortlicher Direktor des Zentralbereiches Vertrieb und Marketing der BVG Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. Bauingenieur Jürgen Prinzhausen, 57, wurde zum gleichen Zeitpunkt neuer Geschäftsführer der Landesgruppe Ost (Berlin / Brandenburg / Sachsen-Anhalt).

Mit dem neuen Hauptstadtbüro hat der VDV ein zentrales Kontaktbüro für die Bundespolitik sowie für die Spitzenverbände des Verkehrs und der Wirtschaft in der Bundeshauptstadt geschaffen. Hiermit nutzt der

VDV noch intensiver seine Möglichkeiten, die gesellschaftliche Relevanz des ÖPNV sowie des Schienengüterverkehrs zu unterstreichen. Der tief greifende Strukturwandel im deutschen Personennah- und Schienenverkehrsmarkt kann vom Standort Berlin aus durch die umfangreichen Erfahrungen und die praxisgestützte Sachkenntnis des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen besonders aktiv mitgestaltet werden. Auch die anstehende EU-Osterweiterung soll vom Hauptstadtbüro Berlin aus über den Aufbau und Ausbau von Kontakten zur Politik und zu Eisenbahn- und anderen Verkehrsunternehmen der MOE-Staaten aktiv begleitet werden.

„Stiftung Führungsnachwuchs“ und VDV-Hochschullehrerforum

Die im Herbst 1998 errichtete „Stiftung Führungsnachwuchs“ mit Sitz in Köln führte Anfang Oktober in Stuttgart nun schon zum dritten Mal ein Management-Symposium für Führungsnachwuchs mit rund 60 Teilnehmern aus Mitgliedsunternehmen des VDV und aus Mitgliedern des VDV-Förderkreises durch. Die Stiftungsgründer, der ehemalige VDV-Hauptgeschäftsführer Professor Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Günter Girnau und der frühere Präsident des ehemaligen Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), Dr.-Ing. E.h. Wilhelm Pällmann, waren auch diesmal wieder maßgeblich an der Auswahl der hochkarätigen Referenten und Moderatoren beteiligt. Das Management-Symposium gliederte sich in folgende vier Themenblöcke, innerhalb derer jeweils drei Vorträge gehalten wurden:

- Wettbewerb oder Regulierung im ÖPNV?
- Globalisierung: Realität oder Schlagwort?
- Wettbewerb auf der Schiene: Netz und Betrieb – getrennt oder vereint?
- wettbewerbsfähige Verkehrsunternehmen.

Auch dieses dritte Symposium sollte den Teilnehmern den „Blick über den Zaun“ ermöglichen, weshalb wiederum auch Themen zur Sprache kamen, die keinen unmittelbaren Bezug zum ÖPNV oder Schienengüterverkehr aufwiesen. Die Diskussionen im Anschluss

an jeden Vortrag machten auch diesmal deutlich, dass das Konzept, Managementaufgaben in einem breiten Rahmen darzustellen, von den Teilnehmern sehr positiv aufgenommen wurde. Die „Stiftung Führungsnachwuchs“ wird deshalb den eingeschlagenen Weg auch in Zukunft fortsetzen.

Das insgesamt 15. VDV-Hochschullehrerforum – dieses Mal dem Eisenbahn- und Güterverkehr gewidmet – fand am 23. und 24. November mit 34 Teilnehmern in Rüdesheim-Assmannshausen statt. Es stand unter dem Leitthema „Welches Netz brauchen die Bahnen? – Volkswirtschaftliche, verkehrspolitische und technische Aspekte zur Entwicklung des Schienennetzes“. Eine große Zahl von Hochschullehrern aus verschiedenen Disziplinen diskutierten mit VDV-Vertretern aus dem Verwaltungsrat Güterverkehr und aus der VDV-Hauptgeschäftsstelle dieses aktuelle Thema.

Um die Vielschichtigkeit des Stoffes aufzuzeigen und der Diskussion breiten Raum zu geben, wurden auf der zweitägigen Veranstaltung insgesamt fünf Vorträge gehalten. Einleitend referierte Dr. jur. Martin Henke, Geschäftsführer Güterverkehr des VDV, zu der Frage „Welche Rolle sollte das Schienennetz aus Sicht der Bahnen in einer dritten Stufe der Bahnreform spielen?“. Es schloss sich ein zweigeteilter Vortrag zu den Anforderungen des Marktes an das Marketing des Netzes an, den Frau Dipl.-Vw. Dagmar Haase, Vorstand Marketing und Vertrieb DB Netz AG, sowie Dr. Rolf Bender, Geschäftsführer Häfen und Güterverkehr Köln AG, hielten. Magister Andreas Geissler, Doktorand der Historischen Wissenschaften an der Universität Münster, hielt einen Rückblick auf die preußische Bahnreform und die Regionalisierung. „Anforderungen der europäischen Interoperabilität an das Schienennetz und Wege ihrer Realisierung“ war das Thema am zweiten Tag von VDV-Hauptgeschäftsführer Professor Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann. Den fünften und letzten Vortrag „Wirtschaftsförderung und Verkehrsmittelwahl durch Gleisanschlüsse“ hielt Professor Dr. Uwe Clausen, Leiter des Fraunhofer-Institutes für Materialfluss und Logistik in Dortmund. Die sehr lebhaften und zum Teil kontrovers geführten Diskussionen

machten auch bei diesem insgesamt vierten Hochschullehrerforum zum Bereich Eisenbahn- und Güterverkehr deutlich, wie fruchtbar und nutzbringend der Austausch von Erfahrungen, Ideen und Impulsen zwischen der Lehre einerseits und der Praxis andererseits ist.

VDV-Aktivitäten im SPNV und VDV-Verbandsbeirat

Eine immer größer werdende Zahl von NE-Bahnen engagiert sich erfolgreich im SPNV. Einem Wunsch aus der Mitgliedschaft folgend hat der Verband eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Wettbewerbsstrategien im SPNV“ ins Leben gerufen, die sich am 13. November in Köln unter Teilnahme von mehr als 30 Vertretern aus VDV-Bahnen konstituierte. Im Anschluss an einleitende Vorträge durch die Herren Müller-Hellmann und Henke sowie Frau Dr. Heike Höhnscheid, VDV-Fachbereichsleiterin für Wirtschaftsangelegenheiten der Eisenbahnen, kam es zu einer zum Teil auch kontrovers geführten Diskussion. Insgesamt kam jedoch in der Aussprache Zustimmung darüber zum Ausdruck, dass der Verband nunmehr das Thema SPNV gezielt und aktiv aufgegriffen habe. Diskussionsbedarf zeichnete sich vor allem für die Punkte Ausschreibungsgestaltung, Verhältnis zum Aufgabenträger sowie Tarifproblematik ab. Gefragt wurde auch nach möglichen Implikationen der Europäischen Markt Zugangsverordnung.

Eine zweite Arbeitsgruppensitzung folgte wiederum unter großer Beteiligung am 10. Januar 2002 ebenfalls in Köln. Dabei stellte VDV-Hauptgeschäftsführer Müller-Hellmann die mögliche Gründung eines SPNV-Ausschusses in Aussicht. Hierüber müsse allerdings noch in der oben erwähnten Klausurtagung „Quo vadis VDV?“ diskutiert werden. Falls es zu einem SPNV-Fachausschuss komme, könnten daneben Arbeitsgruppen eingesetzt werden, die projektbezogen und flexibel bestimmte Themen bearbeiteten. Ziel sei es, die vergleichsweise starre Organisation der Ausschusstätigkeit in eine flexiblere und insofern zeitgemäßere Struktur umzusetzen. Bevor die nächste Arbeitsgruppensitzung einberufen wird, sollen zunächst die Themen „Wettbewerb und Finanzierung“ sowie „Infrastruktur“ getrennt aufgearbeitet werden.

Über Referenten wie Dr. Wolfgang Meyer, Präsident des ÖPNV-Weltverbandes UITP und Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, fördert der VDV den Erfahrungsaustausch in der Verkehrsbranche



Der VDV-Verbandsbeirat tagte am 15. Januar 2002 zum zweiten Mal in der Bundeshauptstadt Berlin. Mit nahezu 60 Teilnehmern war auch diese Veranstaltung in der Vertretung der Freien und Hansestadt Hamburg beim Bund gut besucht. In seiner Eröffnungsansprache begrüßte Präsident Dr.-Ing. E.h. Ludwig einige Abgeordnete des Deutschen Bundestages, zahlreiche Vertreter aus Ministerien von Bund und Ländern – an der Spitze Herrn Staatssekretär Dr. Wittling aus dem BMVBW, Repräsentanten der Verbände, Hochschulen, Industrie und Gewerkschaften sowie die Kollegen aus dem VDV-Präsidium.

In seinem Kurzbericht zur Lage im ÖPNV und Schienengüterverkehr erläuterte der Präsident zunächst die "Facts and Figures". Für beide Bereiche konnte Ludwig eine positive Entwicklung vermelden. Im ÖPNV hätten die VDV-Unternehmen im Jahr 2001 erstmals mehr als neun Milliarden Fahrgäste befördert. Dies bedeute einen Zuwachs von zirka 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf seien sogar um 4,5 Prozent im Vergleich zum Jahr 2000 gestiegen und machten jetzt eine Summe von 13,675 Milliarden DM (6,992 Milliarden €) aus. Ludwig erläuterte im Einzelnen die Gründe für diese positive Entwicklung. Er würdigte auch die Beschlüsse des Europäischen Parlaments vom 14. November 2001 in dessen erster Lesung, wonach der für den Nahverkehr zuständigen Behörde grundsätzlich ein Handlungsspielraum zustehen soll, ob sie den öffentlichen Verkehr in eigener Regie durchführen oder ihn im Wege wettbewerblicher Vergabe durch Dritte erbringen lassen will.

Auch im Eisenbahngüterverkehr, so Ludwig, seien Erfolge zu vermelden. Die Transportweiten stiegen durch die erfolgreiche Akquisition von Fernverkehren und grenzüberschreitende Verkehre gewinnen an Bedeutung. Insgesamt 21 NE-Bahnen hätten innerhalb des Projektes MORA C ab Januar 2002 für rund 60 Güterverkehrsstellen Kooperationsverträge mit DB Cargo abgeschlossen. Für 2001 könne der sich abzeichnende – konjunkturell bedingte – leichte Rückgang beim Verkehrsaufkommen möglicherweise durch den Entfernungseffekt kompensiert werden. Im Jahr 2000 hätten die 152 Unternehmen im Eisenbahngüterverkehr 552,6 Millionen Tonnen auf 82,62 Milliarden Tonnen-Kilometern befördert. Dies bedeute einen Zuwachs bei der Verkehrsleistung gegenüber 1999 von rund acht Prozent.

Im Anschluss an die einführenden Worte des VDV-Präsidenten folgten diesmal insgesamt sechs Kurzvorträge zu aktuellen Themen des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs. Zunächst referierte Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann über herausragende Projekte zur Steigerung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit der VDV-Unternehmen. VDV-Geschäftsführer Personenverkehr Dr. jur. Thomas Muthesius trug zu dem Thema „Wettbewerb im ÖPNV – aktueller Stand der Europäischen Aktivitäten“ vor und konzentrierte sich dabei schwerpunktmäßig auf die umstrittenen Fragen einer Option für kommunale ÖPNV-Eigenproduktion sowie des anzuwendenden Vergaberechts. Daran anschließend stellte VDV-Vizepräsident Dipl.-Kfm. Günter Elste die Frage „Auf dem Wege zum behördenkontrollierten ÖPNV

– geegnet durch Europa?“, wobei er deutlich und kritisch auf ein im Jahr 2001 bekannt gewordenes Diskussionspapier des Deutschen Städtetages anspielte. Als nächster Redner setzte sich VDV-Geschäftsführer Dr. jur. Martin Henke mit den Ergebnissen der Task Force „Zukunft der Schiene“ auseinander und verneinte die Frage, ob alle Probleme gelöst seien. Zum europäischen Güterverkehr referierte schließlich VDV-Vizepräsident Dr. rer. pol. Rolf Bender über das Thema „Eine unendliche (Leidens-) Geschichte“. In der Diskussion, in der insbesondere Staatssekretär Dr. Wittling, BMVBW, ein längeres Statement abgab, wurde erneut deutlich, dass der VDV die „richtigen“ Themen gewählt hatte, die allgemein auf großes Interesse stießen. Der Verband konnte wiederum mit seinen Beiträgen wichtige Denkanstöße geben, die ihre Auswirkungen im Sinne des VDV nicht verfehlen dürften.

Schlussbetrachtung

Die Mitgliederzahlen im Verband haben sich im Jahr 2001 im Vergleich zu 2000 weiterhin positiv entwickelt. Waren Ende 2000 im VDV 516 ordentliche und 54 außerordentliche Mitgliedsunternehmen organisiert, gehörten dem Verband Ende des Jahres 2001 bereits 528 ordentliche Mitglieder und 59 außerordentliche Mitglieder an, die öffentlichen Personennahverkehr und bzw. oder Schienengüterverkehr betreiben.

Auch für das Jahr 2001 kann der Verband insgesamt gesehen eine positive Bilanz sowohl im Hinblick auf die Entwicklung des ÖPNV als auch des Schienengüterverkehrs ziehen. In beiden Bereichen birgt die Zukunft mit den sich abzeichnenden wesentlich schärferen Wettbewerbsbedingungen als bisher Risiken, aber auch Chancen. Die weitaus größte Zahl der VDV-Unternehmen ist auf gutem Wege, sich auf die veränderten Rahmenbedingungen des Verkehrsmarkts einzustellen. Auch zukünftig wird der VDV sein geballtes Fachwissen und seine ganze Kraft darauf verwenden, seinen Mitgliedsunternehmen einen weiterhin erfolgreichen Weg in den zukünftigen Wettbewerbsmarkt zu ebnen.

*Geschäftsführer Personenverkehr
Dr. jur. Thomas Muthesius*

Der Eisenbahnverkehr – auf dem Weg zur „normalen“ Dienstleistungsbranche?

Eines der erklärten Ziele der Bahnreform bestand darin, die vorhandenen Strukturen im Eisenbahnwesen aufzubrechen und durch neugestaltete, offenere Rahmenbedingungen eine Annäherung an die wettbewerbs- und marktorientierten Verhältnisse in anderen Bereichen der Wirtschaft zu erreichen. Eine Zwischenbilanz zeigt ein differenziertes Bild: Es gibt eindeutig mehr Wettbewerb, jedoch in einem – absolut gesehen – noch vergleichsweise geringen Umfang. In den Beziehungen der Marktteilnehmer untereinander und zu den Kunden hat es viel Bewegung gegeben, wobei kaufmännisches Kalkül mehr denn je den Ton angibt. Trotzdem sind auch heute noch erstaunlich hartnäckige Relikte jener Strukturen zu finden, die die Bahnreformer als „Behördenbahn“ überwinden wollten. So schmerzhaft Anpassungen der Bahnen in der Orientierung an die dominierenden Strukturen unseres Wirtschaftssystems sein mögen und so notwendig eine sorgfältige Berücksichtigung der Besonderheiten des Eisenbahn-Metiers ist, so klar ist auch, dass ein Stillstand bei diesem Anpassungsprozess nicht eintreten darf.

Der Eisenbahnverkehr wird nach wie vor – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr – trotz der Öffnung des Schienennetzes für konkurrierende Verkehre durch einen hohen Marktanteil der ehemaligen Staatsbahnen bestimmt. Dies könnte zu dem voreiligen Schluss verführen, die angestrebte Intensivierung des Wettbewerbes sei nicht eingetreten. Die Zahlen indes sprechen eine andere Sprache. Sie belegen, dass immer mehr Anbieter stark wachsende Leistungen im Wettbewerbsverkehr erbringen. Und auch der aufmerksame Beobachter wird auf deutschen Bahnstrecken ein immer bunteres Bild von Schienenfahrzeugen verschiedenster Eisenbahnverkehrsunternehmen als Ausweis der Anbietervielfalt und der Marktgängigkeit dieser Angebote vorfinden.

Entwicklung im Bereich des SPNV am weitesten fortgeschritten

Am weitesten fortgeschritten ist die Entwicklung im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Mittlerweile fahren auf dem Netz der DB AG 26 Nichtbundes-eigene Eisenbahnen (NE) SPNV-Leistungen. Sie erbringen dabei zirka fünf Prozent des gesamten SPNV in Deutschland.

Später als im SPNV, jedoch mittlerweile mit beträchtlicher Dynamik, hat der Wettbewerb im Schienengüterverkehr eingesetzt. Die Wachstumszahlen der Wettbewerbsverkehre, so z. B. von 1999 auf 2000 bei über 40 Prozent mit absehbar ähnlichen Ergebnissen für

das Jahr 2001, gehen zwar von einem niedrigen Sockelbetrag aus, sind aber gerade aus Sicht der auf neue Märkte vordringenden Unternehmen Ausdruck einer enormen Aufbauleistung. In dem für den Wettbewerb besonders attraktiven Ganzzugsbereich, aber zunehmend auch bei Wagengruppen, hat der Kunde heute die Auswahl zwischen verschiedenen Angeboten. Diese Entwicklung prägt das Marktgeschehen inzwischen ganz maßgeblich.

Anpassung an den Wettbewerb prägt das Denken

Die nackten Zahlen können zwar die Veränderung der Marktstrukturen belegen, nicht aber die Veränderung im Denken. Die Verhaltensweisen der Marktteilnehmer, insbesondere ihr Herangehen an den Markt, werden bereits stark

durch die Anpassung an den Wettbewerb geprägt. Dies gilt nicht nur für ihr Angebot, sondern auch für die Organisation der Verkehrsunternehmen und ihre Bemühungen um wettbewerbsfähige Strukturen. Wie auch in anderen Bereichen der Wirtschaft schlagen sich die Erwartungen der Marktteilnehmer im Hinblick auf die Marktentwicklung stark in deren Dispositionen nieder. Ganz offensichtlich ist dabei, dass sowohl die DB AG als auch ihre Konkurrenten mit einer Intensivierung des Wettbewerbs rechnen und sie sich hierauf einrichten.

Die Tatsache, dass auf der Schiene Wettbewerb herrscht, geht zunehmend in das Allgemeingut der Auftraggeber im Markt über und wird von diesen auch zunehmend instrumentalisiert. Dass der Wettbewerbsdruck naturgemäß neben der Frage der Leistungsqualität auch deren Preis umfasst, ist eine von den Initiatoren gewollte, aber sicher bisweilen auch schmerzhaft empfundene Erfahrung der Unternehmen. Die Tatsache, dass im Verkehrswesen generell hohe Qualitätserwartungen auf der Kundenseite bestehen, lässt hoffen, dass der Kampf um den Markt nicht zu Lasten der Qualität gehen wird.

Eisenbahn häufig mit DB AG gleichgesetzt

Ironischerweise wird jedoch die Eisenbahn insgesamt häufig noch mit den Nachfolgeunternehmen der Deutschen Bundesbahn gleichgesetzt, was weder diesen Unternehmen noch ihren Konkurrenten recht sein kann. Diese Wahrneh-

Privatbahnen bringen den Markt in Bewegung: In Anbetracht der bevorstehenden Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterschienenverkehrs in der EU richten sich Unternehmen wie rail4chem schon heute auch auf internationale Transporte ein



mungsschwäche beruht zum Teil auf einer hartnäckigen Ignoranz gegenüber der Schiene insgesamt und den mit ihr im Zusammenhang stehenden Entwicklungen, wobei das Vorurteil der mangelnden Veränderungs- und Anpassungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers besonders gepflegt wird.

Während in den nationalen Markt mittlerweile einige Bewegung gekommen ist, lässt sich dies noch nicht annähernd in gleichem Maße für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sagen. Grenzüberschreitender Personenverkehr im freien Netzzugang findet außer zaghafte Ansätze im SPNV derzeit kaum statt. Dies wird sich auch ohne weitere Änderungen des EU-Rechtsrahmens und eine weitere Öffnung der Märkte in unseren Nachbarländern nicht kurzfristig ändern.

Im grenzüberschreitenden Verkehr etabliert sich Vielfalt

Anders im grenzüberschreitenden Güterverkehr: Besonders entlang der Rheinschiene hat sich bereits eine gewisse Angebots- und Anbietervielfalt etabliert, die zudem ständig ausgebaut wird. Auffällig ist dabei, dass sich Güterverkehre im freien Netzzugang im Wesentlichen mit unseren nördlichen und südlichen Nachbarländern entwickeln, im Osten und Westen (mit Ausnahme der Niederlande) der Zugang jedoch weitgehend blockiert bleibt. Abhilfe verspricht die bereits in rechtliche Formen gegossene Öff-

nung des Transeuropäischen Gütereisenbahnnetzes TERFN bis Anfang 2003, die zum „Urknall“ eines gesamteuropäischen Wettbewerbsmarktes werden könnte. Allerdings werden die europäischen Rahmenbedingungen nicht nur vom Netzzugang her definiert, sondern auch im Hinblick auf zahlreiche Detailregelungen wie z. B. Zoll- und Grenzbetriebsangelegenheiten. Hier ist die Situation von der Normalität konkurrierender Verkehrsmittel wie des Straßengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt noch weit entfernt – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene in einem nur noch europaweit zu definierenden Markt.

Kooperation und Wettbewerb schließen sich nicht gegenseitig aus

Zur „Normalität“ eines Wirtschaftszweiges in der Marktwirtschaft gehören nicht nur der Wettbewerb zwischen Unternehmen, sondern auch verschiedenste Formen der Kooperation. Die Entwicklung in diesem Bereich wird von der Öffentlichkeit häufig weniger intensiv wahrgenommen, da naturgemäß die Auseinandersetzung verschiedener Unternehmen an einem zuvor in vielerlei Hinsicht regulierten Markt mehr Aufmerksamkeit findet als deren Zusammenarbeit. Dabei wäre es fatal, wenn Wettbewerb und Kooperation lediglich als ein sich gegenseitig ausschließendes Begriffspaar verstanden würde. Zur Normalität sollte es auch gehören,

in der Beziehung der verschiedenen Unternehmen untereinander den wirtschaftlichen Erfolg zum Maßstab zu machen und dabei Dogmen und Schemata beiseite zu lassen. Dies gilt sowohl für eine schablonenhafte Kooperation wie auch für ein doktrinäres Wettbewerbsdenken. Beispielsweise kann ein Unternehmen, das in einem bestimmten Bereich als Wettbewerber zu einem anderen Unternehmen auftritt, in einem anderen Bereich durchaus ein wertvoller Kunde des Konkurrenten sein. Diese Erkenntnis setzt sich zunehmend – wenn auch noch zu zögerlich – im Eisenbahnsektor durch. Das Beispiel der Luftfahrt, in der erbitterte Konkurrenten um den Fracht- und Passagemarkt sich völlig selbstverständlich und zum beiderseitigen Nutzen Serviceleistungen wie Wartung oder Verpflegung anbieten, kann insoweit die Richtung weisen.

Grenzen in der Eignerstruktur verwischen

Zum Kanon des Gebräuchlichen gehört im Wirtschaftsleben neben der Offenheit der Märkte und dem Eintreten neuer Marktteilnehmer auch der Verkauf von Unternehmen an zum Teil branchenfremde in- und ausländische Interessenten, die Fusion von Unternehmen, aber leider auch das Verschwinden einzelner Unternehmen vom Markt. Wenn das Geschehen im Eisenbahnsektor derzeit eher durch Neuzugänge gekennzeichnet wird, ist dennoch damit zu rechnen, dass die Unternehmenskontinuität nicht mehr im gleichen Maße wie bisher zu den prägenden Eigenschaften der Branche gehören wird.

Berufsbild des Eisenbahners wandelt sich

Die in zahlreichen Wirtschaftszweigen zu beobachtende erhöhte Mobilität der Mitarbeiter bei sich verringernder Bindung an den Arbeitgeber wird sich auf dem Bahnsektor besonders stark bemerkbar machen. Bislang war das Berufsbild des Eisenbahners sehr stark durch die lebenslange Bindung an einen Arbeitgeber geprägt, häufig in Form des Beamtenstatus oder eines daran angenäherten Beschäftigungsverhältnisses. Durch die Bahnreform ist der Beamtenstatus im Bahnbereich zum Auslaufmodell geworden. Die Zunahme der alterna-

Mit der neuen Diesellok V 2101, hier auf den Gleisen des VSFT-/MaK-Werkes Kiel, zeigt sich die Mittelweserbahn GmbH für den Wettbewerb gewappnet



tiven Beschäftigungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen, hoher Anpassungsbedarf im Personalbereich analog zum immer rascheren Reagieren auf Markterfordernisse, die Folgen der Restrukturierung von Unternehmen sowie das Aufkommen von Personaldienstleistern tragen das ihre dazu bei, um das Berufsbild des Eisenbahners nachhaltig in Richtung des in der sonstigen Transportwirtschaft Üblichen zu verändern.

Für die Leitungsebene der Unternehmen stellt sich zunehmend die Frage, ob bei der Entscheidung über Führungspositionen der Schwerpunkt auf dem Verständnis des Systems Eisenbahn oder auf allgemeinen unternehmerischen Kenntnissen liegen soll. Die ideale Kombination zwischen Systemverständnis und Managementfähigkeiten ist selten anzutreffen, zumal sich bei uns – im Gegensatz z. B. zu den Vereinigten Staaten – ein Berufsbild des kommerziellen Eisenbahnmanagers bisher nicht entwickelt hat. Bei der Entwicklung des Führungsnachwuchses besteht Anpassungsbedarf an den Standard anderer Branchen, wobei nicht zu verkennen ist, dass große Teile der Transportwirtschaft unter einer ähnlichen Problematik leiden.

Ergänzendes wirtschaftliches Dienstleistungsumfeld entwickelt sich langsam

Um eine erfolgreiche Eisenbahn betreiben zu können, wird nicht nur Personal benötigt, sondern z. B. auch Rollmaterial, Werkstattdienste und andere Serviceleistungen. In diesem Bereich sind die Verhältnisse von der Normalität noch weit entfernt. Für einige Wirtschaftsgüter und Leistungen hat sich bisher ein Markt überhaupt noch nicht, in anderen Bereichen nur rudimentär und zu nicht marktgerechten Preisen entwickelt. Beim Rollmaterial ließ sich die Industrie erst spät auf die Entwicklung von Lokpools ein, nachdem leistungsfähige Gebrauchtlokomotiven kaum zur Verfügung standen und der Triebfahrzeugmangel die Entwicklung neuer Verkehre erheblich behinderte. Auch heute noch besteht in einzelnen Marktsegmenten, so beispielsweise bei Wagen für Erz und Kohle, ein nur unzureichendes Angebot. Dennoch scheinen Industrie und Dienstleistungsbranche – wenn auch mit beträchtlicher Verzögerung – auf die



Entwicklung des Marktes zu reagieren. Es ist zu hoffen, dass der sich neu formierende Markt des Eisenbahnverkehrs das zu seiner Entwicklung notwendige ergänzende wirtschaftliche Umfeld findet.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Eisenbahnverkehrsbranche sich den geänderten Rahmenbedingungen zwar nicht sprunghaft, aber mittlerweile doch klar erkennbar anpasst. Mit diesem Aufbruch vollzieht sie viele Entwicklungen nach, die andere Wirtschaftszweige bereits absolviert haben oder auch noch absolvieren müssen. Zweifelslos sind nicht alle Begleiterscheinungen einer Anpassung an den üblichen Standard der „restlichen“ Wirtschaft zu begrüßen. Aufgrund der Besonderheiten des Eisenbahnwesens lässt sich auch nicht alles unter dem Gesichtspunkt der Üblichkeit über einen Kamm scheren. Dies wiederum unterscheidet diese Branche nicht von anderen Branchen. Dennoch liegt in der Standort-Neudefinition des Eisenbahnwesens innerhalb (nicht neben) unseres Wirtschaftssystems und seiner Standards eine große Chance. Dabei besteht berechtigte Aussicht darauf, das Potenzial der Schiene nicht nur zu erweitern, sondern auch den Markt besser zu erschließen. Wenn dies gelingt, wird die Eisenbahnverkehrsbranche in Zukunft die Standards der Wirtschaft mehr mitbestimmen, als ihnen nachzueilen.

*Geschäftsführer Güterverkehr
Dr. jur. Martin Henke*

In Kooperation mit der Deutsche Bahn AG transportieren die RAG Bahn- und Hafenbetriebe heute Güter über das Netz der DB AG direkt zum Kunden – im Bild mit einer E 145 in Doppeltraktion

Lkw-Maut – Durchbruch auf Raten

Mit dem „Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen“ (Autobahnmautgesetz) haben Bundestag und Bundesrat eine verkehrspolitische Entscheidung von grundsätzlich großer Tragweite getroffen. Die beschlossene Lkw-Maut eröffnet die Möglichkeit, Wettbewerbsnachteile der Eisenbahnen bei der Anlastung der Wegekosten gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern abzubauen. Die Benachteiligung der Schiene, die so alt ist wie der motorisierte Straßenverkehr, könnte mittelfristig einem fairen, bei allen Verkehrsträgern gleichen Regime der Infrastrukturkostenanlastung weichen. Der VDV hat im politischen Raum engagiert für das Autobahnmautgesetz geworben. Es ist trotz zahlreicher Defizite und Kritikpunkte im Detail ein unverzichtbarer Einstieg in die Annäherung der Wettbewerbsbedingungen insbesondere zwischen Schiene und Straße.

Nach zähen Verhandlungen im Vermittlungsausschuss haben Bundestag und Bundesrat Ende März 2002 das Autobahnmautgesetz unter Dach und Fach gebracht. Nachdem zwischenzeitlich ein Scheitern des Kernprojektes rot-grüner Verkehrspolitik zu befürchten war, ist jetzt klar, dass zukünftig eine entfernungsabhängige Gebühr für die Benutzung der Bundesautobahnen durch Lkw mit einem Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen erhoben wird.

Ab welchem Zeitpunkt diese Gebühren zu entrichten sind, ist im Gesetz nicht geregelt. Der vom Bundesverkehrsminister ursprünglich anvisierte Start am 1. Januar 2003 wird nicht einzuhalten sein. Nach den gerichtlichen Interventionen beim Vergabeverfahren für den Aufbau des Erhebungssystems sind Verzögerungen wohl kaum zu vermeiden. Auch angesichts gültiger internationaler Abkommen zur bestehenden Vignettenregelung scheint eine Verschiebung um ein Jahr realistisch. Bleibt zu hoffen, dass diese Panne kein schlechtes Omen für den gesamten Umsetzungsprozess des Mautgesetzes ist.

Neben der grundsätzlichen Regelung der Mauterhebung sind im Gesetz nur wenige klare Aussagen zu finden. Die Höhe der Maut wird nicht im Gesetz geregelt. Dagegen wird die Bundesregierung ermächtigt, die Höhe der Maut durch Rechtsverordnung endgültig festzulegen. Dabei sind neben der zurückgelegten Strecke sowohl die Anzahl der Achsen als auch die Emissionsklassen der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Die politischen Spielräume bei der Festlegung der Gebührenhöhe sind aber durch EU-Recht stark begrenzt. Nach der Wegekostenrichtlinie kann das Gebührenaufkommen maximal den von den betroffenen

Fahrzeugen verursachten Kosten der Verkehrsinfrastruktur entsprechen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat auf dieser Grundlage ein Gutachten zur Ermittlung der Mauthöhe in Auftrag gegeben. Die Maut wird demnach zwischen 10 und 17 Cent je Kilometer betragen. Das entspricht einer durchschnittlichen Mauthöhe von 15 Cent je zurückgelegtem Kilometer.

Im Gesetz festgeschrieben ist, dass das Bundesamt für Güterverkehr für die Mauterhebung und die entsprechenden Kontrollaufgaben zuständig sein wird. Das Bundesamt hat jedoch die Option, den Betrieb des Mautsystems an einen Privaten zu delegieren.

Das Vermittlungsverfahren

Umstritten war bis zuletzt die von den Bundesländern geforderte Zweckbindung des Mautaufkommens für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die auch vom VDV im Vermittlungsverfahren noch einmal mit Nachdruck unterstützte Zweckbindung der Mauterinnahmen für Bau, Ausbau und Instandhaltung

der Verkehrsinfrastruktur, also unter Einbeziehung der öffentlichen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, wurde mit einer weichen Formulierung im Gesetz verankert. Danach muss das künftige Gebührenaufkommen „zum überwiegenden Teil zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet“ werden. Die unionsgeführten Länder konnten sich mit ihrer Forderung nach ausschließlicher Zweckbindung der Mittel für den Ausbau von Straßen nicht durchsetzen.

Umstritten war auch die Höhe der finanziellen Kompensation für das zukünftig mautpflichtige Straßengüterverkehrsgewerbe. Mit der politischen Zusage einer zusätzlichen Entlastung der Lkw-Betreiber von der Mineralölsteuer von 40 Mio. € auf jetzt insgesamt 300 Mio. € hat der Finanzminister seinen Beitrag zur Verabschiedung des Autobahnmautgesetzes geleistet.

Ein Signal für den fairen Wettbewerb

Der VDV hat während der gesamten Debatte um die Einführung der Lkw-Maut deutlich gemacht, dass entfernungsabhängige Straßebenutzungsgebühren das geeignete Instrument sind, die bestehenden Wettbewerbsnachteile der Schiene bei der Anlastung der Wegekosten abzubauen. Während die Eisenbahnen die Kosten ihres Fahrwegs abzüglich der öffentlichen Baukostenzuschüsse und dessen Auslastungsrisiko selbst tragen, sind Straßen im Güter- und Personenver-

Am Entstehen der Lkw-Maut war der VDV wesentlich beteiligt



kehr – sieht man von der in Höhe einer Bagatellegebühr zu erwerben den Lkw-Vignette ab – bislang kostenfrei benutzbar. Diese Diskriminierung wird im Güterverkehrssektor durch die Lkw-Maut korrigiert. Auch wenn nicht alle Blüenträume der Schiene in Erfüllung gegangen sind, muss die Regelung allein deshalb als historischer Durchbruch gewertet werden. Dass weitere Schritte auch im Personenverkehr folgen müssen zeigt nur, wie wichtig der Einstieg in Straßenbenutzungsgebühren beim Lkw ist.

Es gilt allerdings auch: Der Einstieg wird erst dann zu einem fairen Wettbewerb der Verkehrsträger führen, wenn die geschlossene Gerechtigkeitslücke durch Beteiligung der Brummis an den von ihnen verursachten Infrastrukturkosten nicht an anderer Stelle beispielsweise durch Steuernachlässe wieder geöffnet wird. In diesem Zusammenhang ist die Kompensationszusage an das Lkw-Gewerbe verkehrspolitisch außerordentlich ärgerlich. Während die Maut ein erster Schritt in die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße ist, wird mit der Kompensation im zweiten Schritt ein neuer Wettbewerbsvorteil für den Lkw geschaffen. Denn der Eisenbahngüterverkehr zahlt auch in Zukunft Trassenbenutzungsgebühren und den vollen Mineralölsteuersatz.

Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Weder im Gesetz noch in dessen Begründung hat die Bundesregierung das Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene in einen eindeutigen Zusammenhang zur Lkw-Maut gebracht. Im Gegenteil: Mit der Aussage, Ziel der Lkw-Maut sei eine verbesserte Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen und nicht die Verkehrsverlagerung, ließ sich die Bundesregierung noch im Sommer letzten Jahres bei einer Anhörung zum Thema vernehmen.

Dies ist insofern erstaunlich, als die Stärkung der Eisenbahnen und die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gerade im Güterverkehr eine der zentralen Zielsetzungen der Bundesregierung ist. Sie muss angesichts der Wachstumserwartungen für den Straßengüterverkehr – unter Status-

quo-Bedingungen von nahezu 80 Prozent bis 2015 – sowohl dem Verkehrsinfrakt auf den Straßen als auch den gravierenden Belastungen für die Umwelt entgegenwirken.

Allein dies macht deutlich, dass das Verlagerungsziel nicht ideologiegeleitet ist – wie es die Interessenvertreter der Straße glauben machen wollen –, sondern dass es sich um den Ausdruck eines puren verkehrspolitischen Handlungsnotstandes handelt. Umso mehr ist es überraschend, dass die Lkw-Maut, die unter bestimmten Bedingungen das wirksamste Instrument zur Verkehrsverlagerung ist, außerhalb dieser Zielsetzung begründet wird.

Verständlich wird dies nur, wenn aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse zum Verhältnis von Lkw-Maut und Verkehrsverlagerung berücksichtigt werden. Im Auftrag des Umweltbundesamtes hat das renommierte Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe ermittelt, dass erst bei einer durchschnittlichen Mauthöhe von 20 Cent für das gesamte Netz der Fernstraßen und einer gleichzeitigen spürbaren Angebotsverbesserung bei den Eisenbahnen deutliche Verlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erwarten sind. Eine Anhebung auf das Niveau der in der Schweiz mit Erfolg praktizierten Schwerverkehrsvergabe hätte gar eine durchschnittliche Mauthöhe von 45 Cent zur Folge. Mit anderen Worten:

Wenn die Maut offensiv mit Verlagerungszielen begründet würde, wären klare Aussagen über die verkehrspolitisch erforderliche Anhebung der Mautbeträge in den Folgejahren und über die Verwendung des Aufkommens für die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur unvermeidlich. Soviel politische Klarheit verbunden mit der sicheren Erwartung wütender Sturmflüge der Straßenverkehrslobby im Wahljahr war scheinbar doch des Guten zuviel.

Dennoch: Wer den verkehrspolitischen Erfolg will, kommt an einer schrittweisen Erhöhung der Maut nicht vorbei. Deren sachliche Rechtfertigung ergibt sich allein aus der Tatsache, dass die diskutierte Einstiegshöhe den europäischen Vorgaben entsprechend ausschließlich auf Basis des Infrastrukturverbrauchs der Lkw kalkuliert ist. Externe Kosten, soweit sie sinnvoll mit entfernungsabhängigen Gebühren erfasst werden können, sind nicht berücksichtigt. Deren Einbeziehung setzt aber zwingend Änderungen der europäischen Rechtsgrundlagen voraus. Die EU-Kommission hat im Weißbuch vom Herbst letzten Jahres bereits eine legislative Initiative für 2002 angekündigt, die verkehrsträgerübergreifend die Tarifierung der Infrastrukturnutzung unter Einbeziehung der externen Kosten regeln soll. Eine glänzende Möglichkeit für die Bundesregierung, ihre verkehrspolitische Handlungsfähigkeit sicherzustellen.

Die Lkw werden sich weiterhin frei auf den Autobahnen bewegen können, aber sie müssen – wie die Eisenbahnen auch – einen Teil ihrer Wegekosten tragen



In den VDV-Positionen findet die fundierte Meinungsbildung des Verbandes ihren Niederschlag



Modernisierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Das zu erwartende Aufkommen der Lkw-Maut, das nach aktuellen Schätzungen zwischen drei und vier Milliarden Euro jährlich liegen wird, bietet hervorragende Möglichkeiten, nicht nur die Qualität der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen langfristig zu sichern. Gleichzeitig kann auch die Finanzierung des zur Realisierung des Verlagerungsziels unverzichtbaren Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur gewährleistet werden. Nachdem der Bundesfinanzminister eine Fortführung des aus den sogenannten „UMTS-Mitteln“ gespeisten Zukunftsinvestitionsprogramms über das Jahr 2003 hinaus abgelehnt hat, bietet die Einführung der Lkw-Maut die Chance, die Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und den Ausbau des Schienennetzes im Besonderen auf hohem Niveau zu stabilisieren.

Es liegt auf der Hand, dass das bereits angekündigte Anti-Stau-Programm hierzu nicht ausreichen wird. Einerseits beläuft sich der Anteil der Investitionen in die Schiene nur auf 38 Prozent, während die Straße exakt die Hälfte aller Mittel erhält. Andererseits beträgt das gesamte jährliche Investitionsvolumen für die Eisenbahninfrastruktur lediglich 286 Mio. €. Allein aus der Einstellung des Zukunftsinvestitionsprogramms ergibt sich aber eine Minderung der öffentlichen Investitionen in das System Schiene von gut einer Mrd. €. Bleibt ein Defizit von ca. 700 Mio. € jährlich. So ist die gerade auch unter Verlagerungsgesichtspunkten unverzichtbare Steigerung der Leistungs-

fähigkeit der Eisenbahninfrastruktur nicht zu schaffen.

Die im Gesetz verankerte Zweckbindung des Mautaufkommens zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung muss sichtbar im Sinne des Verlagerungsziels interpretiert werden. Dies deutlich zu machen, wird eine der verkehrspolitischen Daueraufgaben der Zukunft sein. Eine angemessene Beteiligung der Eisenbahnen bei der Verteilung der Mauteinnahmen ist die Herausforderung für den VDV. Dies gilt umso mehr als sich die EU-Kommission eindeutig für den Transfer von Straßenbenutzungsgebühren zugunsten von Bahnstrecken und die Beseitigung der diesbezüglichen Rechtsunsicherheiten ausgesprochen hat.

Mautpflicht für alle Lkw im gesamten Fernstraßennetz

Kritisch ist die beschlossene Regelung auch zu beurteilen, weil Fahrzeuge in der Gewichtsklasse zwischen 3,5 bis 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht von der Erhebung nicht erfasst werden sollen. Anreize zur Verlagerung von Transporten auf leichtere Fahrzeuge sind durchaus geeignet, die Ziele der Maut zu konterkarieren. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Gleiches gilt für die grundsätzliche Beschränkung der Lkw-Maut auf die Bundesautobahnen. Sie beinhaltet – zumindest selektiv – die Gefahr einer erheblichen Verlagerung von Straßentransporten auf das nachgeordnete Straßennetz. Die europäischen Vorgaben für die Einbeziehung von Bundesstraßen sind jedoch ausgesprochen restriktiv. Die notwendige Ände-

rung des europäischen Ordnungsrahmens sollte unverzüglich in Angriff genommen werden. Die EU-Kommission hat auch in diesem Zusammenhang positive Signale ausgesandt.

Fazit

Das Autobahnmautgesetz ist zweifellos als Durchbruch in der jahrzehntelang ergebnislos geführten Debatte um die Harmonisierung der Wegekostenanlastung zwischen den Verkehrsträgern zu werten. Es besteht aber nach wie vor erheblicher Handlungsbedarf, um zu einer rundum zufrieden stellenden Regelung aller Detailfragen zu kommen. Dies gilt sowohl für den Komplex der Verwendung des Mautaufkommens als auch für den räumlichen und sachlichen Bezug des Mautsystems. Dabei spielt auch und vor allem die Auswertung der praktischen Erfahrungen mit dem Mautsystem eine zentrale Rolle. In der Schweiz wird für das gesamte mit der Schwerkverkehrsabgabe in Zusammenhang stehende Maßnahmenpaket kontinuierlich geprüft, ob und wie die Verlagerungsmaßnahmen greifen. Ein solches Monitoring ist aus Sicht des VDV auch in Deutschland unverzichtbar.

Parlamentarische Beratung zur Liberalisierung der Daseinsvorsorgeleistungen im ÖPNV

Die VDV-Geschäftsstelle Brüssel wird in Personalunion vom Leiter des UITP-EuroTeams wahrgenommen. Die Behandlung des Vorschlags der Europäischen Kommission vom Juli 2000 über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Personenverkehr durch das Europäische Parlament stellte eindeutig den Schwerpunkt der Arbeit während des ganzen Jahres dar. Das Thema mit seinen vielfältigen politischen und wirtschaftlichen Bezügen bedeutete für diese Personalunion eine schwierige Bewährungsprobe. Beim Thema Marktordnung zeigte sich, dass die verschiedenen Mitglieder der UITP dezidierte sich diametral entgegenstehende Auffassungen haben. Die Herausforderung bestand darin, einerseits die Plattform, die ein internationaler Verband als Gesprächspartner der Europäischen Institutionen bietet, optimal zu nutzen, und andererseits den Mitgliedern Möglichkeiten zu eröffnen, ihre spezifischen Auffassungen in politisch wirksamer Weise zu vertreten.

Die Stellungnahme des Ausschusses „EU“ der UITP

Der Ausschuss „Europäische Union“ der UITP hat in sehr intensiven Beratungen versucht, eine gemeinsame Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission zu erarbeiten. Das EuroTeam der UITP hat dabei mitgewirkt, die Gemeinsamkeiten zu ermitteln und Kompromisse zu erarbeiten. Die Spannweite der von den Mitgliedern geäußerten Auffassungen ging von der Forderung, alle Verkehre ausnahmslos auszuschreiben, soweit Ausschließlichkeitsrechte oder eine öffentliche Kofinanzierung gewährt werden bis zur entgegengesetzten Meinung, es müsse in der Entscheidungsfreiheit der Aufgabenträger liegen, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eigene Betriebe vergeben zu können. Daneben wurden Ansichten vertreten, die zwischen diesen beiden Positionen lagen und auf eine Vielzahl von Ausnahmen von der Ausschreibungspflicht abstellten. Trotz aller Bemühungen kam daher nur eine gemeinschaftliche Position für eine Reihe von untergeordneten oder unstrittigen Fragen zustande.

Die Parlamentsarbeit

In dieser Situation musste sich das EuroTeam auf neutrale Informationsvermittlung und die VDV-Geschäftsstelle auf die Möglichkeiten konzentrieren, den spezifischen deutschen Standpunkt den Abgeordneten des Europäischen Parlaments möglichst wirksam zu vermitteln. Die Arbeit des Parlaments in diesem Thema begann mit

dem Jahr 2001 durch die Benennung eines Berichterstatters des Verkehrsausschusses, weiterhin so genannter Schattenberichterstatter der großen Fraktionen sowie der Berichterstatter der mitberatenden Ausschüsse. Für fast alle diese Abgeordneten und eine große Zahl von Parlamentariern, die zwar nicht formal Berichterstatter waren, aber an der Sache großes Interesse hatten, war das Thema der Marktordnung im ÖPNV in seinen vielfältigen Aspekten nur wenig bekannt. Viel mehr als in nationalen Parlamenten suchen in dieser Situation die Abgeordneten des Europäischen Parlaments das Gespräch mit Fachleuten des jeweils betroffenen Wirtschaftsbereichs. So konnten mit dem gesamten in der Sache engagierten Abgeordneten-Kreis und ihren Assistenten eingehende Gespräche geführt werden. Hierbei ging es im Wesentlichen darum, den Abgeordneten aufzuzeigen, warum die verschiedenen UITP Mitglieder aus ihrer gewachsenen Struktur heraus so verschiedene Auffassungen haben und welche Gründe für und gegen diese anzuführen sind. All diese Gespräche wurden in großer Offenheit und im gegenseitigen Vertrauen geführt. Hier bewährte sich, dass das EuroTeam schon seit einigen Jahren das Europaparlament zum Schwerpunkt seiner Aktivitäten gemacht und Erfahrung im Umgang mit Parlamentariern gewonnen hatte. Aufgrund des Ansehens, das sich das EuroTeam der UITP auf diese Weise erarbeitet hatte, wurde der Leiter des EuroTeams zu einem Hearing in den Verkehrsausschuss des Parlaments ebenso geladen wie zu

einem speziellen Hearing, das von der Fraktion der Europäischen Sozialisten veranstaltet wurde. Auch bei diesen Gelegenheiten konnten nur die wenigen Punkte, auf die sich die UITP-Mitglieder geeinigt hatten und die verschiedenen abweichenden Auffassungen in neutraler Weise dargestellt werden. Das Informationsbedürfnis zum Thema wurde durch die europäische Gesetzgebungsarbeit natürlich auch bei nationalen ÖPNV-Verbänden geweckt, so dass der Leiter des EuroTeams auch in Finnland, Spanien, Italien, Frankreich und Deutschland zu Vorträgen über das Thema eingeladen wurde.

Neben der neutralen Information ging es für die Geschäftsstelle des VDV ebenso wie für die Vertreter anderer Unternehmen und Verbände innerhalb des EuroTeams darum, die spezifischen Vorstellungen den Parlamentariern zu vermitteln. Der VDV benutzte hierzu insbesondere

Beschluss des EU-Parlaments zur Eigenproduktion im Wortlaut vom 14. 11. 2001

1. Die zuständige Behörde kann zur Versorgung der Bevölkerung Verkehrsleistungen (...) selbst oder mit eigenen Unternehmen erbringen und dafür ausschließliche Rechte in Anspruch nehmen oder gewähren. Eigene Unternehmen sind Unternehmen, auf die die zuständige Behörde einen beherrschenden Einfluss ausübt sowie mit solchen Unternehmen durch einen beherrschenden Einfluss verbundene Unternehmen.
2. Die zuständige Behörde darf Verkehrsleistungen nur dann selbst oder mit eigenen Verkehrsunternehmen erbringen,
 - wenn das zuständige, demokratisch legitimierte Vertretungsorgan eine entsprechende Entscheidung getroffen hat,
 - wenn sich die Verkehrsleistung ausschließlich auf den Wirkungsbereich der zuständigen Behörde erstreckt,
 - wenn der Wert der Beihilfe den Wert der Verkehrsleistung nicht übersteigt,
 - wenn die Verkehrsleistung einen Einzugsbereich von maximal 50 km nicht übersteigt,
 - wenn es sich bei der Verkehrsleistung um eine Betätigung ohne Gewinnerzielungsabsicht der zuständigen Behörde handelt,
 - wenn sich weder die zuständige Behörde noch das eigene Verkehrsunternehmen am Wettbewerb um gewerbliche Verkehrsleistungen gemäß Artikel 5 beteiligt.

(...)



Die EU-Parlamentarier stellen wichtige Weichen für den ÖPNV – nicht verloren gehen darf hierbei das Prinzip der Daseinsvorsorge

seine eingehende, fundierte Stellungnahme zum Vorschlag der Kommission, die zu Beginn des Jahres 2001 in den vier wichtigsten Gemeinschaftssprachen verfügbar war. Die Geschäftsstelle Brüssel war an der Erarbeitung dieser Stellungnahme sowohl durch die ständige und eingehende Information der Hauptgeschäftsstelle über die Entwicklung als auch an der Ausarbeitung der Stellungnahme einbezogen. Bekanntlich ergab die parlamentarische Beratung in den Ausschüssen fast 500 Änderungsanträge, die von den Mitgliedern des Europäischen Parlaments eingebracht worden waren. Wichtige Änderungsanträge gingen auf Empfehlungen des VDV vom 8. Juni 2001 zurück, die er einigen Verkehrsausschussmitgliedern „zugespielt“ hatte. Auch dieses Papier des VDV führte zu zahlreichen Gesprächswünschen an die Geschäftsstelle Brüssel. Die VDV-Empfehlungen und manches Gespräch auf ihrer Basis führten die Abgeordneten in wichtigen Punkten zu ihrer endgültigen Willensbildung.

Suche nach einem Kompromiss

Im Herbst 2001, unmittelbar nach der Sommerpause, traten die Erörterungen unter den Parlamentariern in eine ausgesprochen interessante Phase, in der es zu neuen, intensiven und spannenden Diskussionen insbesondere zwischen den beiden großen politischen Gruppen, der Europäischen Volkspartei und der Partei der Europäischen Sozialisten, kam. In dieser Phase war klar geworden, dass der Kern des Problems der Vorschlag des

Berichterstatters des Verkehrsausschusses war, den Aufgabenträgern unter bestimmten Voraussetzungen das Wahlrecht zwischen Ausschreibung und Eigenproduktion zu geben. Es war zu diesem Zeitpunkt eher zweifelhaft, ob diese Position eine parlamentarische Mehrheit erlangen könnte. Daher wurde nach einem Kompromiss gesucht. Außerdem hatten viele Parlamentarier aller politischen Gruppen den Willen, die Position des Parlaments in dieser wichtigen Frage mit einer großen Mehrheit, wenn möglich fast einstimmig, zu verabschieden. Dadurch sollte auch aus allgemeinen politischen Gründen ein größeres Gewicht gegenüber dem Ministerrat erreicht werden. So ging es in diesen Gesprächen im Wesentlichen darum, welche Zugeständnisse die Verfechter der liberaleren Tendenz machen könnten, um die andere Seite zum Verzicht auf das Wahlrecht zu bewegen. Zur Bewertung möglicher Zugeständnisse und zur Qualifizierung bestimmter Elemente als unverzichtbar wurde die Geschäftsstelle Brüssel von Abgeordneten beider Seiten befragt.

Schließlich scheiterten diese Versuche, zu einem von einer deutlichen Mehrheit getragenen Kompromiss zwischen den beiden großen Tendenzen zu kommen. Vielmehr kam es in der Abstimmung im Plenum des Europäischen Parlamentes am 14. November 2001 zu einer klaren Mehrheit für das Konzept der grundsätzlichen Wahlfreiheit für die Aufgabenträger. Damit hatte sich die große Mehrheit der Abgeordneten der auch vom VDV vertretenen Ansicht angeschlossen.

Ausblick

Im europäischen Gesetzgebungsverfahren zu Themen des Verkehrs entscheiden das Europäische Parlament und der Ministerrat gemeinsam. Der Beschluss des Parlaments ist somit nur ein Schritt zur endgültigen gesetzlichen Regelung. Die Entscheidung des Rates steht noch aus, sie ist sehr wahrscheinlich für das Jahr 2002 zu erwarten. Die Europäische Kommission kann vor der endgültigen Entscheidung des Rates in zweierlei Weise reagieren: Sie kann den Vorschlag zurückziehen oder ihn modifizieren. Nach internen Beratungen, zu denen auch das UITP-Euro Team gehört wurde, fiel die Entscheidung zu Gunsten eines abgeänderten Vorschlags, der eine Mittellinie zwischen der Position des Parlamentes und dem ursprünglichen Vorschlag der Kommission darstellen soll. Die Brüsseler Geschäftsstelle bzw. das Euro Team werden die Beratungen zu diesem Kompromissvorschlag intensiv begleiten. Es ist sehr wahrscheinlich, dass am Ende ein Vermittlungsverfahren zwischen Parlament und Ministerrat stehen wird. Die nächsten Monate werden also wieder verstärkt unter dem Zeichen der Marktordnung stehen und sicher hochinteressante Diskussionen mit sich bringen.

Ass. jur. Klaus Meyer

Bund und Länder vor Einschnitten in ihren Verkehrshaushalten

Das Thema „Nahverkehrsfinanzierung“ war im Jahr 2001 weiterhin von einer Zukunftsdiskussion auf europäischer Ebene geprägt. Diese betraf in erster Linie die Beratung des von der EU-Kommission vorgelegten Vorschlags einer Marktöffnungsverordnung für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen im Europäischen Parlament. Auch das vom Bundesverwaltungsgericht initiierte Vorabentscheidungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof zum so genannten „Magdeburger Urteil“ spielte eine bedeutende Rolle. In Deutschland signalisierten die Haushaltsprobleme des Bundes, der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften eine deutlich restriktivere Tendenz, künftig Mittel für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Die Folgen zeichnen sich bei den Regionalisierungsmitteln des Bundes und bei den gesetzlichen Ausgleichsleistungen der Länder im Ausbildungsverkehr ab.

Das am 1. Januar 1996 in Kraft getretene Regionalisierungsgesetz des Bundes, das den Ländern finanzielle Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für den öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stellt (vgl. zu den Details den VDV-Jahresbericht 2000, Seite 18 f.), enthält zwei Revisionsklauseln: Die erste verpflichtet den Bund zur Prüfung bis zum 31. Dezember 1997, ob ein Betrag von 7,9 Milliarden DM ausreicht, um 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im SPNV in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/1994 erbracht worden sind. Das Gesetz spricht davon, dass sich der genannte Betrag ab dem Jahr 1998 entsprechend dem Ergebnis der Prüfung „erhöht oder ermäßigt“. Die zweite Revisionsklausel regelt, dass im Jahr 2001 mit Wirkung ab dem Jahr 2002 auf Vorschlag des Bundes durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, die Höhe der Steigerungsrate eines Betrages von 12 Milliarden DM (der ab 1998 entsprechend dem Wachstum der Umsatzsteuern „steigt“) neu festgesetzt wird sowie neu bestimmt wird, aus welchen Steuereinnahmen der Bund den Ländern diesen Betrag leistet.

Revisionen des Regionalisierungsgesetzes sind überfällig

Am Ende des Jahres 2001 waren beide Revisionen immer noch in der Diskussion. Zur Jahreswende 2001/2002 ergriff das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Initiative und legte einen Referentenentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vor.

Der VDV hat in einer am 18. Januar 2002 hierzu abgegebenen Stellungnahme der in dem Entwurf zum Ausdruck gekommenen Absicht,

- die beiden gesetzlichen Aufträge zur Revision miteinander zu verbinden,
- auf eine Rückforderung vermeintlicher Überzahlungen des Bundes für den Zeitraum bis zum Ende des Kalenderjahres 2001 zu verzichten,
- die Regionalisierungsmittel entsprechend einer Einigung der Länder über die Verteilung der Regionalisierungsmittel im Bundesrat neu zu verteilen und
- im Jahr 2006 eine erneute Revision mit Wirkung ab 2007 vorzusehen,

grundsätzlich zugestimmt.

Abgelehnt hat der Verband dagegen die vorgesehene fünfjährige Decke-

lung der Gesamtmittel auf den Ist-Betrag des Jahres 2001 (ca. 6,55 Milliarden €) ohne jegliche Dynamisierung. Die in der Begründung des Referentenentwurfs enthaltene These, dass die Mittel für den SPNV auch für die Zukunft ausreichend dotiert seien, bezweifelt der VDV.

Aus der langfristig zu erwartenden Liberalisierung des öffentlichen Personenverkehrssektors könne nicht abgeleitet werden, dass in den Jahren 2002 bis 2006 eine Erhöhung bzw. Dynamisierung der Mittel nicht erforderlich sei. Denn trotz erwarteter Zunahme des Wettbewerbs könne im SPNV mit einem Rückgang des Finanzbedarfs nicht gerechnet werden. Zum einen sei eine Kompensation für wegfallende Fernverkehrsleistungen durch Nahverkehrsangebote notwendig. Zum anderen werde die erforderliche weitere Modernisierung insbesondere der regionalen Infrastruktur und des Fahrzeugparks die bisher erzielten Produktivitätsfortschritte bei den Eisenbahnunternehmen tendenziell aufzehren.

VDV setzt sich für weitere Dynamisierung ein

Daher forderte der VDV im Einklang mit den Ländern eine weitere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auf der Grundlage einer notwendigen Finanzausstattung in Höhe von 7,06 Milliarden € (Basisjahr 2002) entsprechend einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 10./11. Oktober 2001.

Darüber hinaus äußerte der VDV Bedenken im Hinblick darauf, dass der Referentenentwurf künftig auf



Die öffentlichen Verkehrsmittel haben für Schüler große Bedeutung – der gesetzlich geregelte Rabatt darf aber nicht zu Lasten der Verkehrsunternehmen gehen



Durch die Regionalisierung des SPNV und die entsprechenden Regionalisierungsmittel konnten Leistungen und Attraktivität gesteigert werden – wie hier bei der Kahlgrundbahn

die bisherige Aufgliederung der Regionalisierungsmittel in solche für eine Grundausstattung nach § 8 Abs. 1 einerseits und solche für Qualitäts- und Leistungsverbesserungen nach § 8 Abs. 2 andererseits verzichten will. Damit würde der im Rahmen der Bahnreform zwischen Bund und Ländern gefundene politische Kompromiss unnötig in Frage gestellt. Außerdem würde die Aufgliederung bei den zuständigen Stellen aufseiten der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften sowie bei den Verkehrsunternehmen weiterhin für die erforderliche Planungssicherheit sorgen. Darüber hinaus würde die Beibehaltung der bewährten Zergliederung der Regionalisierungsmittel eine genauere Abgrenzung der unterschiedlichen Finanzierungsadressaten – SPNV auf der einen Seite, allgemeiner ÖPNV auf der anderen Seite – erlauben.

Die politische Entscheidungsfindung „vor Ort“ darüber, ob über das SPNV-Grundangebot hinausgehende Leistungen im SPNV und / oder im allgemeinen ÖPNV erbracht werden sollen, würde erleichtert, wenn die vorgeschlagene „Vermengung“ aller Regionalisierungsmittel in einem Topf unterbliebe. Die Deutsche Bahn AG hat einen geeigneten Vorschlag zur Ermittlung des SPNV-Grundangebotes entwickelt. Dieser bietet aus Sicht des VDV eine angemessene Grundlage zur Fortschreibung des Finanzbedarfs für das SPNV-Grundangebot. Es bleibt zu hoffen, dass sich Bund und Länder noch kurzfristig über eine maßvolle Ausgestaltung der Revisionen des Regional-

isierungsgesetzes einigen werden. Ansonsten droht dem ÖPNV insgesamt aufgrund zurückgehender Zahlungen an die Länder eine enorme Finanzierungslücke.

Einige Länder möchten beim Ausbildungsverkehr sparen

Die seit Jahren geführte Diskussion um das weitere Schicksal der gesetzlichen Ausgleichsleistungen für die rabattierte Beförderung von Kunden im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ebte auch im Jahr 2001 nicht ab.

Der am Ende des Jahres 2000 vom BMVBW vorgelegte Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Ausgleich gemeinschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBef-AusgIV) und im Eisenbahnverkehr (AEG-AusgIV) stieß nicht nur beim VDV auf Kritik (vgl. VDV-Jahresbericht 2000, Seite 18 f.), sondern – wengleich auch mit anderer Begründung – teilweise auch bei den Ländern. Hieraus folgte, dass das BMVBW bis zum Ende des Berichtsjahres weder seinen ursprünglichen Entwurf noch eine im Sommer des Jahres angekündigte leicht veränderte Version als Verordnung vorgelegt hat.

Das Land Brandenburg ergriff Ende August 2001 eine Initiative im Bundesrat, dessen Inhalt im Wesentlichen dem ursprünglichen Entwurf des BMVBW entsprach. Nach diesem sollten den Ländern mittels einer Öffnungsklausel für die Fest-

legung so genannter „landestypischer Durchschnittswerte“, die von den pauschalen Festwerten der Verordnungen des Bundes abweichen dürfen, Handlungsspielräume für Verkürzungen der Ausgleichsleistungen eingeräumt werden.

Positiv an dem Vorschlag war zwar, dass mit ihm weiteren von Bundesländern geforderten anspruchsvolleren Änderungen – wie etwa zum Verbundzuschlag und zu den Schwellenwerten für betriebsindividuelle Nachweise – entgegengetreten wurde. Mit der Inkraftsetzung des Vorschlags würden den Landesregierungen aber gleichwohl erhebliche Handlungsspielräume für fiskalisch motivierte Eingriffe in die Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen eröffnet. Wenn für die Ermittlung des Kürzungsvolumens zunächst nur von denjenigen Ländern ausgegangen wird, die bereits in der Vergangenheit – vom Bundesverwaltungsgericht mit einer Entscheidung vom 7. September 2000 gestoppt – mit verkürzten landestypischen Durchschnittswerten gerechnet hatten, so ergäbe sich gleichwohl ein fast dreistelliger Euro-Millionenbetrag jährlich, der dem ÖPNV in Deutschland künftig gegenüber der bestehenden Rechtslage entzogen würde.

Deshalb hatte sich der VDV im September 2001 mit einem Schreiben an die Verkehrsminister und -senatoren der Länder gewandt und dafür plädiert, diese Finanzierungsquelle des ÖPNV unangetastet zu lassen. Eine Mehrheit im Bundesrat beschloss indes aus fiskalischen Gründen schon im Oktober 2001, dem Vorschlag des Landes Brandenburg in leicht modifizierter Weise zu folgen und den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufzufordern, eine entsprechende Verordnung zu erlassen.

Bis zum Redaktionsschluss dieses Berichts ist der Bundesverkehrsminister aber seiner zurückhaltenden Linie zugunsten der Verkehrsunternehmen treu geblieben und dem Wunsch der Mehrheit der Länder nicht gefolgt. Es bleibt zu hoffen, dass bei diesem Thema doch noch eine ausgewogene Kompromisslösung gefunden werden kann. Der VDV hat hierzu Vorschläge unterbreitet, die umgesetzt werden könnten.

Rechtsanwalt Reiner Metz

Vergaberecht in ständiger Entwicklung

Nachdem mit Inkrafttreten der neuen Vergabeverordnung Anfang vergangenen Jahres die Reform des deutschen Vergaberechts zu einem vorläufigen Abschluss gekommen war, ergingen im Laufe des Jahres 2001 eine Reihe von Gerichtsentscheidungen zu grundsätzlichen Fragen. Weitere Änderungen des europäischen Vergaberechts werden sich durch die Novellierung der Vergaberichtlinien ergeben, deren erste Lesung im Parlament mit zahlreichen Änderungsvorschlägen abgeschlossen wurde. Der VDV begleitet die Entwicklung des Vergaberechts sowohl aus der Sicht des Einkaufs als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, die zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Am 1. Februar 2001 ist die neue Vergabeverordnung (VgV) in Kraft getreten. Seitdem sind auch die neuen Verdingungsordnungen VOL und VOB 2000 anzuwenden. Als Neuerung zu nennen sind dabei u.a. die Bestimmungen über die Vorabinformationspflicht gegenüber unterlegenen Bietern in § 13 VgV und über vom Vergabeverfahren ausgeschlossene Personen in § 16 VgV. Zu beiden Fragen waren zuvor mehrere, zum Teil voneinander abweichende Gerichtsentscheidungen ergangen, so dass hier ein besonderer Regelungsbedarf bestand. Nachdem nunmehr der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber die Umsetzung europäischer Richtlinien und richterlicher Erkenntnisse vorerst abgeschlossen hat, prägte die zunehmende Zahl obergerichtlicher Entscheidungen die Entwicklung im Vergaberecht. Aus der Rechtsprechung sind beispielhaft einige Beschlüsse zu grundsätzlichen Fragen hervorzuheben:

In-House-Geschäfte unterfallen nicht dem Vergaberecht

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat in seinem Beschluss vom 12. Juni 2001 (DVBl. 2001, 1607) zum so genannten In-House-Geschäft Stellung genommen. Der Leitsatz der Entscheidung lautet: „Betraut ein öffentlicher Auftraggeber eine GmbH mit Dienstleistungen, kommt es nicht zu einem öffentlichen Auftrag im Sinne von § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), wenn der öffentliche Auftraggeber alleiniger Anteilseigner des Beauftragten ist, er über diesen eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt und der Beauftragte seine Tätigkeit im Wesentlichen für diesen öffentlichen Auftraggeber verrichtet.“ Der BGH hat sich damit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs in der „Teckal“-Entscheidung

(www.curia.eu.int – Aktenzeichen C-107/98) zu dieser Frage angeschlossen. Er hat jedoch in dem unterschiedlichen Fall leider keine Veranlassung gehabt, eine abschließende Abgrenzung vorzunehmen.

Vertragsverlängerung regelmäßig ausschreibungspflichtig

Zwei Gerichtsbeschlüsse des vergangenen Jahres zeigen die Möglichkeiten und Grenzen von Vertragsverlängerungen auf. Das OLG Celle hat in seinem Beschluss vom 5. Mai 2001 (NZBau 2002, 53) festgestellt, dass das Unterlassen einer Kündigung kein Vergabevorgang ist. Die Entscheidung des öffentlichen Auftraggebers, einen bestehenden Vertrag nicht zu kündigen, sei vergaberechtlich irrelevant. Der ursprünglich auf Grund zweier Willenserklärungen zu Stande gekommene Vertrag werde fortgesetzt. Der Auftraggeber entscheide sich lediglich, keine wirksame neue Willenserklärung abzugeben. Auch in dem Gebrauchmachen von einer bereits im ursprünglichen Vertrag vorgesehenen Option durch den Auftraggeber liege kein neuer Vertragsschluss.

Demgegenüber hatte das OLG Düsseldorf in seinem Beschluss vom 14. Februar 2001 (NZBau 2002, 54) über einen etwas anders gelagerten Fall zu entscheiden: Der Auftraggeber hatte nicht nur davon abgesehen, einen Vertrag, in dem eine Klausel zur automatischen Verlängerung um jeweils fünf Jahre bei Nichtkündigung stand, zu kündigen. Er hatte darüber hinaus mit dem Auftragnehmer einen Änderungsvertrag für diesen Fünf-Jahres-Zeitraum geschlossen, in dem der Leistungsumfang und die Vergütung erheblich verändert wurden. Diesen Fall hat das OLG Düsseldorf einer Neuvergabe gleichgesetzt. Bereits die Verlängerung eines Dienstleistungsvertrages durch eine neue Ver-

einbarung stehe jedenfalls dann, wenn eine mehrjährige Prolongation stattfindet, in ihren rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dem Neuabschluss eines entsprechenden Vertrages gleich. Dies gelte erst recht, wenn die Vertragsparteien den Auftragsinhalt in wesentlichen Punkten abänderten. Das Gericht sieht dabei auch eine Reduzierung des Auftragsvolumens und des Entgeltes als wesentliche Änderung an.

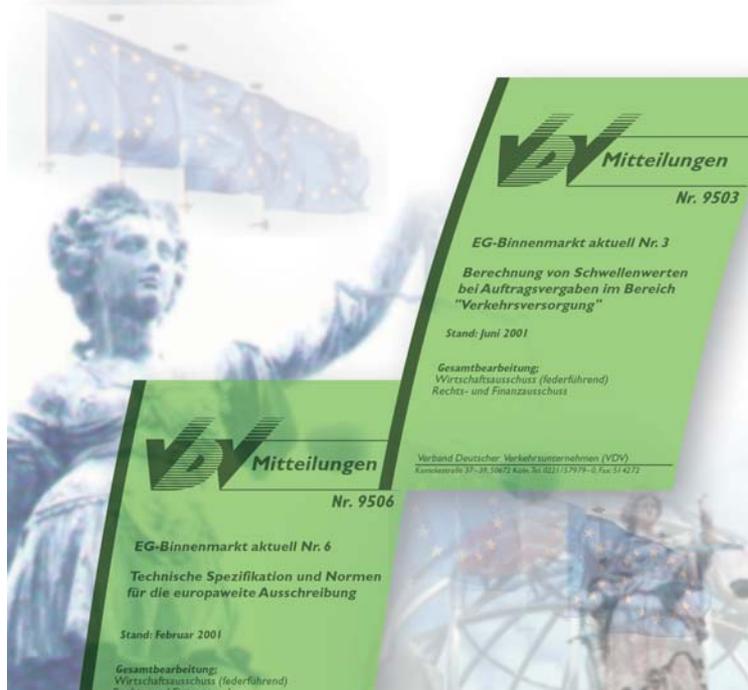
Die beiden Gerichtsbeschlüsse lassen sich vereinfacht wie folgt zusammenfassen: Nur dann, wenn die Vertragspartner gar nichts tun müssen, um den Vertrag fortzusetzen, oder wenn der Auftraggeber von einer im ursprünglichen Vertrag bereits vollständig geregelten Option Gebrauch macht, liegt kein Vergabevorgang vor. Wenn die Verlängerung jedoch neu vereinbart wird oder mit der Verlängerung Vertragsbestandteile nicht nur unerheblich abgeändert werden sollen, ist eine neue Vergabe, also in der Regel eine neue Ausschreibung erforderlich. Da in der Praxis bei längerfristigen Vertragsverhältnissen, die keine Preisgleitklauseln oder ähnliches enthalten, fast immer nach einigen Jahren jedenfalls der Preis angepasst werden wird, muss regelmäßig neu ausgeschrieben werden.

Zulässigkeit des Nachprüfungsverfahrens

Unter den zahlreichen Beschlüssen der Vergabekammern und Oberlandesgerichte zu Verfahrensfragen ist der Beschluss des OLG Düsseldorf vom 20. Juni 2001 (NZBau 2001, 696) hervorzuheben: Ein Nachprüfungsantrag an die Vergabekammer kann bekanntlich erst gestellt werden, wenn ein „Vergabeverfahren“ begonnen hat. Wann dies der Fall ist, muss nach Auffassung des Gerichts nicht unbedingt von irgendwelchen vom öffentlichen Auftraggeber eingeleiteten Förmlichkeiten – wie z. B. einer Ausschreibung – abhängen. Ein besonders schwerwiegender Vergaberechtsfehler könne gerade darin bestehen, dass die Ausschreibung einer Vergabe ganz unterbleibt. Für die Zwecke des Primärrechtsschutzes (also den Antrag an die Vergabekammer) sei daher „nicht ein formelles, sondern (gewissermaßen) ein materielles Verständnis“ des Vergabeverfahrens notwendig.

Die in Form von VDV-Mitteilungen erscheinende Reihe „EG-Binnenmarkt“ gewinnt eine immer größer werdende Bedeutung für die Verkehrsunternehmen

VDV-Mitteilungen "EG-Binnenmarkt aktuell"



Abzugrenzen sei der Beginn des konkreten Verfahrens gegenüber Unternehmenskontakten oder sonstigen Aktivitäten, die sich auf eine Markterkundung beschränken. Mindestvoraussetzung sei, dass feststehe, ob der öffentliche Auftraggeber eine bestimmte Maßnahme überhaupt durchführen werde und dass er hierzu hinreichend konkret bestimmte Aufträge an Dritte vergeben wolle. Im konkreten Fall hatten der öffentliche Auftraggeber und der bisherigen Auftragnehmer schon detaillierte Vereinbarungen über einen demnächst zu schließenden Vertrag über zukünftige Leistungen getroffen. Das OLG sah darin ein Vergabeverfahren, das vor der Vergabekammer überprüft werden konnte.

Novellierung des europäischen Vergaberechts

Die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Änderung der Richtlinien über das öffentliche Auftragswesen aus dem Jahr 2000 sind vom Europäischen Parlament in erster Lesung am 17. Januar 2002 in zahlreichen Punkten abgeändert worden. Zum oben bereits erwähnten In-House-Geschäft soll in den neuen Vergaberichtlinien nach dem Willen des Parlaments eine Begriffsbestimmung enthalten sein, deren Wortlaut allerdings – jedenfalls nach dem gegenwärtigen Verfahrenstand – der äußerst knappen Definition des EuGH und des BGH ent-

sprechen wird, so dass davon keine Klärung der Einzelheiten, wie etwa der Frage, wann genau eine Kontrolle „wie über eine eigene Dienststelle“ vorliegt, zu erwarten ist. In den Beschlüssen des Europäischen Parlaments ist im übrigen die deutliche Tendenz erkennbar, Aspekten wie Umweltschutz und Arbeitnehmerrechten stärkere Bedeutung im Vergabeverfahren einzuräumen. Das Gesetzgebungsverfahren dürfte sich noch länger hinziehen, da sich Parlament und Ministerrat einigen müssen.

Eine Richtlinie mit einer kleineren, die alltägliche Arbeit betreffenden Änderung im Vergabeverfahren, nämlich der Einführung neuer Standardformulare für die europaweite Bekanntmachung, ist bereits beschlossen. Eine inhaltliche Änderung der Vorschriften ist damit aber nicht verbunden. Die Frist für die Umsetzung in nationales Recht wurde auf den 1. Mai 2002 festgesetzt.

Vergaberecht in der Praxis: Aktivitäten des VDV

Für die Erarbeitung von Arbeitshilfen zur vergaberechtskonformen Beschaffung von Lieferungen und Leistungen aller Art ist bereits seit 1990 die Arbeitsgruppe „EG-Binnenmarkt – Öffentliches Auftragswesen“ unter aktiver Mitwirkung einiger Mitarbeiter von Rechts- und Einkaufsabteilungen verschie-

der Unternehmen tätig. Im Jahr 2001 wurden zwei VDV-Mitteilungen aus der Reihe „EG-Binnenmarkt aktuell“ überarbeitet und neu veröffentlicht. In der Mitteilung Nr. 3 über die Berechnung von Schwellenwerten für Sektoren-Auftraggeber werden die neuen Vorschriften in §§ 2 und 3 VgV und in den Verdingungsordnungen mit Hilfe von Beispielen ausführlich erläutert. Mitteilung Nr. 6 stellt die Regelungen über technische Spezifikationen und Normen dar, die im Rahmen einer Ausschreibung vor allem bei der Leistungsbeschreibung zu beachten sind.

Die Mitteilung Nr. 1 mit Rechtsgrundlagen, Produktklassifizierungen usw. wird seit Januar 2002 nur noch online im Mitgliederbereich des VDV-Internetauftritts (www.vdv.de) angeboten. In der Überarbeitung befindet sich die Mitteilung Nr. 4 über Vergabeverfahren, Bekanntmachungspflichten und Fristen. Sie wird im Laufe des Jahres 2002 neu erscheinen.

Das Vergaberecht ist jedoch für die Unternehmen nicht nur im Bereich des Einkaufs von Bedeutung. Zukünftig wird es – auch wenn die Rechtslage im einzelnen noch offen ist – vermehrt zu Ausschreibungen von Verkehrsleistungen kommen, in denen die VDV-Unternehmen als Bieter auftreten. Deswegen ist eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe zum Thema „Unternehmenskompetenz im Ausschreibungswettbewerb“ gegründet worden. Sie soll verschiedene Modelle entwickeln, wie ein zukünftiger Wettbewerb um vertraglich vereinbarte Verkehrsleistungen so gestaltet werden kann, dass Verkehrsunternehmen ihre Kompetenzen umfassend zur Geltung bringen können. Ferner sollen Argumentations- und Handlungshilfen für den Dialog zwischen Unternehmen und Aufgabenträgern, aber auch Vorschläge zur Rechtsgestaltung erarbeitet werden.

Das Vergaberecht und seine Weiterentwicklung werden auch in Zukunft den Handlungsrahmen der Verkehrsunternehmen und damit die Arbeit des Verbandes entscheidend prägen.

Ass. jur. Martin Schäfer

Busse und Bahnen: Partner und Akzeleratoren einer ökologischen Steuerpolitik

In zwei Gesetzgebungsschritten wurde 1999 und 2000 mit der Ökosteuern eine neue Qualität bei der Besteuerung von Energie eingeleitet. Das Konzept umfasst einerseits Aufschläge auf die Mineralölsteuer und eine Stromsteuer, andererseits die Entlastung des Faktors Arbeit durch Verwendung des Aufkommens zur Stabilisierung der Rentenversicherungsbeiträge. Reformziele sind eine nachhaltige Umsteuerung der Nachfrage in Richtung energiesparender und ressourcenschonender Produkte sowie Anreize zur Entwicklung umweltfreundlicher Verfahren und Technologien. Vor allem soll den wachsenden Umweltbelastungen aus der Nutzung fossiler Energien entgegengetreten werden. Die Ziele werden vom VDV aktiv mitgetragen, die Umsetzung des Konzeptes weist aber Mängel auf. Der Beitrag befasst sich mit den Auswirkungen der Ökosteuern auf den ÖPNV und zeigt auf, wie die den Bussen und Bahnen zukommende Rolle als strategische Partner einer ökologischen Steuerpolitik effizienter ausgestaltet werden kann.

Als 1999 die erste Stufe der Ökosteuern eingeführt wurde, hatte der Gesetzgeber nur einen ermäßigten Steuersatz bei der Stromsteuer zur Entlastung des Schienenbahnverkehrs und des Verkehrs mit Oberleitungsomnibussen vorgesehen. Busse und Schienenbahnen mit Dieseltraktion unterlagen den vollen Mineralölsteueraufschlägen. Erst mit dem Ökosteuern-Fortführungsgesetz wurde ein Jahr später auch die Halbierung der Zuschläge für im ÖPNV verwendete Kraftstoffe eingeführt.

Bemerkenswert ist, dass diese Entlastung anfänglich gar nicht vorgesehen war und erst in letzter Minute, nicht zuletzt aufgrund der Überzeugungsarbeit des VDV, noch Eingang in das Konzept gefunden hatte. Begründet wurde die ursprünglich volle Belastung des Nahverkehrs damit, dass „sinnvolle Energieeinsparungen auch bei den öffentlichen Verkehrsträgern vorgenommen werden sollen, zumal der Individualverkehr durch die Mineralölsteuer im Vergleich der Kraftstoffkosten stärker belastet wird und die öffentlichen Verkehrsträger dadurch an Konkurrenzfähigkeit gewinnen“ (BtDrS. 14/382, S.13).

Durch die hälftige Reduzierung der Ökosteuernzuschläge ab der zweiten Belastungsstufe sieht die Bundesregierung die „Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV“ (BtDrS. 14/6748, S.251) nun offenbar als ausreichend gewährleistet an. Obwohl die Umweltverträglichkeit von Bussen und Bahnen allgemein anerkannt und die Notwendigkeit einer Förderung erklärtes Ziel aller relevanten Gruppierungen ist, meint

man, das ökologische Verhalten dieses wichtigen Partners ebenfalls mit einer Lenkungsabgabe steuern zu müssen. Die Tatsache, dass die öffentlichen Verkehrsmittel selbst Teil der Lenkungsstrategie sind, wurde mit halbherzigen Steuerentlastungen aber nur ungenügend anerkannt.

Die Ökosteuernbelastung des Nahverkehrs bleibt trotz Ermäßigung hoch

Tatsächlich reduziert sich die Ökosteuernbelastung für den Nahverkehr gar nicht um die Hälfte, das Ermäßigungsniveau entwickelt sich vielmehr schrittweise von 75 auf 60 Prozent. Trotz der Teilentlastung wird die Ökosteuern allein bei dem im Nahverkehr überwiegend zum Einsatz kommenden Dieseldieselkraftstoff im Jahre 2002 auf 69 Millionen Euro (135 Millionen DM) anwachsen. Die Mineralölsteuerrechnung wird 2003 sogar 368 Millionen Euro

erreichen (720 Millionen DM). Hinzu kommt eine Stromsteuerlast, die allein beim Fahrstrom der kommunalen Nahverkehrsunternehmen in 2002 auf 19 Millionen Euro (37 Millionen DM) bzw. 2003 auf fast 22 Millionen Euro (42 Millionen DM) ansteigt. Bei einem städtischen Linienbus wird die Ökosteuern 2002 mit 2.500 Euro zu Buche schlagen (Fahrleistung: 80.000 Kilometer), die Mineralölsteuer sogar mehr als 12.500 Euro betragen. In der fünften Steuerstufe wird dann dieser Bus über einen Zeitraum von acht Jahren mit mehr als 23.500 Euro Ökosteuern und weit über 100.000 Euro Mineralölsteuer belastet werden.

Der angestrebte Ausgleich noch vorhandener Defizite der Verkehrsunternehmen (3.465 Millionen Euro im Jahre 2000) wird zusätzlich erschwert. Hinzu kommt, dass die Beschaffungskosten für Diesel seit Einführung der Ökosteuern um rund 40 Prozent gestiegen sind. Allein bei der Stromsteuer blieb ein vergleichbarer Kostenschub wegen liberalisierungsbedingt gesunkener Einkaufspreise zunächst aus. Die Entlastung der Unternehmen bei den Lohnnebenkosten fiel weit geringer aus als bei Reformbeginn in Aussicht gestellt wurde. Sie fällt 2002 sogar ganz aus.

Die erhoffte Lenkungswirkung ist kaum feststellbar

Im Verkehrsbereich ist eine ausgeprägte Lenkungswirkung aufgrund der Ökosteuern kaum feststellbar. Die Anzahl der im motorisierten Individualverkehr beförderten Personen ist zwar im zweiten Ökosteuernjahr 2000 um 2,8 Prozent gesunken

Daten und Fakten zur Mineralölsteuer – Steuersätze ¹⁾ in € je 1.000 Liter Dieseldieselkraftstoff ²⁾

	1999 ³⁾	2000	2001	2002	2003
EU-Mindeststeuersatz ⁴⁾	245,00	245,00	245,00	245,00	245,00
übrige Basisbelastung (bis 31.3.1999)	72,00	72,00	72,00	72,00	72,00
Ökosteuernzuschläge	30,68	61,36	92,03	122,70	153,40
Regelsteuersatz	347,68	378,36	409,03	439,70	470,40
Vergütung bei Verwendung im ÖPNV	0,00	15,33	30,68	46,05	61,40
Nettobelastung für den ÖPNV	347,68	363,03	378,35	393,65	409,00
Entlastung von ÖPNV-Dieseldiesel in % der Mineralölsteuer	0,0	4,0	7,5	10,5	13,0
Ökosteuernbelastung auf ÖPNV-Dieseldiesel in %	100,0	75,0	66,7	62,5	60,0

¹⁾ gerundet · ²⁾ schwefelarm bzw. schwefelfrei (jeweils beste Qualität) · ³⁾ ab 1.4.1999 · ⁴⁾ Richtlinie 92/81/EWG

Daten und Fakten zur Mineralölsteuer Belastung der VDV-Unternehmen ¹⁾ mit Mineralölsteuer in Mio. €					
	1999 ²⁾	2000	2001	2002	2003
Mehrkosten aufgrund der Ökosteuerzuschläge ³⁾	21	41	55	69	83
Kostenbelastung durch Mineralölsteuer (inkl. Ökosteuerzuschläge)	306	327	341	354	368

¹⁾ Angaben ohne DB AG · ²⁾ Belastung mit Ökosteuer seit 1.4.1999 · ³⁾ geschätzter Flottenverbrauch: 900 Mio. Liter pro Jahr für alle im Linienverkehr eingesetzten Dieselbusse sowie Schienenbahnen (Dieseltraktion) im Nahverkehr (Definition gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 4 a MinöStG)

Daten und Fakten zur Ökosteuer					
	1999	2000	2001	2002	2003
Stromsteuerregelsatz € je Megawattstunde	10,23	12,78	15,34	17,90	20,50
Stromsteuersatz Schienenbahnverkehr (halber Satz) € je Megawattstunde	5,11	6,39	7,67	9,00	10,20
Beitragsätze zur gesetzlichen Rentenversicherung in %	19,5 ¹⁾	19,3	19,1	19,1	n.a.
Absenkung des Arbeitgeberanteils im Vergleich zum Vorjahr (Prozentpunkte)	0,4	0,1	0,1	0,0	n.a.

¹⁾ bis 30.3.1999: 20,3%, ab 1.4.1999: 19,5%

Daten und Fakten zur Mineralölsteuer – Bestandsdaten und Berechnungsgrundlagen			
Bezeichnung	Wert	Einheit	Bezugsjahr
Linienbusse ¹⁾	42.089	Stück	2000
Fahrleistung Busse ²⁾	2.105.493	1.000 km	2000
Bus-Flottenverbrauch	42 ³⁾	Liter	1999 – 2003 ⁴⁾
Löhne und Gehälter (sozialversicherungspflichtig) ⁵⁾	3.444	Mio. €	2000

¹⁾ eigene bzw. geleaste und angemietete Fahrzeuge · ²⁾ Brutto-Wagenkilometer der in ¹⁾ bezeichneten Busse (erhobene Netto-Wagenkilometer mit Zuschätzung der Leerkilometer)
³⁾ bei einer einsatz- und fahrzeugabhängigen Schwankungsbreite von 22 bis 75 Litern · ⁴⁾ Schätzung mit der vereinfachenden Annahme, dass sich fahrleistungsbedingte Mehrverbräuche in Folgejahren und Maßnahmen zur Verbrauchssenkung statistisch ausgleichen · ⁵⁾ vereinfachende Annahme: 90% der ausgewiesenen Löhne und Gehälter sind sozialversicherungspflichtig bzw. liegen unter der Beitragsbemessungsgrenze

(Hrsg.: BMVBW, Verkehr in Zahlen). Die erfreulichen Fahrgastzuwächse der VDV-Unternehmen in den Jahren 1999 (1,2 Prozent), 2000 (1,4 Prozent) und 2001 (1,4 Prozent) resultieren aber nur zum Teil aus dem Berufspendler-Verkehr, dem größten Umsteiger-Potenzial für Neukunden. Schon aufgrund quantitativer und qualitativer Angebotsverbesserungen im ÖPNV waren Zuwächse dieser Größenordnung zu erwarten. Konjunkturelle Einflüsse und schwankende Rohölpreise überlagern zudem etwa vorhandene ökosteuerinduzierte Auswirkungen und führen leicht zu falschen Schlüssen. Insgesamt jedenfalls können die unspektakulären Umsteiger- bzw. Lenkungseffekte verkehrspoli-

tisch nicht befriedigen. Das liegt nicht zuletzt daran, dass auch der öffentliche Verkehr immens zur Kasse gebeten wird. Mehrererlöse aufgrund von ökosteuerbedingten Zuwächsen durch Verzicht auf Autofahrten, die steigende Energiesteuerlasten der Verkehrsunternehmen kompensieren könnten, sind nahezu ausgeblieben. Das Potenzial von Bussen und Bahnen als Akzeleratoren des Reformmodells liegt brach.

Die VDV-Unternehmen tragen auch ohne Ökosteuer erheblich zum Klimaschutz bei

Auch öffentliche Verkehrsunternehmen müssen und sollen ihren

Energieeinsatz optimieren und Schadstoffemissionen minimieren. Während der Pkw-Flottenverbrauch bei acht Litern pro 100 Kilometer auf hohem Niveau verharrt und Fahrgemeinschaften die Ausnahme bleiben, ist im ÖPNV (gemessen an der Transportleistung) das Drei-Liter-Auto längst Realität. Äquivalente Verbräuche von nahezu einem Liter in der Verkehrsspitze werden heute schon erreicht. Der Individualverkehr kann seine Fahrleistungen einschränken, weil mit einem leistungsfähigen ÖPNV eine Alternative geboten wird. Dort, wo diese nicht verfügbar ist, besteht die Möglichkeit, auf kleinere (verbrauchsärmere) Fahrzeuge umzusteigen.

Der öffentliche Nahverkehr hat die Optionen so nicht. Er muss vielmehr die Fahrleistungen ausweiten und für ein attraktives Angebot mit kurzen Taktten bei gleichzeitig moderaten Fahrpreisen sorgen. Die VDV-Unternehmen tragen aber auf ihre Weise erheblich zum Klimaschutz bei, indem sie den Fuhrpark sukzessive auf modernste Technologien (Abgasnachbehandlung, Motortechnik etc.) umrüsten. Dies kann jedoch nur im Rahmen von Ersatz- und Neuinvestitionen erfolgen, flankiert von einer innovationsfreundlichen Förderpolitik der Länder. Die Unternehmen haben schadstoffarme und -freie Kraftstoffe lange vor Einführung des Schwefelzuschlages im November 2001 freiwillig und trotz bis dahin hoher Aufpreise eingesetzt. Die Maßnahmen zur Verbrauchsoptimierung durch Fahrertraining sind nur ein weiteres Beispiel für das ökologische Gesamtengagement. Dieses wird vom Selbstverständnis einer ganzen Branche geprägt, Partner eines Umweltverbundes zu sein.

Die Besteuerung der umweltfreundlichen Verkehrsalternative ist der falsche Weg

Den Betreibern werden dringend benötigte Mittel zum Ausbau ihrer Netze entzogen. Gleichzeitig sollen sie – so die Lenkungswirkung sich entfaltet – Millionen umsteigebereiter Kunden durch attraktive Konditionen dauerhaft gewinnen. Angesichts einer nicht zuletzt vom angebotsorientierten verkehrspolitischen Auftrag geprägten schwierigen Finanzlage, angesichts der ungleichen intramodalen Wettbewerbsbedingungen und vor dem

Hintergrund hoher Anpassungs- lasten an liberalisierte Verkehrs- märkte verfügt die Branche nicht über das zusätzliche Potenzial, um die weiter wachsenden Steuerkos- ten aufzufangen. Dort wo Kosten- senkungs-, Ertrags- und Effizienz- steigerungspotenziale identifiziert werden, werden sie zur Verbesse- rung der Kostendeckung genutzt. Bei einem Kostendeckungsgrad von rund 70 Prozent (alte Bundesländer 2000; 1992: rund 61 Prozent) können steigende Produktionskosten schon rechnerisch nicht ohne Aus- wirkungen auf die Fahrpreise und / oder das Fahrplanangebot bleiben, will man gleichzeitig Defizite weiter abbauen. Weder Anbieter noch Verkehrspolitiker und erst recht nicht die Kunden wollen diese Konsequenzen in Kauf nehmen.

Busse und Bahnen müssen von der Mineralölsteuer befreit werden

Statt also bei den alternativen Verkehrsmitteln zur Attraktivitäts- steigerung benötigte Finanzmittel über Lenkungsabgaben abzuschöp- fen, müssen Busse und Bahnen nicht nur von den Ökosteu- erzuschlägen entlastet, sondern auch von der Mineralölsteuer befreit werden. Dass das EU-Gemein- schaftsrecht Spielräume für eine Politik zugunsten der umwelt- freundlichen Verkehrsmittel bietet, die bei den EU-Nachbarn aktiv genutzt werden (vergleiche KOM 2001/224/EG), wurde im Jahres- bericht 1998 (Seite 19 ff.) ausführ- lich dargelegt. Sowohl die Mineralöl- steuer-Strukturrichtlinie (92/81/ EWG) als auch die Energiesteuer- richtlinie (KOM 97/30/EWG) sehen Fördermaßnahmen für Busse und Bahnen vor.

Flankierend sollte auch die Um- satzsteuer für Personenbeförde- rungsleistungen von heute 16 bzw. 7 Prozent (je nach Fahrtweite) weiter gesenkt werden, wodurch sich vor allem die Fahrpreise stabilisieren ließen (vergleiche VDV-Jahresbericht 1999, Seite 21 ff.). Zur Finanzierung dieser Lenkungsinitiative könnte die Ent- fernungspauschale auf Fernpendler beschränkt werden (z. B. durch Ein- führung einer Mindestentfernung; vergleiche VDV-Jahresbericht 2000, Seite 26 ff.). Auch eine einmalige Anhebung des Mineralölsteuer- satzes ausschließlich für Ottokraft- stoffe (ÖPNV-Cent) bietet sich an und würde den Lenkungseinfluss

auf den Individualverkehr verstär- ken.

Das Steuerrecht kann Lenkungs- aufgaben wirksam unterstützen

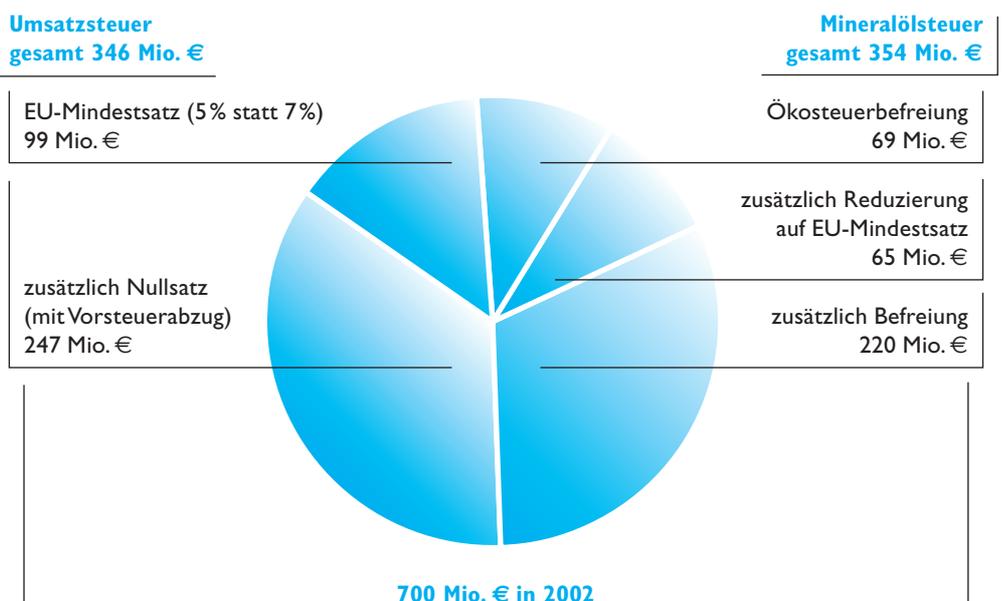
Das Steuerrecht kann verkehrs- und umweltpolitische Lenkungs- aufgaben wirksam unterstützen. Alle im Bundestag vertretenen Par- teien befürworten die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrs- mittel. Die Verkehrsunternehmen sind leistungsfähig und stellen sich aktiv den Herausforderungen einer Politik der Verkehrswende. Sie können aus eigener Kraft erzielte kontinuierliche Erfolge bei der Ver- besserung ihrer wirtschaftlichen Lage vorweisen.

Da ein Rationalisierungspotenzial aber nur einmal ausgeschöpft werden kann, wird eine Fortset- zung des Konsolidierungskurses künftig nur noch dann gelingen, wenn Rahmenbedingungen geschaf- fen werden, die dazu beitragen, die Wettbewerbsnachteile des öffent- lichen Verkehrs im Vergleich zum Individualverkehr zu überwinden. Alles spricht für eine Entlastung der öffentlichen Verkehrsmittel von der Mineralölsteuer. Diese Politik

würde auch dem Bürger das Kon- zept der Ökosteu- er besser kom- munizieren, zumal die in Aussicht gestellte Senkung der Lohnneben- kosten bisher nur unzureichend erreicht wurde. Busse und Bahnen sind die Verkehrsmittel der Zukunft und strategische Partner der öko- logischen Steuerreform. Sie zu besteuern, gleicht dem Fahren mit angezogener Handbremse.

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Direkte und indirekte Entlastungspotenziale für den Nahverkehr bei ausgewählten Steuerarten (Prognoserechnung für 2002)



Erläuterungen zur Umsatzsteuer: EU-Mindestsatz für Leistungen in der Personenbeförderung 5% (77/388/EWG) · Nullsatz (nicht Befreiung) wegen Vorsteuerabzugsberechtigung

Erläuterungen zur Mineralölsteuer: EU-Mindestsatz für Gasöl 245,00 € je 1.000 Liter (92/81/EWG) Regelsteuersatz für schwefelarmes Gasöl in 2002 439,70 € je 1.000 Liter · Mineralölsteuer- vergütung für die Verwendung von Gasöl im ÖPNV in 2002 46,05 € je 1.000 Liter · Steuersatz für Gasöl vor Einführung der Ökosteu- er (bis 31.3.1999) 620,00 DM (= 317,00 €) je 1.000 Liter

VDV-Unternehmen beförderten erstmals mehr als neun Milliarden Fahrgäste

Der seit Jahren anhaltende Fahrgastzuwachs setzte sich im Jahr 2001 fort. Nach 1,2 Prozent in 1999 und 1,4 Prozent in 2000 erreichte er wiederum das Niveau des Vorjahres. Die kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen, die Verkehr mit U-Bahnen, Stadt- oder Straßenbahnen, Obussen, Bussen oder als Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) betreiben, beförderten 7,5 Milliarden Personen. Diese Steigerung von 1,7 Prozent geht über das Maß des Vorjahres hinaus. Die DB Regio AG erwartet einschließlich ihrer Tochtergesellschaften eine nahezu gleichbleibende Nutzung gegenüber 2000 und damit ein Aufkommen von 1,6 Milliarden Fahrten. Die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf konnten gegenüber den Vorjahren ebenfalls deutlich gesteigert werden. Die kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen erzielten Nettoumsatzerlöse in Höhe von 4,4 Milliarden € und lagen damit um 4,4 Prozent höher als im Jahr 2000. Zusammen mit der DB Regio AG, deren Fahrgasteinnahmen sich auf 2,2 Milliarden Euro (+ 4,7 Prozent) beliefen, erzielten die VDV-Unternehmen somit ein Plus von 283 Millionen Euro oder 4,5 Prozent.

Naturgemäß besitzt die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einen nicht unerheblichen Einfluss auf das Fahrverhalten der Bevölkerung. Die Prognosen der Wirtschaftsexperten hatten zu Beginn des Jahres 2001 noch recht freundlich ausgesehen – es wurde mit einem Wirtschaftswachstum von drei Prozent gerechnet. Nachdem jedoch eine Stagnation bzw. ein leichter Rückgang im zweiten und dritten Quartal gegenüber dem jeweils vorangegangenen Quartal festgestellt wurde, fielen die Prognosen im weiteren Jahresverlauf zunehmend pessimistischer aus und mussten mehrmals nach unten korrigiert werden. Zum Ende des Jahres war gar von einer drohenden Rezession die Rede.

Nach den neuesten Einschätzungen und Erkenntnissen beliefen sich die einzelnen Parameter der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die für den ÖPNV sowie SPNV von Bedeutung sind, wie folgt:

Hohe Pkw-Kosten, mehr Zeitfahrausweise

Insbesondere die Entwicklung des Kraftfahrerpreisindex als Bestandteil des Verbraucherpreisindex (Kosten des Autofahrens) spielt für den Verkehrsteilnehmer und die Wahl des für ihn günstigsten Verkehrsmittels eine wichtige Rolle. Wenn auch die Preise für Treibstoff im Jahresverlauf 2001 teilweise wieder sanken, blieben die Kosten für die Haltung eines Pkw nicht zuletzt auch aufgrund von steigenden Beiträgen für Versicherungen und Steuern auf hohem Niveau, das offensichtlich oberhalb der Schmerzgrenze so manches Autofahrers lag.

Demgegenüber fiel die Steigerungsrate für die Kosten der Dienstleistungen öffentlicher Verkehrsmittel deutlich geringer aus. Diese Tatsache machten sich einige Verkehrsunternehmen und -verbände zunutze, wie z.B. der Verkehrsverbund Groß-

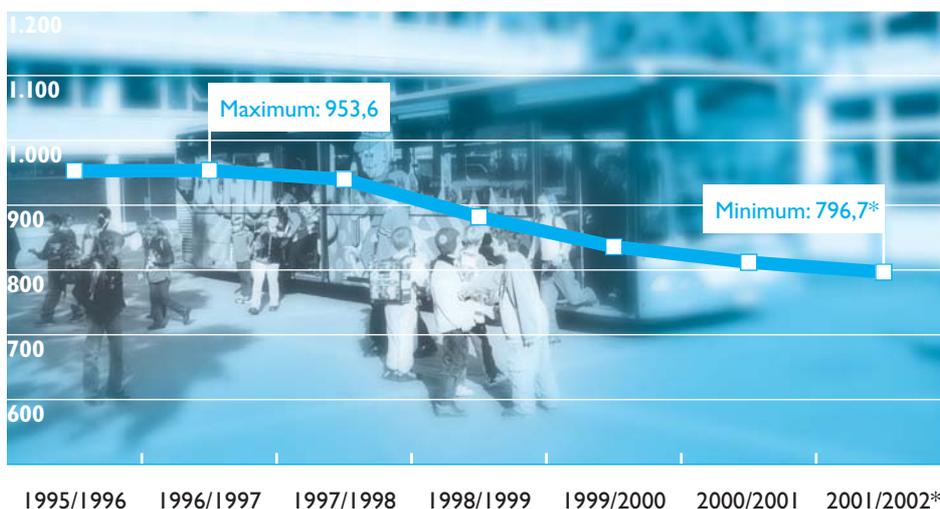
raum Nürnberg GmbH in seiner 2001 geschalteten Werbekampagne.

Das Umsteigen mancher Autofahrer auf das Angebot von Bussen und Bahnen mag ein Grund dafür sein, warum sich das Marktsegment der Fahrten mit Zeitfahrausweisen für jedermann trotz fehlender positiver Impulse von Seiten des Arbeitsmarktes weiterhin mit 1,3 Prozent Zuwachs auf Wachstumskurs befindet. Demgegenüber waren die Fahrten mit Einzel- und Mehrfahrtenkarten nur um 0,2 Prozent rückläufig. Dies ist ein Zeichen dafür, dass es sich nicht überwiegend um eine Verlagerung zwischen den Fahrausweisarten handelte. Es ist im Übrigen seit vielen Jahren zu beobachten und zu einem nicht unerheblichen Teil auf die anhaltenden Bemühungen der VDV-Unternehmen zurückzuführen, ihre Marketingstrategien verstärkt auf bestimmte Zielgruppen (potenzieller) Nutzer von Bussen und Bahnen auszurichten.

Zielgruppe Schüler, Studierende, Auszubildende im Fokus der Verkehrsunternehmen

In jüngster Zeit richtete sich dieses Bemühen der Verkehrsunternehmen besonders an die für den ÖPNV und SPNV sehr wichtige Zielgruppe der Schüler, Studenten und andere Auszubildende. Nach den deutlichen und immer noch anhaltenden Erfolgen der Angebote baden-württembergischer Unternehmen der letzten beiden Jahre (z. B. Maxx-Ticket, Scool-Card), wurden 2001

Entwicklung der Einschulungen in allgemein bildende Schulen (in Tsd. Schüler)



* vorläufig



Werbung für das Schokoticket des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr VRR (oben) sowie für den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg VGN (rechts)

ähnlich stark rabattierte Schülertickets vor allem auch in Nordrhein-Westfalen kreiert, wie z. B. das Schülerticket im Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) und das Schoko-Ticket im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR).

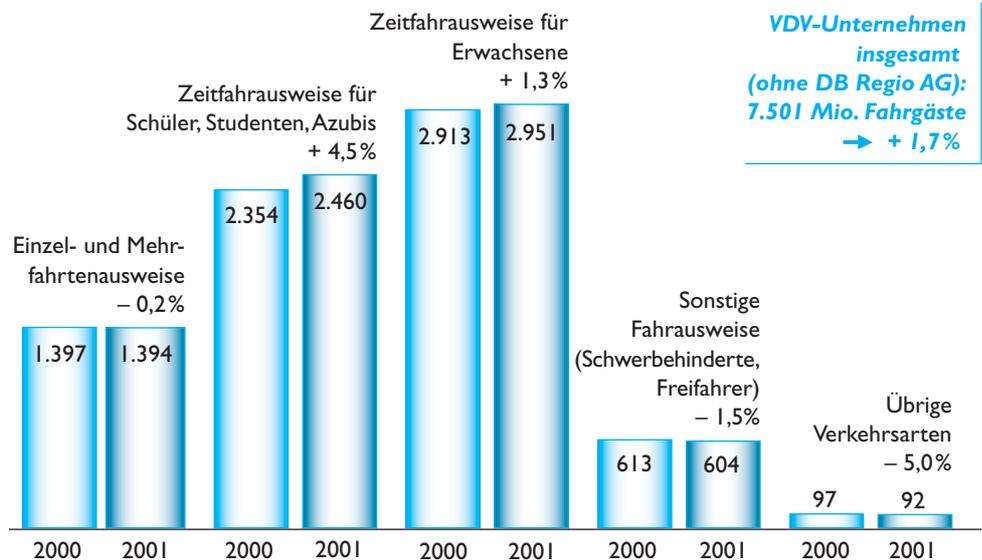
Der Erfolg dieser Fahrausweisart im bevölkerungsreichsten Bundesland wurde im Jahresverlauf zunehmend sichtbar. Die Wachstumsraten erhöhten sich in den einzelnen Quartalen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen zunehmend. Unterstützt wurde dieser auch bundesweit anhaltend positive Trend von der demographischen Entwicklung der Schülerzahlen. Das Schuljahr 1996/97 war das Jahr mit der bisher höchsten Schulanfängerzahl von bundesweit 953.600. Da gerade die älteren mobilen Schüler für den öffentlichen Verkehr besonders wichtig sind, deuten die demographischen Voraussetzungen trotz inzwischen wieder rückläufiger Schulanfängerzahlen auf eine positive Fahrtenentwicklung in diesem Marktsegment auch in den kommenden Jahren hin.

Bundesweit legten die mit Zeitkarten für Schüler, Studenten und andere Auszubildende durchgeführten Fahrten um 4,5 Prozent auf 2,5 Milliarden in 2001 zu. Dies entspricht einem Anteil an den bei den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen durchgeführten Fahrten von nunmehr fast 33 Prozent. Zusammen mit den Fahrten mit den übrigen Zeitkarten stieg der

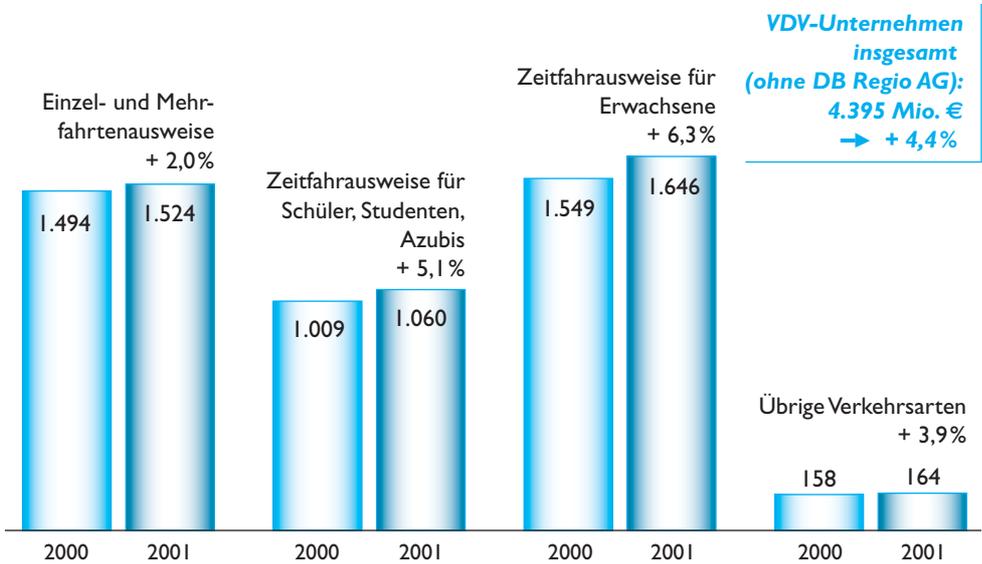
Vorläufige Gesamtentwicklung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen (Nettoumsatzerlöse) aus dem Fahrausweisverkauf im VDV 2001/2000

Fahrgäste (in Mio.)			Einnahmen (Nettoumsatzerlöse) (in Mio. €)			
8.942	9.066	+ 1,4 %	VDV gesamt inkl. DB Regio AG	+ 4,5 %	6.299	6.582
1.568	1.566	- 0,1 %	DB Regio AG inkl. aller Tochtergesellschaften	+ 4,7 %	2.089	2.187
7.374	7.500	+ 1,7 %	VDV kommunale und regionale Unternehmen	+ 4,4 %	4.210	4.395
2000	2001				2000	2001

Vorläufige Fahrgastentwicklung bei den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen 2001/2000 nach Fahrausweisarten



Vorläufige Einnahmenentwicklung (Nettoumsatzerlöse) bei den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen 2001/2000 aus dem Fahrausweisverkauf nach Fahrausweisarten (in Mio. €)



Indizes im Verkehr (Indexwerte, Basis 1995=100)

	Kraftfahrpreisindex	Kosten für die Haltung eines Pkw	Veränderung in Prozent zum Vorjahr
1999		106,2	+ 3,0%
2000		112,9	+ 6,3%
2001		116,7	+ 3,4%

	Index für Verkehrsdienstleistungen	Kosten für die Dienstleistung öffentlicher Verkehrsträger	Veränderung in Prozent zum Vorjahr
1999		111,4	+ 1,9%
2000		114,3	+ 2,6%
2001		117,9	+ 3,1%

Quelle: Statistisches Bundesamt

Wirtschaftliche Rahmendaten 2001

	Bruttoinlandsprodukt (BIP)		Privater Verbrauch	
	Mrd. Euro in jeweiligen Preisen	Veränderung zum Vorjahr	Mrd. Euro in jeweiligen Preisen	Veränderung zum Vorjahr
1999	1.974,2	+ 1,8%	1.149,6	+ 3,1%
2000	2.025,5	+ 3,0%	1.182,8	+ 1,4%
2001	2.064,0	+ 0,6%	1.220,7	+ 1,4%

reale Veränderungsrate preisbedingt 1995 = 100

	Preisindizes für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte		Arbeitslose im Jahresdurchschnitt	
	Jahresdurchschnitt (1995 = 100)	Veränderung zum Vorjahr	in 1.000	Quote
1999	104,9	+ 0,6%	4.099	10,5%
2000	106,9	+ 1,9%	3.889	9,6%
2001	109,6	+ 2,5% *	3.852	9,4%

* höchste Jahresteuersatzrate seit 1994

Anteil der Stammkundschaft damit auf über 72 Prozent.

Wegen des niedrigen Preisniveaus der Schülertickets erhöhten sich die Einnahmen bei dieser Fahrausweisart nur um 5,1 Prozent, während sie bei den Zeitkarten für Erwachsene um 6,3 Prozent und bei den Einzel- und Mehrfahrkarten trotz leicht rückläufiger Fahrgastzahlen immerhin noch um 1,2 Prozent anstiegen.

Zusammen erzielten die VDV-Unternehmen damit Nettoumsatzerlöse aus dem Fahrausweisverkauf von 6,6 Milliarden Euro. Die Einnahmen werden auch für 2001 – dem letzten DM-Jahr – bereits in Euro ausgewiesen, da das Umdenken in der Bevölkerung allgemein und insbesondere in der Branche des ÖPNV bereits vollzogen ist. Zeitgleich mit der Umstellung auf die neue Währung nimmt der VDV eine Umstellung auf die Ausweisung der Einnahmen ohne Umsatzsteuer vor (Nettoumsatzerlöse), da diese den eigentlich interessanten, in den Kassen der Unternehmen verbleibenden, Betrag darstellen.

Im Durchschnitt verlief die Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen bundesweit – über alle Länder und verschiedene Unternehmensgrößen – positiv, was natürlich durch regionale Besonderheiten bedingte rückläufige Entwicklungen in Einzelfällen nicht ausschließt.

VDV-Unternehmen im Personenverkehr arbeiten immer effizienter

Die VDV-Mitgliedsunternehmen haben im Jahr 2000 ihre wirtschaftliche Lage verbessern können. Dies ergab die Verbandserhebung zu den Aufwendungen und Erträgen im Personenverkehr für das Berichtsjahr 2000. Die von den Unternehmen aus Finanzierungs- und Wettbewerbsgründen eingeleiteten Umstrukturierungsmaßnahmen der letzten zehn Jahre zeigten ihre Wirkung auch in veränderten Ertrags- und Aufwandsstrukturen. Durch steigende Fahrgastzahlen wurden bei gleichzeitig nur leicht gewachsenen Aufwendungen erhöhte Beförderungserlöse erzielt. Währenddessen reduzierten sich die Zuschüsse der öffentlichen Hand. Besonders die Ausgliederung von Unternehmensbereichen sowie die Zunahme der Fremdvergabe von Leistungen führte zu Strukturveränderungen bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen und für Personal. Der Einsatz geeigneter Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit wird auch in Zukunft die große Herausforderung bleiben.

Die Unternehmen stehen seit Anfang der neunziger Jahre unter zunehmendem Wettbewerbsdruck, verursacht durch die allmähliche Öffnung der Verkehrsmärkte vor dem Hintergrund einer anhaltend schwierigen Finanzierungssituation. Die Lage ist gekennzeichnet durch finanzielle Engpässe der öffentlichen Haushalte und eine liberalisie-

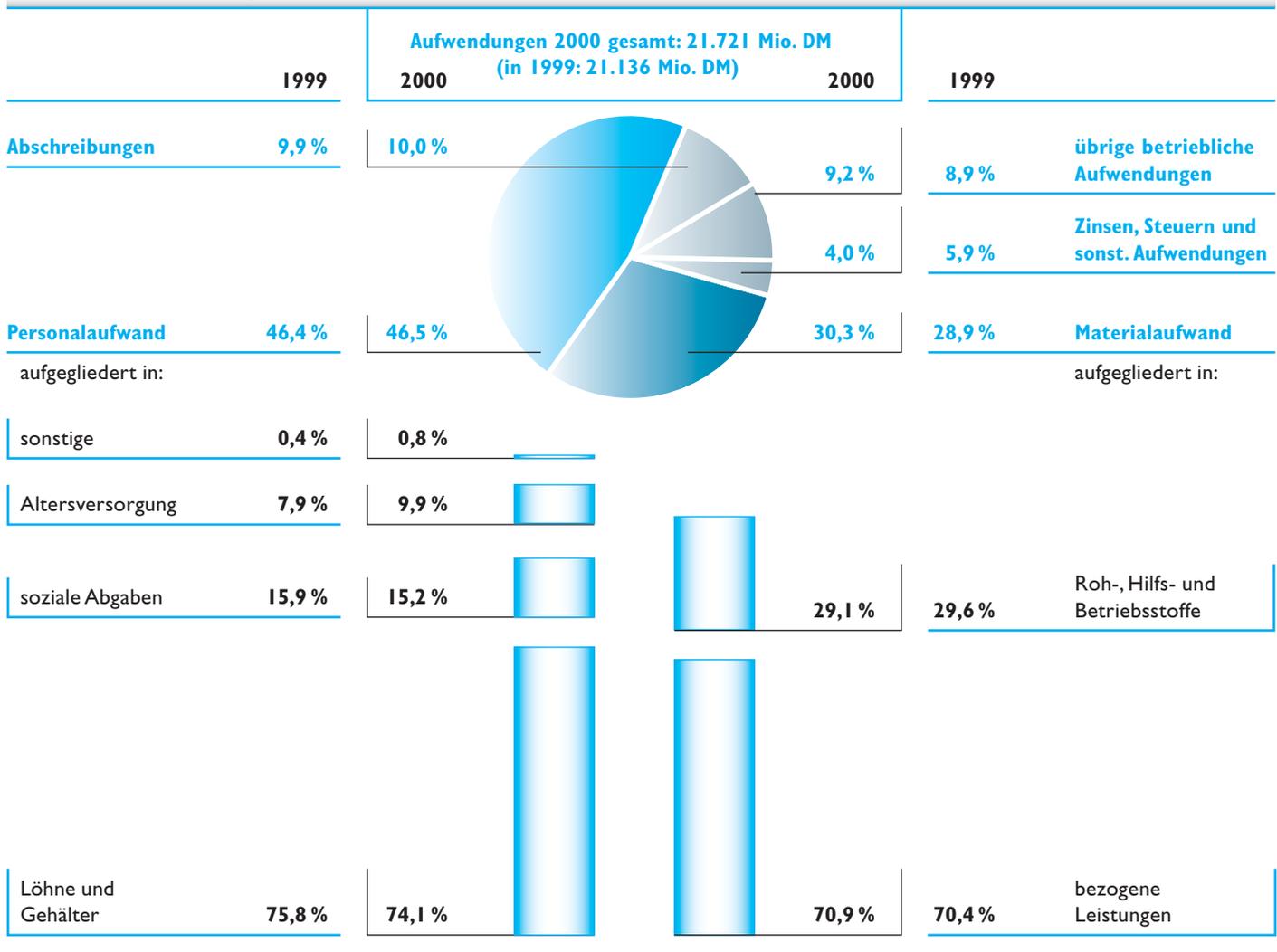
rungsbedingt sinkende Finanzkraft in vielen Bereichen der Versorgungswirtschaft. Damit verringert sich die bewährte Querverbundfinanzierung innerhalb der klassischen Daseinsvorsorgebereiche Strom, Gas, Wasser und Verkehr zunehmend. Der Wettbewerbsdruck führte mit dem Ziel der Erlangung einer zukunftssichernden

Aufwands- und Ertragsstruktur zu einer Vielzahl von Aktivitäten. Beteiligungs- und Kooperationsentscheidungen, Ausgliederungen von Unternehmensbereichen, Fremdvergabe, Geschäftsfelderweiterungen sowie Angebots- und Qualitätsverbesserungen mit entsprechenden Fahrgastzuwächsen sind Beispiele hierfür. Alle diese Maßnahmen haben ihren positiven Niederschlag in den Ergebnisrechnungen der Unternehmen gefunden.

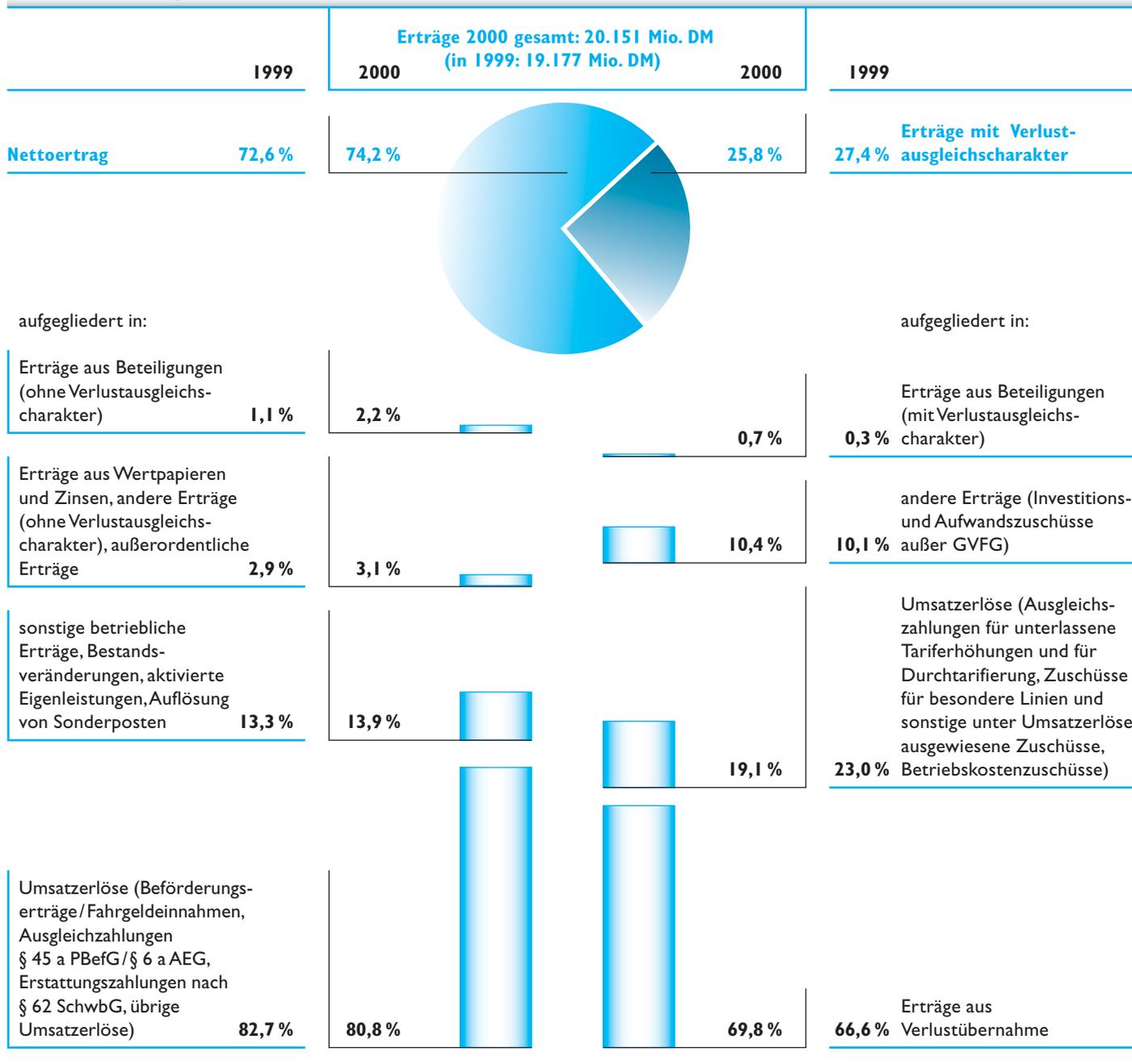
Erträge und Aufwendungen – Verbandserhebung im Personenverkehr 2000

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Lage der Mitgliedsunternehmen erhebt der Verband jährlich die Erträge und Aufwendungen im Personenverkehr (ohne Schienenpersonenverkehr der DB-Gruppe, jedoch einschließlich S-Bahn Hamburg). Die Erhebung erfolgt nach den Kriterien der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung. Bei Unternehmen mit mehreren

Struktur der Aufwendungen 2000/1999 für Gesamtdeutschland



Struktur der Erträge 2000/1999 für Gesamtdeutschland



Betriebszweigen werden nur die der Nahverkehrssparte zugerechneten Erträge und Aufwendungen erfasst. Die Erträge werden um so genannte Erträge mit Verlustausgleichscharakter bereinigt. Werden also von den gesamten Erträgen solche mit Verlustausgleichscharakter abgezogen, errechnet sich der Nettoertrag. Die Bereinigung dient der zutreffenderen Darstellung der Ergebnislage und damit der Ertragskraft der Mitgliedsunternehmen.

Erhöhte Fahrgastzahlen – Steigerung der Umsatzerlöse

Im Jahr 2000 wurden von den VDV-Mitgliedsunternehmen Erträge in Höhe von 20.151 Mio. DM

(10.303 Mio. €) erzielt. Diese setzen sich für Gesamtdeutschland zu 74,2 Prozent aus dem Nettoertrag und zu 25,8 Prozent aus Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zusammen.

Der Nettoertrag erhöhte sich um 1.016 Mio. DM (519 Mio. €, 7,3 Prozent) auf 14.944 Mio. DM (7.641 Mio. €). Den größten Beitrag zu dieser Steigerung lieferten die Umsatzerlöse mit 561 Mio. DM (287 Mio. €). Eine konsequente Angebots- und Qualitätsverbesserung führte in den vergangenen Jahren zu kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen. Dies zeigte sich im Berichtsjahr 2000 in der Erhöhung der Beförderungserträge um

5,1 Prozent und der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG / § 6a AEG um 3,8 Prozent (in den neuen Bundesländern sogar um 6,6 Prozent bzw. 14,6 Prozent). Die Erlöse aus Werbung, Fahrzeugvermietung sowie die sonstigen Umsatzerlöse nahmen insgesamt um 9,0 Prozent zu. Zur Verbesserung ihrer Wirtschaftslage erschlossen die Unternehmen neben ihrem Kerngeschäft, der Beförderungslieferung, zunehmend zusätzliche Ertragsquellen. Auch andere (Netto-)Ertragsarten hatten zum Teil deutliche Zuwächse zu verzeichnen. Die Erträge (ohne Verlustausgleichscharakter) aus Beteiligungen verdoppelten sich auf 323 Mio. DM (165 Mio. €). In dieser Veränderung fand die Neu-

ordnung der Unternehmensstrukturen ihren Niederschlag.

Während der Nettoertrag zunahm, fielen die Erträge mit Verlustausgleichscharakter um 42 Mio. DM (21 Mio. €, 0,8 Prozent) auf 5.207 Mio. DM (2.662 Mio. €). Dies ist auf die deutliche Reduktion der unter den Umsatzerlösen ausgewiesenen Zuschüsse durch die öffentliche Hand von 209 Mio. DM (107 Mio. €) zurückzuführen. So nahmen die Zuschüsse für besondere Linien und sonstige Zuschüsse um 78 Mio. DM (40 Mio. €, 12,5 Prozent) sowie die Betriebskostenzuschüsse in den neuen Ländern um 131 Mio. DM (67 Mio. €, 31,0 Prozent) ab. Die Erträge aus Verlustübernahme erhöhten sich dagegen um 145 Mio. DM (74 Mio. €). Diese Entwicklung resultiert nicht zuletzt aus der Zunahme von (freiwilligen Vorab-) Verlustübernahmevereinbarungen mit den Gesellschaftern (im Sinne von § 8 Abs. 4 PBefG), die zu erhöhten handelsrechtlichen Erträgen und damit zu einem Rückgang der ausgewiesenen Jahresfehlbeträge führte.

Insgesamt war ein Zuwachs der Erträge von 974 Mio. DM (498 Mio. €) zu verzeichnen.

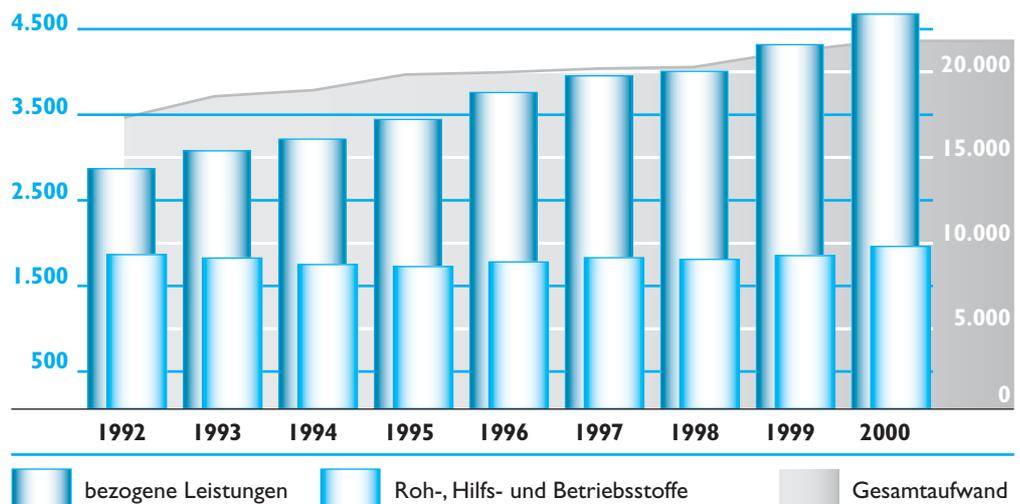
Änderung der Aufwendungen für bezogene Leistungen und für Personal

Die Aufwendungen stiegen im Berichtsjahr 2000 um 585 Mio. DM (299 Mio. €) auf 21.721 Mio. DM (11.106 Mio. €). Auch in der Strukturänderung der Aufwendungen spiegeln sich die Maßnahmen der Unternehmen entsprechend wider. So wird die Tendenz zur Ausgliederung von Unternehmensbereichen und zur Fremdvergabe (Outsourcing) in der Entwicklung der Personal- und Materialaufwendungen sichtbar.

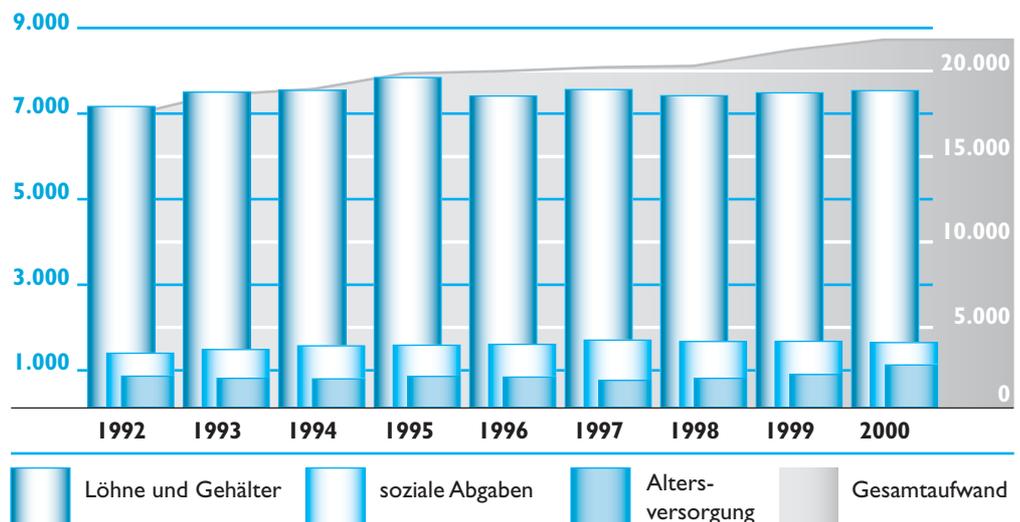
Der höchste Zuwachs ist mit 470 Mio. DM (240 Mio. €) bei der Position Materialaufwand zu verzeichnen. Davon entfiel ein Anteil von 361 Mio. DM (185 Mio. €) auf den Aufwand für bezogene Leistungen und ein Anteil von 109 Mio. DM (56 Mio. €) auf die Zunahme der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind in den vergangenen Jahren auf Grund oben genannter Maßnahmen überproportional zu

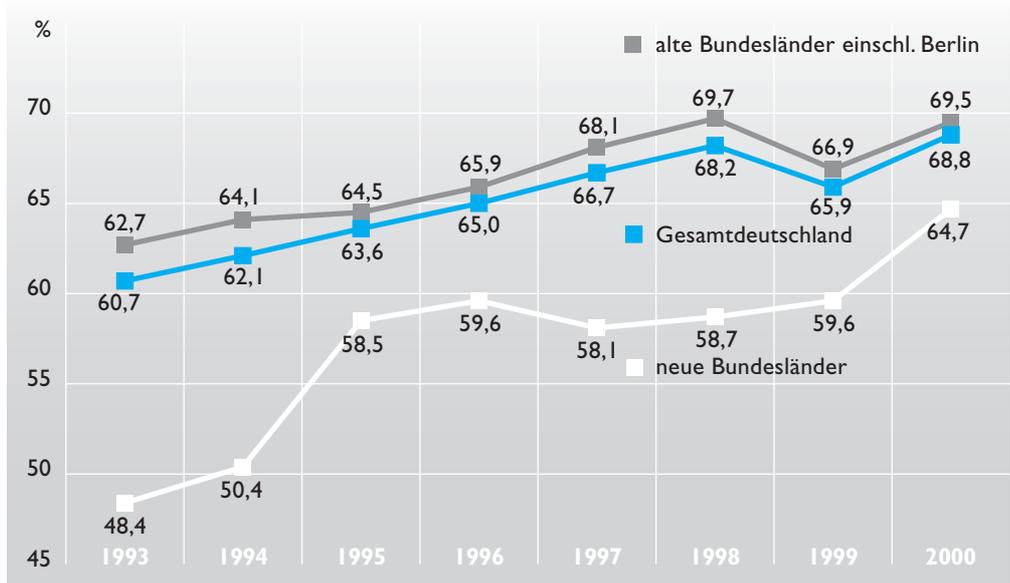
Entwicklung des Materialaufwands bei den VDV-Unternehmen 1992 bis 2000 (in Mio. DM)



Entwicklung des Personalaufwands bei den VDV-Unternehmen 1992 bis 2000 (in Mio. DM)

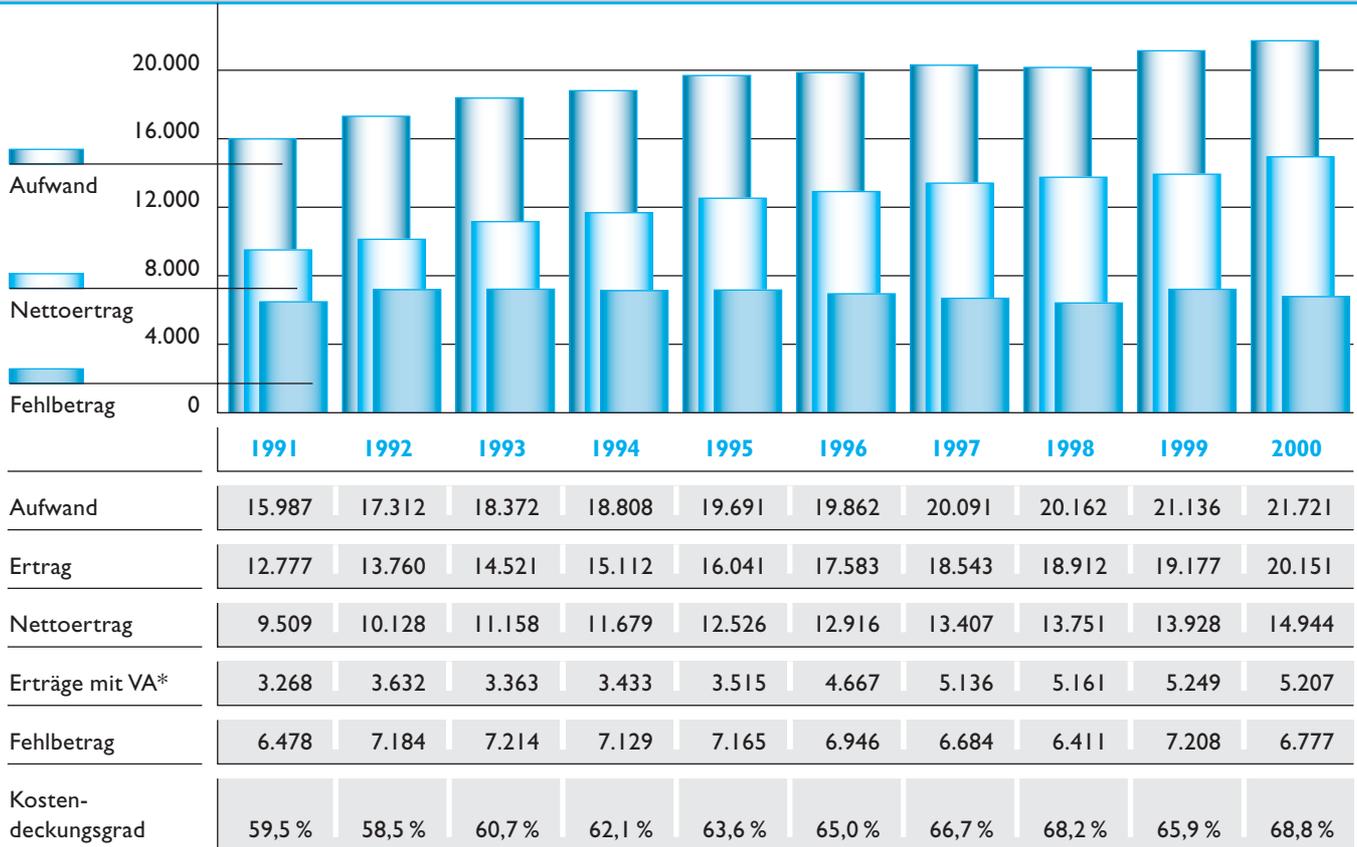


Entwicklung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen 1993 bis 2000 (in Prozent)*



* ohne SPNV der DB-Gruppe, ab 1997 mit S-Bahn Hamburg GmbH

Entwicklung der Kenngrößen der VDV-Unternehmen 1991 bis 2000 (in Mio. DM)



*Verlustausgleichscharakter

den gesamten Aufwendungen gestiegen. Sie erreichten im Jahr 2000 mit 4.659 Mio. DM (2.382 Mio. €) einen Anteil an den gesamten Aufwendungen von 21,5 Prozent. Knapp die Hälfte davon entfiel auf die Busanmietung.

In der Steigerung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe setzt sich der Trend der vergangenen drei Jahre fort. Die Aufwendungen für Dieseltreibstoff nahmen auf Grund der drastischen Preissteigerungen um 181 Mio. DM (92 Mio. €) zu, während die Aufwendungen für Fahrstrom – vor allem durch liberalisierungsbedingte Preissenkungen auf den Strommärkten – um 50 Mio. DM (26 Mio. €) zurückgingen.

Die Veränderung des Personalbestandes durch die Optimierung der Unternehmensstrukturen sowie Kosten senkende Tarifvereinbarungen schlugen sich in der Entwicklung der Aufwendungen für Personal entsprechend nieder. Trotz erhöhter Beförderungsleistungen und gestiegener Gesamtaufwendungen konnten die Aufwendungen für Löhne und Gehälter in den vergangenen Jahren auf einem annähernd konstanten Niveau gehalten werden. Dennoch nahm der Perso-

nalaufwand insgesamt um 295 Mio. DM (151 Mio. €) zu. Dies ist mit 225 Mio. DM (115 Mio. €) nicht zuletzt auf die Zunahme der Altersversorgungsaufwendungen zurückzuführen. Diese Position umfasst u. a. den personalbezogenen Aufwand für laufende Um- und Restrukturierungsmaßnahmen (einschließlich des Aufwandes für Vorruhestandsregelungen).

Sinkender Fehlbetrag sowie steigender Kostendeckungsgrad – und die neuen Bundesländer holen weiter auf

Im Vergleich zum Berichtsjahr 1999 erhöhte sich im Jahr 2000 der Kostendeckungsgrad für Gesamtdeutschland um 4,4 Prozent auf 68,8 Prozent. Der Fehlbetrag sank auf 6.777 Mio. DM (3.465 Mio. €). Eine besonders erfreuliche Entwicklung zeigte sich in den neuen Bundesländern. Der Kostendeckungsgrad stieg dort um 8,6 Prozent (von 59,6 Prozent auf 64,7 Prozent). Eine Erhöhung des Nettoertrages um 13,0 Prozent wurde nicht zuletzt durch die beachtliche Steigerung der Umsatzerlöse bewirkt.

Durch die erfolgreiche Nutzung von Erlössteigerungs- und Kosten-

senkungspotenzialen stiegen die Nettoerträge in den vergangenen Jahren kontinuierlich bei gleichzeitig unterproportionalem Anstieg der Aufwendungen an. Eine Ausnahme in dieser Entwicklung stellt das Jahr 1999 dar, in dem der umstrukturierungsbedingt erhöhte außerordentliche Aufwand eines westdeutschen Großunternehmens auf das gesamte Erhebungsergebnis durchschlug. Der Kostendeckungsgrad als Verhältnis von Nettoertrag zu Aufwendungen hat sich in den vergangenen zehn Jahren von 59,5 Prozent auf 68,8 Prozent erhöht und spiegelt somit die erreichten Produktivitätsfortschritte wider. Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit wird trotz der erzielten Erfolge noch bis zum Ende des Jahrzehnts gewaltige Anstrengungen erfordern. Die bisher vorliegenden Ergebnismeldungen zahlreicher Unternehmen für das Jahr 2001 und auch die Prognosezahlen für das Jahr 2002 deuten darauf hin, dass die Herausforderung bewältigt werden kann und der positive Trend auch in der Zukunft anhalten wird.

Dipl.- Kff. Marga Weiß

Entwicklung der Eisenbahnen vor dem Hintergrund neuer Ansprüche

Die Eisenbahnen sehen sich seit der Bahnreform mehr und mehr Konkurrenz ausgesetzt. Neben dem ausgeprägten Wettbewerb gegenüber den konkurrierenden Verkehrsmitteln kommt die intramodale Konkurrenz hinzu. Für die Unternehmen bedeutet dies Vor- und Nachteile: Mehr Freiheiten, aber auch mehr (Wettbewerbs)Druck. Bisher haben sich die Bahnen im VDV diesen neuen Anforderung erfolgreich gestellt. Nach wie vor kommt es aber darauf an, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass Eisenbahnverkehr auch weiterhin erfolgreich betrieben werden kann.

Nach jahrzehntelanger Regulierung haben sich die Rahmenbedingungen für Eisenbahnen grundlegend geändert. Die in der Theorie viel zitierten Vorteile für Bahnen und Volkswirtschaft gleichermaßen zeigten ihre Wirkungen bisher vor allem im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aber auch im Schienengüterverkehr haben die Anstrengungen der Unternehmen Erfolg.

Erfreuliche Entwicklungen im Güterverkehr der Eisenbahnen ...

Im Jahr 2000 legten sowohl öffentlicher als auch nichtöffentlicher Eisenbahngüterverkehr erstmals wieder zu. Insgesamt transportierten die VDV-Unternehmen im Güterverkehr 552,6 Millionen Tonnen (ohne Doppelerfassungen) über durchschnittlich 150 Kilometer. Überdurchschnittlich entwickelten sich die VDV-Mitgliedsunternehmen im öffentlichen Eisenbahngüterverkehr.

Bezogen auf das Verkehrsaufkommen transportierte die DB Cargo AG 2,9 Prozent mehr als im Vorjahr (287,3 Millionen Tonnen). Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) beförderten 5,6 Prozent mehr als 1999 (68,1 Millionen Tonnen). Der Modal-Split-Anteil der öffentlichen Güterbahnen stieg so auf 12,8 Prozent. Die nichtöffentlichen Bahnen realisierten im Jahr 2000 ebenfalls höhere Transportmengen. Ein überdurchschnittlicher Anstieg zeigte sich bei den Werksbahnen (3,5 Prozent). Sie transportierten 364,6 Millionen Tonnen. Die Hafengebühren erhöhten ihre Tonnage um 1,1 Prozent auf 53,8 Millionen Tonnen.

Noch deutlicher zeigen sich die Entwicklungen des letzten Erhebungsjahres bei den Verkehrsleistungen der Eisenbahnen. Immer öfter gelingt es den NE, Fernverkehre in eigenständiger Bedienung zu akquirieren. Über die höhere durchschnittliche Transportweite

spiegelt sich dies in den Tonnenkilometern wider. Die öffentlichen NE verzeichneten daher eine Zunahme der Verkehrsleistung um 43,4 Prozent auf knapp 1,5 Milliarden Tonnenkilometer. Das Plus von DB Cargo AG betrug 7,4 Prozent. Im intermodalen Vergleich erreichten die öffentlichen Güterbahnen einen Marktanteil von 18,6 Prozent.

Auch im nichtöffentlichen Verkehr führten die Aktivitäten einiger großer Werksbahnen auf der Fernstrecke zu einem Plus von 8,9 Prozent in der Verkehrsleistung (4,0 Milliarden Tonnenkilometer). Das Ergebnis der Hafengebühren lag mit 0,3 Milliarden Tonnenkilometern etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

... und steigende Marktanteile für NE im SPNV

Seit der Neuordnung der Zuständigkeiten im Rahmen der Regionalisierung hat sich der Marktanteil der NE im SPNV kontinuierlich erhöht. Bezogen auf die Betriebsleistung in Zugkilometern werden heute statt 97 Prozent nur noch 92,4 Prozent durch Unternehmen der DB-Gruppe erbracht. Mitverantwortlich für die Expansion der NE im SPNV sind die Vergabeentscheidungen der Aufgabenträger in Ausschreibungsverfahren. Bisher wurden

jeweils rund die Hälfte der im Wettbewerb vergebenen SPNV-Betriebsleistungen der DB AG und den NE bzw. Bietergemeinschaften zugesprochen.

Aber: Neue Ansprüche an Eisenbahnen

Die oben genannten Entwicklungen basieren darauf, dass Eisenbahnbetrieb heute in vielen Formen praktiziert werden kann: Infrastrukturbetreiber, Verkehrsanbieter auf eigener oder fremder Infrastruktur, auf eigene Rechnung, im Auftrag Dritter, in Kooperation oder im Wettbewerb. Im Gegenzug zu den zahlreicheren Möglichkeiten sehen sich die Bahnen mit einer Vielzahl neuer Anforderungen konfrontiert, die das Risiko des einzelnen Unternehmens erhöhen.

Bahnunternehmen sind heute mehr Konkurrenzdruck ausgesetzt als früher. Die Zahl der aktiven Gesellschaften steigt. Neben traditionellen Bahnen gehen im Eisenbahngüterverkehr vielfach Verladere und Speditionen, im SPNV auch kommunale Verkehrsunternehmen zusätzlich an den Markt. U. a. durch die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur nehmen die Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Verkehrsträgern weiterhin zu. Durch den Güterstruktureffekt mit dem Trend zu hochwertigen Gütern werden an die Transportqualität hohe Anforderungen gestellt.

Verkehrs-, Umwelt- und Gesellschaftspolitik verfolgen das Ziel der nachhaltigen Entwicklung. Wegen seiner relativen Umweltfreundlichkeit wird vom Schienenverkehr ein wesentlicher Beitrag zur Nachhaltigkeit im Verkehrssektor erwartet. Aufgabenträger im SPNV wollen die

Eisenbahnen in Deutschland

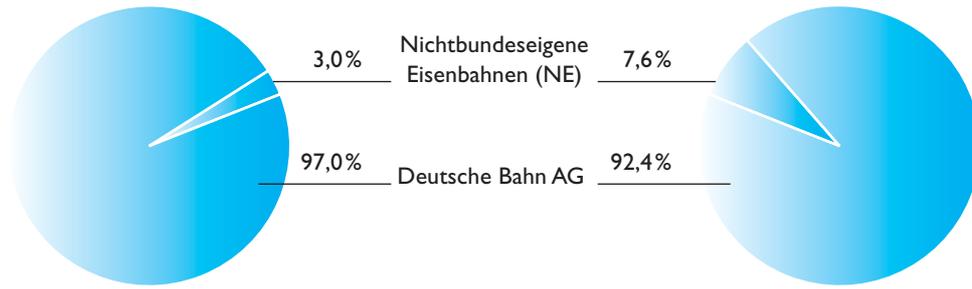
	Eisenbahnen des Bundes	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs¹⁾	24	255
■ mit Regelverkehr		197
darunter Güterverkehr		155
darunter Personenverkehr		121
darunter Eisenbahninfrastruktur		118
■ mit Museumsbahn- und Touristikverkehr		58
Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs²⁾	ca. 8.150	
■ Hafen- und Werksbahnen	ca. 850	
■ Anschlussgleise (nur Infrastruktur)	ca. 7.300	

¹⁾ erteilte Konzessionen, Stand: 1. Januar 2001 · ²⁾ Schätzungen

Vergleich der Marktanteile im SPNV (Basis: Betriebsleistung in Zugkilometern)

1993/1994

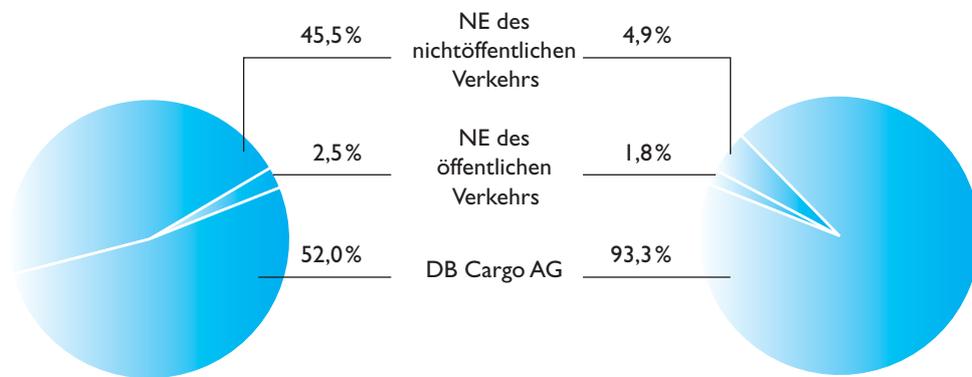
2001 (Planwerte)



Güterverkehr der Eisenbahnen

Anteile am Verkehrsaufkommen 2000
(insgesamt 552,6 Mio. Tonnen)

Anteile an der Verkehrsleistung 2000
(insgesamt 82,3 Mrd. Tonnenkilometer)



Neue Ansprüche an Eisenbahnen



Konkurrenz um den Markt dazu nutzen, Effizienzsteigerungen zu erzielen. Dabei sollen z. B. Zuschussminimierungen oder Angebotsmaximierungen durchgesetzt werden. Unsicherheit besteht über den Umfang der tatsächlich realisierbaren Kostensenkungen. Steigende Marktanteile für den Eisenbahnpersonenverkehr können im intermodalen Vergleich nur dann erzielt werden, wenn der Anspruch der Fahrgäste nach Angebotsverbesserungen befriedigt wird. Dabei stehen ausdrücklich nicht nur quantitative Ausweitungen im Vordergrund, sondern auch Verbesserungen der Beförderungsqualität wie beispielsweise der Einsatz moderner Fahrzeuge und Service.

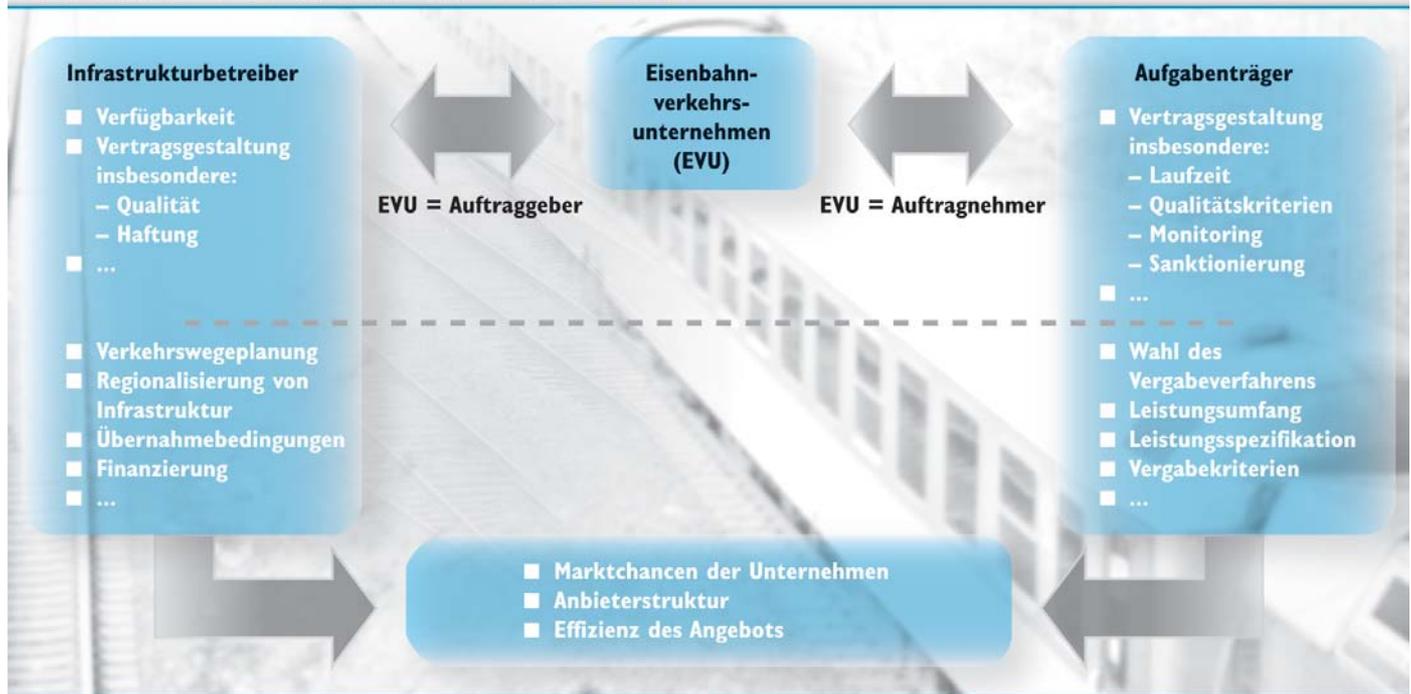
Nicht nur private Anteilseigner von Bahngesellschaften sind an einer angemessenen Rendite interessiert, die zusätzliche Anreize zur Strukturoptimierung in den Gesellschaften setzt. Aus dem Steueraufkommen der öffentlichen Haushalte müssen verschiedenste Maßnahmen finanziert werden. Angesichts der Knappheit öffentlicher Mittel erwartet man auch von finanzpolitischer Seite deutliche Kostensenkungen im SPNV-Betrieb. Derzeit wird der Großteil des Schienenverkehrs auf dem Netz der DB Netz AG durchgeführt. Der unternehmerische Anspruch des Infrastrukturbetreibers zielt im Grundsatz auf Vollkostendeckung. Das heißt, die Fahrwegfinanzierung soll über kostendeckende Trassenpreise durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen als Nutzer erfolgen.

Daher: Eisenbahnen brauchen angemessene Rahmenbedingungen

Die Erfolge der Bahnen in den Jahren nach der Bahnreform sind bekannt. Allerdings hängt die erfolgreiche Weiterführung und die Realisierung neuer Projekte auch von Parametern ab, die für das einzelne Unternehmen nicht oder nur bedingt gestaltbar sind. Hierzu zählen nicht wenige der oben angerissenen Ansprüche. Von daher kommt es für den VDV darauf an, auf eine geeignete Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Bahnen hinzuwirken.

Speziell im Wettbewerb der SPNV-Gesellschaften zeichnet sich Handlungsbedarf ab. Um die Erwartungen und Forderungen seiner

Eisenbahnen zwischen Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber



Mitglieder hier umfassend darstellen zu können, hat der VDV im Herbst 2001 die Gründung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe „Wettbewerbsstrategien im SPNV“ initiiert. Ziel ist, die Besonderheiten und Anforderungen des SPNV-Betriebs in einem immer wettbewerbsintensiveren Umfeld zu diskutieren und den entsprechenden Handlungsbedarf aufzuzeigen.

Im Mittelpunkt stehen dabei die Beziehungen der SPNV-Unternehmen zum Aufgabenträger auf der einen und zum Infrastrukturbetreiber auf der anderen Seite. Durch die in der Bahnreform angelegte getrennte Betrachtung von Infrastruktur und Betrieb sowie dem Prinzip der Regionalisierung stehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen – abgesehen von ihrem Verhältnis zum Endverbraucher „zwischen“ zwei Vertragspartnern:

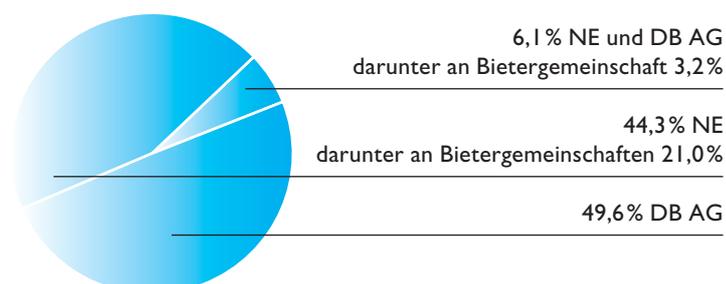
Im Rahmen eines Besteller-Ersteller-Verhältnisses ist der jeweilige Aufgabenträger Vertragspartner für die Verkehrsleistungserstellung. Bereits die Gestaltung der Vergabe entscheidet mit, inwieweit das SPNV-Angebot für die öffentliche Hand als Auftraggeber, das Unternehmen selbst und den Fahrgast als „Endverbraucher“ ein Erfolg wird. Entscheidende Aspekte sind u. a. das geforderte Leistungsvolumen und die Laufzeit der Verträge. Letztlich hängt auch die zukünftige Marktstruktur vom Vergabeverhalten der öffentlichen Auftraggeber ab. Kleinere und mittlere Unternehmen können sich auf Dauer nur dann im Markt halten, wenn sie auf Vergabeverfahren treffen, die ihnen das Ausspielen ihrer spezifischen Vorteile ermöglichen.

Die Infrastruktur ist das Rückgrat des Schienenverkehrs. Verfügbar-

keit, Qualität und Nutzungskosten der Infrastruktur determinieren Kosten und Qualität – und damit den Erfolg – des Eisenbahnverkehrs. Faktoren wie Pünktlichkeit und Reisezeit spielen bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle. Daher gehen die Aufgabenträger des SPNV immer mehr dazu über, bestimmte Qualitätskriterien vertraglich zu fixieren und die Nichterfüllung zu sanktionieren. Damit werden Anreize gesetzt, die das Marktergebnis insgesamt verbessern. Notwendig ist allerdings eine angemessene Risikoallokation, die wiederum voraussetzt, dass Mängel in der Infrastruktur vom Infrastrukturbetreiber und nicht vom Verkehrsunternehmen verantwortet werden. Dieses Problem ist derzeit nicht zufriedenstellend gelöst.

Die bisherigen Erfahrungen lassen erkennen, dass die Eisenbahnen auf dem richtigen Weg sind. Für eine nachhaltigen Entwicklung ist es aber notwendig, dass die Güter- und Personenbahnen angemessene Rahmenbedingungen vorfinden. Der Prozess der Neuorientierung und Umstrukturierung in den Unternehmen kann eventuelle verkehrspolitische Fehlentwicklungen nicht kompensieren, sondern muss vielmehr unterstützend begleitet werden.

Markterfolg bei Ausschreibungen im SPNV nach Unternehmensgruppen (Basis: vergabene Betriebsleistung in Zugkilometer pro Jahr)



Neue Marktstrukturen im Schienengüterverkehr

Häufig stellt sich die Frage, wie der Markt die veränderten Rahmenbedingungen nach der Bahnreform angenommen hat. Diese Frage stellt sich zu Recht, denn der aktuelle Modal Split der Verkehrsträger deutet noch nicht auf eine Trendwende zugunsten der Schiene hin. Ungeachtet der Zahlen hat sich der Schienenmarkt in den letzten Jahren merklich verändert. Es gibt mehr Wettbewerb und mehr Kooperation zwischen den Bahnen. Auch sind die traditionellen Bahnen nicht mehr unter sich, sondern müssen sich den Markt mit einer Vielzahl von neuen Bahnen teilen. Deren (Mit-)Eigentümer sind neben privaten Investoren zunehmend Speditionen und Unternehmen der verladenden Wirtschaft. Die vielfältigen Strategien der Unternehmen sorgen dafür, dass sich der Markt inmitten eines dynamischen Wandlungsprozesses befindet. Die daraus resultierenden neuen Marktstrukturen werden sich zu geeigneter Zeit positiv im Modal Split niederschlagen.

Ausgangspunkt des Wandels ist die alte Marktordnung auf der Schiene vor der Bahnreform 1994. Damals unterlagen die Bahnen noch der Tarif- und Beförderungspflicht. Ihr Betätigungsfeld beschränkte sich zu meist auf die Vorhaltung, den Betrieb und die Nutzung der eigenen Infrastruktur. Fremde Infrastrukturen durften nur mit Zustimmung des Eigentümers befahren werden. Es gab lediglich „kleine Grenzverkehre“, die nicht im Wettbewerb, sondern ausschließlich in Kooperation durchgeführt wurden. Die meisten Bahnen waren im Eigentum der öffentlichen Hand (Bund, Länder und kommunale Gebietskörperschaften). Alle nicht dem Bund gehörenden Bahnen definierten sich über die Eigentümerschaft folglich als Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE). Diese Bezeichnung kennt auch das heute noch gültige Eisenbahnrecht; alternative Begriffe wie Privatbahnen oder Regionalbahnen treffen nur für bestimmte NE-Gruppierungen zu.

Als Privatbahnen wurden überwiegend Werkbahnen gesehen, die auf eigener Infrastruktur innerbetriebliche Verkehre durchführten. Andere Privatbahnen waren eher die Ausnahme. Speditionen und Verlader waren Kunden der Bahnen und nahmen deren Angebote entweder in Anspruch oder nicht. Werkverkehre über öffentliche Infrastrukturen oder Selbsteintritt von Speditionen waren auf der Schiene unbekannt.

Die Bahnen transportierten überwiegend Massengüter, während Transporte mit höheren Logistikanforderungen mehr über die Straße abgewickelt wurden. Schienenverkehre in anspruchsvollen Logistikketten waren eher Einzelfälle, denn es mangelte an entsprechenden Bahnangeboten. Viele Speditionen und Verlader behandelten das Schienensystem eher stiefmütterlich und gestalteten ihre Schnittstellen mehr

zur Straße hin. So basiert zum Beispiel moderne Logistik vornehmlich auf Heckverladung, während der konventionelle Waggonverkehr wegen der Puffer und Kupplungen auf Seiten- oder Kranverladung angewiesen ist. Die Bahnen kümmerten sich wenig um die logistischen Prozesse ihrer Kunden, sondern sahen sich viel lieber in der bequemer Rolle eines Transporteurs. Dies schadete dem Verkehrssystem Schiene im intermodalen Wettbewerb.

Der europäische Markt wurde von den Staatsbahnen dominiert und jede dieser Bahnen hatte ihr eingezäuntes Hoheitsgebiet. Es gab nur ein Transportsystem, an dem die verschiedenen Bahnen im In- und Ausland in einer Verbundproduktion beteiligt waren. Zwar wurde die gemeinsame Produktion fortlaufend optimiert, die Infrastrukturgrenzen blieben aber Produktionsgrenzen. Die Bahnen konnten sich keine anderen Partner im Ausland suchen oder gar in fremden Ländern eigene Züge fahren lassen, sondern waren zur gegenseitigen Zusammenarbeit gezwungen. Man stelle sich vor, die beschriebene Marktordnung hätte auch auf der Straße gegolten. Lkw hätten nur auf ihren eigenen Straßen fahren dürfen und an den Grenzen hätten Zugmaschinen und Fahrer wechseln müssen. Wie hätte der Modal Split dann wohl ausgesehen?

Die Bahnreform und die Liberalisierung des gesamten Verkehrsmarktes auch auf europäischer Ebene haben die Rahmenbedingungen für die Bahnen erheblich verändert. Preise werden heute bilateral vereinbart und es besteht für die Bahnen in nationalen Verkehren keine Beförderungspflicht mehr. Durch den freien Netzzugang in Deutschland und in einigen europäischen Ländern dürfen die Bahnen fremde Infrastrukturen in Kooperation oder im Wettbewerb benut-

zen. Diese neue Marktordnung hat dazu geführt, dass der Wettbewerb und die Kooperation zwischen den Bahnen zugenommen haben. Neue Bahnen sind in den Markt eingetreten und bieten eigenständige Leistungen an. Eigentümer dieser neuen Bahnen sind überwiegend Privatinvestoren, Speditionen oder Industrie- und Handelsunternehmen. Das bedeutet: Immer mehr Bahnkunden steigen operativ in das Schienengeschäft ein und übernehmen bewusst Chancen und Risiken.

Auch Speditionen gehen neue Wege, indem sie feste Zugkapazitäten einkaufen oder Systemverkehre aufbauen, an deren Realisierung mehrere Bahnen und Kunden beteiligt sind. Schienenleistungen müssen nicht mehr selbst produziert werden und ein Anbieter hat die Wahl zwischen Eigenproduktion oder Fremdbezug. Je mehr Logistik den Transport begleitet, desto stärker konzentrieren sich Gesamtanbieter auf die Organisation und Steuerung von Systemverkehren. Diese Form der Mehrwertleistung ist in der Logistik üblich und gewinnt auch auf der Schiene zunehmend an Bedeutung. Von dieser Möglichkeit machen zunehmend auch Bahnen Gebrauch und kaufen Leistungen bei anderen Bahnen oder Speditionen ein.

Darüber hinaus ist eine deutliche Zunahme strategischer Kooperationen wie zum Beispiel Kapitalbeteiligungen, Joint-Venture-Unternehmen oder Allianzen zu verzeichnen. Beteiligt sind neben Bahnen namhafte Speditionen, Industrie- und Handelsunternehmen, Reeder und Operateure. Zunehmend engagieren sich Bahnen im Speditions- und Logistikgeschäft, wodurch vertikale Kooperationen keine Einbahnstraßen darstellen.

Was ist für die Zukunft noch zu erwarten und wo liegen die Wachstumsmärkte für die Schiene? Zunächst kann von einer Zunahme der Anbieter logistischer Schienenleistungen ausgegangen werden. Viele davon werden versuchen, das Verkehrssystem Schiene erfolgreicher als bisher in moderne Logistikketten einzubinden. Dabei geht es um die Schnittstellen zum System und um die Organisation des Transportsystems selbst. Neue Ideen werden in den Markt drängen und dem System weitere Geschäftsfelder eröffnen.

Eine Zunahme von Anbietern bedeutet aber auch, dass sich mehr Unternehmen den bestehenden Markt teilen müssen. Vor diesem Hintergrund wünschen sich viele ein deutliches Wachstum des Gesamtmarktes auf der Schiene. Der Ganzzugverkehr ist zwar im Wettbewerb heftig umkämpft, wird aber der Schiene vor dem Hintergrund rückläufiger Massenguttransporte wenig Wachstumsimpulse geben können.

Die größten Wachstumspotenziale liegen wohl in der Sendungsgröße der Einzelladungen. Um die Stärken des Systems Schiene gegenüber der Straße in diesem Marktsegment ausspielen zu können, bedarf es intelligenter Bündelungskonzepte sowie einer attraktiven Verknüpfung der europäischen Wirtschaftszentren durch die Schiene. Die Aufgabe von Logistikdienstleistern im Sinne einer Mehrwertleistung kann darin bestehen, Pakete, Stückgut, Teilladungen oder Komplettladungen so zu bündeln, dass daraus potenzielle Schienentransporte entstehen können. Im Idealzustand resultieren aus der Bündelung Systemverkehre unter Beteiligung mehrerer Speditionen und Kunden. Vorhandene Bündelungspunkte sind dabei Terminals des kombinierten Verkehrs oder Logistikzentren mit Gleisanschluss.

Speditionen und Verlader werden sich nur dann für die Schiene engagieren, wenn sie mehr Einfluss auf Kosten und Leistungen des Systems bekommen. Dies gelingt auch durch eigene operative Standbeine oder durch strategische Partnerschaften mit Bahnen. Je mehr sich Speditionen und Verlader einbringen, desto eher werden sie auch die Verantwortung für das System Schiene mit den Bahnen teilen.

Damit neue Konzepte greifen können, bedarf es aber auch integrierter Produktionssysteme der Bahnen. Die Bahnen dürfen nicht den Fehler begehen, die erforderlichen Bündelungen nur von anderen zu erwarten. Vielmehr sollten sie selbst Bündelungsfunktionen wahrnehmen, indem sie zum Beispiel leistungsfähige Angebote im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr realisieren. Auch die Einbindung von Partnerbahnen in Vor-, Haupt- und Nachläufe hilft den Bahnen, das System zu verbessern und neue Märkte zu erschließen.

Viele Bahnen wissen, dass sie in einer klassischen Truckerrolle kaum Erfolg haben werden. Die Probleme des Güterkraftverkehrs auf der Straße sind den Bahnen bekannt. Aus diesem Grunde werden sie verstärkt selbst in die Logistik einsteigen, um sich ihrerseits besser in Schlüsselfunktionen des Logistikmarktes zu positionieren. Dabei stellt die Beteiligung an einer Spedition nur eine Option von mehreren dar. Auch die strategische Zusammenarbeit mit Speditionen und anderen Bahnen im Sinne von Allianzen hilft, die eigene Produktpalette zu erweitern. Aus solchen Kooperationen entstehen dann neue Netzwerke und Systemverkehre.

Der Markt der Kooperationen ist in jüngster Zeit sehr in Bewegung geraten und er wird noch weitere Partnerschaften hervorbringen. Vor allem im internationalen Verkehr sind im Zuge der Umsetzung des ersten EU-Eisenbahnpaketes weitere strategische Kooperationen zu erwarten. Da sich der Markt neu strukturiert, geraten zunehmend auch konservative Marktteilnehmer unter Druck, sich mit den neuen Möglichkeiten auf der Schiene intensiver zu beschäftigen als bisher.

Vielleicht ist die Marktentwicklung des Schienengüterverkehrs mit der physischen Bewegung eines Güterzuges vergleichbar. Wird das Signal auf grün gestellt, setzt sich der schwerfällige Zug nur langsam in Bewegung und die Zugkräfte

sorgen bei der Anfahrt für allerdhand Nebengeräusche. Je mehr der Zug Geschwindigkeit aufnimmt, desto mehr entwickelt er eine harmonische Dynamik. Hat der Zug erst seine Spitzengeschwindigkeit erreicht, ist er nur sehr schwer und mit großem Kraftaufwand wieder zu stoppen. Welche Geschwindigkeit der (Markt) Zug bereits angenommen hat, lässt sich nur schwer abschätzen. Mit Blick auf den Modal Split bleibt zu hoffen, dass er seine Spitzengeschwindigkeit noch lange nicht erreicht hat.

Dipl.-Verw.-Betriebsw.
Georg Lennarz

Rail4Chem – eine Bahn
mit vielen Müttern



Gleisanschlusslogistik – Stärkung des Güterverkehrs nach „Schweizer Modell“

Der Gleisanschlussverkehr stellt eine Schlüsselfunktion für das System Schiene dar. Er ermöglicht in idealer Form die Einbindung des Eisenbahnverkehrs in die logistischen Abläufe des Kunden. Ein direkter Transport zwischen zwei Produktionsstandorten ist im Gleisanschlussverkehr auch auf der Schiene plan- und realisierbar. Eine echte Alternative zu „Just im Stau“. Die Schweiz hat als bisher einziges Land in Europa diese Systemvorteile aufgegriffen und unterstützt den Gleisanschlussverkehr in vielerlei Hinsicht. Eine Analyse des „Schweizer Modells“, verbunden mit einem Vergleich der bundesdeutschen Situation, soll deshalb Ansätze für eine Verbesserung der nationalen Gleisanschlusssituation aufzeigen, für die sich der VDV einsetzt.

Gemessen am gesamten Schienentransportaufkommen in beiden Ländern nimmt der Gleisanschlussverkehr mit nahezu 90 Prozent Transportanteil einen fast identischen Stellenwert ein. Dennoch ist in der Schweiz eine Steigerung der Gleisanschlussverkehre zu beobachten, wohingegen die Tendenz in der Bundesrepublik Deutschland eher rückläufig ist.

Begünstigt wird die positive Entwicklung des Gleisanschlussverkehrs in der Schweiz durch die größere Sensibilität der Öffentlichkeit für Fragen des Verkehrs und insbesondere des Güterverkehrs. Die besondere Bedeutung des Gleisanschlussverkehrs in der Schweiz wird durch die Anzahl von über 2.500 Gleisanschlüssen verdeutlicht, über die im Jahr 2000 rund 30 Millionen Tonnen Güter befördert worden sind. Im Vergleich hierzu beförderte die SBB Cargo AG in 2000 insgesamt 42,5 Millionen Tonnen im Schienengüterverkehr. Besonders erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass nach kurzfristiger Stagnation in den letzten Jahren ein steigender Trend beim Bau und bei der Erneuerung von Gleisanschlüssen zu verzeichnen ist. Im Jahre 2000 lagen 26 Gesuche bei den zuständigen Behörden vor. Diese Zahl wird voraussichtlich 2001 noch übertroffen werden.

Mit Gleisanschlüssen werden Verloader optimal an die Schienenlogistik angeschlossen: Zustellung von Flüssiggas durch die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH



Im Gegensatz zu der beschriebenen Lage in der Schweiz genießt der Gleisanschlussverkehr in Deutschland keine vergleichbare Aufmerksamkeit. Obwohl nominal noch 8.289 Gleisanschlüsse bestehen, von denen sich 5.931 im Bereich der DB Cargo AG und 2.358 Gleisanschlüsse bei den regionalen Bahnen befinden, ist die Entwicklung der zurückliegenden Jahre deutlich negativ. Wird bedacht, dass unmittelbar nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten noch rund 12.000 Gleisanschlüsse bundesweit den Kunden zur Nutzung des Schienengüterverkehrs zur Verfügung standen, so hat sich deren Anzahl in den letzten zwölf Jahren um ein Viertel reduziert: eine Entwicklung, der mit allen Mitteln Einhalt geboten werden muss. Unmittelbarer Handlungsbedarf ist deshalb gegeben.

Kernpunkte des „Schweizer Modells“

Worauf ist der eingangs skizzierte Erfolg des Gleisanschlussverkehrs in der Schweiz zurückzuführen? Die Gründe liegen in

- der vorhandenen schweizerischen Gesetzgebung, die den Gleisanschlussverkehr sowohl in verkehrlicher als auch in raumplanerischer Hinsicht stützt;
- der gezielten und an konkrete Transportmengen geknüpften finanziellen Unterstützung des Schweizer Bundes sowie einiger Kantone. Darüber hinaus unterstützen auch die Bahnen in der Schweiz, allen voran die SBB Cargo, den Bau und die Erneuerung von Gleisanschlüssen mit eigenen kommerziellen Mitteln;
- den verkehrspolitischen Verlagerungszielen der Schweizer Bundesregierung, die eine Stärkung des Schienengüterverkehrs insgesamt zum Ziel hat;
- der Initiative und Unterstützung der verladenden Wirtschaft in der Schweiz.

Seit dem 5. Oktober 1990 besteht in der Schweiz das „Bundesgesetz über die Anschlussgleise (AnGG)“, das einerseits die Beziehungen der Beteiligten am Gleisanschlussverkehr und andererseits den Bau und den Betrieb von Anschlussgleisen regelt.

Grundsätzlich wird die Anschlusspflicht festgeschrieben. Die Bahn muss den Anschluss an ihr Netz gewähren, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus beinhaltet das Gesetz die Verpflichtung der Kantone, soweit dies möglich und verhältnismäßig ist, durch Maßnahmen der Raumplanung dafür zu sorgen, dass die Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Dies gilt für Neu- und Ausbau von Industrie- und Gewerbebezonen. Die Regelungen nach dem AnGG sehen außerdem ein Enteignungsrecht bezüglich des für ein Anschlussgleis benötigten Geländes vor.

Die „Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)“ vom 26. Februar 1992 baut hierauf auf und regelt neben der Planung, dem Bau und dem Betrieb insbesondere die Gewährung von Finanzhilfen beim Bau und der Erneuerung von Anschlussgleisen. An die Inanspruchnahme von Finanzhilfen des Bundes sind jährliche, zu erfüllende Transportmengen geknüpft. Hierbei handelt es sich um 7.500 Tonnen oder 450 Wagen für Anschlüsse auf Bahnhöfen mit einer gesamten Jahresumschlagmenge von mindestens 20.000 Tonnen. Für Anschlüsse auf Bahnhöfen, deren gesamte Jahresumschlagmenge 20.000 Tonnen nicht erreicht, müssen 12.000 Tonnen oder 720 Wagen über Gleisanschlüsse umgeschlagen oder befördert werden.

Die Höhe der möglichen Finanzhilfen differiert zwischen 40 und höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Unterschieden wird in diesem Zusammenhang zwischen Stammgleisen sowie Verbindungs- und Ladegleisen. Anrechenbar sind die Kosten für die Projektierung, die Vorbereitung und den Bau der Anschlussgleise. Die Kosten für Traktionsmittel, Umschlagseinrichtungen sowie Gleiswagen zählen nicht hierzu. Der Antrag auf Finanzierung ist beim Bundesamt für Verkehr (BAV) zu stellen. Das BAV hat auch die Möglichkeit, gewährte Finanzhilfen

innerhalb von fünf Jahren zurückzufordern. Das ist immer dann der Fall, wenn die in Aussicht gestellten Mengen nicht erreicht werden oder aber ein Anschlussgleis nach Erteilung der Betriebsbewilligung nicht genutzt wird. Die Mittel der Bundesförderung werden außerdem ergänzt durch Initiativen einzelner Kantone, z. B. Zürich, Graubünden, St. Gallen.

Ein weiterer Ansatz zur Bereitstellung finanzieller Mittel zur Förderung des Gleisanschlussverkehrs bildet das „Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)“ vom 22. März 1985. Es sieht vor, dass der Bund die Mittel der Mineralölsteuer zur Unterstützung privater Anschlussgleise einsetzen kann. In der Addition der staatlichen Maßnahmen konnten bisher Mittel in Höhe von rund 220 Millionen Schweizer Franken bereitgestellt werden.

Ganz entscheidenden Einfluss auf den Erfolg des „Schweizer Modells“ hat außerdem das Engagement der verladenden Wirtschaft. In den letzten 20 Jahren konnten auf diesem Weg rund eine Milliarde Schweizer Franken in die Gleisanschlussinfrastruktur investiert werden.

Gleisanschlusslogistik in der Bundesrepublik Deutschland

Im Gegensatz zu den umfangreichen schweizerischen Maßnahmen zur Unterstützung des Gleisanschlussverkehrs existieren in der Bundesrepublik Deutschland lediglich gesetzliche Grundlagen, die die technischen Anforderungen an Gleisanschlüsse und Regelungen zum Genehmigungsverfahren beinhalten. Aussagen zur Einbindung des Gleisanschlussverkehrs in raumplanerische Aspekte (Stichwort: Planung von neuen Gewerbegebieten) oder zur Finanzierung von Gleisanschlussmaßnahmen sind hier nicht enthalten. Es existieren weder für Bundes- noch für Nichtbundeseigene Eisenbahnen Förderprogramme, die das Engagement der Unternehmen unterstützen oder ergänzen. Lediglich in Sachsen-Anhalt besteht seit dem 16. Februar 1996 eine Richtlinie für Zuwendungen zur Förderung des Erhalts, Baus und Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur, die Investitionszuschüsse für Nichtbundeseigene Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs vorsieht.

Bis zum heutigen Tage werden solche Maßnahmen weitgehend aus eigenen finanziellen Mitteln der Eisenbahnverkehrsunternehmen heraus finanziert. Die von den Unternehmen den Gleisanschließern gewährten Fördermaßnahmen belaufen sich auf eine zweistellige Millionensumme. Alleine die DB Cargo AG hat im Jahr 2000 Zuschüsse in Höhe von 17 Millionen DM gewährt, hinzu kommen noch die Leistungen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die aus verkehrlicher Sicht ein großes Interesse an einem leistungsfähigen Gleisanschlussverkehr haben, sind auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen betroffen. Eine Steigerung der Gleisanschlussverkehre liegt im unternehmerischen Interesse der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die in Form von Trasseneinnahmen bis zum Übergang auf den Gleisanschluss an diesen Verkehren partizipieren. Gerade der Übergang zwischen dem Gleisanschluss einerseits und der öffentlichen Infrastruktur andererseits birgt weitere Probleme in sich.

Die Kosten für die Wartung und Instandhaltung der für die physische Verbindung zuständigen Gleisanschlussweiche führten in der Vergangenheit oftmals zu einer Unwirtschaftlichkeit des gesamten Gleisanschlusses. Bedingt durch die betriebswirtschaftlichen Vorgaben des Bundes als Eigentümer des größten Netzbetreibers in der Bundesrepublik Deutschland, der DB Netz AG, sind vor diesem Hintergrund weitere Aufkündigungen von bestehenden Gleisanschlüssen zu befürchten.

Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Gleisanschlusslogistik in Deutschland

Aufgrund der Bedeutung des Gleisanschlussverkehrs für den gesamten Schienengüterverkehr setzt sich der VDV gemeinsam mit den beteiligten Unternehmen und Institutionen engagiert für eine Stärkung der vorhandenen und den Aufbau neuer Gleisanschlussverkehre ein. Geeignete Maßnahmen aus Sicht des VDV könnten hierbei auf die frühzeitige Einbindung des Gleisanschlussverkehrs in raumplanerische und kommunale Konzepte bei der Erschließung

neuer bzw. dem Ausbau vorhandener Gewerbe- und Industriegebiete abzielen.

Der Deutsche Städtetag hat bereits ein Positionspapier mit dem Titel „Gleisanschlüsse – Kommunale und regionale Handlungsmöglichkeiten für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs auf wirtschaftlicher Basis“ als erste Grundlage erarbeitet. Bei dieser Initiative hat der VDV mitgewirkt. Ziel sollte es dabei sein, den Gleisanschlussverkehr analog dem „Schweizer Modell“ auch rechtlich in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen zu verankern, d. h. im Einzelnen

- Schaffung eines Programms zur staatlichen Förderung von Gleisanschlussverkehren. Diese Förderung sollte an konkrete Transportmengen und Zeiträume anknüpfen. Die seit 1998 bestehende „Förderrichtlinie Kombierter Verkehr“ kann hier als positives Beispiel einer gelungenen Förderpolitik dienen;
- Nutzung der Mittel aus den Einnahmen der ab dem 1. Januar 2003 in der Bundesrepublik vorgesehenen Lkw-Maut u. a. für Maßnahmen zur Finanzierung von Gleisanschlussprojekten. Dieser Ansatz einer integrierten Verkehrspolitik wird im Rahmen des „Schweizer Modells“ bereits seit März 1985 mit Erfolg praktiziert;
- Förderung von Anschlussweichen. Angesichts der Kosten für Erneuerung und Instandhaltung der Anschlussweiche auf den gesamten Gleisanschluss ist eine parallele Finanzierung von Gleisanschlussweichen unbedingt erforderlich. Zur Zeit ist eine Verwendung von Bundesmitteln nicht möglich;
- Herausbildung von Innovationen im Gleisanschlussverkehr. Hierunter ist die Förderung innovativer Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Gleisanschlussverkehr zu verstehen, z. B. Lösungen zur Optimierung des Betriebs von Gleisanschlüssen und Neuerungen im Bereich des rollenden Materials. Ein entsprechendes Forschungsvorhaben läuft zurzeit auf Initiative des VDV im Rahmen des Forschungsprogramms „Schienengüterverkehr 2010“ an.

Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske

Marktnahe Kommunikation: der VDV als Aussteller auf der transport logistic

Die Messe transport logistic in München kann als Leitmesse des Güterverkehrs bezeichnet werden. Mit 975 Ausstellern aus 37 Ländern auf 66.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche und mit 36.000 Fachbesuchern verzeichnete sie im Jahr 2001 einen erneuten Zuwachs im Vergleich zu den vorhergehenden Veranstaltungen. Der VDV nutzte die Chance, anlässlich dieser Messe direkt mit Partnern und Kunden der Bahnen in Kontakt zu treten. Doch das breite Spektrum der Aussteller – die transport logistic präsentiert die Dienstleister des gesamten Güterverkehrs, der Telematik und auch des Personenverkehrs – bedingte zugleich die Schwierigkeit, den Schienenverkehr zwischen zahlreichen „blitzenden und blinkenden“ Produkten nicht untergehen zu lassen. Für einen Verband, der über keine eigene Verkehrstätigkeit verfügt, sondern eher mit Fachgesprächen und Papier glänzen kann, ist dies eine besondere Herausforderung.

Fast jedes Unternehmen hat sich bereits die Frage gestellt, ob ein Messeauftritt, verbunden mit nicht unerheblichen Kosten und einem nennenswerten Personaleinsatz, sinnvoll ist. Zahlreiche Messegesellschaften bieten branchenbezogene Messen an. Welche Faktoren waren für die Kommunikationsstrategie des VDV zu beachten, um den Messeauftritt sinnvoll zu gestalten?

Messebotschaften formulieren

Allein an einer Messe teilzunehmen, um dabei zu sein, ist sinnlos. Die be-

grenzte Fläche eines Messestandes bedarf einer sinnvollen Gestaltung. Dies erfordert eine inhaltliche Auswahl für die Darstellung wichtiger Botschaften mittels verschiedener Medien. Zudem muss eine Auswahl getroffen werden, wer wann und für wie lange den Standbesuchern für Gespräche zur Verfügung steht. Um diese Entscheidungen treffen zu können, bedarf es der Formulierung von zentralen Messebotschaften, für deren Kommunizierung das Engagement optimal zu planen ist.

Für den VDV zeichneten sich zwei Messebotschaften ab. Zum einen bestehen bei Marktteilnehmern Informationsbedürfnisse über die Leistungsfähigkeit und Vielfalt des Schienengüterverkehrs. Die erste Messebotschaft lautete deshalb: „Der Schienengüterverkehr in Deutschland ist vielfältig und leistungsfähig.“ Bereits die Anzahl von ca. 150 Güterbahnen und ihre unterschiedlichen Profile sprechen hierfür. Zum anderen bietet der VDV seinen Mitgliedern und zahlreichen weiteren Akteuren umfassende Dienstleistungen. Im Verband ist durch die Tätigkeit der Geschäftsstellen und Gremien umfassender Sachverstand gebündelt. Folglich konnte als zweite Messebotschaft formuliert werden: „Der VDV ist der Fachverband des Schienengüterverkehrs in Deutschland.“

Messen leben von neuen Produkten und Dienstleistungen. Am gefragtesten sind Erstpräsentationen. Zudem sollte es „etwas zum Anfassen“ sein, denn das lässt sich am besten betrachten und beschreiben. Wenn dann auch noch Vorführungen stattfinden können, gilt einem Messeauftritt volle Aufmerksamkeit. Was aber macht ein Verband, der naturgemäß hiermit nur selten aufwarten kann?

Der VDV entschied sich, neben den Informationen zur Branche und zum Verband auch das Projekt Rail-Logistik Ostwestfalen vorzustellen, das gemeinsam mit der Interessengemeinschaft der Bahnspediteure, der zur Connex Cargo Logistics gehörenden Teutoburger Wald-Eisenbahn, der DB Cargo und der Spedition Ferroviasset (Kühne & Nagel-Gruppe) entwickelt wurde.

Zudem sicherten die Standpartner des VDV, sieben Unternehmen aus Deutschland und der Schweiz, die von Zugverkehren über Personaldienstleistungen, EDV-Systeme bis hin zum elektronischen Marktplatz die Vielfalt der Branche und der Mitgliedschaft im Verband darstellten, die volle Aufmerksamkeit der Besucher. Mit der funktionierenden Standgemeinschaft waren zudem eine entsprechende Standgröße von 100 Quadratmetern und eine sehr gute Platzierung im Zentrum des Besucherstromes verbunden, die die Aufmerksamkeit gewinnbringend für alle erhöhte.

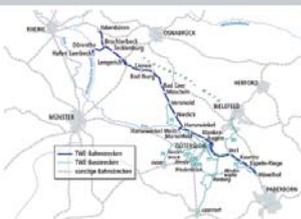
Einbindung in die Kommunikationsstrategie des Ausstellers

Jede Messe konzentriert sich in der öffentlichen Wahrnehmung auf wenige Tage. Die Berichterstattung zuvor, während und nach der Veranstaltung beleuchtet viele Themen und Trends, stellt aber das einzelne Unternehmen nicht zwangsläufig in den Vordergrund. Vielmehr konzentrieren sich die Effekte des Ausstellers auf die Gespräche während der Messe und die in diesen Tagen geknüpften Kontakte. Um jedoch auf dem Marktplatz Messe gegenüber der zahlreichen Konkurrenz bestehen zu können, bedarf es einer soliden Messewerbung, mit der Interessierte zum Besuch der Messe und gleichsam zum Besuch des Messestandes bewegt werden können. Dies kann nur gelingen, wenn das Präzentierte in die Erwartungen des Besuchers passt.

Um die potenziellen Messebesucher bereits „zu Hause abzuholen“ und den Messeauftritt nicht nur als singuläres Ereignis zu gestalten, wurde die Beteiligung an der transport logistic in die gesamte Kommunikationsstrategie des Verbandes eingebettet. Bereits die Aufgabenstellung, Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu kommunizieren, entsprach den in der Branche nachgefragten Themen. So erschien der VDV in München

Eine von mehreren Schautafeln, mit denen der VDV seinen Messeauftritt auf der transport logistic gestaltet hat

Projekt RailLogistik Ostwestfalen



- Die Bahn kommt bis vor Ihre Haustür:
 - durch neue Wege in der Kooperation
 - durch Zusammenarbeit zwischen Bahnen und Speditionen

- Wir wollen:
 - den Schienengüterverkehr in Ostwestfalen stärken
 - die Schiene in moderne Logistikketten integrieren

- Wir bieten:
 - branchenspezifische Gesamtangebote aus erster Hand
 - regionale und überregionale Dienstleistungen der Bahnen und Speditionen

EIN PROJEKT DER PARTNER:
 INTERESSENGEMEINSCHAFT DER BAHNSPEDITEURE (IBS),
 TEUTOBURGER WALD-EISENBAHN
 (CONNEX CARGO LOGISTICS),
 DB CARGO, FERROVIASPED (KÜHNE &
 NAGEL-GRUPPE) UND VERBAND
 DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN



nicht mit neuen Themen, sondern kommunizierte die Inhalte, die sich auch in der vorhergehenden Presse- und Öffentlichkeitsarbeit fanden.

Der Messebesucher hatte somit die Chance, aktuellen Fragen nachzugehen, bereits Bekanntes zu vertiefen und in den Dialog einzutreten. Dies gilt gleichermaßen für die Dienstleistungen des VDV. Es ist festzustellen, dass auf der Messe geknüpfte Dialogfäden später – z.B. im Themenfeld des Einzelwagenkonzeptes MORA C – weiter verfolgt werden konnten. In der fortlaufenden Kommunikation setzt der VDV die Inhalte durch weitere Veranstaltungen fort, so zum Beispiel auf einer „Marktplatzveranstaltung“ zur Kooperation zwischen Speditionen und Bahnen im Jahr 2002. Bereits im Jahr 2000 wurde auf einer Forumsveranstaltung die Bedeutung von Kooperationen zwischen Bahnen vertieft. Der Messeauftritt des Verbandes integrierte sich somit in die gesamte Kommunikationsstrategie und begünstigte diese durch den Charakter des Branchentreffpunktes.

Themen, nicht Slogans kommunizieren

Messebesucher wie die der transport logistic sind in der Regel fachlich qualifiziert, das Dargebotene nach seiner Substanz zu unterscheiden. Sie kommen zudem mit spezifischem Interesse in die Messehalle und werden von zahlreichen Ausstellern umworben. Ein anziehender, auffälliger Messestand ist somit nicht mehr und nicht weniger als ein Türöffner. Wichtig ist, dass anlässlich der Messe bestehende Kontakte vertieft und neue Verbindungen aufgebaut werden können. Die Entscheidung für ein Engagement im Rahmen einer Messe ist deshalb davon abhängig, ob fundierte Informationen dargeboten werden können. Für den VDV wäre es nicht logisch gewesen, die Eisenbahnlandschaft in den ersten Jahren nach der Bahnreform zu präsentieren. Die Marktsituation wäre noch zu sehr durch den Status Quo geprägt gewesen. Prognosen statt präsentabler Fakten hätten zu sehr das Bild bestimmt. Allein zur Kommunikation mit den Mitgliedsunternehmen und zur Darstellung der Dienstleistungsangebote wäre ein Messeauftritt zum damaligen Zeitpunkt nach Kosten-Nutzen-Abwägung nicht zu rechtfertigen gewesen.

Zur transport logistic 2001 hatte sich das Bild jedoch gewandelt. Das Konzept MORA C der DB Cargo, die zunehmenden Probleme im Straßengüterverkehr, die Bestrebungen zur Vernetzung der Verkehrsträger und nicht zuletzt die Weiterentwicklung klassischer Eisenbahnunternehmen sowie die Gründung neuer Bahnen ließen es als sinnvoll erscheinen, innerhalb und außerhalb der Branche die neuen Ansätze zu präsentieren. Der VDV selbst konnte hierbei seinen Sachverstand in zahlreiche Gespräche einbringen und Kontakte für seine Fach- und Lobbyarbeit aus- und aufbauen.

Des weiteren – und für einen Verband ist dies gleichsam von zentraler Bedeutung – konnten Verbindungen von Messebesuchern zu verschiedenen Mitgliedsunternehmen hergestellt werden, weshalb auch Unternehmen, die nicht in München präsent waren, vom Messeauftritt des VDV profitieren. Die eingesetzten Mittel des Verbandes rentieren sich gerade deshalb, weil die Gesprächspartner des VDV einen tatsächlichen Nutzwert erfahren haben. Die Anzahl der Gespräche und deren durchschnittliche Dauer weisen auf solche Effekte hin.

Marktnähe durch Messeteilnahme

Messen sind Marktplätze. Auf den Leitmesen treffen sich viele Beteiligte einer Branche, ein vielfältiges Informationsangebot trifft auf eine vielfältige Nachfrage. So gesehen kann es keine geeigneteren Veranstaltung geben, um Themen im Markt zu kommunizieren und Kontakte aus- und aufzubauen. Entscheidend ist jedoch, die richtige Messe auszuwählen. Die sorgfältige Beantwortung der Frage, wer auf der jeweiligen Messe getroffen und aufmerksam gemacht werden kann, muss somit am Anfang eines jeglichen Engagements stehen. Für das Geschäftsfeld Güterverkehr des VDV ist dies die transport logistic. Es zeigen sich verschiedene Wirkungen aus der Teilnahme an dieser Messe. Ganz banal gesagt, trafen die Vertreter des Verbandes in München zahlreiche Geschäftspartner, ohne dass die Terminkalender der einzelnen zuvor sorgfältig aufeinander abgestimmt werden mussten. Des weiteren konnten gerade Kontakte über den Mitgliederkreis hinaus auf- und



Die Mitaussteller des VDV konnten zahlreiche Gespräche mit Interessenten und Kunden führen (oben)



Das Logo der transport logistic steht für die Leitmesse des Güterverkehrs (links)

ausgebaut werden. Ferner konnte der Verband seinen Stellenwert im Güterverkehr ausbauen. Und nicht zuletzt ließen sich zahlreiche Kontakte Dritter zu Mitgliedsunternehmen einfädeln. Der VDV wird die transport logistic auch zukünftig nutzen, um seine vielfältigen Dienstleistungen für den Güterverkehrsmarkt zu kommunizieren.

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

Erstmals Direkt-Marketing für Entscheider im Verkehr

Im Rahmen der Gemeinschaftswerbung des VDV und der Deutschen Bahn AG wurden im Jahr 2001 die Entscheider und Meinungsbildner im Verkehrsbereich erstmalig mit Direkt-Marketing-Maßnahmen angesprochen. Daneben hat der VDV die Anzeigenserie der erfolgreichen Werbekampagne mit der DB AG im Jahr 2001 fortgesetzt. Unter dem Slogan „Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen“ werden die Leistungsfähigkeit, der gesellschaftliche Nutzen und die Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen in den Vordergrund gestellt. 2001 standen für die Gemeinschaftswerbung rund 5,2 Millionen DM zur Verfügung. Die Anzeigen wurden in Publikumszeitschriften so geschaltet, dass in den alten und neuen Bundesländern eine vergleichbar hohe Werbedichte erzielt wurde.

Ein Ziel der Gemeinschaftswerbung ist es, bei den Entscheidern und Meinungsbildnern im Verkehrsbereich die Notwendigkeit der Förderung von Bussen und Bahnen stärker zu verankern. Es geht vor allem darum, bei den politischen und finanziellen Entscheidungen auf allen Ebenen die Grundlage für eine positive Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu legen oder aufrecht zu erhalten. Nur mit einer attraktiven und sich ständig weiterverbessernden Gestaltung des Angebotes öffentlicher Verkehrsmittel ist es möglich, den Wettbewerb mit dem Pkw erfolgreich zu bestehen, die Fahrgastzuwächse der vergangenen Jahre fortzusetzen und die Finanzmittel zu sichern.

Kernthese der aktuellen Kampagne ist: „Die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen setzt nachhaltige Mobilität voraus, zu der ein qualitativ hochwertiger ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leistet“. Die Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit („sustainability“) des ÖPNV wird mit verschiedenen

Themen dargestellt. Die einzelnen Themen werden in „Newsletter“ inhaltlich aufbereitet und an einen bundesweiten Verteiler von Politikern und Journalisten versandt. Der erste Newsletter zum Thema „Flächenverbrauch im Verkehr“ wurde – in Zusammenarbeit mit der Direkt-Marketing-Agentur b.a.s. dialog, München – im November 2001 verschickt. In diesem Newsletter sind die Vorteile von Bussen und Bahnen beim Flächenverbrauch ausführlich dargestellt.

Anzeigenserie mit neuen Motiven

Die Anzeigenserie zur Leistungsfähigkeit, zum gesellschaftlichen Nutzen und zur Unverzichtbarkeit von Bussen und Bahnen der erfolgreichen Gemeinschaftswerbung haben VDV und DBAG mit neuen Motiven fortgesetzt. Die Anzeigen wurden wieder von Slagman's Werbeagentur, Hamburg, gestaltet. Seit 1973 sowie ab 1981 zusammen mit der DBAG haben die verschiedensten Kampagnen erfolgreich für die stärkere Nutzung

und Förderung von Bussen und Bahnen geworben. Großflächenplakatierung wurde dabei ebenso eingesetzt wie die Nutzung elektronischer Medien durch Funk- oder TV-Spots. In den letzten Jahren lag der Schwerpunkt im Print-Bereich durch Schaltung von Zeitschriften-Anzeigen.

Seit 1990 ist die Kampagne auf der Grundlage des „Public-Awareness-Konzeptes“ von Werner Brög, Socialdata GmbH, München, angelegt. Sie zielt darauf ab, die Grundeinstellung zum ÖPNV zu ändern und in der Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel zu einer subjektiv wählbaren Alternative zu machen.

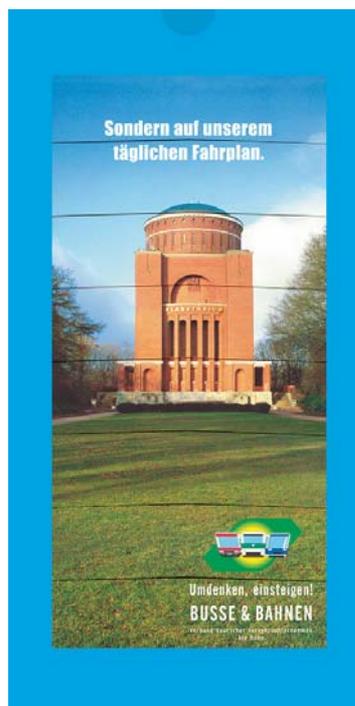
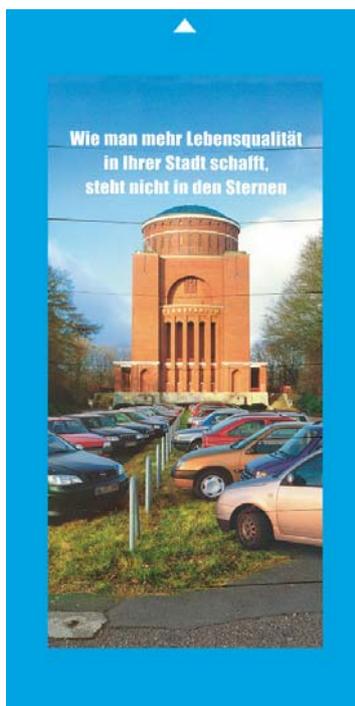
Unter anderem durch die Werbekampagne war bei der Bevölkerung eine hohe Umweltsensibilität auch in Verkehrsfragen vorhanden. Der Werbedruck der Automobilindustrie, die jährlich mehr als 1,6 Milliarden € (3,2 Milliarden DM) in Werbung investiert und immer stärker auch die sich ständig verbessernden Umweltaspekte des Autofahrens bewirbt, ist anhaltend hoch. Es ist daher mehr denn je notwendig, verstärkt in der allgemeinen Öffentlichkeit das Bewusstsein für die Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Lebensqualität in unseren Städten und Regionen zu schärfen.

Nachdem die Mediaplanung der Anzeigenkampagne in den letzten Jahren verstärkt auf die Ansprache von Entscheidern und Meinungsbildnern ausgerichtet war, wurde daher 2001 wieder stärker die allgemeine Bevölkerung angesprochen. Mit Publikumstiteln wie Spiegel, Stern, TV Spielfilm, Geo, Super Illu und Guter Rat werden die Anzeigen in Medien mit potenziellen ÖPNV-Nutzern als Zielgruppe geschaltet. Dabei wird weiter Wert darauf gelegt, dass in West- wie Ostdeutschland eine gleich hohe Werbedichte erzielt wird.

Werbeetat von 5,2 Millionen DM jährlich

Dem VDV standen im Jahr 2001 für die Gemeinschaftswerbung umlagefinanziert 3,6 Millionen DM zur Verfügung. Durch die Beteiligung der DBAG mit ihren Tochterunternehmen in Höhe von insgesamt 1,6 Millionen DM war der gemeinsame ÖPNV-Werbeetat 2001 mit einem Finanzvolumen in Höhe

Erstmals werden mittels Dialog-Marketing Entscheidungsträger direkt angesprochen: Newsletter zum Thema „Flächenverbrauch im Verkehr“



von 5,2 Millionen DM ausgestattet. Die Gemeinschaftswerbung steht 2001 / 2002 in der mittlerweile fünfzehnten Etatperiode.

Die Zielgruppe wird mit ganzseitigen Vier-Farb-Anzeigen angesprochen. Die Kampagne 2001 startete mit einem Motiv zum Thema Flächenverbrauch. Auf zwei hintereinander folgenden Seiten wurde das Thema mit der Headline aufgenommen „Wie man mehr Lebensqualität in ihrer Stadt schafft, steht nicht in den Sternen.“ ...“Sondern auf unserem täglichen Fahrplan“. Mit dem Slogan „Umdenken. Einsteigen! – Busse und Bahnen“ knüpft die Kampagne an den Anfang der 90er Jahre entwickelten Slogan „Zeit zum Umdenken – Busse und Bahnen“ an und fordert zum Handeln und Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel auf.

Bei der zweiten Anzeige wurde die Verringerung der Ozon-Belastung im Verkehr durch Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angesprochen: „Gesundheitsvorsorge beginnt bei uns mit einem wirksamen Rezept.“ Dieses Motiv wurde vom Bundesverkehrsministerium unterstützt und der Öffentlichkeit vorgestellt, weil damit VDV und DB AG – einmal mehr – das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung unterstützen. „Jedes ÖPNV-Ticket ist ein Ozon-Ticket“ hob der Parlamentarische Staatssekretär Stephan Hilsberg bei der Präsentation hervor. Eine solche Unterstützung der Werbemaßnahmen durch die Bundesregierung ist in der 29-jährigen Geschichte der Gemeinschaftswerbung erstmalig erfolgt. Weitere Anzeigen beschäftigten sich mit der Bequemlichkeit beim Fahren mit Bussen und Bahnen, der Parkplatzproblematik und der Verkehrssicherheit.

Verschiedene Untersuchungen durchgeführt

Zur inhaltlichen Fundierung der Werbemaßnahmen wurden verschiedene Gutachten in Auftrag gegeben. So hat die Prognos AG, Basel, in einer Expertise „Wie bedeutend ist der ÖPNV in Deutschland?“ analysiert, wie die Modal-Split-Anteile des ÖPNV über verschiedene Teilkategorien, Tageszeiten, Verkehrsbeziehungen und Fahrtzwecke differieren. Die Untersuchung kommt zu dem Fazit, dass Pauschalaussagen zur Bedeutung des ÖPNV – zum

Beispiel in Form einer bundesweiten Durchschnittszahl – für die verkehrsplanerische Diskussion wenig hilfreich sind, weil die Bedeutung des ÖPNV stark variiert. Ergänzend dazu hat das Institut Socialdata, München, eine Untersuchung „Mobilität und Verkehrsmittelwahl in Deutschland“ durchgeführt.

Außerdem wurde die inzwischen vierzehnte Repräsentativerhebung „ÖPNV im Urteil der Bevölkerung“ bei der Nürnberger GfK-Marktforschung durchgeführt. Seit der neunten Untersuchung sind die neuen Bundesländer in die Erhebung einbezogen. Damit wird die bisher konsequent verfolgte Praxis, die Gemeinschaftswerbung zum Zweck der Entscheidungs- und Aktionsabsicherung durch Markt- und Marketingforschung in Form quantitativer und qualitativer Untersuchungen zu begleiten, weitergeführt. Nachdem Ende 1975 erstmals eine Repräsentativerhebung in Auftrag gegeben worden war, wurden seit 1976 alle zwei Jahre Ergebnisse der Wiederholungsuntersuchungen zur Ermittlung der Einstellung der bundesrepublikanischen Bevölkerung gegenüber dem ÖPNV im Allgemeinen und zu Einzelfragen dieses Wirtschaftszweiges im Speziellen veröffentlicht. Aus ihnen sind sehr informative Langzeit-Auswirkungen von ÖPNV-Weiterentwicklungen auf das Meinungsbild der Bevölkerung über das Nahverkehrsangebot in Deutschland ersichtlich.

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

Die neuen Anzeigenmotive der VDV-Gemeinschaftswerbung rufen erneut große Aufmerksamkeit hervor

WENN SIE EDIESHIE... RWAHREN... ODERFAHR... TLESENKÖNNE... NBWEISEN SIE... EDAMITHEMEN... KENS WERTVOLL... ELWEITRECK.

Umdenken, einsteigen!
BUSSE & BAHNEN

Wo würden Sie lieber aus einem Sekundenschlaf erwachen?

Ihre Entscheidung ist wohl klar. Viele Unfälle werden durch Ermüdung hervorgerufen. Zum Beispiel sind Berufsspendler, die sich nach einem anstrengenden Arbeitstag noch spät aussteigen setzen, besonders gefährdet. Ersparen Sie sich den Stress. Fahren Sie mit Bus und Bahn. So haben Sie Feierabend von Anfang an.

Umdenken, einsteigen!
BUSSE & BAHNEN

Gesundheitsvorsorge beginnt bei uns mit einem wirksamen Rezept.

Rechtzeitig vorbeugen:
Zwei täglich Busse und Bahnen senken die Belastung durch Ozon.

Umdenken, einsteigen!
BUSSE & BAHNEN

Der VDV gründet eine eigene Akademie

Als Antwort auf die große und weiterhin zunehmende strategische Bedeutung der Weiter- und Fortbildung des Personals für die Zukunft der Verkehrsunternehmen und des Verbandes in einem vom Wettbewerb geprägten Markt hat der VDV im vergangenen Jahr die VDV-Akademie gegründet. Mit diesem eigenständigen Verein unter dem Dach des VDV werden verschiedene Ziele verfolgt: Einerseits eine Verbesserung der Fortbildungsmöglichkeiten für die Beschäftigten, die sowohl den Mitarbeitern als auch den Unternehmen zugute kommt. Andererseits soll die Akademie auch aktuelle Themen der Verbandsarbeit, seien sie aus der vielfältigen Arbeit der Mitgliedsunternehmen, der Verbandsgeschäftsstelle oder dem VDV-Förderkreis entstanden, kompetent und flexibel für Veranstaltungen nutzen. Auch bei politischen Themen, in denen es für den VDV gilt „Flagge zu zeigen“, wird die Akademie eine Plattform für Information und Kommunizierung von Forderungen im Kreis der Mitglieder und der Öffentlichkeit bieten.



Geplante Fortbildungsprodukte der VDV-Akademie

Grundqualifikationen im technischen und dienstleistenden Bereich

- Fachkraft für Sicherheit und Service im ÖPNV
- Fahrschulerausbildung
- Lokführerausbildung
- Kommunikations- und Servicetrainings
- Konfliktmoderations- und Deeskalationstrainings
- Stress- und Belastungsbewältigung

Fortbildungen im technisch-betrieblichen Bereich

- Fahrergruppenleiter / Teamleiter
- Verkehrsmeister / Führungskraft im Fahrdienst
- Fahrlehrerfortbildung
- Kraftverkehrsmeister
- Meister für Bahnverkehr
- Industriemeister Leit- und Sicherungstechnik
- Industriemeister technische Wagenbehandlung im Betrieb
- Fachwirt für Bahnbetrieb
- Ausbildereignungsprüfung

Fortbildungen im Verkehrsmanagement und Studienabschlüsse

- Verkehrsfachwirt
- Diplombetriebswirt (FH) Schwerpunkt Verkehrsmanagement
- Diplombetriebswirt (BA) Schwerpunkt Verkehrsmanagement

Persönliche Entwicklungsmaßnahmen für Führungskräfte

- Trainee- und Austauschprogramme
- Coaching
- High-Potential-Seminare

Qualifikation von Nachwuchsführungskräften

- Führung, Projektmanagement, Rhetorik ...

Qualifikation von Branchenneulingen / Partnern

- Schulung von ÖPNV-Beauftragten ...

Qualifikationen für Unternehmens- und Betriebsleiter

- Fachkundeprüfung Verkehr
- Betriebsleiter (BO-STRAB, BO-Kraft, EBO)

Durch die Integration erfahrener Bildungsanbieter, die von einzelnen Mitgliedsunternehmen des VDV getragen werden, soll mit der VDV-Akademie eine qualitativ führende Dachmarke entstehen, die bundesweit Maßstäbe setzt. Insbesondere im Fortbildungsbereich soll durch die Schaffung von standardisierten Bildungsangeboten ein geordnetes System von beruflichen Aufstiegsqualifizierungen im ÖPNV und Eisenbahnverkehr geschaffen werden. Dabei muss ein Fortbildungsniveau erreicht werden, das betriebsübergreifend nutzbar ist. Ziel der Berufsbildner und Personalentwickler im VDV ist es, den Beschäftigten in unseren Branchen eine lebenslange Erwerbsbiographie zu ermöglichen. Hierzu zählen die Stichworte „Fachkraft im Fahrbetrieb“ als neues Berufsbild und „Mischqualifikation“. Wie alle Branchen, die zu wenig ausbilden, würden ÖPNV und Eisenbahnverkehr sonst einem absehbaren Facharbeitermangel entgegen gehen.

Die modular aufgebauten Bildungsangebote sollen mit Prüfungen abgeschlossen und den Teilnehmern mit Zertifikaten dokumentiert werden. Dabei wird angestrebt, dass die Abschlüsse auch von den Industrie- und Handelskammern anerkannt werden bzw. in den Bereichen, in denen die Prüfungshoheit bereits geregelt ist (z. B. Technische Aufsichtsbehörden, IHKen), die Zusammenarbeit mit diesen Institutionen gesichert wird. Eine Qualitätskontrolle bzw. Zertifizierung durch die Akademie und ihr Fachkuratorium soll die gewünschten Standards sichern.

Ein wesentliches Erfolgsrezept ist dabei, dass das „Plus an Bildungsqualität“ nicht mit einem „Mehr an Kosten“ erkauft werden muss, sondern dass durch die Ausschöpfung von Synergien ein effizientes, preiswertes Angebot geschaffen werden kann. Dies geschieht durch die überbetriebliche Nutzung von vorhandenen Bildungseinrichtungen und dem regionalen Angebot von Fortbildungen, um auch den Aufwand für die Teilnehmer zu senken. Der modulare Aufbau der Bildungsangebote erhöht dabei die Flexibilität und ermöglicht die Integration von Fernstudiengängen und multimedialem (Selbst-)Lernen.

Wesentliches organisatorisches Merkmal der VDV-Akademie ist es

deshalb, mit regionalen Kompetenzzentren zusammen zu arbeiten. Die Kompetenzzentren, wie z. B. die ÖPNV-Akademie – Institut für Personennahverkehr e.V. (Nürnberg), der Sächsische Ausbildungsverbund (Dresden) oder das Bildungszentrum für Verkehrsbetriebe (BIZEV; Bremen) erhalten Entwicklungshonorare für einzelne Angebote und Lizenzen sowie Zertifikate gegen Umsatzbeteiligung. Diese Kompetenzzentren tragen die Fortbildungstätigkeiten und Produktentwicklung der Akademie und sind neben der Mitgliedschaft im Verein an diese auch über Kooperationsverträge gebunden. Letztere sichern den Marktzutritt und die Unterstützung durch die Akademie sowie den VDV. So werden eingeführte Bildungsprodukte auch bundesweit in gleicher Kompetenz angeboten. Für diese überregionale Vermarktung von Produkten der VDV-Akademie ist in bewährter Weise die beka GmbH mit ihrer Erfahrung im Weiterbildungsbereich vorgesehen. Die Akademie kooperiert darüber hinaus mit Zertifizierungsinstanzen, der Stiftung Führungsnachwuchs des VDV und steht der Einbindung weiterer Anbieter offen gegenüber.

Die Mitgliederversammlung bestimmt über die Vereinsausrichtung. Im Vorstand der Akademie sind die Hauptgeschäftsstelle des VDV und der VDV-Bildungsausschuss repräsentiert. Neben den Kompetenzzentren wird die Akademie von Verkehrsunternehmen getragen, die ein Interesse an der Entwicklung des Bildungsbereiches haben und über ihre Mitwirkung die Entwicklung von Standards von Bildungsangeboten unterstützen wollen. Als Gegenleistung erhalten die Mitglieder einen Rabatt auf die nachgefragten Bildungsleistungen in Höhe von 20 Prozent der Teilnehmerbeiträge. Nach einer Diskussion mit den beteiligten Fachausschüssen und interessierten Mitgliedern wurde die Akademie am 7. August 2001 gegründet und danach als Verein eingetragen. Auf der Jahrestagung 2001 und den folgenden Landesgruppenversammlungen wurde sie den VDV-Unternehmen bekannt gemacht. Auch konnten schon erste weitere Mitglieder geworben werden.

Den ersten Marktauftritt hatte die VDV-Akademie mit dem Kongress „Telematik im ÖPNV“ am 5./6. No-

VDV Akademie
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Akademie e.V.

Telematik im ÖPNV

Berlin | 5. und 6. November 2001

beka bildung

Die VDV-Akademie und ihr erster Marktauftritt – der Kongress zum Thema „Telematik im ÖPNV“, abgehalten im November 2001 in Berlin

vember 2001 in Berlin. Hierbei wurde der Öffentlichkeit ein neues Buch der blauen Reihe des VDV vorgestellt. Weitere Themen, die aktuell von der Akademie bearbeitet werden, sind Zukunftsstrategien im Güterverkehr und SPNV sowie das elektronische Fahrgeldmanagement und Life-Cycle-Costs im Busbetrieb. Dazu sind einige Veranstaltungen geplant, die neue Veröffentlichungen des VDV und seiner Fachausschüsse vorstellen und externe Entwicklungen, wie z. B. die DIN 13816, kommentieren.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2003 wird die Akademie dann auch ihre ersten zertifizierten Fortbildungsangebote auf den Markt bringen können und dieses sukzessive in folgende Richtungen weiter ausbauen:

- Grundqualifikationen im technischen und dienstleistenden Bereich;
- Fortbildungen im technisch-betrieblichen Bereich;
- Fortbildungen im Verkehrsmanagement und Studienabschlüsse;

- Qualifikationen für Unternehmens- und Betriebsleiter;
- persönliche Entwicklungsmaßnahmen für Führungskräfte;
- Qualifikation von Nachwuchsführungskräften und Branchenneulingen.

Die einzelnen Bildungsprodukte, die durch die Akademie in Zusammenarbeit mit den Kompetenzzentren und den Kooperationspartnern entwickelt bzw. für die Akademie adaptiert werden sollen, sind in der Abbildung dargestellt. Zur Vereinheitlichung des Marktauftrittes wurde auch ein Logo der VDV-Akademie geschaffen und eine Gestaltungsrichtlinie entworfen. Die Akademie plant zudem einen eigenen Internet-Auftritt.

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

Fahrrad und ÖPNV – intermodale Vernetzung nicht nur mit dem Pkw

Den Umweltverbund stärken heißt, Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen schaffen. Vom Anlehnbügel bis zum automatischen Fahrradparkhaus reicht die Palette. Leihfahrräder an den Stationen sowie Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen runden das Angebot ab. Der folgende Beitrag stellt dar, welche Möglichkeiten bestehen.

In Deutschland gibt es rund 64 Millionen Fahrräder, jährlich werden rund 4,5 Millionen Fahrräder gekauft. Der Umsatz des Fahrradhandels liegt bei über 4,09 Milliarden € jährlich. Zehn Prozent aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Seine Bedeutung ist also nicht nur politisch und ökologisch, sondern auch wirtschaftlich und verkehrlich hoch einzuschätzen. Der Radfahrer als Kunde des ÖPNV (z. B. bei der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen), der Kunde des ÖPNV als Radfahrer (z. B. bei Nutzung von Bike & Ride) und der Radfahrer im gemeinsamen Straßenverkehr mit Bussen und Straßenbahnen – dies sind die Bereiche, in denen sich ÖPNV und Radfahrer als Partner im Umweltverbund begegnen.

Fußgänger-, Radverkehr und ÖPNV bilden gemeinsam den Umweltverbund. Angesichts der alarmierenden Umweltsituation, der vom Verkehr beeinträchtigten städtischen Lebensqualität, des unwiederbringlichen Ressourcenverbrauchs und der viel zu großen Zahl von Verkehrssystem-Management auf folgende Ziele ausgerichtet sein:

- Vermeidung von vermeidbarem Verkehr;
- Verlagerung des nicht vermeidbaren Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes;

- verträgliche Abwicklung des nicht verlagerbaren verbleibenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der für die Erhaltung der Lebensfähigkeit und Wirtschaftskraft der Städte „notwendig“ ist.

In diesem Sinne gilt es, die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu stärken, ihre Attraktivität zu erhöhen und sie noch besser als bisher miteinander zu vernetzen, damit durchgängige Wegeketten entstehen. Eine integrierte Verkehrsplanung, die dem Umweltverbund und dem notwendigen MIV mit dem Ziel Vorrang einräumt, den übrigen MIV zu vermindern, ist in sich schlüssig. Für die Umsetzung bedarf es keiner neuen zusätzlichen Hochtechnologie.

Bike & Ride an den Haltestellen

Ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes besteht im weiteren Ausbau der Fahrradabstell-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen. Das Fahrrad vergrößert als Zu- und Abbringer von Bussen und Bahnen den Einzugsbereich der Haltestellen erheblich. Dies trifft sowohl für die Fahrtzwecke Ausbildung und Arbeit als auch für den Einkaufsverkehr zu.

Erweiterung des Einzugsbereiches von ÖPNV-Haltestellen durch das Fahrrad – diese Wirkung entsteht nicht nur im Vortransport, also für

den Weg zwischen Wohnung und Einstiegshaltestelle, sondern auch im Nachtransport für den Weg zwischen Ausstiegshaltestelle und dem Ziel. Allerdings werden für den Nachtransport, bei dem das Fahrrad in aller Regel über Nacht und am Wochenende an der Haltestelle verbleibt, noch striktere Anforderungen an den Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Beschädigung gestellt. Je mehr sich der Drahtesel alter Prägung zum teuren High-Tech-Gerät gewandelt hat, desto stärker kommt es auf Diebstahl- und Vandalismusschutz für die Zweiräder an – Witterungsschutz ist so wieso erforderlich.

Mehr Schutz für wertvollere Räder

Ein Fahrradbügel, gegen den ein Fahrrad so angelehnt werden kann, dass die Felge nicht tordiert wird und an den sich Rahmen und mindestens ein Rad anketten lassen, erfordert einschließlich Einbau und Überdachung 400 – 750 €. Mehr Schutz bieten Fahrradboxen, die aber in Mengen Probleme mit der städtebaulichen Einpassung in das Haltestellenumfeld bereiten können. Neben der Investition von 500 – 1.500 € ist der Aufwand für die Schlüsselvergabe, die Verfolgung der Nutzung etc. zu berücksichtigen, wengleich sich dieser durch EDV-gestützte Betriebssysteme verringern lässt.

Einen neuen Lösungsansatz und einen Kompromiss zwischen Betreuungsaufwand und Schutz der abgestellten Fahrräder stellen abgezäunte Abstellanlagen dar, zu denen nur B&R-Kunden einen Zutritt haben, denen ein Schlüssel zu dem gemeinschaftlichen Abstellplatz ausgehändigt wurde. Für die Umzäunung kommen zu den normalen Kosten eines Fahrradständers noch einmal je 10 – 100 € je Stellplatz hinzu. Eine solche umzäunte Anlage ließe sich auch mit einer per Chipkarte zu öffnenden Schleuse versehen (Kosten ca. 50.000 €), deren Prototyp in dem Fahrradparkhaus in Celle getestet wird.

Mit zusätzlichen Serviceleistungen angereichert, wird aus dem Fahrradparkhaus eine Fahrradstation. Sie orientiert sich an einer auf großen niederländischen Bahnhöfen eher als Selbstverständlichkeit angesehene Infrastruktur: Fahrradabstellmöglichkeiten, Fahrradreparatur, Fahrradersatzteilhandel, Fahrrad-

In vielen Bahnen besteht die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme – gerade am Wochenende eine gute Integration im Umweltverbund



waschanlage, Fahrradverleih und sonstige Dienstleistungen rund ums Fahrrad unter einem Dach. Erfahrungsgemäß können diese Dienstleistungen die Eigenwirtschaftlichkeit des Gesamtbetriebes selbst bei großen Fahrradstationen nicht sicherstellen, wenn das Personal normal entlohnt wird – es ist also ein zuverlässiger, dauerhafter Träger zu finden, der über Arbeitsbeschaffungs- oder Wiedereingliederungsmaßnahmen Fördermittel zur Abdeckung der Personalkosten einwirbt.

Die Personalkosten sind auch deshalb beträchtlich, weil eine Fahrradstation während der gesamten Betriebsdauer des ÖPNV geöffnet sein sollte. Mit 24-Stunden-Dienstbereitschaft und vollkommenem Vandalismusschutz für die Fahrräder werben die Anbieter automatischer Fahrradparksysteme. In Japan, den Niederlanden und Österreich sind sie bereits in Betrieb (gewesen). Dem personalfreien Betrieb stehen laut Herstellerangabe Investitionen von 2.300 – 3.000 € pro Stellplatz gegenüber.

Viel wurde in den letzten Jahren schon erreicht; dank des Engagements von Gemeinden, Aufgabenträgern, Verbänden und Verkehrsunternehmen sind Fahrradabstellanlagen mit Wetterschutz an vielen Regionalbahnen, Schnellbahnen und Straßenbahnen bei Haltestellen-Neu- und -Umbauten dort ein integraler Bestandteil, wo ein nennenswertes Potenzial von B&R-Kunden zu erwarten ist. Die optimale Aufgabenteilung liegt vor, wenn die Aufgabenträger das Grundstück beschaffen sowie Bau und Betrieb der Fahrradabstellanlage finanzieren und die Verkehrsunternehmen mit ihrem Know-how und ihren Ressourcen gegen Entgelt die Instandhaltung, Reinigung und den Winterdienst übernehmen, so wie dies auch bei P&R-Anlagen am günstigsten ist.

Fahrradausleihe und -mitnahme

Statt einer Fahrradabstellung kann für den Nachtransport an der Zielhaltestelle auch der Verleih von Zweirädern in Frage kommen. Während der Fahrradverleih an Ausflugsziel-Haltestellen nicht ungewöhnlich ist, waren die Ausleihstationen kommunaler oder privater Leihfahrräder bisher weniger an ÖPNV-Haltestellen orientiert.



Mit ausreichenden und geeigneten Abstellmöglichkeiten an Verknüpfungspunkten des Verkehrs ...



... kann „wildes Parken“ zum Schutz von Rädern, Passanten und Optik vermieden werden



Geschlossene Räume, gleich ob in Fahrradstationen oder anderen Formen, bieten den besten Schutz vor Beschädigung und Witterung

Mit dem Neustart von Call-a-Bike durch die Deutsche Bahn AG kann sich dies ändern. Auch bei dem Fahrradverleih ist der Handling-Aufwand beträchtlich, andererseits kann durch den Einsatz von Chipkarten ein Synergieeffekt mit dem elektronischen Ticketing angestrebt werden. Parallelen zum Car-Sharing sind hier offenkundig.

Die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen rundet das Kooperationspotenzial im Umweltverbund ab. Im Normalfall regeln sich Divergenzen in den Wünschen von Kunden mit Fahrrad und ohne Fahr-

rad von selber – die hohe Attraktivität des Angebotes, z. B. an schönen Wochenenden, kann aber auch zu betrieblichen Engpässen führen. VDV und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) sind sich daher einig, dass die Fahrradmitnahme von allen möglichen Kooperationsformen zwischen ÖPNV und Fahrrad die problematischste ist. Gleichwohl sollten die Verkehrsunternehmen auch die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder in ihrer Tarif- und Leistungspalette vorhalten.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel

Fahrgastinformation für Menschen mit Behinderungen

Für Menschen mit Behinderungen wird eine Vielzahl von speziellen Informationen in den unterschiedlichsten Medien bereitgestellt. Die Bandbreite reicht von Faltblättern, Broschüren, Büchern über Pläne bis hin zu Internet und Radiomeldungen. Behinderten Menschen wird durch die von Verkehrsunternehmen und -verbänden herausgegebenen Informationen auch die Nutzung des ÖPNV oft erst ermöglicht.

Umfangreiche Informationen notwendig

Menschen mit Behinderungen, insbesondere Rollstuhlnutzer, blinde und sehbehinderte Menschen benötigen für eine möglichst selbstständige und sichere Nutzung von Bussen und Bahnen Informationen über die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen sowie über die Haltestellenumgebung. Zur Realisierung einer Fahrt ist für Rollstuhlnutzer die bauliche Ausstattung von Haltestellen sowie der Übergang von der Haltestelle bzw. dem Bahnsteig ins Fahrzeug und umgekehrt von entscheidender Bedeutung. Demgegenüber sind stark sehbehinderte und blinde Menschen auf ein Leitsystem und akustische Informationen angewiesen, weniger auf einen nahezu ebenen Einstieg.

Darüber hinaus gibt es viele andere Behinderungen, die andere bzw. zusätzliche Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen bedingen. Die Ausstattung mit ausreichenden witterungsgeschützten Sitzplatzmöglichkeiten ist beispiels-

weise gerade für ältere und gehbehinderte Menschen wichtig. Eine Gehbehinderung schließt nahezu ausnahmslos auch eine eingeschränkte Standsicherheit mit ein, so dass eine Sitzgelegenheit obligatorisch wird. Nach der Statistik ist jeder Vierte der 6,6 Millionen Schwerbehinderten (Grad der Behinderung über 50 Prozent) in seinem Bewegungsapparat eingeschränkt. Über 50 Prozent der insgesamt 6,6 Millionen Schwerbehinderten sind zudem 65 Jahre und älter. Bei insgesamt rund 13 Millionen Menschen mit einem Alter von mindestens 65 Jahren ist somit jeder vierte schwerbehindert.

ÖPNV-Angebot eingeschränkt nutzbar

Da eine komplette Umstellung auf Niederflrfahrzeuge bzw. eine Anpassung der Haltestellenhöhe bei U- und Stadtbahnwagen sowie der sonstigen Haltestellenausstattung nur sukzessive erfolgen kann, ist das Angebot des ÖPNV für behinderte Menschen – speziell für Rollstuhlnutzer – in vielen Fällen nur eingeschränkt nutzbar.

Um dennoch behinderten Menschen die – wenn auch eingeschränkte – Nutzung zu ermöglichen, werden die bisher durchgeführten Maßnahmen bzw. die Fahrtmöglichkeiten in vielfältiger Form von Verkehrsunternehmen bzw. -verbänden veröffentlicht und von den behinderten Menschen als Grundlageninformation und nicht als zusätzlicher Service verstanden.

Am verbreitetsten ist die Darstellung behindertengerechter Bus-Linien bzw. einzelner Bus-Linienfahrten in Fahrplanbüchern und -aushängen sowie behindertengerechter Linien bzw. Haltestellen in schematisierten Schnellverkehrsplänen (Eisenbahn, U-Bahn, Stadt- und Straßenbahn) mittels Rollstuhlfahrer-Symbol. Während sich behindertengerechte Linien bzw. Haltestellen des Schnellverkehrs auf Grund der überschaubaren Anzahl

kartografisch in schematisierten Plänen darstellen lassen, ist dies für den Busbereich in Großstädten wegen der Vielzahl der Haltestellen nicht möglich.

Fahrplanbücher

Rollstuhlnutzer sind daher bei der Vorbereitung einer Fahrt auf Fahrplanbücher mit den darin ausgewiesenen behindertengerechten Linien angewiesen, da die derzeitigen elektronischen Fahrplanauskunftssysteme bis auf „Geofox“ vom Hamburger Verkehrsverbund nicht die Möglichkeit bieten, behindertengerechte Fahrten anzuzeigen.

Das in Fahrplanbüchern verwendete Rollstuhlfahrer-Symbol bezieht sich im Wesentlichen auf den Aspekt Niederflur. Das Vorhandensein einer Einstieghilfe (Rampe oder Lift) oder höhenangepasster Haltestellen ist nicht unbedingt eindeutig ablesbar, wenn dies nicht explizit erläutert wird. Somit bleibt eine gewisse Unsicherheit bei der Reiseplanung. Rückfragen werden erforderlich, da bei Niederflurbussen trotz eventuell vorhandener Rampe, aber nicht höhenangepassten Haltestellen eine Rampenneigung entsteht, die nicht ohne fremde Hilfe zu bewältigen ist. Die Berliner Verkehrsbetriebe beispielsweise verwenden daher zwei Symbole, die sie auch an ihren Fahrzeugen anbringen: Für behindertengerechte Fahrzeuge (ohne fremde Hilfe nutzbar) das blaue Rollstuhlfahrersymbol, für behindertenfreundliche Fahrzeuge ein Rollstuhlfahrer-Symbol, das dem Rollstuhlfahrer die Notwendigkeit fremder Hilfe beim Einstieg anzeigt.

Liniennetzpläne

Diese Symbole werden auch in schematisierten Liniennetzplänen verwendet, so beispielsweise im „Mobilitätsplan“ der Verkehrsgesellschaft Frankfurt/Main und im „Mobilitätshelfer“ (Aufzüge und Rampen) der Berliner Verkehrsbetriebe. Im „Mobilitätsplan“ sind darüber hinaus Haltestellen mit Leitstreifen für Sehbehinderte, Aufzügen, Rampen und Behinderten-WC dargestellt.

In schematisierten Liniennetzplänen von Verkehrsverbänden wird im Wesentlichen – aber in unterschiedlichen Varianten – das Rollstuhlfahrer-Symbol verwendet.

Ist der Einstieg in den Bus ohne fremde Hilfe möglich? Die Berliner Verkehrsbetriebe sorgen an ihren Fahrzeugen für Klarheit: Das blaue Rollstuhlfahrersymbol zeichnet behindertengerechte Busse aus, die ohne fremde Hilfe zu benutzen sind; ein Rollstuhlfahrer-Symbol für behindertenfreundliche Fahrzeuge zeigt dem Fahrgast die Notwendigkeit fremder Hilfe beim Einstieg an



Im Schnellverkehrsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg werden beispielsweise nur rollstuhlgerechte Zugänge zu Haltestellen bzw. Bahnsteigen und Fahrzeugen mit dem Rollstuhlfahrer-Symbol gekennzeichnet, der Schnellverkehrsplan des Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart weist hingegen – jeweils mit abgewandeltem Rollstuhlfahrer-Symbol – drei unterschiedliche Zugangsbedingungen aus, der Schnellverkehrsplan des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds verweist zudem auf behindertengerechte Toiletten.

Bei Schnellverkehrsplänen kommt erschwerend hinzu, dass sich bei Verknüpfungshaltestellen mit mehreren Haltestellenebenen die Anzahl der Detailinformationen (z. B. unterschiedliche Fahrzeug-einstieghöhen bei älteren Fahrzeugen, Aufzüge, Leitstreifen etc.) erhöht und diese nur schwer in einer schematisierten Karte dargestellt werden kann. Eine sinnvolle Weiterentwicklung bietet sich für im Internet angebotene Schnellverkehrspläne an. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat seine speziellen P&R- bzw. B&R-Schnellverkehrspläne interaktiv gestaltet. Bei Anklicken einer Haltestelle wird die entsprechende Information zur Anzahl von Stellplätzen angezeigt. Dies wäre auch für Details von behindertengerechten Haltestellen denkbar.

Faltblätter und Broschüren

Die Vielzahl der haltestellen-, linien- und fahrzeugbezogenen Details kann in Fahrplanbüchern bzw. Netzplänen nur begrenzt abgebildet werden, so dass sich diese Informationen in speziell für behinderte Menschen herausgegebenen Faltschichten und Broschüren besser beschreiben lassen. Aussagen zu Spaltbreiten und Reststufen an Haltestellen, Aufzügen, Rampen, Leitstreifen für Sehbehinderte, Behinderten-Toiletten sowie allgemeine Informationen (Rollstuhl-Typen, Tarif, Technik, Fahrzeuge, Sicherheit u. a.) sind hier im Detail darstellbar.

Die in den Fahrplanbüchern und speziellen Broschüren veröffentlichten Informationen für behinderte Menschen bieten vor Ort eine Unterstützung zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes. Anderswo wohnende behinderte Menschen

benötigen diese Informationen aber auch, wenn sie z. B. die jeweilige Stadt besuchen und besichtigen wollen. Der Aufwand der Informationsbeschaffung ist für behinderte Menschen – und vor allem für rollstuhlnutzende und blinde bzw. sehbehinderte – im Vergleich zu einem nicht behinderten Menschen um ein Vielfaches höher.

Informationen im Internet

Viele Verkehrsunternehmen und -verbände stellen ihre Informationen daher auch auf ihre Homepage. Elektronische Fahrplanauskunftssysteme (bis auf Geofox) müssen die Eigenschaft, behindertenfreundliche bzw. -gerechte Fahrtmöglichkeiten anzubieten, erst noch implementieren. Angesichts der kurz- bis mittelfristig entstehenden deutschlandweiten Fahrplanauskunft (Delfi), bei der die Systeme untereinander kommunizieren werden (verteilte Verbindungssuche), sollten die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, dies mittelfristig anbieten zu können.

Der Aufbau von Haltestellendatenbanken bietet für Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Details aufzunehmen, die für behinderte Menschen notwendig sind (Aufzüge, Restspalt und -stufe, behindertengerechte Toiletten etc.). Diese Detailinformationen können einerseits für interaktive Karten und andererseits für erweiterte Fahrplanauskunftssysteme verwendet werden, um so behinderten Menschen die Reiseplanung und somit die Nutzung von Bussen und Bahnen zu erleichtern.

Da verstärkt auch Städte und Gemeinden Orientierungshilfen für behinderte Menschen herausgeben, bietet sich eine Kooperation in der Bereitstellung von Informationen für behinderte Menschen zwischen Städten bzw. Gemeinden und Verkehrsunternehmen an.

Informationen über aktuelle Störungen

Zusätzlich zur Bereitstellung grundlegender aktueller Information für die Reiseplanung behinderter Menschen besteht auch die Notwendigkeit der Information über aktuelle, unvorhersehbare Störungen des Regelbetriebs. Zum Beispiel informiert der Radiosender „Freies Berlin“ speziell mobilitätsbehinderte Menschen montags bis freitags in der Sendung „88acht Berolina“ über Baustellen, Pendel- oder Ersatzverkehr sowie beispielsweise über Störungen bei Aufzügen der U- und S-Bahn.

Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller



Faltschichten, die auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen eingehen, gehören für viele Verkehrsunternehmen zum Standard

Fahrgastinformation über Handy

Kaum ein Medium hat in jüngster Zeit eine so rasante Entwicklung durchlaufen und dabei eine derart weite Verbreitung gefunden wie das Handy. War vor fünf Jahren noch das Telefonieren im Festnetz die absolute Regel, ist heutzutage für zahllose Menschen die Nutzung des Mobiltelefons aus dem normalen Alltag schon nicht mehr wegzudenken. Diese Entwicklung macht auch und gerade vor dem ÖPNV nicht halt. Die neu entstehenden Kommunikationsmöglichkeiten werden dort in verstärktem Maße genutzt, um den Bedürfnissen der Kunden nach einer verbesserten und zielgenaueren Information noch besser als bisher Rechnung tragen zu können.

Mit Hilfe der so genannten neuen Medien sind in den vergangenen Jahren ständig neue und dabei vielfach schnellere, gezieltere Wege zur Weitergabe bestimmter Informationen geschaffen worden. Für den ÖPNV bietet sich die Chance, zuvor bestehende technische Grenzen bei der zeitnahen Weitergabe von Informationen durch neue Errungenschaften zu überwinden und die Informationsbedürfnisse der Fahrgäste damit in einer immer besseren Art und Weise befriedigen zu können.

Eine bedeutende Rolle spielt in diesem Zusammenhang das Medium Handy. Weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung ist inzwischen im Besitz eines Mobiltelefons und verfügt somit grundsätzlich über die Möglichkeit, auch von unterwegs auf bestimmte Informationen über den ÖPNV zugreifen zu können. Diese Tatsache wird bereits von einer Reihe von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden auf unterschiedliche Weise genutzt.

Fahrplanauskünfte per WAP

Ein möglicher Weg ist die Einrichtung einer WAP-Fahrplanauskunft, wie sie im Laufe der vergangenen beiden Jahre bereits von einigen Unternehmen bzw. Verbänden realisiert wurde, u.a. von der Deutschen Bahn AG, den Dresdner Verkehrsbetrieben, der Düsseldorfer Rheinbahn, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG), dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart. Mittels speziell für WAP (WAP = Wireless-Application-Protocol) entwickelter Beschreibungssprachen lassen sich Inhalte des Internets auch für Handys passend aufbereiten. WAP ermöglicht dann den Zugang zu diesen speziell gestalteten Internet-

Seiten direkt von dem jeweiligen Mobiltelefon aus, d.h. der Kunde kann auf ein Fahrplanauskunftssystem im so genannten WML-Format online zugreifen.

Neben dem Vorteil der allgemein verbesserten Kundeninformation – der Zugriff ist jederzeit und räumlich weitgehend uneingeschränkt möglich – stieß die Einführung von WAP-Fahrplanauskunftssystemen sowohl bei den Kunden als auch in der Presse auf eine sehr positive Resonanz. Dies nicht zuletzt deshalb, weil auf diesem Wege auch in der ÖPNV-Branche dem Trend Rechnung getragen wird, demzufolge das Handy in der Gesellschaft immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Überdies ließen sich die entsprechenden Dienste recht kostengünstig für die Verkehrsunternehmen und -verbände umsetzen.

Die Nutzungszahlen blieben anfangs jedoch hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. Die Gründe hierfür liegen vor allem in den relativ hohen Kosten der WAP-Nutzung (häufig 20 Cent pro Minute), einer gewissen Schwerefälligkeit des Systems (das Abrufen einer einzelnen Fahrplanauskunft kann mehrere Minuten dauern) und der noch nicht ausgereiften Standardisierung bei WAP, die teilweise zu Problemen beim Einsatz neuartiger Handytypen führte. Zudem wurden WAP-Geräte zunächst nicht in der von der Industrie prognostizierten Stückzahl verkauft und setzten sich erst in jüngster Zeit vermehrt in der Bevölkerung durch, was vielerorts auch zu einer entsprechenden Steigerung der Abrufzahlen von ÖPNV-Fahrplanauskünften über WAP geführt hat.

Versand von SMS-Fahrplanauskünften

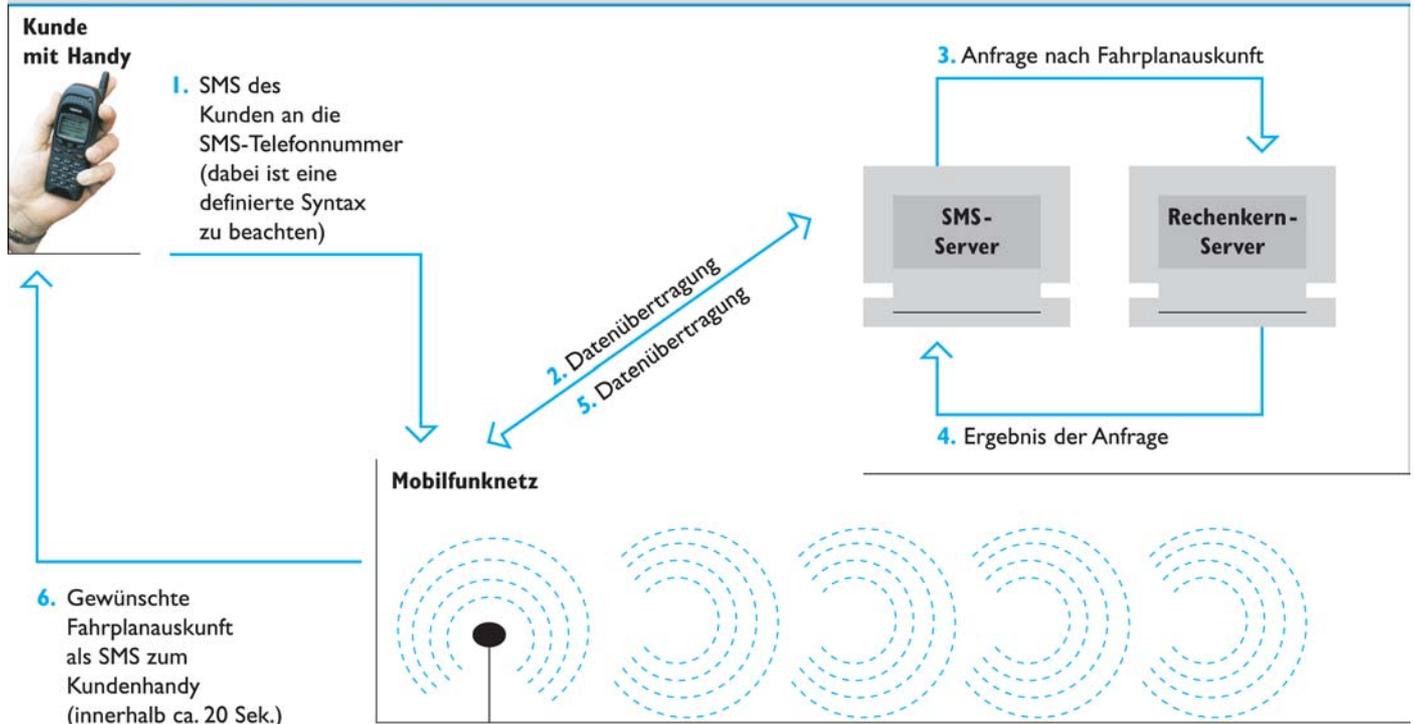
Eine weitere Alternative zur Nutzung des Handys zum Zwecke der Fahrgastinformation im ÖPNV stellt das Versenden von Fahrplanauskünften per SMS dar. Das Übermitteln von Kurznachrichten mittels Mobiltelefon erlebte in den vergangenen Monaten einen kaum für möglich gehaltenen Boom und erfreut sich insbesondere bei Jugendlichen einer sehr großen Beliebtheit. Mit dem Ziel, diese Technik auch für den ÖPNV nutzbar zu machen, haben einige Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände die Möglichkeit geschaffen, Fahrplaninformationen per SMS abzurufen. Hierzu zählen unter anderem die Stadtwerke Trier, der Hamburger Verkehrsverbund sowie MVV und VGN. Um eine Fahrplanauskunft zu erhalten, muss der Kunde bei diesem System eine Anfrage an die Nummer des jeweiligen SMS-Dienstes senden, wobei bestimmte Syntax-Regelungen bei der Erstellung der Kurznachricht einzuhalten sind. Ein gewisser Nachteil des Systems ist allerdings, dass falsche Eingaben nicht im Dialog korrigiert werden können, sondern vielmehr eine erneute Anfrage erforderlich machen.

Nach dem Versand seiner Anfrage wird dem Kunden die gewünschte



Die Fahrplanauskunft über Handy erleichtert die Nutzung von Bussen und Bahnen, zu Hause und unterwegs

Funktionsweise der Fahrplanauskunft per SMS



Fahrplanauskunft in einer bzw. mehreren Rückantworten per Kurznachrichte übersandt. Dies erfolgt im Regelfall innerhalb weniger Sekunden. Für den Kunden entstehen bei der Abfrage lediglich die Kosten für das Versenden seiner SMS. Bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbänden fallen im Gegenzug ebenfalls die aus der Weitergabe der gewünschten Information resultierenden Kosten des SMS-Versandes an. Die Abfragezahlen SMS-basierter Fahrgastinformationssysteme haben bei den meisten Unternehmen und Verbänden inzwischen bereits ein sehr beachtliches Volumen erreicht.

Neben der Abfrage reiner Fahrplanauskünfte für eine bestimmte Quelle-Ziel-Verbindung ermöglichen einzelne im Einsatz befindliche Systeme auch, einen Abfahrtsmonitor abzufragen, der konkret die nächsten Abfahrten an einer bestimmten Haltestelle anzeigt. Während das Gros der Auskünfte dabei auf der Basis der in den Fahrplanauskunftssystemen zusammengefassten Soll-Fahrplandaten ermittelt wird, bieten sowohl die Dresdner als auch die Innsbrucker Verkehrsbetriebe sogar einen Service mit so genannten Echtzeitdaten an. Auf der Grundlage von Daten, die über das Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) zur Verfügung gestellt werden, kann dem Kunden dadurch mit

größtmöglicher Aktualität mitgeteilt werden, wann die nächste Bahn bzw. der nächste Bus an der von ihm genannten Haltestelle abfahren wird. Damit steht den Kunden ein mobiles Echtzeitinformationssystem zur Verfügung, das räumlich und zeitlich nahezu unbegrenzt einsetzbar ist.

Weitere Anwendungen durch UMTS

Erste Informationssysteme per WAP bzw. SMS stellen aktuell nur den Einstieg in eine verbesserte Fahrgastinformation mittels Handy dar. Die Palette denkbarer Anwendungsfelder lässt sich derzeit vor allem vor dem Hintergrund der geplanten Einführung des so genannten UMTS-Standards kaum absehen. Durch UMTS werden Möglichkeiten zur Übertragung noch größerer Datenmengen in noch kürzerer Zeit sowie zu einem schnellen mobilen Internet-Zugang über Handy geboten. Auf dieser Basis werden dann voraussichtlich Nutzungen für den ÖPNV möglich sein, die heute noch nicht im Entferntesten denkbar sind.

Inwieweit sich diese jedoch zukünftig durchsetzen werden, hängt weniger von der technischen Entwicklung an sich ab, sondern vielmehr von den vorhandenen Bedürfnissen der Kunden nach einer gezielteren und schnelleren Fahrgastinformation. Welche

Möglichkeiten aus dem weitläufigen Angebot der Informationssysteme mittels Handy – auch in Konkurrenz zu anderen neuen Medien – künftig auf breiter Front im ÖPNV Anwendung finden werden, wird letztlich primär nur von einem entschieden: dem Kunden.

Der Unterausschuss „Neue Medien“ des VDV-Fachausschusses für Verbundfragen hat sich mit den „Einsatzmöglichkeiten neuer Medien im ÖPNV“ beschäftigt und veröffentlicht im April 2002 die zweite Ausgabe der gleichnamigen VDV-Mitteilung.

VDV liftet seine Website und richtet Portal für ÖPNV ein

Zum 1. Oktober 2001 wurde der völlig neu gestaltete Webauftritt des VDV www.vdv.de freigeschaltet. Er ersetzt die bereits seit 1997 im Internet präsentierten Seiten durch ein vielfach größeres und dynamischeres Informationsangebot mit einem eigenen Bereich ausschließlich für VDV-Mitgliedsunternehmen. Gleichzeitig wurde das ÖPNV-Portal www.busse-bahnen.de, das sich vorwiegend an Fahrgäste des Öffentlichen Personennahverkehrs richtet und u. a. Links zur Fahrplanauskunft sowie ÖPNV-Nachrichten und -Informationen beinhaltet, freigeschaltet.

Bereits seit einiger Zeit hatte sich herausgestellt, dass Aktualität und Umfang der auf den bisherigen Seiten des VDV-Webauftritts dargebotenen Informationen nicht ausreichten, um dem heutigen Stellenwert des Internets im privaten wie beruflichen Umfeld gerecht zu werden. Der personelle Aufwand, nach dem bisherigen Konzept jede Internetseite von Hand zu erfassen und zu aktualisieren, wäre jedoch für eine Verbesserung des Angebotes zu groß geworden. Die konzeptionelle Lösung konnte nur darin bestehen, die auf anderen Medien (Papier, interne Datenbanken) durchaus verfügbaren Informationen mit möglichst wenig Aufwand ins Internet zu überführen. Entsprechend wurde im Herbst 2000 im VDV ein Projekt gestartet, das die hierfür benötigte Infrastruktur und die interne Organisation schaffen sollte.

Zielgruppen für die neuen Internetseiten des VDV

Ausgehend von den relevanten Zielen des VDV

- Vertretung der Interessen der Mitgliedsunternehmen, unter anderem gegenüber der Politik;
- allgemeine Förderung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs sowie deren Bewusstsein in der Öffentlichkeit und
- Förderung des Erfahrungsaustausches unter den Mitgliedsunternehmen

wurde ein Grobkonzept entwickelt, das die folgenden Zielgruppen des Internet-Auftritts des VDV herausstellte:

- die an ÖPNV bzw. Güterverkehr interessierte allgemeine Öffentlichkeit und Medien;
- Angehörige des VDV und seiner Organe bzw. Ausschüsse;

- Angehörige von VDV-Mitgliedsunternehmen;
- Fachöffentlichkeit aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Industrie;
- Lehrer, Hochschullehrer, Studierende und berufliche Bildung;
- heutige und potenzielle Kunden der Mitgliedsunternehmen (Fahrgäste, Verladere, Speditionen und andere Kunden des Güterverkehrs).

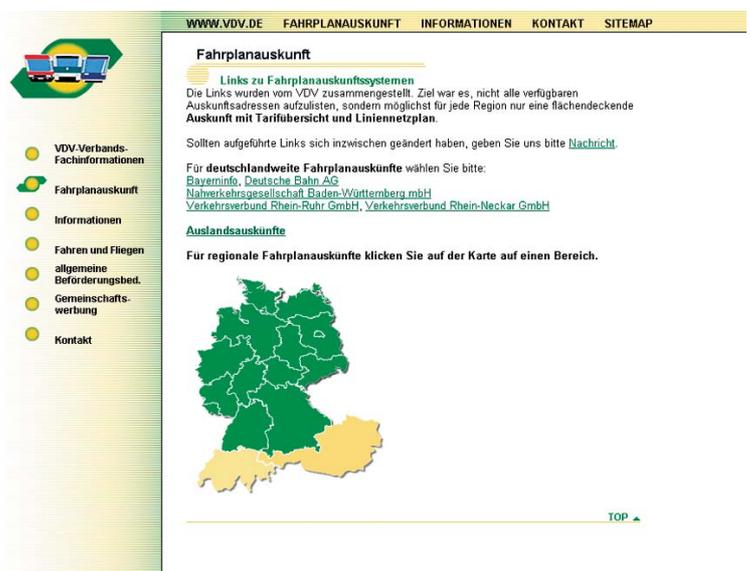
Gleichzeitig wurde festgestellt, dass beispielsweise die Fans von Bussen und Bahnen (Museums-, Modell-, Eisenbahnen und andere), Gewerbetreibende und Angehörige von Marktforschungsinstituten oder gar zufällige Internetgäste nicht zu den primären Zielgruppen gehören. Auf Grund dieser Zielgruppen-Analyse wurde beschlossen, die bereits bestehende Domain www.vdv.de primär auf diese Zielgruppen auszurichten, innerhalb der Domain einen Bereich für die Zielgruppe der Angehörigen aus Gremien und Mitgliedsunternehmen einzurichten und getrennte Websites für die Zielgruppe der Kunden vorzusehen. Dabei wurde innerhalb des Projektes zunächst nur die Zielgruppe „ÖPNV-Fahrgäste“ durch die Gestaltung der Domain www.busse-bahnen.de weiterverfolgt. Die Zielgruppe „Schienengüterverkehr“ soll im Jahr 2002 mit einer eigenen Domain bedacht werden.

Aktueller, informativer, vernetzter – der neue Internet-Auftritt des VDV (Abb. oben)



The screenshot shows the VDV website homepage. At the top, there is a navigation bar with links: ARGUMENTE&FAKTEN, MITGLIEDER-LINKS, BUSSE-BAHNEN.DE @, and SITEMAP. Below this is the VDV logo and the text 'Verband Deutscher Verkehrsunternehmen'. A sidebar on the left contains navigation links: Wir über uns, Medienservice, Fahrplanauskunft, Publikationen, Mitgliederbereich, and Kontakt & Service. The main content area features a 'Terminhinweise:' section with several event listings, including 'VDV-Veranstaltung "Der internationale Güterverkehr - eine Chance für die Schiene?!", 10.-11. April 2002, Berlin' and 'VDV-Jahrestagung 2002, 11.-13. Juni 2002, Frankfurt am Main'.

Mit einem speziellen Portal des ÖPNV werden gezielt Fahrgäste angesprochen (Abb. unten)



The screenshot shows the ÖPNV portal website. At the top, there is a navigation bar with links: WWW.VDV.DE, FAHRPLANAUSKUNFT, INFORMATIONEN, KONTAKT, and SITEMAP. Below this is the 'Fahrplanauskunft' section, which includes a sub-section 'Links zu Fahrplanauskunftssystemen'. The text explains that the links were compiled by VDV and are intended for regional use. A map of Germany is shown, with several regions highlighted in green and yellow. Below the map, there is a list of regional transport providers, including 'Bayerinfo, Deutsche Bahn AG', 'Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH', and 'Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH'.

Erhöhte Aktualität durch dezentrale Pflege der Seiteninhalte

Die mit einer kleinen Arbeitsgruppe und mit Einbeziehung von VDV-Gremien zusammengetragenen Anforderungen wurde im April 2001 in Form eines Lastenheftes verabschiedet. Anschließend wurden Angebote von verschiedenen Unternehmen eingeholt. Zentrale organisatorische Anforderung war, dass die Internetseiten dezentral von den fachlich zuständigen Mitarbeitern des VDV oder auch durch die Landesgruppen gepflegt werden können, ohne dass diese eine spezielle Datenverarbeitungs-Ausbildung benötigen. Zudem sollten bestehende Informationen möglichst automatisch auf die Internetseiten übernommen werden.

In Anbetracht der oben herausgestellten Zielgruppen wurde bei der optischen Gestaltung der Seiten weniger auf die Erregung von Aufmerksamkeit oder Erzielung eines möglichst großen Spaßfaktors Wert gelegt. Vielmehr sollte durch eine schlichte Seitengestaltung der Informationscharakter im Vordergrund stehen und gleichzeitig zur Erzielung eines Wiedererkennungswertes das Layout recht nahe bei der bisherigen Seitengestaltung liegen.

Die Auftragsvergabe erfolgte Ende April 2001 und umfasste die Lieferung eines auf die Bedürfnisse des VDV angepassten, vom Umfang aber auch von der Bedienung her einfachen Content-Management-Systems und die Programmierung der überwiegend datenbankgestützten Seiten. Nach umfangreichen internen Testläufen wurde das Internetangebot am 1. Oktober 2001 freigeschaltet.

Die Highlights des neu gestalteten Verbandsportals www.vdv.de

Das neu gestaltete Verbandsportal bietet seinen Nutzern insbesondere:

- die verbesserte und erweiterte Information über die Mitarbeiter und Gremien des VDV sowie deren Tätigkeit. Hierfür wurde eine Nachrichtendatenbank mit dem Titel „Fachinfos“ aufgebaut, die von den jeweiligen Fachbereichen unmittelbar aktuell gehalten wird;
- eine komplette und aktuelle Auflistung aller VDV-Mitgliedsunter-

nehmen mit den entsprechenden Internet-Links;

- das komplette Publikationsverzeichnis, das datenbankgestützt nach verschiedenen Kriterien vom Internetserver durchsucht werden kann;
- ein erweitertes Angebot von Publikationen im Volltext, das wie auch die anderen Bereiche in Zukunft kontinuierlich wachsen wird. Zurzeit ist hier beispielsweise der aktuelle Jahresbericht, die Statistik und das Verbandsporträt „Wir über uns“ zu finden;
- den Mitgliederbereich, der ausschließlich für VDV-Mitglieder freigegeben ist. Alle Mitarbeiter der VDV-Mitgliedsunternehmen können sich direkt im Internet mit der Funktion „Registrieren“ Benutzerkennung und Passwort per E-Mail zusenden lassen (soweit der Domain-Name des Benutzers in der Mitglieder-datenbank des VDV gespeichert ist). Im Mitgliederbereich werden unter anderem die kompletten Rundschreiben des VDV und die VDV-Nachrichten im Volltext zum Download bereitgehalten.

VDV startet www.busse-bahnen.de als Portal für die ÖPNV-Fahrgäste

Wichtigster Bestandteil des ÖPNV-Portals www.busse-bahnen.de ist eine qualifizierte Fahrgastinformation bestehend aus Fahrplanauskunft, Liniennetzplan und Tarifinformation. Für praktisch alle Regionen Deutschlands wurden die Links zu den jeweiligen Informationssystemen zusammengestellt und können vom Internet-Surfer auf der Basis einer geographischen Karte angewählt werden.

Außerdem erhält der Besucher des ÖPNV-Portals Zugriff auf eine Informationsdatenbank, die Informationen zu den allgemeinen Beförderungsbedingungen, der Aktion „Fahren & Fliegen“ oder auch die Gemeinschaftswerbung von DB AG und VDV für die Recherche bereitstellt.

Große Akzeptanz der neu gestalteten Website

Nach einem halben Jahr lässt sich ein positives Fazit ziehen. Mit

einem vertretbaren internen Aufwand kann nun ein Vielfaches an aktuellen Informationen im Internet angeboten werden. Die Reaktionen der Mitgliedsunternehmen und der Öffentlichkeit sind sehr positiv, was sich nicht zuletzt auch in den um zirka einem Drittel gesteigerten Kontaktzahlen für die Verbands-Homepage niedergeschlagen hat. Wünsche nach einer Erweiterung des Internetangebots um zusätzliche Module, beispielsweise den Zugang auf eine ÖPNV-Literaturfundstellendatenbank wurden bereits erörtert und sollen im Jahre 2002 angegangen werden.

Erwartungsgemäß sind die Kontaktzahlen des ÖPNV-Portals www.busse-bahnen.de noch überschaubar. Die Existenz einer größeren Anzahl von Websites, die sich an die gleiche Zielgruppe richten, ließ nichts anderes erwarten. Die ohne jeden Werbeaufwand erreichte Zahl von Benutzern spricht jedoch für die Attraktivität des vom VDV zusammengestellten Contents.

Es steht zu erwarten, dass nach einer längeren Gewöhnungsphase beide Sites noch einmal deutlich größere Kontaktzahlen aufweisen werden und insbesondere im verbandsinternen Bereich das Medium Internet graduell andere Kommunikationswege ersetzen wird.

Internetadresse „www.vdv.de“ erfolgreich verteidigt

Zum Jahreswechsel 2000 / 2001 erhielt der VDV Post von einem Versicherungsdienstleister, der sich ebenfalls VDV nennt. Der Versicherungsdienstleister hatte sich das Kürzel „vdv.de“ als Marke schützen lassen und glaubte nun, hierdurch ein Recht erlangt zu haben, vom VDV die Herausgabe der Internetdomäne www.vdv.de verlangen zu können. Nachdem dieses Ansinnen außergerichtlich nicht abgewehrt werden konnte, musste ein Gericht hierüber entscheiden. Die Klage des Versicherungsdienstleisters wurde jetzt in erster Instanz vom Landgericht Düsseldorf zugunsten des Verbandes entschieden.

Der Internetauftritt von Firmen und Verbänden hat sich mittlerweile zu einem zentralen Instrument der Kommunikation mit den Mitgliedern bzw. Kunden entwickelt. Mitentscheidend für das Erreichen der Zielgruppen wurde dabei, dass die jeweilige Organisation schnell und ohne vorherige genaue Kenntnis der Internetadresse im Netz erreicht werden kann. Entsprechend werden Internetdomains mittlerweile schon zu sechs- und siebenstelligen Eurobeträgen verkauft. Unter diesem Gesichtspunkt war die Auseinandersetzung um die Domäne „www.vdv.de“ sehr bedeutend.

Das Problem und die scheinbar einfache Lösung

Bei dieser Ausgangssituation ging es nun darum, die Argumente des „anderen VDV“ mit der Belastbarkeit der eigenen Position abzuwägen. Das Ziel hieß, die eigene Internetadresse zu behalten, aber – angesichts des hohen Streitwertes und der damit verbundenen Kosten – auch realistische Ergebnisse zu finden. Mit dem Markenschutz hatte der „andere VDV“ ein Argument, das ernsthaft geprüft werden musste. Hinzu kam, dass dieser Versicherungsdienstleister das Kürzel schon länger benutzte. Er ließ sich

bereits im Jahr 1977 als VDV in das Handelsregister eintragen, während der Verband erst seit 1991 – nach der Fusion von VÖV, VÖV-DDR und BDE – unter VDV firmiert. Trotz dieser Fakten unterbreitete der Versicherungsdienstleister dem Verband das Angebot, „kompromissweise“ auch bereit zu sein, sich die Internetseite zu teilen.

Hinter diesem „Angebot“ verbarg sich aber offensichtlich keine Großzügigkeit, sondern womöglich ein von Anfang an gezielt überlegter Marketingtrick. Über eine geteilte Bildschirmseite erhoffte sich wohl der Versicherungsdienstleister die Bekanntheit des Verbandes und die darüber erfolgten Internetzugriffe nutzbar zu machen, um neue Kunden zu gewinnen. Diese geteilte Bildschirmseite hätte dem Versicherungsdienstleister die langfristige halbseitige Werbeeinblendung auf der Verbandshomepage garantiert. Für den Verband hätte dies jedoch eine Reihe von Problemen bereitet; beispielhaft seien hier genannt:

Auszüge aus dem Urteil des Düsseldorfer Landgerichts im Rechtsstreit VDV ./. VDV (bei Redaktionsschluss noch nicht rechtskräftig)

“Die Klage ist unbegründet. Der Beklagte ist weder verpflichtet, die Benutzung der Domain „vdv.de“ zu unterlassen, noch hat er diese zu Gunsten der Klägerin freizugeben. Der Auffassung der Klägerin, im Zusammenhang mit dem Auftreten von Unternehmen im Internet sei eine im Rahmen des Markenrechts relevante Verwechslungsgefahr bereits dadurch gegeben, dass ein Unternehmen sich unter einer Domain, die mit dem Firmenbestandteil eines anderen Unternehmens identisch ist, im Internet präsentiere, ohne dass es auf Branchennähe oder -identität ankomme, vermag die Kammer nicht zu folgen. [...]“

Der Klägerin stehen die geltend gemachten Ansprüche auch nicht aus dem Namensrecht, § 12 BGB, zu. Auch wenn darin, dass der Beklagte sich die Domain „vdv.de“ hat reservieren lassen, eine Namensleugnung liegen mag, und bei einem aus der Namensleugnung folgenden Unterlassungsanspruch aus § 12 BGB das Vorliegen einer Verwechslungsgefahr nicht erforderlich ist, ist vorliegend doch zu beachten, dass der Beklagte selbst ein Recht an der Bezeichnung „VDV“, als seine schlagwortartige, verkürzte Bezeichnung, hat. Sind aber mehrere zum Gebrauch desselben Namens berechtigt, so ist der einzelne nicht berechtigt, dem anderen den Gebrauch dieses Namens zu verbieten. [...]“

Das Interesse des Beklagten, sich im Internet unter der Bezeichnung „vdv.“ zu präsentieren, ist nicht geringer als das Interesse der Klägerin. Es liegen gleichwertige Interessen vor. Die Registrierung dieser Domain durch den Beklagten ist nicht unredlich. Unter diesen Umständen folgt allein daraus, dass die geschäftliche Bezeichnung der Klägerin prioritärer ist, kein Verbotungsrecht und – erst recht – kein Anspruch auf Freigabe der Domain des Beklagten zu ihren Gunsten. Vielmehr ist sie gehalten, für die Registrierung einer Internetdomain ihrer schlagwortartigen, abgekürzten Bezeichnung einen Zusatz hinzuzufügen.“



Kurze Adresse mit großer Bedeutung – der VDV ist auch zukünftig unter www.vdv.de im Internet präsent

- Konkurrenz zu den befreundeten Versicherungsgemeinschaften HDN, HÖV und VVDE;
- Erfordernis der Erstellung und Pflege eines geteilten Bildschirms;
- Notwendigkeit einer optischen Abstimmung der Seiten (einheitliches Design, optische Dominanz keiner Seitenhälfte);
- Probleme hinsichtlich der Befugnis, wer die Startseite ändern darf, und wer welcher Änderung zustimmen muss;
- ungelöste Fragen zu bewegten Bildern;
- Streit, wer Töne bei dem Aufruf der Seite wiedergeben darf;
- Mehrkosten durch Zeitverlust beim Aufrufen der VDV-Startseite durch die Notwendigkeit des Weiterklickens.

Die interne Entscheidungsphase

Eine interne Prüfung durch den betrauten juristischen Fachbereich des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen kam zu dem Ergebnis,

dass die vorgebrachten Argumente des Versicherungsdienstleisters den vom ihm geltend gemachten Anspruch nicht rechtfertigten. Wegen der Spezialität und Bedeutung des Themas holte der Verband zusätzlich noch ein Gutachten eines auf diese Fragen spezialisierten Rechtsanwaltes ein. Auch seine Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass ein Anspruch des Versicherungsdienstleisters auf Herausgabe der Internetdomäne nicht besteht. Daher blieb der Verband bei seiner harten Haltung und riskierte einen Rechtsstreit.

Die Streitphase

In der Folge kam es zunächst zu mehreren außergerichtlichen Schriftwechseln, die auf Grund der Unvereinbarkeit der Positionen jedoch nicht zur Beilegung des Streites führten. Daher war es konsequent, dass der Versicherungsdienstleister im April 2001 den Verband verklagte. Der Prozess selbst geriet in der Folge zu einer unschönen Auseinandersetzung; daher war es gut, dass das Gericht den Prozess nicht in die Länge trieb, sondern nach einer gründlichen Vorbereitung mittels zahlreicher Schriftsätze der Parteien in

der mündlichen Verhandlung am 31. Oktober 2001 eine baldige Entscheidung avisierte. Am 12. Dezember 2001 war es dann so weit; die drei Richterinnen der Zivilkammer 2a des Düsseldorfer Landgerichts verkündeten ein Urteil. Dieses war für den Verband genauso erfreulich wie erfolgreich: Die Klage des Versicherungsdienstleisters gegen den Verband wurde in erster Instanz vollständig unter Kostentragungspflicht der Klägerin abgewiesen. Die tragenden Gründe der Entscheidung finden sich auszugsweise im nebenstehenden Kasten.

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Das Projekt „VDV-Kernapplikation“

Der VDV führt zurzeit sein größtes eigenes Forschungsprojekt zur Attraktivitätssteigerung des Zugangs zum ÖPNV durch. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderte Projekt zur VDV-Kernapplikation legt die Grundlagen für einen interoperablen Standard im elektronischen Fahrgeldmanagement. Letzteres besteht aus drei interoperablen Stufen zur Überwindung von Zugangshemmnissen. Die erste Stufe ist das bargeldlose Bezahlen mit einer elektronischen Börse, die zweite Stufe beinhaltet das elektronische Ticket und die dritte Stufe stellt die automatisierte Fahrpreisfindung dar. Bei dieser wird über aktives oder passives An- und Abmelden die Anwesenheit des Kunden im Fahrzeug erfasst, seine Reise ermittelt und für diese der richtige Preis berechnet. Der Kunde ist damit grundsätzlich von der Notwendigkeit befreit, sich vor der Fahrt mit Tariffragen zu befassen.

Zielsetzung des VDV und seiner Mitgliedsunternehmen ist es, technologieunabhängige interoperable Anwendungen zu schaffen. Interoperabilität bedeutet dabei zunächst, dass der Kunde mit seinem Medium alle Verfahren und Akzeptanztechniken des elektronischen Fahrgeldmanagements nutzen kann. Diese durchgängige Nutzbarkeit soll technisch durch eine VDV-Kernapplikation realisiert werden. Sie integriert alle Stufen des elektronischen Fahrgeldmanagements für den gesamten Personenverkehr und soll auf verschiedenen Medien, wie z. B. der Geldkarte, der PayCard, verkehrsunternehmenseigenen Karten, aber auch SIM-Karten von Handys oder weiteren intelligenten Geräten installiert werden. Insbesondere bei der Raumerfassung sind zusätzliche Medien denkbar. Die Basislösung stellen dabei ein elektronischer Fahrschein und eine Bezahlmöglichkeit mit einem Dual-Interface-Chip dar.

Bestandteile der ÖPNV-Kernapplikation sind das bargeldlose Bezahlen – und hier auch sogenannte ÖPNV-Werteinheiten –, das elektronische Ticket sowie die notwendigen Datenstrukturen für die automatisierte Fahrpreisfindung. Die Kernapplikation stellt die Schnittstellen für weitere Börsen und Zahlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Gleichsam bietet sie die Schnittstellen für regionale Erweiterungen oder Interservices und zusätzliche Applikationen. Im Projekt „VDV-Kernapplikation“ werden die in den Umsetzungsprojekten Nordrhein-Westfalen, Bremen, Berlin, Rhein-Main und Dresden (Intermobil) vorgesehenen Anwendungen prioritär behandelt.

Standardisierung ist unabdingbar

Die Bedeutung der Kernapplikation-Entwicklung ergibt sich aus der Notwendigkeit einer Standardisie-

rung. Sowohl die Entwicklungen auf europäischer Ebene als auch das Fortschreiten der Technik erzwingen Standardisierungsbemühungen in Deutschland. Aber auch Überlegungen der Wirtschaftlichkeit – und insbesondere der Kundenanforderungen – machen standardisierte Anwendungen zu logischen, notwendigen Lösungen für den öffentlichen Verkehr. Dies führt zu einer Vereinheitlichung im Geschäftsprozessmodell, um auch übergeordnete gemeinsame Instanzen zu installieren und zu einer Vereinheitlichung der Technik, um hier auch wirtschaftliche Synergieeffekte verwirklichen zu können. Last but not least wird eine Vereinheitlichung der Kundenschnittstellen mit dem Ziel des Abbaus der Zugangshemmnisse schlechthin erreicht.

Entscheidungsfreiheit und Flexibilität

Bei der Schaffung einer einheitlichen Anwendung in Deutschland verfolgt der VDV aus Sicht seiner Unternehmen die folgenden Ziele:

- Das eingesetzte Verfahren muss tarifsistemunabhängig sein und jedes denkbare Tarifsistem auch kundenspezifisch berücksichtigen können. Wesentlich dabei ist, dass die Tarifoheit der Unternehmen nicht angetastet wird;
- die verschiedenen Realisierungsformen des elektronischen Fahrgeldmanagements müssen kompatibel sein, so dass verschiedene Stufen auch längerfristig nebeneinander existieren können. Wesentlich dabei ist, dass die Vertriebsentscheidung vor Ort bleibt;
- die Technologie muss schrittweise einführbar sein und die Investitionen – insbesondere in die Einführung des vom VDV bereits standardisierten Datenformates für elektronische Fahrscheine

(z. B. DF_Fahrschein) – müssen gesichert sein;

- die Interoperabilität zwischen ÖPNV und Schienenpersonenfernverkehr muss gesichert werden.

Insbesondere bei der Sicherung des bisherigen Datenformats für elektronische Fahrscheine wird darauf geachtet, dass dieses solange explizit Bestandteil der Kernapplikation sein wird oder unabhängig davon benutzt werden kann, wie einzelne Unternehmen in Deutschland den bisherigen VDV-Standard für elektronische Fahrausweise noch anwenden. Die Interoperabilität aus Fahrgastsicht ergibt sich daraus, dass die vom Kunden durchzuführenden Handlungen in den jeweiligen Fahrgeldmanagement-Systemen bundesweit einheitlich sind. Dadurch wird Freizügigkeit und Bequemlichkeit bei systemübergreifenden Fahrten geschaffen und der Kunde hat die Gewissheit, dass die „gelernte ÖPNV-Nutzung“ richtig ist. Dies verringert die Zugangshemmnisse der ÖPNV-Nutzer insbesondere für Ortsfremde, Geschäftsreisende und Touristen. Der Spontankunde muss den ÖPNV mit einem Medium nutzen können, über das er bereits verfügt.

Vorbereitung des Marktes

Zur Zielsetzung im Projekt „Elektronisches Fahrgeldmanagement“ des VDV für die Kernapplikation zählen auch

- die Harmonisierung der Tarifbestimmungen,
- die Verbesserung der Marktposition des öffentlichen Verkehrs,
- die Vereinheitlichung der Kundeninformation und
- die Vorbereitung des Marktes auf das elektronische Fahrgeldmanagement.

Nur durch die Vermeidung von Inzellösungen kann das elektronische Fahrgeldmanagement auch von großen überregionalen Verkehrsunternehmen eingeführt werden. Durch die Integration aller Stufen des elektronischen Fahrgeldmanagements wird ein mögliches Gegeneinander der Systeme verhindert. Die Integration aller Bezahlmöglichkeiten schafft die wirtschaftliche Freiheit für die Unternehmen, selbst über die zu realisierenden Schritte zu entscheiden.

Der VDV hat auf Anregung seines Lenkungskreises im Projekt „VDV-Kernapplikation“ und der dort vertretenen Industrieunternehmen allen Mitgliedsunternehmen eine Absichtserklärung zur Entwicklung und zum Einsatz einer interoperablen Kernapplikation zugesandt. Unterstützt durch das VDV-Präsidium und durch das einvernehmlich erarbeitete Lastenheft für die VDV-Kernapplikation haben sich alle großen Verbände und Verkehrsunternehmen, die DB AG und auch zahlreiche kleinere Verkehrsunternehmen verpflichtet, bei allen Ausschreibungen von Geräten und Anlagen für das elektronische Fahrgeldmanagement – gleich welche Stufe realisiert werden soll – die VDV-Kernapplikation zugrunde zu legen. Ein wesentlicher Punkt dabei war, dass diese Kernapplikation Investitionsentscheidungen vor Ort belässt und den Mitgliedsunternehmen kostenfrei zur Verfügung gestellt wird.

Das Projekt „VDV-Kernapplikation“ befindet sich nun in seiner zweiten Phase, nachdem bis zum Dezember letzten Jahres das Lastenheft und die Förderanträge erarbeitet wurden. In dieser zweiten Phase wird bis Ende 2002 eine implementierungsfähige Feinspezifikation geschaffen. Es schließt sich daran ein Labortest an, der die Funktionalität, Performance und Interoperabilität der Feinspezifikation überprüfen und darstellen soll. Danach wird eine Testumgebung zur Zertifizierung der Produkte entwickelt. Bei einzelnen Medien wird der Labortest auch in parallel laufende Projekte ausgelagert, wie z. B. in „Intermobil“ nach Dresden. Ab 2003 sind weitere Feldtests und die Implementierung auf einzelne Nutzermedien vorgesehen.

Das Projekt hinter dem Projekt

Das Projekt „VDV-Kernapplikation“ für das interoperable elektronische Fahrgeldmanagement ist als ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördertes Projekt organisiert. Hauptsächlicher Zuwendungsempfänger und Projektführer ist der VDV-Förderkreis bzw. der VDV. Dieser hat einen Lenkungskreis installiert, der vom Hauptgeschäftsführer des VDV geleitet wird. Die Projektleitung hat Richard Hippenstiel von der Firma TEWET inne. In der Projektleitung sind auch die Leitprojekte zur Mo-

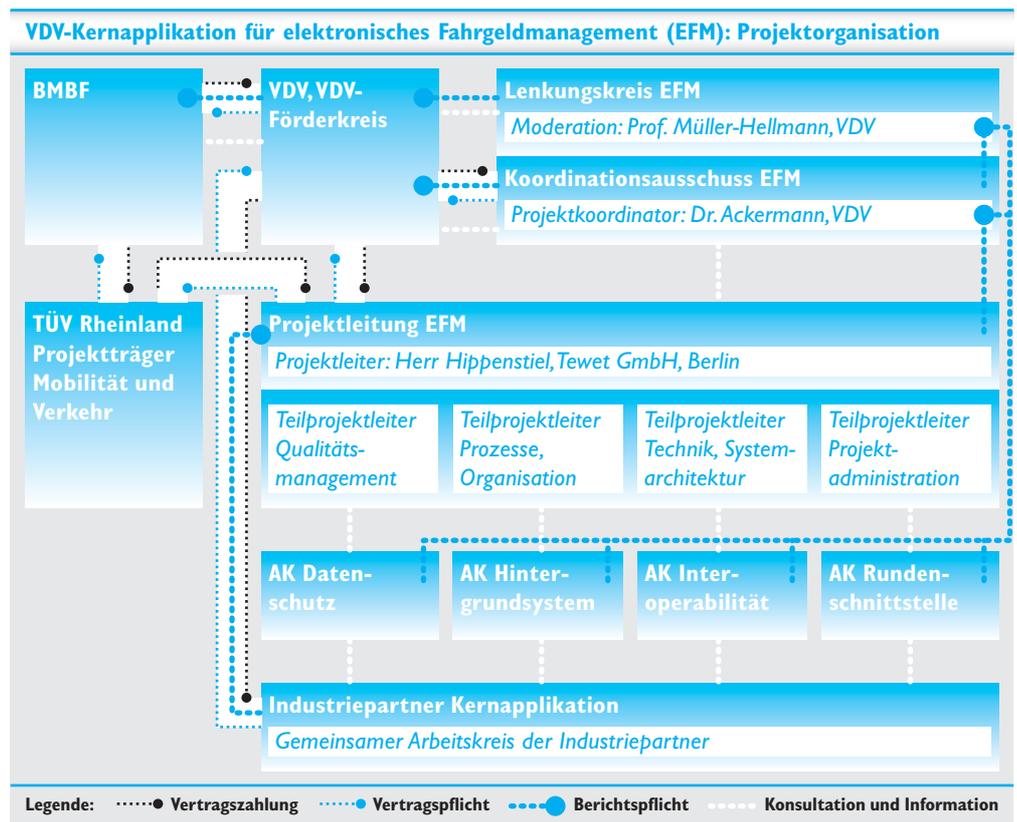
bilitätsforschung des BMBF, „Intermobil“ und „WAYflow“, vertreten. Erarbeitet wird die Kernapplikation durch die Industriepartner im Projekt. Zu diesen Industriepartnern zählen die Firmen T-Systems, Siemens, ERG, Card.etc, Cubic, Infineon, das Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme der Fraunhofer Gesellschaft und die Deutsche Bank.

Über dieses Industrieprojekt hinaus haben sich die Verkehrsunternehmen im Lenkungskreis und im VDV zu weiteren Schritten der Zusammenarbeit entschlossen. Es wurde festgelegt, eine Zertifizierungsinstanz zu schaffen, die den ausschließlichen Einsatz von über den VDV zertifizierten Komponenten für das elektronische Fahrgeldmanagement überwacht. Auch soll eine Instanz für das zentrale Schlüsselmanagement für die VDV-Kernapplikation eingerichtet werden. Die Mitgliedsunternehmen haben sich dazu bekannt, die ÖPNV-Werteinheiten gegenseitig anzuerkennen sowie die Post-paid-Zahlung der Kunden und die Leistungsverrechnung über anonyme Konten interoperabel sicherzustellen. Das heißt, die ÖPNV-Unternehmen schaffen eine zentrale Instanz für das Clearing von Werteeinheiten und Zahlungsflüssen und regeln die Zugriffsrechte des Datenaustausches für

dieses Clearing. Aus diesem Grund muss es auch ein zentrales Call-Center und Beschwerde-Management für alle Systeme geben sowie eine zentrale Black-List-Verwaltung mit gemeinsamen Regeln der Verfügbarkeit in den Einzelsystemen sowie daraus resultierenden Risikoübernahmen.

Mit dem interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagement durch die VDV-Kernapplikation wird eine einheitliche Kundenschnittstelle in jeder der drei Ausprägungsstufen geschaffen. Damit nutzen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen die historische Chance für die Zukunft des Vertriebs. Die VDV-Kernapplikation ist dabei ein zukunftsfähiger Standard. Mit zertifizierten Komponenten aus jeweils mindestens zwei Bezugsquellen werden die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit für die Verkehrsunternehmen und Verbände bezüglich der Kartenbasis bzw. des Mediums und der Bezahlmöglichkeiten gesichert. Darüber hinaus wird der VDV die notwendigen Institutionen und Rahmenverträge schaffen. Die Basis dafür ist der bisherige und weitere gemeinsame Lösungswille der Verkehrsunternehmen und Verbände.

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



Europäische Normung von Systemen der Straßenverkehrstelematik

Systeme der Straßenverkehrstelematik finden immer mehr Einsatz in den Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Diese Systeme vereinfachen die Nutzung des ÖPNV für den Kunden, unterstützen die Steuerung des Verkehrs und ermöglichen den Verkehrsbetrieben die optimale Betriebsgestaltung. Durch die Standardisierung dieser Telematiksysteme sind die Verkehrsbetriebe in der Lage, eine kostengünstige, einfache Beschaffung und einen vereinfachten erprobten Betrieb solcher Systeme durchzuführen. Der VDV beteiligt sich mit großem Engagement an diesem Prozess.

Zur Gewinnung neuer Kunden werden von den Verkehrsunternehmen die Zugangshemmnisse zum ÖPNV minimiert. Hierbei helfen die telematischen Systeme, mit denen die Nutzung von Bussen und Bahnen vereinfacht und die Qualität der Verkehrsdienstleistungen verbessert wird. Insbesondere bieten diese Systeme die Möglichkeit, unterschiedliche Verkehre informativ zu verknüpfen und somit ein einheitliches Verkehrssystem dem Kunden zu präsentieren. In den meisten Fällen handelt es sich bei den Telematiksystemen um komplexe Systeme, die in der Beschaffung und dem Betrieb große Fachkenntnisse bei den Verkehrsbetrieben erfordern. Die Europäischen Normen helfen dabei den Verkehrsunternehmen bei der einfachen Beschaffung kostengünstiger Telematiksysteme und bei dem zuverlässigen Betreiben dieser

Systeme. Weiterhin gewährleisten standardisierte Systeme einen intermodalen und interoperablen Betrieb zur Erzeugung des größtmöglichen Kundennutzens.

Die europäische Standardisierung wird von dem europäischen Komitee für Normung (CEN), dem europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) und dem europäischen Normungsinstitut für Telekommunikation (ETSI), behandelt. Das technische Komitee CEN TC 278 „Straßenverkehrstelematik“ entwickelt in 12 Arbeitsgruppen Normen für den Bereich der im Straßenverkehr und Straßentransport angewendeten Telematik. Diese Normen schließen dabei auch die Aspekte für intermodale Verkehre mit ein. Die deutschen Interessen werden im CEN TC 278 von Experten des Gemeinschaftsspiegelgremiums

GK717 des Normenausschusses Kraftfahrzeuge im Deutschen Institut für Normung e.V. (DIN FAKRA) und der Deutschen Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik im DIN und VDE (DKE), vertreten. Neben den nationalen Interessen werden auch weitere interessierte europäische Kreise, wie zum Beispiel der internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP), in die Erarbeitung der Normen involviert. Der Fachbereich Normung (N) des VDV nimmt hierzu als Vertreter der UITP an den Plenarsitzungen des CEN TC 278 teil.

Europäische Standardisierungsgruppe für ÖPNV-Straßenverkehrstelematiksysteme

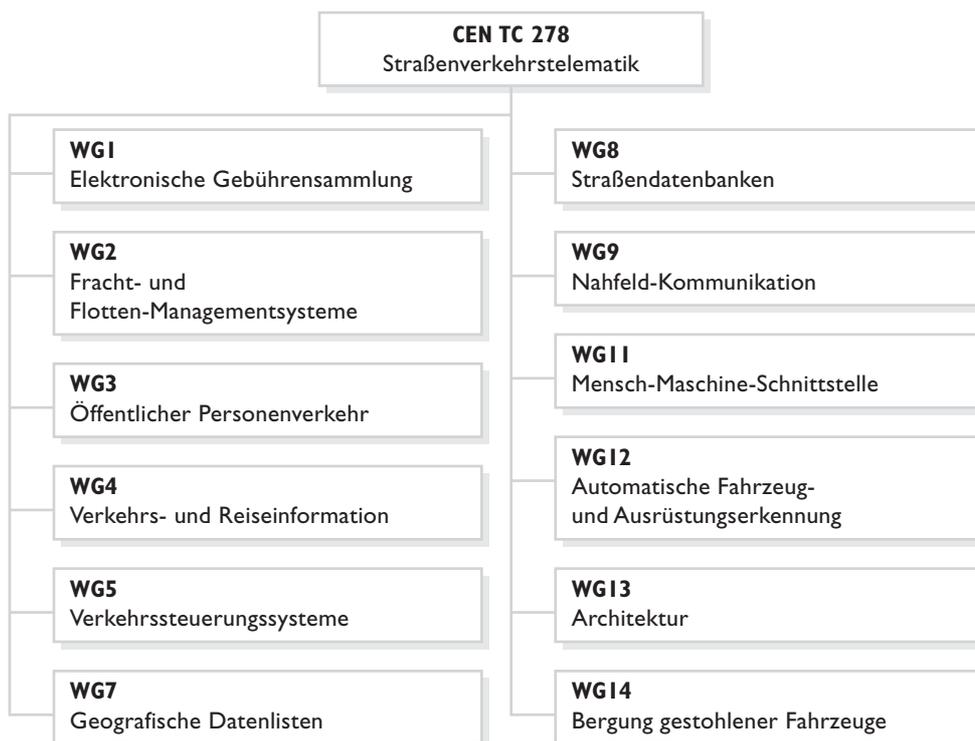
Die Normen für die Telematiksysteme des ÖPNV erarbeitet insbesondere die Arbeitsgruppe WG 3 „Öffentlicher Personenverkehr“. In der WG 3 und zugehöriger Untergruppen sind Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Norwegen, Schweden und die Tschechische Republik durch Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen, Ministerien sowie Industrie vertreten. Für die Interessen der deutschen Verkehrsunternehmen und der deutschen Industrie tritt maßgeblich der VDV ein. Der Fachbereich N des VDV leitet hierzu den Spiegelarbeitskreis AK 717.0.3 im DIN FAKRA GK717 und dessen Unterarbeitskreise. Der VDV bringt zur Unterstützung der Normung die von den VDV-Ausschüssen erarbeiteten VDV-Schriften ein.

In fünf Untergruppen der WG 3 werden die folgenden Normentwürfe entwickelt.

Untergruppen der Arbeitsgruppe WG 3 „Öffentlicher Personenverkehr“

Die Untergruppe SG1 Datenkommunikation erstellt zurzeit die Normen für die Datenkommunikation auf Fahrzeugen. In der Vornormenreihe ENV 13149 werden in jeweils drei Teilen die Datenbusse für WORLDIFIP – Teil 1 bis Teil 3 – und CANOpen – Teil 4 bis Teil 6 – definiert. In den jeweiligen Teilen werden die allgemeinen Regeln für den Einsatz der Datenbusse, die Anforderungen an die Verkabelung und die zu übertragenden Datenobjekte beschrieben. Die Teile 1

Struktur des CEN TC 278 Straßenverkehrstelematik



und 2 wurden im Jahr 1998 und 2000 veröffentlicht. Die Teile 4 und 5 sind zur Abstimmung versendet. Die Definitionen der Datenobjekte für den Teil 6 erfolgte in einem Arbeitsausschuss des eingetragenen Vereins CAN in Automation e.V., CiA, in Zusammenarbeit mit der Industrie, der Untergruppe SG1 und dem VDV. Grundlage der Datenobjektdefinitionen waren die langjährigen Erfahrungen mit dem im VDV standardisierten Integrierten Bord Informationssystem IBIS. Die Teile 3 und 6 werden im Jahr 2002 in den europäischen Abstimmungsprozess der Standardisierung eingebracht. Mit der Veröffentlichung der Vornormen kann in 2003 gerechnet werden.

Die Normen für Verkaufsautomaten und Entwerter werden in der Untergruppe SG2 Verkaufsautomaten und Entwerter erstellt. Bisher wurde eine Vornorm über Entwerter ENV 12796 veröffentlicht. Die anstehenden Arbeiten zu den Verkaufsautomaten mussten leider enthalten werden, da die entsprechenden Experten aufgrund der Euro-Umstellung zurzeit nicht zur Verfügung stehen. Die Erarbeitung der Normen für Informationssysteme der Fahrer und der Fahrgäste erfolgt in der Untergruppe SG3 Reiseinformationen und Mensch-Maschine-Schnittstelle. Die Vornormen ENV 12694 „Größenanforderungen für variable elektronische externe Anzeigen“, ENV 13093 „Anforderungen an das mechanische Interface der Fahrerkonsole – Parameter für Anzeige und Tastatur“ und ENV 13998 „Stationäre nicht interaktive dynamische Fahrgastinformation“ wurden bisher veröffentlicht. In der Bearbeitung befinden sich die Normen zu den Themen „Öffentliche interaktive Informationsterminals – Schnittstelle zum Reisenden“ und „Visuelle, variable Fahrgastinformationssysteme auf dem Fahrzeug“.

Die Untergruppe SG4 Referenzdatenmodell entwickelte ein Datenbankmodell für den ÖPNV, welches den Austausch von Daten in einem Verkehrsunternehmen vereinfacht. Der VDV brachte als Erfahrung die Inhalte der VDV-Schrift 450 „ÖPNV Datenmodell“ ein. Dieses Referenzdatenmodell – auch als „TransmodelVersion 4.0“ bekannt – wurde als Vornorm ENV 12896 im Jahr 1997 publiziert. Bedingt durch den Einsatz der Systeme und durch

Organisation der Standardisierungsgremien von ÖPNV-Straßenverkehrstelematiksystemen

Europäische Standardisierungsgremien

CEN

CEN TC 278
Straßenverkehrstelematik

WG3
Öffentlicher Personenverkehr

Deutsche Spiegelgremien

DIN FAKRA

GK717
Straßenverkehrstelematik

AK717.0.3
Informationstechnik auf Fahrzeugen des ÖPNV

die immer stärkere Verknüpfung der Verkehrssysteme und Verkehrsunternehmen wurde der Standard in vielen Bereichen erweitert. Die neue Version „TransmodelVersion 5.0“ wurde im Herbst 2001 dem Abstimmungsprozess der Standardisierung übergeben. Die Veröffentlichung dieser Norm ist für das Jahr 2002 zu erwarten.

Im Jahr 2001 wurde die Untergruppe SG5 Fahrgeldmanagement Systemarchitektur mit der Aufgabe gegründet, die Systemarchitektur

für ein interoperables Fahrgeldmanagement zu definieren. Hierzu wird eine Normenreihe entwickelt, die im ersten Teil einen Überblick über die Architektur, die funktional Beteiligten, die Datenflüsse und die Schnittstellen des Fahrgeldmanagementsystems gibt und in den weiteren Teilen die erforderlichen Schnittstellen und die Sicherheitsaspekte detailliert beschreibt. Die Arbeiten für den ersten Teil sind weit fortgeschritten und werden zurzeit in den nationalen Spiegelgruppen und in CEN TC278

Struktur der CEN TC 278 Arbeitsgruppe WG3 und des deutschen Spiegelgremiums DIN FAKRA AK717.0.3

Europäische Standardisierungsgremien

WG3
Öffentlicher Personenverkehr
Leitung: J.-L. Franchineau, Connex-Euroalum

SG1
Datenkommunikation
Leitung: P. Noury, Alstom

SG2
Verkaufsautomaten und Entwerter
Leitung: B. Laurens, Thales

SG3
Reiseinformationen und Mensch-Maschine-Schnittstelle
Leitung: F. Rambaud, Certu

SG4
Referenzdatenmodell
Leitung: K. Bouree, Transexpert

SG5
Fahrgeldmanagement Systemarchitektur
Leitung: B. Radermacher, VDV

Deutsche Spiegelgremien

AK717.0.3
Informationstechnik auf Fahrzeugen des ÖPNV
Leitung: B. Radermacher, VDV

SpUa5
Fahrgeldmanagement Systemarchitektur
Leitung: B. Radermacher, VDV

Veröffentlichte Vornormen der CEN TC 278 WG3

ENV 12896	Öffentlicher Verkehr – Referenzdatenmodell
ENV 12694	Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge – Größenanforderungen für variable elektronische externe Anzeigen
ENV 12796	Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge – Entwerfer
ENV 13093	Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge – Anforderungen an das mechanische Interface der Fahrerkonsole – Parameter für Anzeige und Tastatur
ENV 13149-1	Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme – Teil 1: WORLDIFIP Definition und Applikationsregeln für die Datenkommunikation auf dem Fahrzeug
ENV 13149-2	Öffentlicher Verkehr – Straßenfahrzeuge Fahrplanungs- und Steuerungssysteme – Teil 2: WORLDIFIP Verkabelungsspezifikation
ENV 13998	Öffentlicher Verkehr – Stationäre nicht interaktive dynamische Fahrgastinformation

Arbeitsgruppe WG1 „Elektronische Gebührensammlung“ diskutiert. Der Abstimmungsprozess für den ersten Teil wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2002 beginnen. Parallel hierzu werden die Arbeiten an den weiteren Teilen gestartet. Der VDV übernahm die Leitung der SG5 und bringt zusammen mit der Industrie die Anforderungen der VDV-Kernapplikation in die Arbeiten ein.

Zukünftige Arbeiten der Arbeitsgruppe WG 3

Neben den beschriebenen Arbeiten werden in den Plenarsitzungen der WG 3 von den Experten neue Normungsthemen diskutiert. Insbesondere liegen neue Themen für die SG1 vor. Diese soll nach der Beendigung der Arbeiten zu den Datenbussen auf dem Fahrzeug die Kommunikationsschnittstelle vom Fahrzeug zum Steuerungshintergrundsystem beschreiben. Weiterhin wurde in einem Workshop des CEN zum Thema Personenverkehr, unterstützt von der Europäischen Kommission angeregt, Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr durch den Einsatz einheitlicher, standardisierter Telematiksysteme abzubauen. In einem weiteren Workshop sollen im Jahr 2002 konkrete Standardisierungsthemen erarbeitet und der Arbeitsgruppe WG 3 zur Bearbeitung übergeben werden.

Anweisung Fahrbetrieb und Fahrdienstvorschrift für NE

Die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) ist seit 1947 das zentrale Regelwerk für den Eisenbahnbetrieb der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Anlässlich der Öffnung der Eisenbahnnetze der Deutschen Bahn AG und der NE im Jahre 1994 wurde jetzt der Entwurf einer Anweisung für den Fahrbetrieb (ANFAB) erstellt, die für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland gelten soll. Das Vorhaben wurde verbunden mit einem Entfall der FV-NE und einer Überarbeitung der unternehmensspezifischen Sammlungen betrieblicher Vorschriften (SbV). Die VDV-Unternehmen konnten hierbei zu einem praktikablen Vorgehen beitragen.

Die FV-NE wurde 1947 von Vertretern der Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder und der NE konzipiert. Sie wurde per Einführungserlass der Länder in Kraft gesetzt und unterliegt einer ständigen Aktualisierung. Sie gilt für die NE des öffentlichen Verkehrs, die als Nebenbahnen betrieben werden, und regelt den Betrieb auf eingleisigen Strecken im Zugmeldeverfahren oder im NE-typischen Zugleitverfahren. Diese Vorschrift ist somit das wichtigste Regelwerk für den Eisenbahnbetrieb der NE. Nach Öffnung der Eisenbahnnetze der DB AG und der NE für Dritte und ständig zunehmendem netzübergreifenden Eisenbahnbetrieb wurde die Schaffung eines übergeordneten betrieblichen Regelwerkes erforderlich, das für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in Deutschland Gültigkeit haben soll.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder, die DB AG und der VDV haben daher gemeinsam unter der Leitung des EBA den Entwurf einer ANFAB erstellt. Die ANFAB basiert auf der FV-NE sowie auf der Fahrdienstvorschrift der DB AG (FV DB). Diese Vorschriften enthalten Regelungen hoheitlicher sowie unternehmerischer Art, außerdem Regelungen, die beiden Bereichen in einer sogenannten „Schnittmenge“ zugeordnet werden können. Bei der Erstellung der ANFAB wurden die hoheitlichen Regelungen und die Regelungen der Schnittmenge neu definiert und zusammengeführt sowie Neuerungen der Bereiche Betrieb, Technik und Gesetzgebung berücksichtigt. Gleichzeitig wurde darauf hingewirkt, dass der Raum für die unternehmerische Freiheit und Verantwortung künftig vergrößert wird. Die ANFAB trifft Regelungen zu folgenden Themenbereichen:

- Nutzung der Infrastruktur und Zugangsbedingungen,
- Betriebsleiter und Aufgaben,
- Mitarbeiter im Bahnbetrieb und Tätigkeiten,
- Fahrpläne und Bremsleistung,
- Aufträge und Meldungen,
- Regelung und Sicherung der Zugfolge,
- Zuglaufmeldungen und Zugmeldungen,
- Prüfen des Fahrweges,
- aufgehobene Signalabhängigkeit,
- Zugvorbereitung und Durchführung einer Zugfahrt,
- Verhalten bei Betriebsgefahr,
- Gleisperrungen und Fahrten in gesperrten Gleisen,
- Unregelmäßigkeiten während der Zugfahrt,
- Abweichungen vom Regelbetrieb,
- Durchführung des Rangierens,
- Kennzeichnung von ortsgestellten Weichen.

Das EBA und die Eisenbahnaufsichtsbehörden der Länder werden die ANFAB in absehbarer Zeit nach Verabschiedung im Länderausschuss für Eisenbahnen und Bergbahnen (LAEB) per Anweisung bzw. Einführungserlass in Kraft setzen.

Während der Arbeiten an der ANFAB wurde zwischen EBA und VDV gleichzeitig eine Rationalisierung des eisenbahnbetrieblichen Vorschriftenwesens vereinbart. Nach Inkrafttreten der ANFAB war die Erstellung einer Muster-SbV als VDV-Schrift beabsichtigt, auf deren Basis dann die NE ihre unternehmensspezifischen SbV überarbeiten und ergänzen sollten. Anschließend war der Entfall der FV-NE vorgesehen. Während der Vorbereitung zu den Arbeiten an einer Muster-SbV wurden seitens einiger Mitglieder des VDV-Unterausschusses Eisenbahnbetriebsvorschriften (UA EBV) erste Bedenken zu dem Vorhaben angemeldet. Nach aus-

führlichen Diskussionen erarbeitete der UA EBV eine Stellungnahme zu dem Vorhaben mit folgendem kurzgefassten Inhalt: „Die Erstellung einer Muster-SbV als VDV-Schrift würde aufgrund der Komplexität mehrere Jahre beanspruchen. Anschließend müssten sämtliche NE ihre SbV um die FV-NE-Teile erweitern, die nicht durch die ANFAB abgedeckt sind. Jedoch: Umfang FV-NE + SbV = Umfang ANFAB + erweiterte SbV.“

Der Regelwerk-Gesamtumfang könnte nicht reduziert werden, da vom fahrdienstlichen / unternehmerischen Teil der FV-NE nichts gekürzt werden kann. Ein Entfall der FV-NE würde den NE keine Vorteile, sondern folgende Nachteile bringen:

- Das Neuerstellen und umfangreiche Erweitern der SbV bei den NE auf der Basis einer Muster-SbV würde einen nicht verantwortbaren Arbeitsumfang verursachen.
- Die gegebenenfalls neuen und sehr stark erweiterten SbV der verschiedenen NE müssten von den Ländern geprüft werden und eine Genehmigung erhalten, da die neuen SbV die Qualität einer Fahrdienstvorschrift erhalten würden. Diese Arbeit würde voraussichtlich von den Ländern nicht oder nur in einem nicht akzeptablem Zeitraum geleistet werden können.
- Wenn die fahrdienstlichen / unternehmerischen Vorschriften der FV-NE künftig nur noch in den SbV stehen sollten, ginge die Einheitlichkeit vollständig verloren. Bei netzübergreifenden Verkehren entstünde eine unübersichtliche, nicht mehr beherrschbare und sicherheitsmindernde Vorschriftenlage, insbesondere für das Fahrpersonal.
- Wenn auch nur ein Land die ANFAB nicht einführen würde, müsste die FV-NE bundesweit und ungekürzt in Kraft bleiben, da unterschiedliche Fahrdienstvorschriften u. a. aus Sicherheitsgründen nicht akzeptabel seien.

Vom VDV-Ausschuss Eisenbahnbetrieb (AEB) wurde folgende Vorgehensweise beschlossen: Wenn alle Länder die ANFAB erlassen haben werden, sollte die FV-NE um die Teile gekürzt werden, die in der ANFAB geregelt sind. Die NE würden dann mit der ANFAB, der an die ANFAB angepassten FV-NE und den bisherigen SbV arbeiten.

Volker Freiesleben

Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen

Wiederholt ist in den letzten Jahren das Thema „Triebfahrzeugführerschein“ virulent gewesen. Nach anfänglicher Zurückhaltung griff insbesondere in jüngster Zeit sukzessive die Erkenntnis Platz, dass in einem von zunehmender Liberalisierung geprägten Eisenbahnmarkt die Qualifikation des Fahrpersonals nicht weiter in das Belieben von Wettbewerbern gestellt bleiben kann. Ausgehend von einer unternehmerischen Initiative der Deutschen Bahn AG sind daher einheitliche Anforderungen zur Qualifikation der Eisenbahnfahrzeugführer in die Form einer VDV-Schrift gekleidet worden, die noch in diesem Jahr bei den Unternehmen eingeführt werden soll.

Mit dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) wurde der nationale Ordnungsrahmen für den gewerblichen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Vorgaben in der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 237 S. 25) für alle Eisenbahnen neu gefasst. Ein Kernpunkt der Novellierung war die Öffnung der Schienennetze aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Dort dürfen – über EU-rechtliche Vorgaben hinaus – nach Maßgabe des § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) grundsätzlich alle in- und ausländischen Eisenbahnen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

Mit dieser verkehrs- und eisenbahnpolitischen Neuorientierung von großer Tragweite wurde erstmalig die Möglichkeit des Wettbewerbs auf Schienenwegen unter Eisenbahnverkehrsunternehmen eröffnet. Um auch bei zunehmendem inter- wie intramodalem Wettbewerbsdruck die Sicherheit und Ordnung im Eisenbahnverkehr, den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und nicht zuletzt einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, sind für alle Beteiligten gleichermaßen berechenbare und konsensfähige Regelungen vonnöten.

Deutsche Bahn AG als Initiator

Vor diesem Hintergrund und unter dem Eindruck des schweren Eisenbahnunglücks in Brühl zu Beginn des Jahres 2000, im Gefolge dessen die Qualifikation des bei den Eisenbahnen eingesetzten Triebfahrzeugpersonals in der Medienberichterstattung erhöhte Aufmerksamkeit fand, hatte die Deutsche Bahn AG einen Vorstoß unternommen, den

Erwerb der Fahrberechtigung im Bereich der Eisenbahnen auf eine gesetzliche Grundlage zu stellen. Die Initiative der Deutschen Bahn AG fand die Unterstützung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt haben diesbezüglich die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Vertretern aus dem Bereich der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) angestrebt. Ziel sollte die gemeinsame Ausgestaltung eines Entwurfes für eine Rechtsverordnung über die Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen sein. Dabei hatte sich die Deutsche Bahn AG die Option offen gehalten, notfalls auch ohne Beteiligung von NE-Vertretern ihr Vorhaben weiter zu forcieren.

Bei den Mitgliedsunternehmen des VDV zeichnete sich eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit gegenüber einer gesetzlichen Regelung ab. Wenig opportun sei es, sich prinzipiell gegen eine gesetzliche Regelung zu stemmen. Sachgerechter und zielführender erscheine vielmehr eine konstruktive Mitarbeit, um den berechtigten Belangen der durchaus unterschiedlich strukturierten Eisenbahnverkehrsunternehmen schon in einem frühen Stadium angemessene Rechnung tragen zu können.

VDV-Schrift statt Rechtsverordnung

National bestand damit zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dem Eisenbahn-Bundesamt, der Deutschen Bahn AG und dem VDV Einvernehmen darüber, dass aufgrund des mit der Bahnreform geschaffenen freien Netzzugangs die Qualifikation der Triebfahrzeugführer nach einheitlichen, in allen EU-Mitgliedstaaten geltenden Kriterien erfolgen sollte. Nach Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen komme jedoch unter Berücksichti-

Der neue Triebfahrzeugführerschein in seiner aktuellen Form ...



<i>Firmenlogo</i>
Ausgebende Stelle
Name des Betriebsleiters oder der von ihm beauftragten Person
Ort, Datum
Unterschrift des Betriebsleiters oder der von ihm beauftragten Person
Unterschrift des Inhabers

gung der aktuellen Rahmenbedingungen, insbesondere der eingeleiteten Aktivitäten der Europäischen Kommission, eine staatliche Rechtsnorm für die Ausbildung der Eisenbahnfahrzeugführer derzeit nicht in Betracht und sei im Hinblick auf die bestehenden Alternativen auch nicht notwendig.

Naheliegender sei eine untergesetzliche Regelung zur Qualifikation der Eisenbahnfahrzeugführer, die etwa in Form einer Empfehlung im Rahmen der Verbandsarbeit des VDV an die Eisenbahnunternehmen gerichtet werden könne. Vorteilhaft sei hier zu einem zeitnahe Einführung ohne gesetzgeberischen Zeitverlauf. Zum anderen könnten in der Praxis gesammelte Erkenntnisse unverzüglich als Ergänzung bzw. als Korrektur in die Empfehlung eingearbeitet werden.

Da die Mehrheit der Eisenbahnfachleute die Einhaltung der Empfehlung für notwendig erachte, um Gefahren auszuschließen, werde sie sich zu einer allgemein anerkannten Regel der Technik entwickeln. Nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563) werde die Empfehlung dann unabhängig von einer Verbandszugehörigkeit für sämtliche Eisenbahnunternehmen faktisch verbindlich werden.

Der Verwaltungsrat Güterverkehr des VDV hat die Thematik in seiner 25. Sitzung am 25. April 2001 in Köln ausführlich diskutiert. In Anbetracht der geschilderten Sachlage hat sich der Verwaltungsrat Güterverkehr dafür ausgesprochen, die einschlägigen Kriterien für die Qualifikation der Triebfahrzeugführer als Verbandsempfehlung in die Form einer VDV-Schrift zu kleiden. Damit ergebe sich für den VDV nicht zuletzt auch im Hinblick auf die europäische Rechtsetzung die große Chance, frühzeitig den Entscheidungsprozess mit beeinflussen zu können.

Vor diesem Hintergrund hat eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, des Eisenbahn-Bundesamtes, der Eisenbahnen des Bundes und des VDV zur Qualifikation der Eisenbahnfahrzeugführer als VDV-Schrift 753 eine „Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung

und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie“ – erstellt. Formell fand die konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe am 8. Juni 2001 im Hause des VDV statt. Materiell konnte bereits auf erste Arbeitsergebnisse des von der Deutschen Bahn AG initiierten Kreises zurückgegriffen werden.

Wesentliche Eckpunkte

Die VDV-Schrift 753 definiert im Interesse der Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens einheitliche Anforderungen zur Qualifikation der Eisenbahnfahrzeugführer. Hervorzuheben ist, dass die Richtlinie nicht hoheitlich, sondern im alleinigen Vertrauen auf die Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen zur sicheren Betriebsführung gemäß § 4 Abs. 1 AEG ausgestaltet wurde.

Nach ihrem Anwendungsbereich erfasst die VDV-Schrift 753 allein das Führen von Eisenbahnfahrzeugen auf Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Nicht betroffen sind also Werks-, Industrie- und Hafenbahnen, solange sie ausschließlich eine nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur benutzen. Nur wer auf Schienenwegen öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Eisenbahnfahrzeug führt, soll einer Erlaubnis bedürfen. Die Erlaubnis besteht – dies ist wichtig zu wissen – stets aus zwei Komponenten: zum einen aus dem eigentlichen Führerschein als grundsätzlichem Befähigungsnachweis, zum anderen aus einem Beiblatt, auf dem einsatz- bzw. personenspezifische Parameter wie zum Beispiel beherrschte Betriebsverfahren, Baureihenkenntnisse und dergleichen dokumentiert werden. Die Erlaubnis erteilt der Betriebsleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person.

Gegenwärtig sind drei verschiedene Führerscheinklassen vorgesehen. Berücksichtigt wird dabei vor allem auch das Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei besonderen Verhältnissen oder bei einfachen Betriebsverhältnissen in bestimmten Einsatzbereichen (z. B. Teilnetze im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr, Verkehrsarten, Betriebsverfahren), was namentlich den Belangen



der regionalen Eisenbahnen Rechnung tragen dürfte.

Zum Erwerb der Erlaubnis wird eine theoretische und eine praktische Prüfung eingeführt. Vorzuschalten ist eine Ausbildung anhand eines Ausbildungsplans, der Ziele, Gliederung, Inhalt und Mindestdauer der Ausbildung enthält und der vom Betriebsleiter festgelegt wird. Die Festlegung individueller Ausbildungspläne bedeutet, dass es anders als etwa im gewerblichen Güterkraftverkehr nicht den einheitlich ausgebildeten, geprüften und universell einsetzbaren Fahrzeugführer geben wird. Hieraus aber erwächst der Vorteil, dass insbesondere die regionalen Eisenbahnen unternehmensspezifisch ausbilden und prüfen können. Denn es wäre schwerlich einsehbar, warum ein Eisenbahnfahrzeugführer, der ausschließlich auf genau definierten Regionalstrecken zum Einsatz kommen soll, die gleiche Qualifikation erwerben muss wie ein bundesweit einsetzbarer ICE-Führer.

Aktueller Stand

Die VDV-Schrift 753 ist im Rahmen des Gelbdruck-Verfahrens auf großes Interesse gestoßen. Die angesprochenen Adressaten haben sich zum Teil recht intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt und eine Reihe von Anregungen formuliert, die gegenwärtig geprüft werden.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Richtlinie als Einstieg in eine für alle Eisenbahnen gleichermaßen verbindliche und transparente Verfahrensweise bei der Aus- und Fortbildung von Eisenbahnfahrzeugführern zu verstehen ist. Sie dient dazu, Erfahrungen zu sammeln und soll zu gegebener Zeit einer Revision unterzogen werden.

Ass. jur. Michael Fabian

... und seine Geburtshelfer: das Team der interdisziplinären Arbeitsgruppe, vertreten mit den Herren Schanz, Wittenberg, Schröder, Mallikat, Pesch, Machert, Bullmann, Sengespeick, Bauer, Gudenschwager, Duwe, Fabian, Dr. Recknagel (von links nach rechts); es fehlen die Herren Bedau, Denecke, Grauf, Herfurth, Hermanns, Jungholt, Lips und Scheider

Die neuen Europäischen Normen aus der Sicht regionaler Bahnunternehmen

Mit Einführung der Europäischen Normen (EN) für Bahnanwendungen (EN 50126, EN 50128, EN 50129) beginnt für die Entwicklung, Prüfung und Zulassung eine neue Phase. Die neuen Europäischen Normen gehören zu den Regeln der Technik, die nach den grundsätzlichen Anforderungen der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab), die auch für U-Bahnen gilt, zu beachten sind. Für die betroffenen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), Straßen- und U-Bahnen wurden bereits seit Mitte der 90er Jahre Standards für abgestufte Sicherheitsanforderungen eingeführt. Im Zuge dieser Standardisierung sind die VDV-Schriften 331 und 332 entstanden. Sie werden bereits als anerkannte Regeln der Technik in den genannten Bereichen auf breiter Basis erfolgreich angewandt. Zielsetzung war es, die Sicherheitsanforderungen einzelner Funktionen zu ermitteln, um damit Sicherungsanlagen in Abwägung zu Ausstattungsgrad, Betriebsverhältnissen, Zugdichte und wirtschaftlichen Faktoren kostengünstiger herzustellen. Die BOStrab stellt unter anderem Funktionsanforderungen an Zugsicherungsanlagen, Fahrsignalanlagen und die technische Sicherung von Bahnübergängen.

Sicherheitsanforderungen werden durch § 22 BOStrab an Zugsicherungsanlagen gestellt. Wenn sie nicht ausschließlich dem Steuern dienen, müssen diese Anlagen signaltechnisch sicher sein. Die Ausführung muss nach allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgen, worunter bisher folgende Schriften angeführt werden können:

- DIN VDE 0831 für elektrische Bahn-Signalanlagen,

- DIN VDE 0832 für Straßenverkehrs-Signalanlagen,

- DIN V 19250 Grundlegende Sicherheitsbetrachtungen für MSR-Schutzeinrichtungen sowie

- DIN V VDE 0801 Grundsätze für Rechner in Systemen mit Sicherheitsaufgaben.

In der DIN V 19250 wurde erstmals ein Weg aufgezeigt,

Legende der aufgeführten Schriften

- EN 50126 Bahnanwendungen
Spezifikation und Nachweis der Verlässlichkeit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltungsbarkeit, Sicherheit (RAMS)
- EN 50128 Bahnanwendungen
Software für Eisenbahnsteuerungs- und Überwachungssysteme
- EN 50129 Bahnanwendungen
Sicherheitsrelevante elektronische Systeme für Signaltechnik
- IEC 61508 Funktionale Sicherheit sicherheitsbezogener elektrischer / elektronischer / programmierbarer elektronischer Systeme
- VDV 331 Anforderungsklassen für Signal- und Zugsicherungsanlagen gemäß BOStrab
- VDV 332 Anforderungsklassen für Eisenbahn-Signal-Anlagen (ESA) und Eisenbahn-Stell-Einrichtungen (ESE) bei NE
- SIG RZA Neubearbeitung von VDV und Länderausschuss / Richtlinie für die Zulassung und Abnahme von Signal-, Zugsicherungs- und Telekommunikationsanlagen gemäß BOStrab und ESA/ ESE und Telekommunikationsanlagen bei NE gemäß EBO

das von einem technischen Prozess ausgehende Risiko für Bediener, Benutzer und Umwelt darzustellen und die notwendigen Sicherheitsanforderungen in einer Klassifizierung zu ermitteln.

Bei der Betrachtung wird stets das Gefährdungspotenzial angesehen, das ohne technische Sicherung entstehen würde. Eine Konformität mit den entstehenden neuen europäischen Normen wurde angestrebt. Die DIN V 19250 und DIN V 0801 waren konform mit IEC 65 A (Sec) 123; daraus wurde inzwischen IEC 61508. Aus der DIN V VDE 0801 konnten die notwendigen technischen und organisatorischen Maßnahmen der abgestuften Sicherheitsanforderungen abgeleitet werden.

VDV-Anmerkungen zum Anhang A der EN 50129

Nach der EN 50129 A kann die quantitative Methode zur Bestimmung der Risikoanalyse eingesetzt werden, die auf einem komplexen mathematischen Verfahren basiert. Der VDV hatte jedoch mit seinen Schriften eine qualitative Methode aufgezeigt, mit der Funktionen mittels des Risikographen einem Safety Integrity Level (SIL) zuzuordnen waren. Im Gegensatz zur EN 50129 konnten hier die VDV-Unternehmen selbst eine Zuordnung durchführen. Die praxisfremde Ermittlung der SIL in der EN war der Ansatz für die folgenden Hinweise an die zuständige Working Group zur EN 50129 im CENELEC/TC9X:

- Die Definition und Bestimmung von Safety Integrity Leveln (SIL) darf grundsätzlich nicht Gegenstand der EN 50129 sein.
- Das Verfahren der Risikoanalyse und SIL-Ermittlung darf nicht einseitig qualitativ oder einseitig quantitativ vorgeschrieben sein.
- Das in Anhang A dargestellte Verfahren der Risikoanalyse ist nicht konform mit der internationalen Sicherheitsgrundnorm (IEC 61508) und der Sicherheitsgrundnorm für Bahnanwendungen (EN 50126).
- Dieses Verfahren ist durch die Unterordnung von systematischen Fehlern unter zufällige Fehler mit systematischen Risiken behaftet, die die Qualität der

Betriebsentwicklung von Bahnen negativ beeinflussen können.

- Des Weiteren ist es durch die erforderliche Benutzung von nicht fundierten Zahlenwerten und mangelnder Nachvollziehbarkeit mit systematischen Risiken behaftet, die die Qualität der Betriebsabwicklung von Bahnen negativ beeinflussen können.

- Zudem bevorzugt dieses Verfahren eindeutig große Verkehrsunternehmen, wodurch für kleinere Unternehmen Wettbewerbsnachteile im Rahmen des europäischen Marktes entstehen.

Die VDV-Argumentation hat zwischenzeitlich auch Unterstützung von Seiten der DBAG und des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) gefunden, wobei übereinstimmend ein pragmatisches Vorgehen und Anwendungsrichtlinien für klassifizierte und standardisierte Risikoanalysen gefordert werden. Vom VDV wurde inzwischen ein Arbeitsteam „Zulassungsrichtlinien“ mit der Zielsetzung konstituiert, die Normungsumsetzung für die VDV-Unternehmen praxisgerecht zu gestalten.

Zielsetzung und Erkenntnisse des VDV

Ziele sind:

1. Aufstellen einer Richtlinie über Zulassung, Abnahme und sicherheitsgerichtete Instandhaltung über den Lebenszyklusprozess nach EN 50126. Diese soll Betreibern, Herstellern und Aufsichtsbehörden als Leitfaden für CENELEC-konforme Vorgehensweise bei NE- und BOStrab-Projekten unter dem Titel „SIG RZA“ dienen.
2. Erreichen von Rechtssicherheit und Planungssicherheit im Umgang mit europäischen Normen durch gerichtsfeste Schwellwerte bezüglich der „gesellschaftlichen Risiko-Akzeptanz“, Sicherheits- und Ausstattungsstandards.
3. Legalisieren einer projektunabhängigen Risikoanalyse als Betreiberanforderung in Konformität mit dem CENELEC-Prozess.
4. Legalisieren eines pragmatischen Vorgehens zur Vermeidung von Zusatzkosten bei Betreibern, Aufsichtsbehörden und Herstellern.

Historische Entwicklung von Normen und Richtlinien für Bahnanwendungen

Phase 0 (1990)	Phase 1 (1990 – 1994)	Phase 2 (1993 – 1997)	Phase 3 (1996 – 1999)	Phase 4 (ab 2000)
	IEC 65A (Sec) I23	IEC 65A 179 CDV... IEC 1508	IEC 61508-1/3/4	IEC 61508-1/3/4
		Entwürfe	EN 50126 prEN 50128 EN V 50129	EN 50126 prEN 50128 EN V 50129 prEN 50129
VDE 0831	EDIN VDE 0831 DIN V 19250 DIN V VDE 0801 DIN VDE 0832	EDIN VDE 0831 DIN V 19250 DIN V 19251 DIN V VDE 0801 DIN VDE 0832	E DIN VDE 0831 E DIN EN 50126 E DIN EN 50128 DIN EN V 50129 DIN V 19250 DIN V 19251 DIN V VDE 0801 DIN VDE 0832	E DIN VDE 0831 DIN EN 50126 E DIN EN 50128 DIN EN V 50129 E DIN EN 50129 DIN V 19250 DIN V 19251 DIN V VDE 0801 DIN VDE 0832
Mü 8004 (BZA) VDV 330 (ESTW)	Mü 8004 (EBA) VDV 330 (ESTW) VDV 331 (BOStrab)	Mü 8004 (EBA) VDV 330 (ESTW) VDV 331 (BOStrab) VDV 332 (EBO/NE)	Mü 8004 (EBA) VDV 330 (ESTW) VDV 331 (BOStrab) VDV 332 (EBO/NE)	Mü 8004 (EBA) VDV 330 (ESTW) VDV 331 (BOStrab) VDV 332 (EBO/NE)

Aus der Sicht des VDV zeichnet sich ein pragmatischeres Vorgehen wie folgt ab:

- Die sicherungstechnischen Funktionen dieser Anwendungen sind in einschlägigen Regeln der Technik (z.B. VDV-Schriften) definiert und mit ihren Rahmenbedingungen langjährig bekannt. Hieraus resultiert in der Mehrzahl der im Bereich der NE- und BOStrab-Bahnen vorkommenden Anwendungen die Anwendbarkeit der in den VDV-Schriften 331 und 332 aufgeführten Risikoanalysen. Die Risikoanalyse nach VDV 331/332 nennt die sicherungstechnischen Anforderungen für Funktionsgruppen bzw. Einzelfunktionen, die Teilsystemen zugeordnet sind. Aus diesem Grund ist es in Übereinstimmung mit IEC 61508 möglich, sofort den Safety Integrity Level (SIL) für die betrachteten Funktionen zu bestimmen.
- Die Risikoanalysen nach den VDV-Schriften 331 und 332 müssen in den Bezügen den aktuellen EN angepasst werden, nicht jedoch in der Grundaussage.
- Die EN 50129 schließt – wie vorher die DIN VDE 0831 – die Anwendung für die bei vielen VDV-Unternehmen relevanten Betriebsform „Fahren auf Sicht“ und „einfache Betriebsverhältnisse“ aus. Hier gelten nach wie vor die Aussagen der VDV 331 und 332.

Verfahren der Risikoanalyse nach EN 50129 Anhang A

- Alternativ zum qualitativen Verfahren können quantitative Verfahren der Risikoanalyse, wie z.B. in EN 50129 Anhang A beschrieben, angewandt werden. Eine Anwendung kann insbesondere bei Einführung neuartiger Verkehrssysteme empfohlen werden.
- Bei der Anwendung quantitativer Verfahren ist zu beachten, dass die erforderliche statistische Datenbasis (Gefährdungen, betriebliche Abläufe) vorhanden sein muss und das Risikoakzeptanzkriterium durch das Verkehrsunternehmen festzulegen und mit der zuständigen Aufsichtsbehörde abzustimmen ist.

Ausblick

Der VDV wird weiterhin offensiv eine kostenbewusste Vorgehensweise im BOStrab- und NE-Bereich betreiben, um keine Berater- und Gutachter-Flut aufkommen zu lassen. Die gegenseitige Anerkennung von Zulassungsergebnissen zwischen den deutschen (europäischen) Aufsichtsbehörden im BOStrab- und NE-Bereich ist zwingend erforderlich.

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems: Auswirkungen der Richtlinie 2001/16/EG auf die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Durch die Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sollen die Bedingungen festgelegt werden, die im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft für die Verwirklichung der Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems erfüllt sein müssen. Diese Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Umrüstung, die Erneuerung, den Betrieb und die Wartung von Komponenten des Systems Eisenbahn, die nach Inkrafttreten dieser Richtlinie in Betrieb genommen werden.

Anderthalb Jahrhunderte lang hat sich das System Eisenbahn überwiegend nach einzelstaatlichen Plänen entwickelt. Infolgedessen wurden grenzüberschreitende Beförderungen umständlich und teuer und der Markt für Bahnbeförderungen wurde entlang nationaler Achsen aufgespalten. In diesem Zusammenhang ist im Vertrag über die Europäische Union das Ziel festgeschrieben worden, transeuropäische Netze zu schaffen und deren Interoperabilität insbesondere durch die Harmonisierung der technischen Normen zu fördern. Aus diesem Grund hat die Gemeinschaft bereits 1996 eine Richtlinie über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verabschiedet, die derzeit umgesetzt wird.

Mit der hier behandelten Richtlinie 2001/16/EG soll ein Programm für die Integration konventioneller Eisenbahnsysteme angeregt werden, das eine Richtlinie über

die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems einschließt. Das erste Ziel besteht dabei darin, die Organisation internationaler Verkehrsdienste und insbesondere des Güterverkehrs entscheidend zu verbessern.

Ein weiteres Ziel besteht darin, die Interoperabilität der transeuropäischen Schienenverkehrsnetze – also deren Eignung für einen nahtlosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr – zu fördern. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, die Interoperabilität der Netze durch eine vertiefte Harmonisierung der technischen und betrieblichen Regeln auszubauen, um die Qualität internationaler Verkehrsdienste steigern zu können.

Das dritte Ziel besteht darin, zur Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes für Schienenverkehrsausrüstungen beizutragen. Die wichtigsten nationalen Märkte blei-

ben trotz der Umstrukturierung des Sektors in den neunziger Jahren bisher größtenteils abgeschottet. Technische Unterschiede spiegeln diese Marktsegmentierung wider und leisten ihr gleichzeitig Vorschub. Eine technische Harmonisierung auf Gemeinschaftsebene würde insbesondere zur Integration der Märkte beitragen.

Die EU-Kommission ist daher der Überzeugung, dass es der Gemeinschaft obliegt, die technischen, regulatorischen und betrieblichen Unterschiede einzuebnen, die zwischen den konventionellen Eisenbahnsystemen bestehen. Dazu müssen die für das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem entwickelten Maßnahmen auf den konventionellen Schienenverkehr übertragen und an dessen spezifische Besonderheiten angepasst werden.

Ergänzend zur Richtlinie über das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem schafft die Richtlinie über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems Gemeinschaftsmechanismen für die Erstellung und Annahme technischer Interoperabilitätsspezifikationen sowie für die Bewertung der Übereinstimmung von Ausrüstungen mit diesen Spezifikationen.

Der Geltungsbereich der Richtlinie erfasst das konventionelle transeuropäische Netz sowie die Erneuerung, die Modernisierung und den

Organisationsstruktur der Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF)



Bau von Ausrüstungen. Die Richtlinie sieht die Erstellung technischer Spezifikationen für eine Reihe von Subsystemen vor, insbesondere für Signalgebung, Zugsteuerung und Zugsicherung, Rollmaterial (Fahrzeuge), Energie, Infrastruktur, Wartung, Betriebs- und Informationstechnologien.

Aufgabe der Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) ist es, im Sinne einer funktionalen Spezifikation für das betreffende Teilsystem die Schnittstellen, die technischen Daten der Eckwerte und die Leistungsparameter der Interoperabilitätselemente festzulegen. Dies jedoch nur so weit, wie es für die Verwirklichung der konventionellen Interoperabilität spezifisch erforderlich ist. Die TSI beschreiben ferner die Einhaltung der in der Richtlinie genannten grundlegenden Anforderungen an

- Sicherheit,
- Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft,
- Gesundheitsschutz,
- Umweltschutz und
- technische Kompatibilität.

Wie im Falle der Hochgeschwindigkeitssysteme müssen auch für die konventionellen Systeme die Interoperabilitätsspezifikationen in der Regel von einer Stelle festgelegt werden, in der die Eisenbahnindustrie und die Betreiber gemeinsam vertreten sind. Unter dem Namen „Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire“ (AEIF) arbeiten seit einigen Jahren etwa 170 Experten aus Eisenbahnunternehmen und Industrie an dieser Aufgabe. Sie sind von ihren Verbänden UIC/GEB, UITP und UNIFE entsandt. Die notwendigen Bezugsnormen werden je nach Gegenstand von CEN, CENELEC oder ETSI erstellt.

Die Zuständigkeit für die Entwicklung der Konformität wird unabhängigen Stellen (Benannte Stellen Interoperabilität) übertragen, die von den jeweiligen Mitgliedstaaten zu benennen sind. Für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland ist dies die unabhängige und selbstständige Organisation öffentlichen Rechts EISENBAHN-CERT (EBC), eine Zertifizierungsstelle für

komplexe Eisenbahnsysteme und Komponenten. EISENBAHN-CERT ist unter der Kenn-Nummer 0893 von der Europäischen Kommission notifiziert und beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn angesiedelt. Grundsätzlich sind im Verfügungsbereich der EU-Kommission alle transeuropäischen Netze von der Richtlinie zur konventionellen Interoperabilität betroffen. Für das nationale öffentliche Eisenbahnsystem in der Bundesrepublik Deutschland werden somit richtlinienkonforme Teilsysteme mit Schnittstellen zu bisher vorhandenen, konventionellen Teilsystemen entstehen.

Zur Herstellung und Erhaltung der Einheitlichkeit und Leichtgängigkeit des Eisenbahnverkehrs können zu einem derzeit noch nicht definierten Zeitpunkt die festgelegten europäischen Spezifikationen der Gesamtheit der Eisenbahnbetreiber und der Eisenbahnindustrie auferlegt werden. Dies hätte dann die Konsequenz, dass für alle öffentlichen Infrastrukturen, unabhängig von der Eigentumsform und -zugehörigkeit, die TSI verbindlich anzuwenden sind. Das betrifft dann auch alle vorgenannten Teilsysteme.

Im Zuge der Einführung und Realisierung der Richtlinie zur konventionellen Interoperabilität sind alle transeuropäischen Netze betroffen, auch die der Bundesrepublik Deutschland. Wenn auch dieses transeuropäische Netz derzeit in Deutschland noch recht großmaschig ist, so ist doch davon auszugehen, dass öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Erbringung ihrer Verkehrsleistungen Teile dieser Netze kreuzen oder nutzen werden. Daraus ergibt sich dann das Erfordernis der Konformität des Rollmaterials (der Fahrzeuge) mit der Infrastruktur – der unmittelbare Zusammenhang zu den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) ist hergestellt. Des Weiteren ergibt sich der Zusammenhang aus der Untergliederung in die nachfolgend genannten Teilsysteme:

- Strukturelle Bereiche
 - Infrastruktur
 - Energie
 - Zugsteuerung, Zugsicherung, Signalgebung
 - Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung
 - Fahrzeuge

- Funktionelle Bereiche
 - Instandhaltung
 - Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

Das transeuropäische Eisenbahnsystem endet nicht an den Grenzen der Gemeinschaft, sondern wird sich mittel- bzw. langfristig in die Länder Mittel- und Osteuropas fortsetzen. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die Annahme der Spezifikationen im Rahmen des bereits in Kraft getretenen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vorgesehen ist.

Inspektion der bautechnischen Anlagen von Eisenbahnen

Voraussetzung für die möglichst uneingeschränkte Verfügbarkeit der baulichen Infrastruktur einer Eisenbahn und die sichere und störungsfreie Abwicklung des Betriebs – im Personen- wie im Güterverkehr – ist, dass sie sich stets in ordnungsgemäßem Zustand befindet. Um diesen auf Dauer zu erhalten, müssen die Anlagen bzw. die Bauwerke regelmäßig geprüft und bei Bedarf instand gesetzt werden.

Die Pflicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bzw. der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zur regelmäßigen Untersuchung und Instandhaltung ihrer bautechnischen Anlagen ist in Gesetzen und Verordnungen des Bundes und der Länder niedergelegt:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), § 4 Abs. 1: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.“
- Eisenbahn-Bau- und -Betriebs-Ordnung (EBO), gültig für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, § 17 Abs. 1: „Die Bahnanlagen sind planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach Zustand und Belastung der Bahnanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.“
- Die Bau- und Betriebs-Ordnungen für Anschlussbahnen (BOA) der einzelnen Bundeslän-

der, gültig für die Eisenbahnen des nichtöffentlichen (Güter-) Verkehrs, enthalten entsprechende Forderungen, z. B. die BOA von Nordrhein-Westfalen, § 24: „(1) Die Anschlussbahn ist in allen Teilen betriebssicher zu erhalten. (2) Sie muss von einem sachkundigen Bediensteten oder einem sonstigen Sachverständigen regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand untersucht werden. Soweit Fristen nicht vorgeschrieben sind, legt sie der Anschlussinhaber fest. Über die Untersuchungen sind Aufzeichnungen zu führen.“

Verantwortlichkeiten

Für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen ist innerhalb des Unternehmens der Oberste Betriebsleiter bzw. der Eisenbahn-Betriebsleiter verantwortlich. Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen unterliegen zudem der Aufsicht des betreffenden Bundeslandes oder – bei Delegation – des Eisenbahn-Bundesamtes. Die einzelnen Länder haben zu diesem Zweck einen „Landesbeauftragten für Bahnaufsicht (LfB)“ bestellt. Die Unternehmen müssen ihm gegenüber den

Nachweis erbringen, dass sie ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen.

Grundsätzliches zur Inspektion der baulichen Anlagen

Die regelmäßige Inspektion der Bahnanlagen wird im Hinblick auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und die Anforderungen des sicheren und störungsfreien Eisenbahnbetriebs vorgenommen. Sie beinhaltet die Feststellung und die Dokumentation des Ist-Zustandes der Anlagen sowie dessen Beurteilung bezüglich der Funktionsfähigkeit. Ihr Ergebnis bildet die Grundlage für die Wartung und die Instandhaltung der Anlagen.

Die Inspektionen erfolgen durch visuelle Kontrolle sowie Prüfen und Messen mit oder ohne technische Hilfsmittel. Sie dürfen nur durch fachkundiges Personal mit umfassenden Kenntnissen auf diesem Gebiet und Beurteilungsvermögen möglicher Betriebsgefährdungen bei augenscheinlich erkennbaren Schadenssymptomen durchgeführt und müssen sorgfältig und gewissenhaft vorgenommen werden.

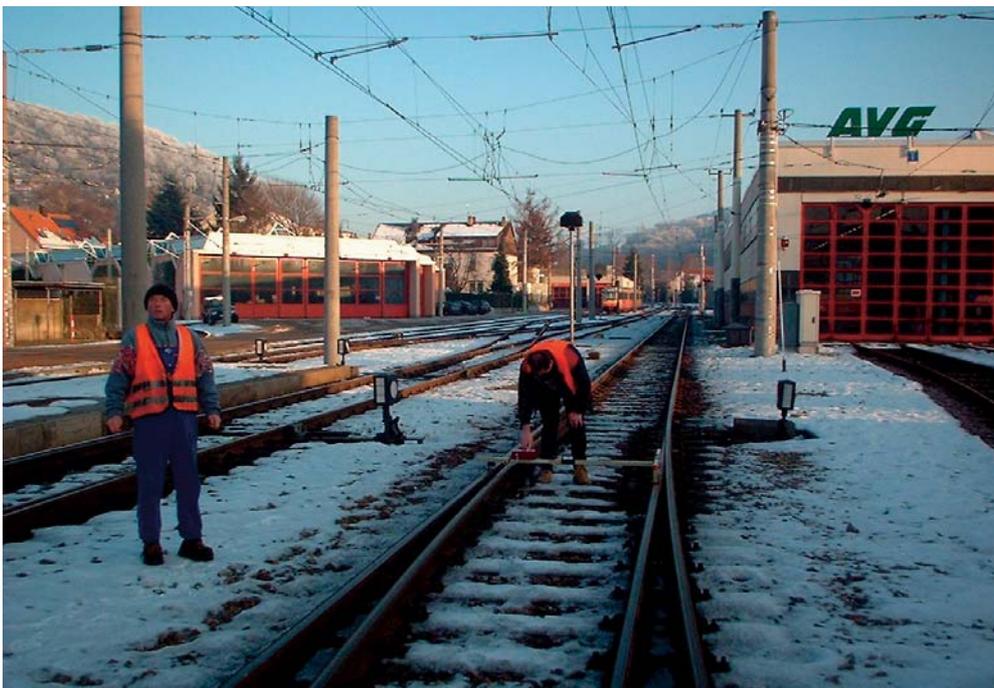
Hinsichtlich Art, Häufigkeit und Intensität der Inspektionen sowie der erforderlichen Qualifikation der ausführenden Personen können mehrere Stufen unterschieden werden:

- regelmäßige Überwachung durch einen Sachkundigen, z. B. einen Meister mit entsprechenden Fachkenntnissen;
- im Einzelfall genauere Untersuchung;
- turnusmäßige eingehende Prüfung (Begutachtung);
- in besonderen Fällen Sonderprüfung.

Die Prüfungen bzw. Begutachtungen werden von einem Sachkundigen Ingenieur oder einem Sachverständigen vorgenommen. Über ihre Durchführung sind vom Bahnbetreiber Nachweise zu erbringen.

Der Umfang der an den Anlagen durchzuführenden Prüfungen ist abhängig von ihrem Alter und Zustand sowie von den betrieblichen Verhältnissen auf der Strecke. Die Inspektionsfristen werden, soweit sie nicht in den gesetzlichen Bestimmungen vorgegeben sind, vom Eisenbahn-Betriebsleiter bzw. vom

Kontrollmessung an einer Weiche



Anschlussinhaber nach den betrieblichen Gegebenheiten festgelegt. Sie sollten mit dem LfB abgestimmt werden. In Abhängigkeit von der Bedeutung einer Anlage im Netz und somit vom Ausmaß der bei ihrem Ausfall möglichen Betriebsstörungen kann es für das Unternehmen notwendig oder zumindest empfehlenswert sein, bezüglich Umfang und Häufigkeit der Inspektionen über die Minimalforderungen von Gesetzen und Richtlinien hinauszugehen.

Zu den bautechnischen Anlagen der Eisenbahnen gehören:

- Oberbau (Gleise, Weichen und Kreuzungen, Auszugvorrichtungen, Gleisabschlüsse);
- Bahnübergänge (höhengleiche Kreuzungen der Gleise mit Straßen, Wegen oder Plätzen);
- Erdbauwerke (die Bauwerke des Erdkörpers selbst wie Dämme und Einschnittsböschungen und solche, die dem Schutz und der Entwässerung des Bahnkörpers dienen);
- Kunstbauten (Tunnel, Brücken, Durchlässe, Stützmauern, Tröge, Überbauungen).

Überwachung und Prüfung der Anlagen

- Oberbau
Die Gleise und die Weichenanlagen müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen von Sicherheit und Ordnung genügen. Sie sind in einem guten, betriebssicheren Zustand zu erhalten und ggf. veränderten betrieblichen Bedingungen anzupassen. Die zur Erhaltung dieses Zustandes durchzuführenden Inspektionen können bei einer Begehung oder Befahrung der Strecken erfolgen.
- Bahnübergänge
Bahnübergänge – mit oder ohne technische Sicherung – bergen ein erhöhtes Gefahrenpotenzial für die sich kreuzenden Verkehrsarten. Sie müssen deshalb regelmäßig eingehend auf ihre Sicherheit kontrolliert werden. Zu prüfen sind dabei u. a. ihre Erkennbarkeit, die Signale, die Übersicht auf die Strecke, die Straßenbefestigung, die Beschilderung sowie bei den

Übergängen mit technischer Sicherung zusätzlich sämtliche diesbezüglichen mechanischen und elektrischen Einrichtungen.

- Erdbauwerke
Im Rahmen der regelmäßigen Gleisinspektionen werden auch die Erdbauwerke, soweit vom Gleisbereich aus einsehbar, durch augenscheinliche Prüfung überwacht, wobei auch die Funktionsfähigkeit der Entwässerung und der anstehende Bewuchs betrachtet werden. Bei außergewöhnlichen Feststellungen müssen Sonderprüfungen veranlasst werden.

Zur Feststellung und Beurteilung des äußerlich erkennbaren Zustandes der Erdbauwerke sind gesonderte Untersuchungen durch visuelle Prüfung durchzuführen, vorzugsweise nach Ende der Frostperiode und vor Beginn der Vegetationsperiode. Sie dienen dazu, eingetretene Veränderungen am Bauwerk festzustellen sowie kleine Mängel und Schäden bis zu ihrer Beseitigung unter Beobachtung zu halten.

Die turnusmäßige Regelbegutachtung beinhaltet auf der Grundlage der Bauakten und der Befunde früherer Inspektionen eine eingehende objektbezogene Inspektion auch schwer zugänglicher Bauwerksteile zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes des Bauwerks im Hinblick auf die Funktionserfüllung und die Sicherheit.

Eine Sonderbegutachtung ist in besonderen Fällen aufgrund der Ergebnisse vorangegangener Untersuchungen vorzunehmen. Sie kann ferner erforderlich werden, wenn außergewöhnliche Einflüsse, z. B. Hochwasser, Böschungsrutschungen, Bergsenkungen, Erdbeben oder Unfälle, zu einer Überbeanspruchung des Erdbauwerks geführt haben können.

- Kunstbauten
Die Kunstbauten müssen die Kräfte aus dem Eisenbahnbetrieb jederzeit aufnehmen können. Um dies zu gewährleisten, müssen sie auf ihre Betriebs-, Verkehrs- und Standsicherheit überwacht und regelmäßig oder auf besondere Anordnung hin geprüft werden. Dies kann nach den einschlägigen Normen des DIN und den Richtlinien der DBAG erfolgen.

Die Überwachung im Rahmen der Streckenfahrten und -begehungen erstreckt sich auf alle Kunstbauten im Netz, auch die nicht mehr benutzten. Sie beschränkt sich auf Schäden und Mängel, die äußerlich erkennbar sind, z. B. Rissbildung, Ausbrüche, Abplatzungen, Verformungen und sonstige deutliche Veränderungen.

Bei den Prüfungen ist zwischen Haupt-, Neben- und Sonderprüfungen zu unterscheiden. Bei der turnusmäßigen Hauptprüfung (Regelbegutachtung) wird das gesamte Bauwerk, insbesondere alle wesentlichen sowie die schwer zugänglichen Teile, eingehend auf Mängel und Schäden untersucht, die seine Standsicherheit und Gebrauchsfähigkeit für die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebs beeinträchtigen können. Werden solche Fehler festgestellt, so sind an den Bauteilen, die wegen ihres baulichen Zustands zu einer Gefährdung führen können, weiter gehende spezielle Untersuchungen durchzuführen. Eine Nebenprüfung wird zwischen den Hauptprüfungen an den Bauteilen durchgeführt, die ohne besondere Einrüstung untersucht werden können.

Eine zusätzliche Sonderprüfung (Sonderbegutachtung) außerhalb des normalen Turnus kann im Einzelfall – nach außergewöhnlichen Ereignissen (z. B. Stürme, starke Niederschläge, Erdbeben, Entgleisungen, Anprallschäden), bei einer besonders auffälligen Schadensentwicklung oder als Grundlage für Instandsetzungsmaßnahmen – bezogen auf das gesamte Bauwerk oder für einzelne Bauwerksteile notwendig werden.

Fazit

Durch planmäßige Inspektionen – und ggf. entsprechende Maßnahmen – wird sichergestellt, dass sich die bautechnischen Anlagen der Eisenbahnen im Regelfall in ordnungsgemäßen Zustand befinden. Ihre Kunden im Personen- und im Güterverkehr können daher davon ausgehen, dass der Eisenbahnbetrieb auf Anlagen stattfindet, die in Bezug auf ihren Erhaltungszustand und die Sicherheit keinen Anlass zur Sorge geben.

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Radsatzwellen – eine wichtige Fahrzeugkomponente in der Diskussion

Radsatzwellen zählen zu den sicherheitsrelevanten Komponenten von Schienenfahrzeugen. Über die optimale Auslegung und Konstruktion dieser Komponente wird seit Beginn des Eisenbahnverkehrs diskutiert, zuletzt im Rahmen der Erstellung von entsprechenden europäischen Normen. Darüber hinaus ist aber auch die Instandhaltung von Radsatzwellen ein Thema, das nicht nur am Rande behandelt werden kann. Beide Themen wurden in den letzten Jahren intensiv vom VDV-Schienenfahrzeugausschuss bearbeitet, und speziell zur Instandhaltung der Radsatzwellen wurde eine VDV-Mitteilung veröffentlicht.

Radsatzwellen bei Schienenfahrzeugen zählen insbesondere deshalb zu den sicherheitsrelevanten Komponenten, da für sie keine Redundanz besteht. Der Bruch einer Radsatzwelle kann unter unglücklichen Umständen zu schweren Unfällen führen. Daher wird schon seit Beginn des Eisenbahnverkehrs im letzten Jahrhundert über die optimale Auslegung und Konstruktion dieser wichtigen Komponente diskutiert. So führte August Wöhler, Maschinenbauingenieur bei einer der deutschen Eisenbahngesellschaften, schon Ende des 19. Jahrhunderts intensive Versuche zur Dauerfestigkeit von Eisen und Stahl durch, um die damals nicht geringe Anzahl von Radsatzwellenbrüchen deutlich zu vermindern. Hieraus entstanden die bis zum heutigen Tag im klassischen Maschinenbau angewandten „Wöhler-Kurven“.

Über die Jahre hinweg wurden die Berechnungsmethoden für die Auslegung von Radsatzwellen immer mehr verfeinert. Zuletzt galt in Deutschland eine entsprechende Bahn-Norm BN 421 022 der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn von 1992, die auch als Grundlage für Radsatzwellen für Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge herangezogen wurde.

Anforderungen an Radsatzwellen für Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge in europäischer Normung nicht ausreichend berücksichtigt

Das europäische Normungskomitee CEN/TC 256 „Bahnanwendungen“ behandelte das Thema „Radsatzwellen“ in seinem Unterkomitee „Fahrwerke“. Nach über zehnjähriger Arbeit entstanden die beiden europäischen

Normen EN 13103 und EN 13104 über die Auslegung von Treib- und Laufradsatzwellen. Grundlagen dieser beiden Normen waren Forschungsergebnisse des Europäischen Eisenbahnforschungsinstituts in Utrecht (ERRI, ehemals ORE) über Laufradsatzwellen, die von der französischen Staatsbahn SNCF zu einem vorerst nur für Frankreich geltenden Regelwerk für Treibradsatzwellen weiterentwickelt wurden.

Die europäische Normung von Radsatzwellen bezog sich nur auf den „schweren“ Eisenbahnverkehr und berücksichtigte nicht die deutlich geringeren Anforderungen an Radsatzwellen für Straßen-, Stadt- und U-Bahnfahrzeugen. Auf Drängen unter anderem der deutschen Delegation in der zuständigen Arbeitsgruppe des CEN/TC 256 fügte man eine Klausel im Anwendungsbereich dieser Normen hinzu, die die Möglichkeit einräumte, für Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge auch auf andere Dokumente zurückzugreifen. Diese Klausel wurde im Rahmen des offiziellen Umfrageverfahrens gestrichen und erst nach erheblichen Protesten der europäischen Nahverkehrsunternehmen wieder eingefügt.

Ein weiteres Problem bestand darin, dass in der Klausel nur Straßen- und Stadtbahnfahrzeuge und nicht auch die U-Bahnfahrzeuge erwähnt wurden. Hintergrund hierfür ist, dass in vielen anderen europäischen Staaten die U-Bahnen in den gesetzlichen Regelwerken wie Eisenbahnen behandelt werden und nicht – wie in Deutschland – als Straßenbahnen gelten (siehe auch § 4 Abs. 2 PBefG).

Als zusätzliches Problem bei der Anwendung dieser Norm stellte sich heraus, dass die nach der EN 13104 konstruierten Treibradsatzwellen bei unveränderter Belastung deutlich dicker werden als ihre Vorgänger.

Betrachtet man die Anzahl und Ursache von Radsatzwellenbrüchen bei deutschen Straßen-, Stadt- und U-Bahnfahrzeugen in den letzten Jahren, so waren diese Brüche – soweit bekannt – nicht auf die falsche Auslegung der Radsatzwellen zurückzuführen. Im Vordergrund standen meist eine falsche Behandlung der Wellen im Rahmen der Instandhaltung oder eine durch

Bearbeiten eines Radsatzes vor der Neubereifung



Umbauten an Fahrzeugen erhöhte Belastung der Wellen. Daher setzte sich der VDV dafür ein, im offiziellen europäischen Abstimmungsverfahren (Voting) von deutscher Seite diese Normen abzulehnen. Mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen in Wien und Zürich wurde darüber hinaus erreicht, dass auch Österreich und die Schweiz gegen diesen Normenentwurf stimmten. Trotz dieser Bemühungen durchliefen die Normen – wenn auch nur mit äußerst knapper Mehrheit – dieses Abstimmungsverfahren positiv, aber nicht nur von deutscher Seite wurde ein sofortiger Beginn ihrer Überarbeitung gefordert.

Gravierende Auswirkungen auf Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge durch Europäische Normen

Wie sehen nun die Folgen für Verkehrsunternehmen mit Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen aus? Die Hersteller von Radsatzwellen werden nur noch nach den europäischen Normen EN 13103 und EN 13104 die Wellen auslegen, da die Deutsche Bahn AG ihre eigene Norm zu diesem Thema zurückgezogen hat. Für neue Fahrzeugkonstruktionen bedeutet dies, dass die Radsatzwellen dicker und damit – und schließlich auch das gesamte Fahrzeug – „nur“ schwerer werden.

Schwieriger ist die Situation bei Fahrzeug-Nachbestellungen bzw. wenn Radsatzwellen als Ersatz beschafft werden müssen. Die Ersatzteilhaltung für diese Fahrzeugtypen wird deutlich aufwändiger, denn dickere Radsatzwellen haben zur Folge, dass unter anderem auch andere Radsatzlager, Getriebekupplungen und Bremscheiben beschafft und vorgehalten werden müssen. Aus diesem Grund hat der Schienenfahrzeugausschuss des VDV ein Forschungsvorhaben vorgeschlagen, mit dem Auslegungsgrundsätze für Radsatzwellen für Nahverkehrs-Schienenfahrzeuge erarbeitet werden sollten, insbesondere unter Berücksichtigung belastungsmindernder Einflüsse von gummi-federten Rädern.

VDV-Mitteilung über Instandhaltung von Radsatzwellen in Vorbereitung

Neben der Konstruktion der Radsatzwellen ist auch deren Instand-



Einbau eines Triebdrehgestells unter ein Stadtbahnfahrzeug der Rheinischen Bahngesellschaft AG



Montage eines Fahrmotors zwischen zwei Radsatzgetriebe

haltung Thema der Arbeit des Schienenfahrzeugausschusses und speziell seines Unterausschusses „Instandhaltung“. Angeregt durch eine Diplomarbeit mit dem Titel „Einführung der manuellen Ultraschall-Prüfung für das Prüfen von Radsatzwellen bei Schienenfahrzeugen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) und der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)“ hat sich in diesem Unterausschuss ein Arbeitsteam zur Erarbeitung einer VDV-Mitteilung über die Instandhaltung von Radsatzwellen gebildet. In dieser Mitteilung sollen nicht nur die Prüfmethode beschrieben, sondern auch andere wichtige Sachverhalte behandelt werden, wie z. B.:

- die vom Hersteller zu liefernde Dokumentation,
- die Stammdaten der Radsatzwellen,
- die Kennzeichnung der Radsatzwellen.

Weiterhin wird in der zukünftigen VDV-Mitteilung auch auf die Instand-

setzung der Radsatzwellen eingegangen. Hierzu zählen auch die Montage und Demontage von angebauten Teilen wie z. B. Radscheiben, Bremscheiben, Lager und Kupplungen. Selbstverständlich sind auch Vorgaben und Empfehlungen für die Beseitigung von Schäden an den Radsatzwellen in diesem VDV-Schriftstück enthalten. Es ist geplant, die VDV-Mitteilung „Empfehlung zur Beschaffung und Instandhaltung von Radsatzwellen“ im ersten Quartal des Jahres 2002 zu veröffentlichen.

Diese Aktivitäten verdeutlichen, dass der VDV-Schienenfahrzeugausschuss sowohl durch Einflussnahme auf die Normung und Erarbeitung von Regelwerken als auch durch Veröffentlichung eigener Schriften und Mitteilungen auch zukünftig nicht nachlassen wird, die Beschaffung von Radsatzwellen zu ermöglichen, die hinsichtlich der bei Nahverkehrs-Schienenfahrzeugen auftretenden Belastungen optimiert sind.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Benchmarking der Instandhaltungskosten von Unterwerken

In den letzten Jahren ist der Begriff „Benchmarking“ zum Synonym für eine Methode geworden, mit deren Hilfe Vorgaben für die Minimierung der Betriebskosten von Verkehrsunternehmen erarbeitet werden können. Hierbei werden die Kosten auf die im öffentlichen Verkehr bekannten Kenngrößen wie Personenkilometer, Strecken- bzw. Linienlänge oder Anzahl der Fahrzeuge bezogen. Für die elektrischen Energieanlagen im Allgemeinen und für die Gleichrichter-Unterwerke im Speziellen sind diese Kenngrößen nur eingeschränkt anwendbar. Daher hat der Ausschuss für elektrische Energieanlagen eine VDV-Mitteilung erstellt, mit der ein aussagekräftiger Vergleich der Instandhaltungskosten von Gleichrichter-Unterwerken möglich ist.

Das Schlagwort „Benchmarking“ wird in der deutschen Sprache insbesondere mit dem Vergleich von Kosten verbunden. Die eigentliche Bedeutung des Wortes Benchmarking in der englischen Sprache ist aber unter anderem „Bezugs- oder Vergleichspunkt“, „Bezugs- oder Kenngröße“, aber auch „Testprogramm“. Als Verb wird Benchmarking in den Wörterbüchern fast nur mit der Datenverarbeitung in Verbindung gebracht und bedeutet dort „einen Vergleichstest durchführen“ oder „mit Referenzprogrammen testen“. Zusammengefasst bedeutet dies, dass ein Benchmarking nur dann der Bedeutung

des Wortes gerecht wird, wenn bei einem Vergleich die Kenngrößen richtig gewählt werden.

Wahl der Kenngrößen entscheidend bei Benchmarking-Programmen

Wie sieht nun die Realität diverser Benchmarking-Programme bei Verkehrsunternehmen aus? Es wird oft ein Unternehmensberater oder die eigene Controlling-Abteilung beauftragt, mit Hilfe dieser Programme das Verkehrsunternehmen auf Kosteneinsparungen zu untersuchen und es hierfür mit anderen zu vergleichen. Hierbei werden meist

folgende Kenngrößen, die schon immer bei Verkehrsunternehmen eine wichtige Rolle spielten, zu Grunde gelegt: beförderte Personen, Personenkilometer, Anzahl der Fahrzeuge, Fahrzeugkilometer, Strecken- und Linienlänge. Für viele Bereiche in den Verkehrsunternehmen können diese Kenngrößen tatsächlich ohne oder mit geringen Einschränkungen angewandt werden; dies gilt zum Beispiel für die Instandhaltung der Fahrzeuge oder auch für den Fahrdienst. Es gibt aber einige Bereiche in Verkehrsunternehmen, zu denen insbesondere die elektrischen Energieanlagen zählen, bei denen ein Vergleich, bezogen auf die oben aufgeführten Kenngrößen, nicht weiterhilft. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Hier soll nur auf zwei Gründe genauer eingegangen werden:

- Die Instandhaltung von Komponenten an elektrischen Energieanlagen und speziell der Fahrstromversorgungsanlagen sind nicht von den oben aufgeführten Kenngrößen abhängig; z. B. ist der Verschleiß eines Gleichstromleistungsschalters in einem Gleichrichter-Unterwerk fast nur von der Anzahl der Auslösungen abhängig.

- Vielfach führen auch nicht von den Verkehrsunternehmen zu beeinflussende Gründe zu einer Erhöhung der Instandhaltungskosten. Als Beispiel sollen hier unterirdische Stationen von Stadt- und U-Bahnen erwähnt werden, die aus Gründen der Stadtarchitektur besonders aufwändig und „innovativ“ gestaltet worden sind, aber einen deutlich höheren Aufwand bei der Instandhaltung z. B. der Oberleitungs- und Beleuchtungsanlagen erfordern.

Arbeitssteam „Benchmarking“ gegründet

Die Senkung der Instandhaltungskosten von elektrischen Energieanlagen wird regelmäßig in den Sitzungen des VDV-Ausschusses für elektrische Energieanlagen (AEE) diskutiert. Lange Zeit lag der Schwerpunkt der Diskussionen auf der Verlängerung von in gesetzlichen Regelwerken oder Normen vorgegebenen Fristen. Es hatte sich gezeigt, dass in einigen Fällen die Anwendung von moderner Technik eine Instandhaltung im



Instandhaltungsarbeiten in einem Unterwerk der Hamburger Hochbahn AG: Abbau der Funkenkammer eines Gleichstrom-Schnellschalters

herkömmlichen Sinne nicht mehr benötigte. Mit der Zeit wurde aber das Thema „Benchmarking“ immer wichtiger, da man leider feststellen musste, dass die in den Verkehrsunternehmen tätigen Unternehmensberater nur sehr wenig Wissen über die elektrischen Energieanlagen von Bahnen haben. Um dieses Thema intensiver zu bearbeiten, gründete der Ausschuss für elektrische Energieanlagen 1998 das Arbeitsteam „Benchmarking“ mit dem Ziel, einen Vergleich der Instandhaltungskosten von Gleichrichter-Unterwerken durchzuführen. Dieses Arbeitsteam beschloss daraufhin,

- vergleichbare Kennzahlen für die spezifischen Instandhaltungskosten zu ermitteln;
- eine repräsentative Kenngröße festzulegen;
- für die zu errechnenden Kennzahlen Anhaltswerte zu liefern;
- Denkanstöße zur Verbesserung des Instandhaltungsprozesses von Unterwerken zu geben.

„Felder“ als Kenngröße festgelegt

Den größten Teil der Arbeit nahm die Festlegung der Kenngröße in Anspruch. Zu diesem Zweck recheneten die Vertreter der an dem Projekt beteiligten Verkehrsunternehmen die Instandhaltungskosten für die Unterwerke auf unterschiedliche Kenngrößen um. Die Kenngröße „Felder“ stellte sich dabei als für einen Vergleich der Instandhaltungskosten von Gleichrichter-Unterwerken am besten geeignet heraus. Als ein Feld eines Unterwerkes wird u. a. jede klassische Zelle der Mittel- und Gleichspannungsschaltanlage gezählt. Dazu kommen dann noch Felder in Form von Gleichrichtern und Transformatoren. Der Kostenvergleich mit der Kenngröße „Felder“ verdeutlichte eine relativ große Spanne zwischen den Verkehrsunternehmen mit den geringsten und den mit den höchsten Kosten. Das Arbeitsteam „Benchmarking“ zeigte Gründe für diese Kostenunterschiede auf.

Reihe von VDV-Mitteilungen zum Thema „Benchmarking“ geplant

Die Ergebnisse der Arbeiten des Arbeitsteams „Benchmarking“ hat der VDV-Ausschuss für elektrische Energieanlagen im Rahmen der



Instandhaltungsarbeiten in einem Unterwerk der Hamburger Hochbahn AG: Herausziehen des Schaltwagens eines Streckenschalter-Feldes



Mit der VDV-Mitteilung 5002 „Gleichrichter-Unterwerke“ liegt die erste einer Reihe von Publikationen zum Thema „Benchmarking“ vor

VDV-Mitteilung Nr. 5002 „Gleichrichter-Unterwerke – Betrachtung der Instandhaltungskosten“ im November 2001 veröffentlicht. Diese VDV-Mitteilung ist aber erst der Beginn einer Reihe von Veröffentlichungen zu diesem Thema. In der nächsten Mitteilung werden die Instandhaltungskosten der Anlagen für die allgemeine elektrische Energieversorgung („Licht- und Kraftanlagen“) verglichen, wobei die Anlagen von unterirdischen Haltestellen im Vordergrund stehen werden.

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Betriebshofmanagementsysteme für komplexe Betriebshofanlagen

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Wettbewerbs im ÖPNV müssen heute alle Potenziale hinsichtlich innerbetrieblicher Ablaufoptimierungen und Rationalisierungen ausgeschöpft werden. Hierzu gehört auch, den verantwortlichen Mitarbeitern der Betriebs- und Instandhaltungsabteilungen ein zeitgemäßes und jederzeit beherrschbares Datenverarbeitungs-Instrumentarium (DV) an die Hand zu geben, um sie von Routinearbeiten zu entlasten und die notwendigen Fahrzeugbewegungen und -bereitstellungen ohne zeitraubende Kommunikation zwischen den Beteiligten systematisch abzuwickeln. Betriebshofmanagementsysteme (BMS) können dabei die neuzeitlichen Anforderungen an Informationssysteme in Nahverkehrsunternehmen erfüllen. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen haben hierbei bereits wichtige Optimierungsschritte entwickelt.

Betriebshofmanagementsysteme (BMS) bestehen aus Hard- und Softwarekomponenten und bilden einen integralen Bestandteil der Informationslogistik eines Verkehrsunternehmens. Dabei verbinden sie schnittstellenübergreifend den Fahrbetrieb mit dem Betriebshof und der Werkstatt. Eine moderne DV-Technologie kann in diesem Wirkungsdreieck die erforderliche Transparenz schaffen und ein abgestimmtes Zusammenwirken aller Komponenten ermöglichen. Gleichzeitig werden aber auch notwendige Daten für die Berechnung der Kosten des Fahrzeugeinsatzes bereitgestellt. Damit heben integrierte Betriebshofmanagementsysteme die Grenzen zwischen technischen und betriebswirtschaftlichen Lösungen auf und bilden die Voraussetzungen für eine effektive Ausnutzung großer Fahrzeugparks.

Elemente von Betriebshofmanagementsystemen

Im maximalen Ausbaustadium umfasst ein BMS die Zusammenfassung von:

- Planungssystemen (mit Personaldisposition, Fahr- und Dienstplanung),
- Betriebshofdisposition (inklusive Fahrzeugidentifikation und Standortverfolgung),
- Betriebshofsteuerung (inklusive Zuglenkung und Fahrwegdisposition),
- Werkstattmanagement (Instandhaltung, Arbeitssteuerung, Fahrzeugdiagnose),
- rechnergestütztem Betriebsleistungssystem (RBL) sowie
- Abrechnung und diversen Statistikfunktionen.

Damit bildet ein BMS – über ein auf dem Betriebshof installiertes leistungsfähiges lokales Netz (LAN = Local Area Network) mit RBL-System

tem und Planungssystemen verbunden – das Bindeglied zwischen der klassischen vorbereitenden Planung und der aktuellen Betriebsablaufdisposition sowie dem Werkstattmanagement. Erst so werden ein flexibles Reagieren auf oftmals zeitkritische Betriebserfordernisse sowie ein Höchstmaß an Transparenz interner und externer Geschäftsprozesse des Unternehmens erreicht.

Für die Realisierung eines umfassenden Betriebshofmanagementsystems kann heute auf Standardsoftware verschiedener Lieferanten zurückgegriffen werden. Dabei ist auf die Kompatibilität mit bereits vorhandenen Software-Modulen besonderer Wert zu legen. Auch müssen sowohl die betriebspezifischen Gegebenheiten des jeweiligen Betreibers berücksichtigt als auch durch weit gehende Verwendung von Standardbausteinen der zeitliche und finanzielle Aufwand für den Aufbau eines BMS minimiert werden. Als DV-technische Basis wird heute die Windows-Plattform gewählt. Im Endausbau entsteht also ein sehr komplexes System, das um umfangreiche Hardware ergänzt werden kann:

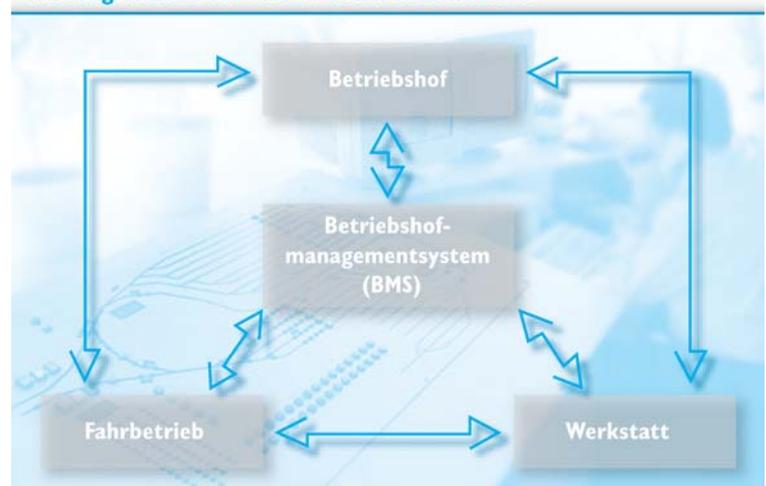
- Transponder mit Funkübertragung,
- Induktionsschleifen,
- Infrarotbaken,
- Stellplatzversorgungseinrichtungen,
- (D)GPS (Global Positioning Sys.),
- diverse Anzeigen für Fahrer, Werkstatt sowie Disponenten mit Betriebsbild und Anzeige des jeweiligen Fahrzeugstatus,
- Schranken- und Ampelanlagen,
- Personal-Einlasskontrollsystem etc.

Erwartungen der Nutzer

An die Einführung eines rechnergestützten BMS sind seitens der Nutzer einige qualitative Erwartungen gebunden, die besonders durch den Vergleich mit dem Ist-Zustand deutlich werden. Sie beziehen sich auf die

- Unterstützung und qualitative Verbesserung der Dispositionstätigkeit für den Fahrzeugeinsatz;
- optimale Ausnutzung der Stellflächen, Gleise und Werkstattkapazitäten mit geregelter Verkehrsablauf ohne Umsetz- und Sortierfahrten auf dem Betriebshof;
- Vermeidung unnötiger Abstimmung zwischen Betrieb, Fahrer und Werkstatt;
- Rationalisierung von Planungs-, Überwachungs- und Abrechnungsprozessen;
- Verwaltung eines gesicherten und konsistenten Datenbestandes zum wirtschaftlichen Einsatz des Fahrpersonals und des Fuhrparks sowie die
- Erhöhung der Prozessqualität und Verbesserung des Beförderungsangebotes zum Nutzen der Kunden.

Wirkungsdreieck des BMS in ÖPNV-Unternehmen



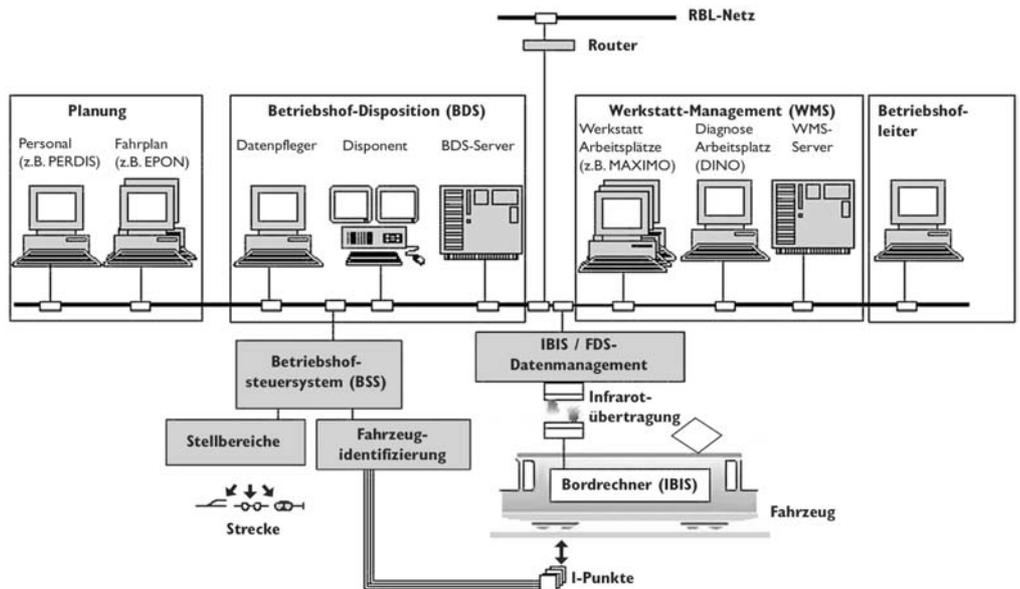
Das Hauptziel der Betriebshofautomatisierung ist jedoch die Senkung der Betriebskosten durch:

- Unterstützung rationeller Prozesse infolge der Optimierung der Fahrzeugversorgung (Betankung, Besandung);
- verbesserte Wirtschaftlichkeit infolge des Verlagerens von Informations- und Überwachungsfunktionalitäten auf das DV-System sowie durch
- Reduzierung von Werkstattstandzeiten infolge der frühzeitigen Übertragung von Fahrzeugdiagnosedaten (Fahrzeugstörungsmeldungen) bereits von der Strecke aus an die Werkstattsteuerung.

Fahrzeugdiagnose

Im Rahmen der Instandhaltung der Fahrzeuge werden in den Werkstätten der Verkehrsunternehmen bereits heute für zahlreiche Arbeitsvorgänge in unterschiedlichem Maße rechnergestützte Verfahren eingesetzt. Die DV-Systeme im Instandhaltungsbereich reichen von der einfachen elektronischen Tankdatenerfassung bis zu einer komplexen und alle Werkstattbereiche umfassenden rechnergestützten Arbeitsvorbereitung. Diese Systeme berücksichtigen aber bis heute ausschließlich Planarbeiten. Hier kann insbesondere die Fahrzeugtechnik das BMS wirkungsvoll unterstützen, denn in modernen Schienenfahrzeugen und Linienbussen ist in Verbindung mit der Busstechnologie heute eine umfangreiche On-Board-Diagnose möglich bzw. bereits realisiert.

So steht bereits während der Einsatzfahrt im Fahrzeug – und für den Fahrer auf dem Zentralsdisplay sichtbar – Datenmaterial über den aktuellen Betriebszustand des Fahrzeugs zur Verfügung. Diese betriebs- und werkstattrelevanten Daten könnten, in einem nächsten Schritt entsprechend aufbereitet, direkt vom Fahrzeug auf der Strecke oder an der Betriebshofeinfahrt in die Werkstatt übermittelt werden. Mit Hilfe dieser Daten könnte dann im Bedarfsfall automatisch ein Werkstattauftrag generiert und dem Disponenten der Fahrzeugstatus angezeigt werden. In Abhängigkeit der von der Arbeitssteuerung einzuleitenden Instandhaltungsmaßnahme liegt damit bereits der Abstellort



bzw. die Fahrzeugbewegung nach der Betriebshofeinfahrt fest; idealerweise wäre bereits der Arbeitsstand vorbereitet, das Material vorhanden und die Personalkapazität verfügbar. Durch die effektive Nutzung des so entstehenden zeitlichen Vorlaufes im Störfall ließen sich die Standzeiten der Fahrzeuge in der Werkstatt nochmals deutlich verkürzen, was insbesondere auch zu einer Optimierung der Fahrzeugreserve führen würde.

Mit Blick auf diese Vorteilhaftigkeit hat der Ausschuss für Betriebshöfe und Werkstätten Aktivitäten entwickelt und mit der VDV-Schrift 883 die Voraussetzungen für eine standardisierte Fahrzeugdiagnose geschaffen. Die Schrift zur On-Board-Diagnose für Linienbusse ist am 31. Oktober 2001 in das ordentliche Gelbdruckverfahren gegangen. Für Nahverkehrsschienenfahrzeuge gibt es bereits seit 1995 eine vergleichbare Schrift (VDV-Schrift I64), denn diese Fahrzeuge verfügen seit Anfang der achtziger Jahre über moderne Datenbussysteme. In Linienbussen halten Datenbussysteme erst mit der Standardisierung des neuen Fahrerarbeitsplatzes seit 1996 Einzug.

BMS ist kein Allheilmittel

Trotz der zahlreichen Vorteile für komplexe Betriebshofanlagen sollte aber das BMS nicht als Allheilmittel auf dem Weg in den Wettbewerb angesehen werden. Der erfolgreiche Einsatz eines DV-gestützten Betriebshofmanagement-systems setzt eine Neustrukturierung der Abläufe im Betriebshof voraus, was üblicherweise zu einer



Optimierung der Betriebsabläufe führt, aber andererseits auch organisatorische Schwachstellen und ineffiziente Arbeitsweisen aufdeckt. Da BMS in Verbindung mit moderner Kommunikationstechnik auch die Voraussetzung für eine bauliche Optimierung von komplexen Betriebshofanlagen mit dem Ziel der Verbesserung der betrieblichen Leistungserbringung darstellen, hat der VDV dieses Thema auch in die neue VDV-Schrift 823 zur Gestaltung von Stadtbahn- und Straßenbahn-Betriebshöfen eingebunden.

Dipl.-Ing. Martin Schmidt

Systemkomponenten eines BMS (Bild oben)

Der Arbeitsplatz des Disponenten erhält den Charakter eines Leitstellenarbeitsplatzes; Beispiel: Betriebshof Chemnitz-Adelsberg (Bild Mitte)

Erfassungseinheit mit Sendeelektronik; Beispiel: Busbetriebshof der HST, Hagen (Bild unten)

Die „Busbahn“ als neuer Systemansatz?

Innovative intermediale Nahverkehrssysteme auf Basis von Omnibustechnologie bieten sich als eine der Schlüsseltechnologien für die optimale Gestaltung des Verkehrs zur flexiblen und nachhaltigen Befriedigung der Mobilitätsanforderungen unter ökologischen, ökonomischen und verkehrlichen Gesichtspunkten an. Diese als „Busbahn“ bezeichneten Systeme verbinden die Flexibilität des Omnibusses mit den Vorteilen des Straßenbahnsystems. Verschiedene Mitgliedsunternehmen des VDV planen derzeit Pilotprojekte.

Im Rahmen der Umsetzung wettbewerbsorientierter EG-Regelungen und der Energierechtsreform sowie durch die beständig zunehmende Finanznot der öffentlichen Haushalte sind die im VDV zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen aufgefordert, ihre Wirtschaftlichkeit und Effizienz in allen Bereichen kontinuierlich zu überprüfen und ihre Investitionsentscheidungen bestmöglich auf die neuen Rahmenbedingungen auszurichten. Angesichts des erwarteten günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses von intermedialen Nahverkehrssystemen bieten sich innovative „Busbahn“-Systeme auf Basis von Omnibus-Großserientechnologie als denkbarer Ansatz vor allem für Mittel- und Großstädte mit bis zu 300.000 Einwohnern an, insbesondere wenn dort noch kein Schienenverkehrssystem besteht. Auch eignet sich die „Busbahn“ zur Aufwertung eines bestehenden Busverkehrssystems.

Die Terminologie „Busbahn“ wird in der Praxis für unterschiedliche Ansätze verwendet. Ihr Inhalt bewegt sich im Bereich zwischen Busverkehrssystem und Schienenbahnen und bezieht sich auf folgenden Eckpunkte:

- Kapazitätserweiterung des Busverkehrssystems durch Ausdehnung der Fahrzeuglänge (z. B. 25 Meter langer Doppelgelenkbus), Personenanhänger-

betrieb und elektronische Zugbildung („elektronische Deichsel“). Der Personenanhängerbetrieb ist z. B. in der Schweiz etabliert und wurde im Sommer 2000 hierzulande in Oberhausen mit Erfolg getestet. Das daraufhin vom VDV abgefragte konkrete Interesse der VDV-Mitgliedsunternehmen an einem Betrieb von Personenanhängern konnte mit einem jährlichen Bedarf von mehr als 500 Einheiten verifiziert werden.

- Flexible Systeme mit bimodaler Spurführung und bimodalem Antrieb, die die systemimmanenten Vorteile von Bus- und Schienenverkehrssystemen verbinden.
- Systeme mit permanenter Spurführung (z. B. gummibereiftes Straßenbahnsystem ohne Möglichkeit zum Verlassen des spurgeführten Modus mit dem Ziel der Erfüllung höchster Sicherheitsanforderungen).

Ermittlung der Zulassungsvorschriften

Der VDV hat bereits im Sommer 2000 das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zu einer Diskussion der Rahmenbedingungen für einen Betrieb von „Busbahn“-Systemen angeregt. Ziel ist es, verbindliche Rechtsgrundlagen und damit Planungssicherheit für die interes-

sierten VDV-Mitgliedsunternehmen bezüglich des Einsatzes von partiell spurgeführten und partiell auf konventionellen Straßen eingesetzten „Busbahnen“ zu schaffen.

Um dem BMVBW bzw. den Bundesländer-Fachausschüssen fachlich zuzuarbeiten, hatte der VDV-Fachausschuss für Kraftfahrwesen ein Arbeitsteam „Busbahn“ eingesetzt. In diesem Arbeitsteam sind auch Repräsentanten aller europäischen Fahrzeughersteller vertreten, die auf dem Gebiet „Busbahn“ aktiv sind oder zumindest potenziell aktiv werden könnten. In mehreren Sitzungen wurden die dominierenden Zulassungskriterien auf Erfüllbarkeit bezüglich Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) untersucht. Insbesondere die Punkte „Maximal zulässige Fahrzeuglänge des Einzelfahrzeugs“, „Maximale Gesamtlänge des gummibereiften Fahrzeugverbandes“, „Zugbildung über elektronische Deichsel“, „Nicht-mechanische, berührungslose Spurführung“ sowie „Fahrerloser automatisierter Fahrbetrieb (Sicherheitsanforderungen)“ wurden durchleuchtet.

Dabei kristallisierte sich heraus, dass die BOStrab weitgehend als die geeignetere Basis für die Zulassung der Busbahn angesehen werden kann, da sie offensichtlich die größten Freiräume bietet und nicht zuletzt auch hinsichtlich der Förderfähigkeit als ideale Basis gesehen wird. Der im Kraftfahrtbundesamt (KBA) gebildete Sonderausschuss „Kraftomnibusse“ des Fachausschusses Kraftfahrzeugtechnik (FKT) sieht daher im Weiteren die vorrangige Zuständigkeit beim Bund-Länder-Fachausschuss für „Stadtbahnen und andere spurgeführte Ortsverkehrssysteme“ (LSO). Vom BMVBW wurde jedoch angeregt, dass die Industrie in Kooperation mit VDV-Verkehrsunternehmen zunächst Pilotprojekte starten solle, so dass dann anhand dieser konkreten Projekte über ausreichende, zu ändernde oder zu erstellende Vorschriften befunden werden kann.

Die Charakteristika der modernen Busbahn

Das Konzept intermedialer ÖPNV-Fahrzeuge ist prinzipiell nicht neu. Bereits im Jahre 1899 konstruierte

Die moderne Busbahn zeigt ein innovatives, fahrgastfreundliches Fahrzeugkonzept in attraktivem Außen- und Innendesign – wie die „Translohr S“ von Lohr Industrie / GIAT / FIAT im Testbetrieb bei der RATP südlich von Paris



das Berliner Unternehmen Siemens & Halske ein Zwitterfahrzeug, das gleichzeitig über Obusausrüstung und Traktionsbatterie verfügte und sowohl spurgeführt auf Straßenbahngleisen wie eine Straßenbahn als auch – mit Batteriestrom betrieben – auf konventionellen Straßen frei beweglich wie ein Omnibus fahren konnte.

Acht Jahrzehnte später – auf der Internationalen Verkehrsausstellung im Jahre 1979 – erlebten antriebs- und spurführungsseitig bimodale Fahrzeugkonzepte eine Renaissance, da sowohl Mercedes-Benz als auch MAN hybride „Spurbus“-Systeme vorstellten. Mercedes-Benz präsentierte eine mechanische Spurführungsvariante, die ab dem Jahr 1980 im Rahmen des sogenannten „O-Bahn“-Projektes bei der Essener Verkehrs-AG (EVAG) umgesetzt wurde. MAN hingegen stellte eine elektronische Spurführung mittels eines in der Fahrbahn eingebetteten Leitkabels vor, die in den Jahren 1984/85 im Rahmen eines vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) geförderten Demonstrationsprojektes in Fürth erprobt wurde. Parallel zum O-Bahn-Projekt in Essen wurde ab dem Jahre 1986 ein ähnliches Vorhaben im südaustralischen Adelaide mit insgesamt 92 Fahrzeugen verwirklicht. Das Prinzip der mechanischen Spurführung wird zudem seit den 1990er Jahren auch in Großbritannien (in Birmingham, Ipswich und Leeds) angewandt.

Aufgrund der komplexen Anforderungen im liberalisierten Verkehrsmarkt zeichnet sich seit Beginn der neunziger Jahre eine noch intensivere Entwicklung in Richtung von intermedialen Fahrzeug- und Betriebskonzepten ab. Dies sollen die systemimmanenten Vorteile des Linienbusses und der Straßenbahn kombinieren und das Potenzial offenbaren, zu einer eigenständigen Kategorie zwischen den etablierten Bus- und Straßenbahnsystemen zu reifen. Die Initiative zur Entwicklung dieser gummiereiften niederflurigen Nahverkehrssysteme ging insbesondere von französischen Unternehmen (Bombardier, Irisbus und Lohr Industrie) aus, da in zahlreichen Mittelstädten Frankreichs die Einführung neuer Straßenbahnsysteme ansteht und die Busbahn aufgrund der erwarteten geringeren Systemkosten als aussichtsreiche Alternative angesehen wird.



Der Civis mit optischer Spurführung besitzt den VDV-Fahrerarbeitsplatz

Auch andere Bushersteller, wie EvoBus, Neoplan und Berkhof-Jonckheere, entwickeln „Busbahnen“. Darüber hinaus plant Toyota ein Busbahnsystem auf Basis von Solobussen, die bei Bedarf elektromagnetisch spurgeführt und über eine elektronische Deichsel gekoppelt werden.

Alle modernen Busbahnfahrzeuge bzw. -systeme weisen folgende charakteristische Merkmale auf:

- ein innovatives, besonders fahrgastfreundliches Fahrzeugkonzept mit attraktivem Außen- und Innendesign.
- variable Fahrzeuggrößen vom 12-Meter-Standardfahrzeug bis zum mehrgliedrigen, bis zu 25 Meter langen Zug (Fahrzeugfamilien). Je nach Betriebsmodus ist eine Leistungsfähigkeit von bis zu 6.000 Personen pro Stunde und Richtung erreichbar (Busverkehrssystem mit Gelenkbussen: maximal 4.500; Straßen- bzw. Stadtbahn: maximal 10.000).
- ein bimodales („dual-mode“) Antriebskonzept, das einen elektrischen, möglichst radnahen Fahrantrieb beinhaltet (z. B. Verbrennungsmotor/Generator, Oberleitung, Trolley, Batterie/MDS/Supercaps, Brennstoffzelle und deren Kombinationen).
- Bimodalität bezüglich der Spurführung (optimaler Betrieb bei reduzierter Fahrbahnbreite und ein sicheres Anfahren der Haltestellen mit exakter Positionierung des Fahrzeugs). Die Busbahnkonzepete unterscheiden sich bezüglich der gewählten Spurführungstechnologie signifikant. Dies hat auch grundlegende Unterschiede in der erforderlichen Infrastruktur und bezüglich

des erreichbaren Sicherheitsniveaus zur Folge. So verfügen die Konzepte von Bombardier und Lohr Industrie über mechanische Spurführungseinrichtungen (mittig in die Straße eingelassene Führungsschiene), während Irisbus auf eine optische Spurführungseinrichtung (codierte Fahrbahnmarkierung und fahrzeugseitige Kamera) setzt. Die Spurführung bei Neoplan erfolgt hingegen elektronisch/induktiv über eine in die Straße eingelassene und in Segmente unterteilte Stromschiene, über die auch die Energiezufuhr erfolgt.

- Anschaffungskosten der Fahrzeuge maximal auf Obusniveau in Verbindung mit gegenüber einem Straßenbahnsystem signifikant reduzierten Infrastrukturkosten. Während aufgrund der Schienen- und Oberleitungsinfrastruktur bei der Einführung eines Straßenbahnsystems mit globalen Systemkosten von bis zu 25 Millionen € je km zu rechnen ist und diese für ein Busverkehrssystem kaum 2,5 Millionen € je Kilometer betragen, erwarten die Hersteller für die Busbahn globale Systemkosten zwischen 7,5 und 12,5 Millionen € je Kilometer.

Aussicht

Ob sich die „Busbahn“ als eigenständiges Verkehrssystem zwischen Bus- und Schienenenverkehrssystem etablieren wird, muss die Nachfrage zeigen. Erste Pilotprojekte werden dazu dienen, die Rahmenbedingungen für den Betrieb zu eruieren und Zulassungsfragen zu klären. Namhafte VDV-Mitgliedsunternehmen haben bereits mit der Planung begonnen.

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

Schmalspurbahnen in Deutschland – nicht nur ein historisches Thema

Wird heute über den Erhalt des SPNV in der Region, über hohe Unterhaltungskosten regionaler Schieneninfrastruktur und neue, vereinfachte Standards für Nebenstrecken diskutiert, so ist dies keine neue Diskussion. Vielmehr wird damit die bereits zur Gründerzeit des Bahnbaus geführte Diskussion um die Finanzierung des Baus der jeweiligen Strecke fortgesetzt. Damals stand allerdings die Entscheidung zwischen Hauptbahn, Nebenbahn oder Schmalspurbahn im Mittelpunkt. Die folgende Übersicht dokumentiert die Situation des Schmalspurbahnwesens in Deutschland.

Bei der Verkehrserschließung des ländlichen Raumes und von Ballungsräumen spielten Schmalspurbahnen in Deutschland und vielen anderen europäischen Staaten eine nicht zu unterschätzende Rolle. In Deutschland waren bei diesen Bahnen vor allem die Spurweiten 600 mm, 750 mm und 1000 mm verbreitet, seltener auch 785 mm oder 900 mm. Bei der Modernisierung und Weiterentwicklung der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts teilten sich jedoch die Wege in Europa: Während in einigen Staaten die Schmalspurbahnen in die allgemeine Modernisierung mit einbezogen wurden (z. B. in Spanien, Italien, Österreich, der Schweiz, Tschechien, der Slowakei) wurden sie in Deutschland wie auch in den Niederlanden, Großbritannien und Dänemark allgemein als nicht mehr zeitgemäß erachtet und schrittweise stillgelegt oder in einigen Fällen auf Normalspur umgespurt. In Westdeutschland existieren daher heute nur noch sehr wenige Schmalspurbahnen. Etwas anders stellte sich die Situation in der ehemaligen DDR dar. Die Stilllegungswelle der Schmalspurbahnen wurde zwar gestoppt, eine grundlegende Moderni-

sierung unterblieb jedoch auch hier. Die meisten dieser Bahnen in der DDR wurden auch weiterhin fast ausschließlich mit Dampflokomotiven betrieben.

Neue Perspektiven für die Schmalspurbahnen

Waren in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung große Fragezeichen hinter die Zukunft dieser Bahnen zu setzen, so dampfen die Schmalspurbahnen in den Neuen Bundesländern heute so unermüdlich wie eh und je. Nach wie vor spielt die Dampftraktion eine wichtige Rolle. Welche Gründe waren ausschlaggebend für den Erhalt dieser Bahnen? Aus strukturpolitischer Sicht galt es zum einen, die Eisenbahnbindung an sich zu erhalten und zum anderen die Schmalspurbahn als Touristenattraktion ersten Ranges auszubauen. Dadurch konnten beim Bahnbetrieb direkt und im Fremdenverkehrsgebiet indirekt Arbeitsplätze erhalten und neu geschaffen werden. Eine wichtige Rolle spielte hier sicherlich die Dampftraktion. Wohl selten hat sich ein Modernisierungsrückstand so positiv bemerkbar gemacht. Sie verhalf den Bahnen zu einer ungemeinen Beliebtheit und Verankerung in der lokalen Bevölkerung und bei den Feriengästen.

Privatisierte Bahnen im Osten Deutschlands

Sicherlich war die formelle Privatisierung von sechs der acht erhaltenen Bahnen in den Neuen Bundesländern ein entscheidender Faktor für deren langfristigen Erhalt. Als erste wurde die Harzer Schmalspurbahn privatisiert. Dieses Netz wurde bereits 1993 an die neugegründete Harzer Schmalspurbahn GmbH (HSB) übertragen. Als wichtigste Anschubfinanzierung für die neue Gesellschaft war im Jahre 1992 der Streckenabschnitt Schierke–Brocken wiedereröffnet worden. Die dampfgeführten Züge

zum Brocken sind heute die wichtigste Einnahmequelle der HSB. Die anderen Strecken des Unternehmens wurden inzwischen schrittweise modernisiert, im Jahre 2001 begann die Inbetriebnahme einer Betriebsleitzentrale mit Zentralstellwerk. Die HSB ist heute die einzige Schmalspurbahn in den neuen Bundesländern, die Triebwagen einsetzt – und zwar auf der Strecke Gernrode–Hasselfelde–Nordhausen und im Taktverkehr Nordhausen–Ilfeld. Im Jahre 2002 wird eine kurze Streckenverlängerung in Nordhausen die Gleisverbindung mit dem Straßenbahnnetz herstellen. Zuerst werden HSB-Züge den Bahnhofplatz erreichen, danach ist eine Durchbindung der Nordhäuser Straßenbahn über die HSB-Strecke bis Ilfeld geplant. Die HSB führt zudem als einzige deutsche Schmalspurbahn Güterverkehr mit aufgebockten Normalspurgüterwagen durch.

Von den fünf sächsischen Schmalspurbahnstrecken sind inzwischen drei privatisiert. Die Strecke Oschatz–Kemnitz wurde 1993 von der Döllnitzbahn GmbH übernommen. Diese modernisierte den Güterverkehr und nahm im Auftrag des Landkreises Torgau-Oschatz den Personenverkehr auf der Strecke Oschatz–Altmügeln wieder auf. Die Infrastruktur wurde schrittweise modernisiert. Allerdings ging der Güterverkehr im Jahre 2001 größtenteils an den Lkw verloren.

Das Zittauer Gebirge wird seit 111 Jahren von der Schmalspurbahn nach Oybin und Johnsdorf für Ausflügler und Wanderer erschlossen. Seit 1996 liegen die Geschicke der Bahn in den Händen der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG). Der Verkehr auf der modernisierten Infrastruktur wird mit Dampflokomotiven und einem modernisierten Wagenpark abgewickelt. Eine Zukunftsvision ist das autofreie Zittauer Gebirge, erschlossen durch die Schmalspurbahn und ergänzende Buslinien.

Die „Fichtelbergbahn“ Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal wurde 1998 von der BVO Bahn GmbH, einem Tochterunternehmen des örtlichen Regionalbusunternehmens Busverkehr Ober- und Westerzgebirge übernommen. Auf der schrittweise modernisierten Strecke stellen sechs Dampflokomotiven mit dem traditionel-

Mit Volldampf durchs Erzgebirge – der Service der BVO ist gerade in der Wintersaison äußerst heiß begehrt



Schmalspurbahnen in Deutschland

Strecke	Spurweite in mm	Streckenlänge in km	Jahr der Eröffnung	Erbaut durch	Bemerkung
Zittau – Kurort Oybin / – Kurort Jonsdorf	750	16,0	1890	Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn	seit 1949 DR, seit 1996 SOEG
Radebeul Ost – Radeburg	750	16,6	1884	Kgl. Sächs. Staatseisenbahn	heute DB AG
Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf	750	26,1	1882 ¹⁾	Kgl. Sächs. Staatseisenbahn	heute DB AG
Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal	750	17,4	1897	Kgl. Sächs. Staatseisenbahn	seit 1996 BVO Bahn
Oschatz - Kemmlitz	750	17,1	1885 (bis Mügeln)	Kgl. Sächs. Staatseisenbahn	seit 1993 Döllnitzbahn
Putbus – Göhren (Rügen)	750	24,1 ²⁾	1895 ³⁾	Rügensche Kleinbahn (RüKb)	seit 1949 DR, seit 1996 RüKb
Bad Doberan – Kühlungsborn West	900	15,4	1886 1910	Doberan-Heiligendammer Eisenbahn	seit 1995 MBB
Inselbahn Borkum	900	7,4	1888	Borkumer Kleinbahn	
Harzer Schmalspurbahnen	1000	131,2	1887 ⁴⁾ 1897 ⁵⁾	Nordhausen-Werningröder Eisenbahn (NWE) u. Gernode - Harzgeroder Eisenbahn (GHE)	seit 1949 DR, seit 1992 Harzer Schmalspurbahnen
Inselbahn Langeoog	1000	3,0	1901 ⁶⁾ 1937 ⁷⁾	Inselbahn Langeoog	
Inselbahn Wangerooge	1000	5,4	1897	Großherzoglich Oldenburgische Staatsbahn	DB AG
Brohl – Engeln	1000	19,7	1901	Brohltal-Eisenbahn GmbH	Brohltal Eisenbahngesellschaft
Ludwigshafen – Bad Dürkheim	1000	16,3	1913	Rhein-Haardt-Bahn	elektrifiziert
Mannheim – Heidelberg – Weinheim – Mannheim	1000	63,1	1887 ⁸⁾	Oberrheinische Eisenbahngesellschaft	elektrifiziert
Prien – Stock	1000	2,2	1887	Chiemsee Bahn und Schifffahrt L. Feßler	
Königswinter – Drachenfels	1000	1,5	1883	Drachenfelsbahn	
Brannenburg – Wendelstein	1000	8,4	1912	Wendelsteinbahn	
Garmisch-Partenkirchen – Zugspitzplatt	1000	18,7	1929 ⁹⁾	Bayerische Zugspitzbahn	
Museumsbahnen (Auswahl)					
Warthausen – Ochsenhausen	750	19,2	1899	Kgl. Württ. Staatseisenbahn	
Jöhstadt – Steinbach	750	7,8	1892	Kgl. Sächs. Staatseisenbahn	
Bruchhausen-Vilsen – Asendorf	1000	7,8	1900	Klb. Hoya-Syke-Asendorf	
Schierwaldenrath – Gillrath	1000	5,5	1900	Geilenkirchener Kreisbahn	Selfkantbahn

1) Schmiedeberg – Kipsdorf erst 1883 · 2) ab 1999 zuzüglich 3,2 km Dreischienengleis Putbus – Lauterbach Mole (Dreischienengleis, gemeinsam mit Strecke der DB Netz AG) · 3) Binz – Göhren erst später in Etappen von 1896 bis 1899 · 4) erste Strecke GHE · 5) erste Strecke NWE · 6) Pferdebahn · 7) Lokbetrieb · 8) erste Strecke Mannheim – Käfetal – Weinheim · 9) Eibsee – Schneefernerhaus erst 1930

Schmalspurbahnen bieten mehr als nur Postkartenromantik – bei der Modernisierung des BVO-Fahrzeugparks kommt künftig auch neueste Antriebstechnik zum Zuge



len Wagenpark einen auf die Bedürfnisse der Feriengäste abgestimmten Verkehr sicher. In der Planung ist eine Verlängerung der Strecke in das regionale Oberzentrum Annaberg-Buchholz. Bei der anstehenden Modernisierung des Triebfahrzeugparks wird die Beschaffung von Neubaudampflokomotiven nach dem neuesten Stand der Technik angestrebt, da die Kombination Lokomotive und Wagen für die Fichtelbergbahn das beste Konzept darstellt. Bei sehr hoher Auslastung in der Hauptsaison im Sommer und Winter müssen lange Züge über die steigungsreiche Strecke befördert werden. In der Nebensaison mit stark wechselnder Auslastung können je nach Bedarf Wagen an- oder abgehängt werden. Die beiden bei Dresden gelegenen Schmalspurbahnen Radebeul Ost-Radeburg und Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf wurden noch nicht privatisiert. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG hat inzwischen auf weiten Abschnitten die Infrastruktur erneuert. Das auf den Ausflugs- und Schülerverkehr ausgerichtete Zugangebot wird von der DB Regio AG erbracht.

Die auf der Insel Rügen gelegene Schmalspurbahn „Rasender Roland“ Putbus-Göhren wird seit 1996 von der Rügenschon Kleinbahn GmbH & Co. KG betrieben. Die Strecke wurde grundlegend erneuert. Im Jahre 1999 folgte die Verlängerung von Putbus bis Lauterbach Mole als Dreischienengleis. Dadurch ist der dortige Schiffsanleger erschlossen und es sind kombinierte Bahn-/Schiffsfahrten möglich.

Die Mecklenburgische Bäderbahn GmbH & Co. KG betreibt die 1995

privatisierte Strecke Bad Doberan-Ostseebad Kühlungsborn. Auch hier wurde der Oberbau erneuert und der Wagenpark modernisiert. Während im Sommer ein durchgehender Stundentakt angeboten wird, verkehren im Winter Schmalspurbahn und Bus zweistündlich im Wechsel.

Schmalspurbahnen im Westen Deutschlands

Doch auch im Westen Deutschlands gibt es Schmalspurbahnen, die sich sehen lassen können. Dank ihres ganz spezifischen, auf die örtlichen Bedürfnisse zugeschnittenen Charakters und zum Teil Dank einer grundlegenden Modernisierung in den letzten Jahren erfüllen sie zuverlässig die ihnen zugeordneten Verkehrsaufgaben.

Auf den Ostfriesischen Inseln Borkum, Langeoog und Wangerooge stellt jeweils eine Schmalspurbahn die Verbindung zwischen dem abseits des Ortes gelegenen Hafen und dem Ort dar. In Borkum ist die Strecke sogar zweigleisig ausgeführt.

Die Brohltal-Eisenbahn GmbH verbindet Brohl am Rhein mit Engeln in der Vulkaneifel. Im Güterverkehr wird Phonolit aus Kempenich in Spezialwagen nach Brohl gefördert, wodurch die schmalen Eifelstrassen vor starkem Lkw-Verkehr verschont werden. Darüber hinaus spielt die Bahn eine wichtige Rolle im Ausflugsverkehr, der allerdings zu großen Teilen unter Einsatz ehrenamtlicher Kräfte betrieben wird.

Im Großraum Mannheim sind mit der Rhein-Haardtbahn GmbH und der Oberrheinischen Eisenbahn-

gesellschaft mbH die beiden wohl modernsten Schmalspurbahnen Deutschlands aktiv. An diesen Bahnen wird deutlich, dass der Unterschied zwischen einer Eisenbahn und einer Stadtbahn oder Straßenbahn für den Fahrgast kaum erkennbar ist. Die Rhein-Haardtbahn betreibt die Strecke Ludwigshafen-Bad Dürkheim. Ihre Züge fahren auf Straßenbahngleisen bis Mannheim durch. Die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft betreibt auf einer teils zweigleisig ausgebauten Strecke einen vertakteten Rundverkehr Mannheim-Heidelberg-Weinheim-Mannheim. Die Zweigstrecke nach Heddesheim wird heute von einer Linie der Mannheimer Straßenbahn bedient.

Schließlich gibt es drei elektrische Zahnrad-Schmalspurbahnen in Deutschland. Die Drachenfelsbahn (Bergbahnen im Siebengebirge AG) erschließt den Drachenfels bei Königswinter im Rheintal. In Brandenburg besteigen Ausflügler und Skifahrer die Wendelsteinbahn GmbH zum gleichnamigen Berg. Der höchste Berg Deutschlands wird von der Zugspitzbahn (Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG) Garmisch-Partenkirchen-Schneefenerhaus erschlossen, der so genannte Talabschnitt dieser Bahn bis Grainau ist als herkömmliche Adhäsionsbahn ausgeführt.

Zu den kleinsten Bahnbetrieben in Deutschland gehört sicherlich die Chiemseebahn (Chiemsee Schifffahrt Ludwig Feßler KG). Auf der Strecke Prien-Stock stellt sie von Mai bis Oktober die Verbindung zwischen dem Bahnhof Prien und der Anlegestelle der Chiemseeschifffahrt her. Eingesetzt wird im Regelverkehr eine Kastendampflokomotive aus dem Eröffnungsjahr 1887. Nicht unerwähnt bleiben darf, dass eine Reihe deutscher Schmalspurbahnen heute als „lebendiges Museum“ der Eisenbahngeschichte dienen. Beispielhaft genannt seien hier die Strecke des Niedersächsischen Kleinbahnmuseums Bruchhausen-Vilsen-Asendorf, die „Selbkantbahn“ Schierwaldenrath-Gillrath in Nordrhein-Westfalen, die württembergische Schmalspurbahn Warthausen-Ochsenhausen sowie die in Sachsen wiederaufgebaute Strecke Jöhstadt-Steinbach.

Dipl.-Volksw. Götz Walther

Neukonzeption des Landes zur Verbundförderung zeichnet sich ab

Am 1. Januar 2002 startete als zunächst letzter und flächenmäßig größter Verkehrsverbund in Baden-Württemberg der Neckar-Alb-Donau Verkehrsverbund (naldo). Damit bestehen in den Landesgrenzen 17 Verbünde, die zusammen rund 75 Prozent der Landesfläche umfassen und in denen rund 80 Prozent der Einwohner leben. Das Land fördert Verkehrskooperationen mit rund 100 Millionen DM im Jahr. Dieses finanzielle Engagement des Landes in der Verbundförderung verdient hohe Anerkennung. Es hat dazu geführt, dass das im ÖPNV-Gesetz verankerte verkehrspolitische Ziel flächendeckender Verbünde – wenn auch manchmal in zu kleinräumigem Zuschnitt – weitgehend erreicht werden konnte. Die Fahrgäste honorieren das verkehrspolitische Engagement durch stetig steigende Nachfrage in den Verbänden.

Das von der Landesregierung am 2. Mai 1996 veröffentlichte Konzept zur Förderung von Verkehrskooperationen im ÖPNV setzte bisher klare Rahmenbedingungen. Die Kriterien der Kooperationsförderung sind transparent, der damit verbundene Verwaltungsaufwand entspricht der Zielsetzung einer schlanken Verwaltung. Eine flexible Handhabung unter Berücksichtigung der regionalen Situation kennzeichnet die Praxis. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr stellt selbst fest, dass eine Einheitsregelung für alle Kooperationen den historisch unterschiedlich gewachsenen und sonstigen regionalen Gegebenheiten nicht Rechnung tragen kann. Vor diesem Hintergrund hat sich die bisherige Verbundförderung, die an den verbundbedingten Belastungen der Unternehmen und den Kosten der Verbundgesellschaft ansetzt, bewährt.

Entwurf einer neuen Förderkonzeption liegt vor

Die Struktur der bisherigen Verbundförderung soll nun geändert werden. Auslöser ist nicht zuletzt die Kritik des Rechnungshofs Baden-Württemberg. Es könne durch die Art der Förderung nicht geprüft werden, ob die Verbünde und die dort tätigen Verkehrsunternehmen ihre Wirtschaftlichkeitsreserven und die Nachfragepotenziale voll ausschöpften.

Das Umwelt- und Verkehrsministerium hat im Verlauf des Jahres 2000 den Entwurf einer neuen Förderkonzeption vorgestellt, nach der die Förderung aus zwei Komponenten bestehen soll: einer Basisförderung zur Grundsicherung des Verbundes und seiner Verbundorganisation und einer Leistungsförde-

rung mit Anreizen zur qualitativen und wirtschaftlichen Verbesserung des ÖPNV. Dabei soll die Höhe der Fördermittel – rund 51 Millionen € (100 Millionen DM) – zunächst unverändert bleiben. 60 Prozent sollen nach einer vierjährigen Übergangszeit in die Basisförderung, 40 Prozent in die Leistungsförderung fließen. Die Einführung der Neuregelung sollte der 1. Januar 2001 sein.

Die baden-württembergischen Verbünde und die Landesgruppe sahen den Ansatzpunkt der Neukonzeption, die Zuschussleistungen des Landes langfristig abzusenken und mittelfristig eine andere Verteilung zwischen den Verbänden herbeizuführen, kritisch. Ferner sprachen sie sich gegen das Verfahren der Leistungsförderung aus, die in den einzelnen Verbänden von der Entwicklung von vier Kenngrößen im Zeitablauf abhängig sein sollte:

- Verhältnis Personenkilometer zu Wagenkilometer, Gewichtung 50 Prozent
- Tarifsatz pro Einwohner, Gewichtung 30 Prozent
- Anteil der Zeitfahrausweise zu den Gelegenheitsfahrten, Gewichtung 10 Prozent
- Verhältnis des Ausbildungsverkehrs zum Berufsverkehr, Gewichtung 10 Prozent.

Sie schlugen dem Ministerium stattdessen vor, die Leistungsförderung – wenn sie denn unvermeidlich sein sollte – wie folgt auszugestalten:

Das gegenwärtige Niveau der Verbundförderung bleibt als Basisförderung erhalten. Es wird vom Land aufgestockt, wenn neue Ver-

bünde hinzukommen, Übergangstarife zwischen den Verbänden geschaffen werden, kleinere Verbünde sich zu einem größeren Verbund zusammenschließen oder bestehende Verbünde räumlich oder verkehrlich expandieren. Auf jeden Fall muss ausgeschlossen werden, dass solche Veränderungen zu Lasten der Basisförderung gehen.

Als Leistungs- bzw. Erfolgskomponente für zusätzliche Fördermittel werden die Fahrgeldeinnahmen der Verbände herangezogen. Sie sind die zentrale Größe, die von den Verbänden direkt beeinflusst werden kann, entweder über die Tarifpolitik, Marketinganstrengungen und / oder eine gezielte Angebotspolitik. Verbünde mit einer Tarifentwicklung über dem Durchschnitt werden „belohnt“, Verbünde unterhalb des Durchschnitts erhalten relativ weniger vom Zuwachs.

Die VDV-Landesgruppe ist der festen Auffassung, dass die Neukonzeption der Verbundförderung die Basisförderung nicht gefährden darf. Alle Verbünde haben trotz Unterschieden im Detail einen gemeinsamen Nenner. Sie sind nur zustande gekommen, weil die verbundbedingten Belastungen von öffentlichen Händen übernommen worden sind. Durch einen Eingriff des Landes in die Mittel der Basisförderung – etwa durch Umschichtung eines Teils der Basisförderung in eine Leistungsförderung – würde das Finanzierungsgleichgewicht in den Verbänden gestört.

Über zusätzliche Mittel sollte das Land einen Anreiz bieten, dass Verbünde durch eine erfolgreiche Mobilisierung der Nachfrage sowie eine geschickte Tarifpolitik möglichst hohe Tarifeinnahmen erzielen und dadurch die Wirtschaftlichkeit der Verbundverkehre erhöhen.

Mittel des Landes für den Nahverkehr 2001

Infrastrukturförderung	250 Millionen DM
Busfahrzeuge	100 Millionen DM
Schienenfahrzeuge	140 Millionen DM
Tarifkooperationen	100 Millionen DM
Insgesamt	590 Millionen DM

Mittel des Bundes für GVFG-Großprojekte

87 Millionen DM

(Pressemitteilung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg vom 9. 1. 2002)

Über einen längeren Zeitraum hinweg werden die zusätzlichen Mittel gegenüber der Basisförderung anfangs zwar relativ gering sein, sie bauen sich jedoch zunehmend auf und verstärken das Gewicht der Leistungsförderung gegenüber der unverzichtbaren Basisförderung.

Als Erfolg ihrer bisherigen Bemühungen konnte die VDV-Landesgruppe verbuchen, dass die Umstellung der Verbundförderung erst zum 1. Januar 2003 in Kraft treten wird.

Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen

Einen begrüßenswerten Schritt zu mehr umweltfreundlicher Mobilität hat das Umwelt- und Verkehrsministerium mit seinem Sonderprogramm „Ausbau von Bike&Ride-Plätzen“ getan. Eine Umfrage bei den Kommunen und Verkehrsunternehmen des Landes hat einen Bedarf von 22.000 Stellplätzen zur Vernetzung des ÖPNV mit dem

Fahrrad ergeben. Das Land hat darauf mit einem bis Ende 2004 befristeten Förderprogramm zur Herstellung überdachter Fahrradabstellplätze und Fahrradboxen reagiert. Gefördert werden neue Anlagen, der Ersatz nicht mehr funktionstüchtiger Anlagen sowie die Nachrüstung bestehender Abstellplätze. Voraussetzung ist, dass die Bike&Ride-Anlagen von Personen benutzt werden, die vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Die zuwendungsfähigen Kosten betragen bei den Abstellplätzen rund 613 € (1.200 DM) und bei den Boxen rund 767 € (1.500 DM). Der Fördersatz entspricht mit 85 Prozent dem anderer ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen.

Landesweite Nahverkehrsauskunft

Die VDV-Landesgruppe ist beim Land mit dem Vorschlag initiativ geworden, eine landesweite Nahverkehrsauskunft einzurichten. Dem wiederholten Drängen scheint jetzt Erfolg beschieden zu sein. Ein

von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Auftrag gegebenes Gutachten hat eine stark zersplitterte Struktur der Auskunftsdienstleistungen aufgezeigt. Zur Steigerung des Kundennutzens und zur Imageverbesserung des ÖPNV soll ein neues Auskunftszentrum unter einer landeseinheitlichen Rufnummer eingerichtet werden, das bestehende Auskunftszentren der Verbände und Unternehmen flexibel integrieren und die Vielfalt der Rufnummern und Auskunftqualität sukzessive vereinheitlichen kann. Die Bereitschaft des Landes zum finanziellen Engagement in der Aufbauphase liegt vor. An den Kosten des laufenden Betriebs sollen sich die Verbände und Verkehrsunternehmen, die im Überlauf, an den Wochenenden und in den Spätzeiten auf das neue Auskunftszentrum durchschalten können, finanziell beteiligen.

Dipl.-Volksw. Dieter Fink

Mit dem Neckar-Alb-Donau Verkehrsverbund (naldo) bestehen seit Januar 2002 in Baden-Württemberg insgesamt 17 Verbände – damit sind rund 75 Prozent der Landesfläche und etwa 80 Prozent der Einwohner besonders ÖPNV-„verbunden“

Ab 1. Januar 2002

naldo: 4 Landkreise, 1 Fahrschein!

Die Landkreise Reutlingen, Sigmaringen, Tübingen und der Zollernalbkreis sowie alle 46 Verkehrsunternehmen der Region haben sich zum Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau, kurz naldo, zusammengeschlossen. Damit wir gemeinsam Sie, liebe Fahrgäste, in Zukunft immer häufiger in Zug und Bus begrüßen dürfen!

Am 1. Januar 2002 tritt die erste Stufe – und gleichzeitig der erste große Vorteil für Sie! – in Kraft, denn ab dann gibt es einen einheitlichen naldo-Fahrschein, der bei allen Verkehrsunternehmen gültig ist! Für Sie heißt das: Selbst wenn Sie auf einer Tour mit mehreren Verkehrsunternehmen unterwegs sind, brauchen Sie nur noch einen Fahrschein!

Steigen Sie mit ein zwischen Tübingen und Sigmaringen, Reutlingen und Balingen und darüber hinaus! Auf rund 3.200 Quadratkilometern stehen rund 1.000 Fahrzeuge an rund 2.500 Haltestellen bereit für Sie; rund 2.000 Fahrer chauffieren Sie von aller Herrgottsfrühe bis spät in die Nacht!

4 5

naldo

Die Unternehmen der VDV-Landesgruppe Bayern, erfolgreich und aktiv

Das Jahr 2001 markiert in der Geschichte der bayerischen VDV-Unternehmen einen besonderen Meilenstein. Nach der vorläufigen VDV-Statistik wurde in diesem Jahr erstmalig die Grenze von einer Milliarde Fahrgästen überschritten. Erfolgreiches Marketing, eine fortlaufende Modernisierung des Fahrzeugparks und zahlreiche andere Faktoren halfen mit, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Bayern auch in diesem Jahr weiter voranzubringen. Daneben engagieren sich zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Mitgliedsunternehmen in der gemeinsamen Landesgruppenarbeit.

Zum Jahreswechsel 2000-2001 trat der langjährige Landesgruppen-Geschäftsführer, Ing. Götz Beyer, in den Ruhestand. 22 Jahre lang hat er die Geschicke der Landesgruppe entscheidend mit gelenkt und ebenso erfolgreich gestaltet. In dieser Zeit hat er oft und engagiert die Belange des ÖPNV auf zahlreichen Dienstbesprechungen, Anhörungen und Veranstaltungen vertreten und sich für die Schaffung und Erhaltung der finanziellen Förderung des ÖPNV auf Landesebene eingesetzt. In seine Amtszeit fiel u. a. auch die Schaffung des bayerischen ÖPNV-Gesetzes. Zu seinem Nachfolger wurde Dipl.-Volksw. Gerrit Poel bestellt.

Fahrgastzahlen: Grenze von einer Milliarde überschritten

Schon im dritten Quartal 2001 zeichnete sich ab, dass die Zahl der Fahrgäste in den kommunalen und regionalen VDV-Unternehmen Bayerns im Jahr 2001 erstmals die Grenze von einer Milliarde überschreiten wird. Damit setzt sich der erfreuliche Aufwärtstrend, der Mitte der neunziger Jahre einen vorübergehenden Dämpfer erhalten hatte, weiter fort. Dieser Erfolg ist ohne Frage eine Reaktion auf die fortlaufenden Anstrengungen der Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften, den ÖPNV durch neue Fahrzeuge, fahrgastfreundliche Tarife, verbesserte Informationswege und den Abbau sonstiger Zugangshemmnisse attraktiver zu gestalten.

Auch wenn der Mittelansatz für die ÖPNV-Förderung durch den Freistaat Bayern im Jahr 2001 geringfügig unter dem des Vorjahres lag, befand er sich mit insgesamt 145 Millionen DM für die Kooperations- und Linienförderung sowie die ÖPNV-Zuweisungen nach wie vor auf einem hohen Niveau. So konnten im Jahr 2001 alle Anträge zur Busförderung nach GVFG berücksichtigt werden.

Staatsminister Wiesheu zu Gast bei der Landesgruppenversammlung

Die Landesgruppen-Herbstversammlung fand aus Anlass des 125-jährigen Jubiläums der SWM-Verkehrsbetriebe zum wiederholten Mal in München statt. Der bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Dr. Otto Wiesheu, folgte erneut der Einladung zu einem Vortrag über aktuelle verkehrspolitische Themen. Die Landesgruppe hatte zuvor eine umfangreiche Themenliste erstellt, zu der sie eine Stellungnahme des Ministers wünschte. Dazu zählte u. a. die absehbare Entwicklung der Regionalisierungsmittel, die Mittelverteilung zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und allgemeinem ÖPNV, die Zukunft der ÖPNV-Förderung in Bayern, die Zukunft der kommunalen Verkehrsunternehmen vor dem Hintergrund eines KPMG-Gutachtens vom März 2001 (siehe unten) und vieles mehr. Wiedereinmal bestätigte der Minister bei den Zuhörern den Eindruck, dass der Freistaat Bayern dem ÖPNV verkehrspolitisch einen hohen Stellenwert einräumt.

Veranstaltungen der Landesgruppe

Traditionell ist die Landesgruppe Bayern bestrebt, ihren Mitgliedern ergänzend zu den beiden Landesgruppenversammlungen bedarfsgerecht Workshops, Seminare und andere Veranstaltungen zu spezifisch „bayerischen Themen“ anzubieten. So fand im März 2001 der „Sechste Bayerische Nahverkehrstag“ statt, eine Gemeinschaftsveranstaltung der VDV-Landesgruppe Bayern und des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmer e.V. Zielgruppe dieser traditionellen Tagung sind primär die Vertreter der Aufgabenträgerseite und der Bezirksregierungen. Nachdem bereits in der Vergangenheit der „Bayerische Nahverkehrstag“ stets

großen Zuspruch gefunden hatte, war der Festsaal des Nürnberger Verkehrsmuseums erneut mit über 200 Gästen bis auf den letzten Platz besetzt. Die Tagung unter dem Motto „Der ÖPNV der Zukunft: Mehr Effizienz oder mehr Bürokratie? Das Selbstverständnis der Aufgabenträger in einem liberalisierten Markt“ sollte in erster Linie den Aufgabenträgern eine Plattform bieten, um ihre Position und Funktion in dem Verkehrsmarkt der Zukunft darzustellen, wobei zu diesem Zeitpunkt noch keiner der Teilnehmer eine Vorstellung davon hatte, welche weitreichenden Änderungsbeschlüsse das Europaparlament in erster Lesung zum Verordnungsvorschlag der EU-Kommission betreffend die Liberalisierung des ÖPNV wenige Monate später fassen würde. Auch die Hauptgeschäftsführer von VDV und BDO waren gefordert, die Positionen der beiden Verbände zu erläutern. Zum Abschluss der Veranstaltung legte Herr Czeschka, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), seine Überlegungen zur Zukunft des SPNV in Bayern dar.

Im Mai 2001 veranstaltete die Landesgruppe einen Workshop zum Thema „Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG)“. Die Veranstaltung war notwendig geworden, nachdem Bescheide der bayerischen Bezirksregierungen zu Anträgen der Verkehrsunternehmen oft genug Anlass zum Widerspruch gaben. Wie auch in anderen Bundesländern sucht das Bayerische Wirtschaftsministerium nach Möglichkeiten, um die nach seiner Auffassung aus dem Ruder laufenden Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG zu reduzieren. Als Fachleute für die vielen Fragen der Teilnehmer standen neben den Spezialisten aus den eigenen Reihen auch der renommierte Rechtsanwalt Dr. Sellmann aus Lüneburg zur Verfügung. Die Ankündigung der Veranstaltung hatte schon im Vorfeld auch außerhalb der VDV-Mitglieder für Interesse gesorgt, so dass einige Unternehmen des privaten Omnibusgewerbes begrüßt werden konnten.

An Stelle des traditionellen Busworkshops fand im Dezember 2001 schließlich eine Marketing-Veranstaltung zum Thema „Strategien zur Kundengewinnung und Kunden-

bindung im ÖPNV“ statt. Zur Diskussion standen Konzepte von Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaften, mit denen zum einen Neukunden gewonnen und zum anderen aus Gelegenheitskunden Stammkunden werden sollen. Dabei wurde deutlich, dass durchaus Chancen bestehen, mit kreativen Ideen beide genannten Ziele zu erreichen. Die Veranstaltung wurde abgerundet von einem sehr interessanten Vortrag des zuständigen Mitarbeiters der Deutschen Lufthansa (DLH) für das Miles & More-Programm der DLH. In Folge dieser Tagung wird gegenwärtig geprüft, ob und wie ÖPNV-Stammkunden (Abo-Inhaber) am Miles & More-Programm partizipieren können.

Gutachten zum Wettbewerb

Im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie erstellte die Firma KPMG ein Gutachten zum Thema „Gestaltung von Maßnahmen zur Sicherung des Wettbewerbs auf dem ÖPNV-Markt in Bayern“. Zielsetzung der Untersuchung war, Rahmenbedingungen und Instrumentarien zur Förderung der Marktmechanismen bei gleichzeitiger Erhaltung einer mittelständischen Angebotsstruktur zu entwickeln. Dahinter stand das besondere Interesse des Ministeriums, den Übergang in den Wettbewerbsmarkt im ÖPNV so zu gestalten, dass die Ausgangsposition der kleinen und mittelständischen Busunternehmer gestärkt wird. Die kommunalen Verkehrsunternehmen wurden zwar mit ihren Besonderheiten und spezifischen Problemen – Stichwort: Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch die Gemeindeordnung – gewürdigt, spielten jedoch in diesem Zusammenhang eher eine untergeordnete Rolle. Ergänzend zu dem Gutachten wird derzeit ein EDV-gestütztes Verfahren entwickelt, mit dem Aufgabenträger im Nachgang zu Ausschreibungen die Möglichkeit haben, Dumpingangebote zu identifizieren und auszusondern. Die VDV-Landesgruppe Bayern war – wie in solchen Fällen üblich – zu jedem Zeitpunkt involviert und nahm an allen Besprechungen dazu teil.

Land fordert Wettbewerb, Angebote verbessern sich bereits jetzt

Vor dem Hintergrund weiter boomender Mobilitätsbedürfnisse, die Hessen aufgrund seiner zentralen Lage besonders treffen, hat die Landesregierung im Jahr 2001 eine eindeutige Position „pro Wettbewerb“ bezogen und zugleich gewarnt, Wettbewerbsbemühungen bremsen zu wollen. In vielen Bereichen lässt sich in Hessen schon jetzt sowohl qualitativ als auch quantitativ eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots feststellen, wobei ideenreich mit unterschiedlichen Ansätzen auf die Kundenbedürfnisse eingegangen wird.

Die Mobilitätsbedürfnisse wachsen weiter. Bis 2015 wird mit 20 Prozent mehr Personenverkehr und bis zu 65 Prozent mehr Güterverkehr gerechnet. Bereits heute hat Hessen – bedingt durch seine zentrale Lage – ein besonders hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Daher unterstützt das Land Hessen nachdrücklich die geplante Novellierung der EU-Verordnung 1191/69, die zum Ziel hat, die Kosten des Nahverkehrs zu senken und seine Qualität zu verbessern.

Verkehrspolitisch ist gewollt, dass die Beförderungsleistung im öffentlichen Verkehr steigt, um einen maßgeblichen Beitrag zur Bewältigung des Wachstumsmarktes Mobilität zu leisten. Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch sieht dabei Wettbewerb als zentralen Ausgangspunkt für innovative Ideen, flexibles Reagieren und für Qualitätsverbesserungen, mit denen insgesamt größere Anteile am Verkehrsaufkommen zu erreichen seien. Dabei könne, so Posch, mit zusätzlichen Finanzspritzen aus öffentlichen Haushalten nicht gerechnet werden. Es gelte, mit dem gleichen Finanzeinsatz deutlich besser zu werden.

Zu mehreren Anlässen hat Posch deutlich darauf hingewiesen, dass für Hessen kein Weg an einer klaren Aufgabenteilung im Nahverkehr vorbeiführe. So zielt auch ein vom Land Hessen mitinitiiertes Antrag im Bundesrat darauf ab, die vom Europäischen Parlament vorgesehene Möglichkeit der Direktvergabe von Verkehrsleistungen zu verhindern. Darüber hinaus begrüßt der Verkehrsminister, dass der Verordnungsentwurf der EU-Kommission nicht zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren unterscheidet; dies würde zu einer „Rosinenpickerei“ führen und am Ende die Steuerzahler stärker belasten.

Die Politik, so Posch, trage im Rahmen der Daseinsvorsorge auch künftig Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr. Sie werde diese Verantwortung dadurch wahrnehmen, dass Verkehrsleistungen bestellt werden. Die Trennung in die politische Bestellung und die unternehmerische Erstellung von Verkehrsleistungen werde zu größerer Entscheidungstransparenz führen. Sowohl die finanziellen Auswirkungen politischer Entscheidungen als auch die unternehmerische Leistung des

Güterverkehr auf der Schiene mit der Kassel-Naumburger Eisenbahn



Verkehrsbetriebes würden deutlich aufgezeigt.

Es ist aus Sicht des Landes unstrittig, dass das ÖPNV-Angebot nicht ausschließlich aus Fahrgeldeinnahmen finanziert werden kann. Derzeit sei aber häufig nicht nachzuvollziehen, ob das Defizit eines Verkehrsbetriebes seine Ursachen darüber hinaus im Missmanagement des Unternehmens oder in der politischen Einflussnahme habe. Posch fordert insbesondere die kommunalen Eigentümer von Verkehrsbetrieben auf, das „Besteller-Ersteller-Modell“ zu verwirklichen. Er verweist auf das Beispiel der Stadt Frankfurt am Main, wo eine eigenständige städtische Nahverkehrsgesellschaft künftig Verkehrsleistungen ausschreiben und nach marktwirtschaftlichen Kriterien vergeben wird. Über eine Auferlegung ist die dortige Verkehrsgesellschaft Betreiber der Buslinien, bevor diese ab 2004 jährlich in Bündeln zu jeweils etwa 20 Prozent zur Ausschreibung gelangen sollen. Der Verkehrsminister kritisiert, dass im Bus- und Straßenbahnbereich viele beteiligte Akteure die Wettbewerbsbemühungen zu bremsen versuchten. Auch sei das Finanzierungssystem des ÖPNV bisher zu kompliziert und unübersichtlich.

Der Bestellung, so Posch, müsse künftig eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen vorangehen, bei der der günstigste Anbieter den Zuschlag erhalte. Dieser Wettbewerb werde nicht veranstaltet, um den „billigen Jakob“ herauszufinden – das Gegenteil sei der Fall. Bekanntlich belebe Wettbewerb das Geschäft und führe zu besserer Angebotsqualität bei gleichzeitiger Kosteneffizienz. Dumpingpreise, die zu Lasten der Qualität gehen, verböten sich jedoch. Es seien vielmehr hohe Qualitätsstandards zu definieren, mit denen mehr Kunden gewonnen werden könnten.

Dies, so der Verkehrsminister weiter, sei dringend notwendig, damit der öffentliche Verkehr seinen Beitrag zur Bewältigung der weiter steigenden Mobilitätsbedürfnisse leisten könne. Posch betont die Notwendigkeit von kundenorientierten Vorwärtsstrategien, damit das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich attraktiver werde. Als Beispiel nennt er die RegioTram in Kassel, die die Systemgrenzen von Bahn und Straßenbahn

überschreitet. Mit der RegioTram würden die beiden Verkehrsmittel zu einem homogenen, leistungsfähigen Angebot zusammengeführt, das zusätzliche Nutzerkreise für den ÖPNV erschließen könne.

Das Engagement der öffentlichen Hand, so lässt sich die Position des hessischen Verkehrsministers zusammenfassen, werde durch den Wettbewerb nicht in Frage gestellt. Es erhalte im Gegenteil eine andere, deutlich verbesserte Qualität.

ÖPNV-Förderung auf neuer Basis

In Vorbereitung einer wettbewerbskompatiblen Fortschreibung der Fahrzeugförderung aktualisiert das Land zugleich die Förderrichtlinien. So ist beabsichtigt, zur Beseitigung der Diskriminierung von Verkehrsunternehmen bei Betreiberwechseln die bisherige Einschränkung zu streichen, bei Omnibussen nur Erst- und Ersatzbeschaffungen zu fördern. Die Zweckbindungsdauer soll von acht auf sechs Jahre herabgesetzt und der Nachweis der zweckentsprechenden ÖPNV-Verwendung der Omnibusse – zukünftig mehr als 50 Prozent Einsatz im Linienverkehr gegenüber bisherigen 75 Prozent – deutlich vereinfacht werden. Eine Liste von Festbeträgen, die einem mittleren Fördersatz von 30 bis 40 Prozent entsprechen, würde für Übersichtlichkeit sorgen. Die Schienenfahrzeugförderung im ÖPNV in Hessen soll möglichst wettbewerbsneutral und auch weiterhin einzelfallbezogen gewährt werden.

Hochkarätige Fachleute in Aufsichtsräten

Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch hat drei ausgewiesene Fachleute für die Aufsichtsratsmandate benannt, die sein Ministerium beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), beim Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und den hessischen Eisenbahnunternehmen wahrnimmt. Nach Auffassung Poschs kann seine eigene Tätigkeit im Aufsichtsrat eines Unternehmens zu Interessenkollisionen führen, wenn das Unternehmen eine hoheitliche Genehmigung beantragen möchte, zugleich aber der Überwachung durch das Ministerium unterliegt.

Dr. Wilhelm Pällmann nimmt das Mandat des Landes im RMV-



Niederflur-Straßenbahn in Darmstadt

Aufsichtsrat wahr, in den Aufsichtsrat des NVV ist Konrad Lorenzen nachgerückt. Curt Rosenlocher vertritt das Land in den Aufsichtsräten der Hessischen Landesbahn und ihrer Tochtergesellschaften.

Verkehrsverträge verlängert

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat die regionalen Verkehrsverträge mit der DB Regio AG, der Hessischen Landesbahn GmbH und den Regionalbusgesellschaften um ein Jahr bis zum 31. Dezember 2002 verlängert. In dieser Zeit sollen Vereinbarungen getroffen werden, die einen geregelten und sozialverträglichen Übergang des Regionalverkehrs in den Wettbewerb ermöglichen. Die Ausschreibung des „Westerwaldnetzes“ soll hierbei eine richtungsweisende, wenn auch aufgrund des länderübergreifenden Charakters abstimnungs- und kompromissintensive praktische Anwendung darstellen. Die hier entwickelten Lösungsansätze sollen der verstärkten praxisbezogenen Ausrichtung der standardisierten Vergabeunterlagen dienen.

Angebot und Service weiter verbessert

Auch im Jahr 2001 haben die Verkehrsunternehmen vielseitige Anstrengungen unternommen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und vor allem mit kundenorientierten Ideen die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern.

In Nordhessen fährt die Regionalbahn Kassel GmbH (Lossetalbahn) inzwischen über Kaufungen hinaus bis nach Helsa. Zwischen Kassel und Warburg bringt der Vorlauf-

betrieb der RegioTram mit modernen Triebwagen auf DB-Gleisen ein deutlich attraktiveres Angebot. Neue, moderne Fahrzeuge sind bestellt. Auch im Rhein-Main-Gebiet sollen bereits in wenigen Jahren neue S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Für die Straßenbahn in Frankfurt sind 60 neue Niederflur-Wagen bestellt.

In Südhessen schreiten die Arbeiten an den S-Bahn-Strecken nach Ober-Roden und Dietzenbach voran, sie sollen im Jahr 2003 zeitgleich mit einer neuen Linie S7 (Frankfurt–Goddelau-Erfelden) in Betrieb gehen. Neue Stadtbusysteme sind in Büdingen und Kronberg eingerichtet worden. Die Stadt Maintal hat für ihren Stadtbusverkehr gemeinsam mit weiteren Partnern einen eigenen Busbetrieb gegründet und ein geändertes Buskonzept umgesetzt. Während in Wiesbaden die Planungen für die Einführung eines Stadtbahnsystems nach langer Diskussion ausgesetzt wurden, nimmt die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hanau konkrete Formen an.

Im Rhein-Main-Gebiet soll ein Mobilitätsdienstleister gegründet werden, an dem Unternehmen aus den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Automobil, Telekommunikation, Tourismus, Banken und Informationstechnologie beteiligt sein werden. Die neue Gesellschaft hat die Aufgabe, unabhängig vom Verkehrsmittel individuelle Mobilitätsbedürfnisse entlang der gesamten Mobilitätskette – von der Information bis zur Abrechnung und Nachbereitung – im Rhein-Main-Gebiet zu erfüllen. In Hanau beginnt mit „get-in“ der Test für ein berührungsloses elektronisches Fahrkartensystem, mit dem dem Fahrgast ein bequemes und unkompliziertes System auf der Basis einer Bestpreis-Abrechnung geboten wird.

Damit verstärkt sich in Hessen die Entwicklung der Verkehrsunternehmen zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern, die mit attraktiven Angeboten mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen und zugleich ihre Marktposition im sich beschleunigt entwickelnden Wettbewerb behaupten und ausbauen wollen.

Dipl.-Soz. Mare Luik-Pani

Landesprogramme und Kundengespräche mit dem Verkehrsministerium setzen neue Zeichen

Mit einem ÖPNV-Programm stellte die Verkehrsministerin des Landes Niedersachsen, Frau Dr. Susanne Knorre, im Juni 2001 die Weichen auch in Richtung Sanierung von Bahnstrukturen, Wettbewerbsvorbereitung und Verkehrsverbünde, wobei der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine klare Vorrangstellung im Programmkatalog 2001 – 2005 erhielt. Neue Wege will das Land Niedersachsen auch mit den Unternehmen des Verkehrsgewerbes gehen. In so genannten Kundenkonferenzen führten Ende des Jahres 2001 Vertreter der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), des Ministeriums und der geladenen Verkehrsunternehmen mittels Arbeitsgruppen einen Gedankenaustausch über gemeinsam zu gestaltende und vom Land zeitlich befristete Projekte. Diese sollen den Unternehmen helfen, den betrieblichen Anpassungsprozess zum Wettbewerb durchzuführen. Die Landesregierung will dabei die überwiegend mittelständisch strukturierten Verkehrsunternehmen mit Förderprojekten begleiten.

Mit der strategischen Leitaussage „Niedersachsen ist am Zug“ will das Land ein Programm mit einem Mitteleinsatz von 0,82 Mrd. € bis Ende des Jahres 2005 auf den Weg bringen. Der Großteil ist für den SPNV vorgesehen. Grundelemente stellen nach Erläuterung von Frau Dr. Knorre die umfangreiche Erneuerung des Fahrzeugparks, die Offensive zur Modernisierung der Bahnhöfe, die Sicherung und der gezielte Ausbau der Streckeninfrastruktur für den SPNV, die stufenweise Weiterentwicklung des Taktfahrplanes, die Verstärkung des Wettbewerbs durch die Vergabe von Betriebsleistungen, der weitere Aus- und Aufbau von Tarifverbänden sowie die gezielte Förderung von Kooperationen, eine gezielte Marketingoffensive in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und die Entwicklung eines landesweiten Vertriebskonzeptes mit den Eisenbahnunternehmen dar. Die Erneuerung des Fahrzeugparks soll u. a. 66 neue Doppelstockwagen und zehn Lokomotiven für das Teilnetz Bremen–Hamburg–Uelzen, neue Dieseltriebwagen für ausgewählte Regionalstrecken, ca. 45 neue elektrische Triebwagen für Regionalbahnzüge oder die Verlängerung von S-Bahnen bis 2005, der Umbau und Neubau von Zweisystem-Fahrzeugen für die S-Bahn nach Buxtehude mit Option Stade und 14 beschleunigungsstarke Dieseltriebwagen für den Regional-Express zwischen Cuxhaven und Hamburg bis 2006 betreffen.

Omnibusförderprogramm

Im Rahmen der Förderung von Investitionen des ÖPNV hat das Land

Niedersachsen auch im Jahr 2001 die Beschaffung von neuen Linien-Omnibussen mit einem Betrag von 15,339 Millionen € (Vorjahr 14,320 Millionen €) unterstützt und damit die Modernisierung des Fuhrparks weiter vorangetrieben. Auf das Wirken der VDV-Landesgeschäftsstelle hin wurden im Programmjahr 2001 die Förderquote von 30 Prozent auf 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht sowie auch 13,70-Meter-Fahrzeuge und Bürgerbusse in den Förderkatalog aufgenommen.

üstra INTALLIANCE AG

Unter Beteiligung der Norddeutschen Landesbank NORD/LB soll die neu aufgestellte üstra INTALLIANCE AG gemeinsam mit der DB Regio AG als leistungsfähiger ÖPNV-Systemanbieter für die gesamte Palette von Bus- und Schienenverkehren sowie Serviceleistungen aufgebaut werden. Im Raum Hannover soll der INTALLIANCE die Durchführung des operativen Geschäftes der üstra (Stadtbahn und Stadtbusverkehr) und der Betrieb der S-Bahn Hannover übertragen werden. Dies ermöglicht eine verbesserte Systemintegration sowie die Nutzung von Synergien. Zusätzlich wird DB Regio Regionalbusgesellschaften in die INTALLIANCE einbringen. Mit dem Kauf der Verkehrsbetriebe Minden-Ravensberg gelang hier im Jahr 2001 bereits ein erster Erfolg. In der Summe bringen die im Jahr 2001 geschlossenen Verträge die üstra ein großes Stück weiter. Mit der (querverbundsfähigen) Ausgliederung der Infrastruktur und der Einführung des Bestellerprinzips

gelingt es, sowohl die Strukturen wettbewerbsgerecht auszurichten, als auch die Kostensituation der üstra drastisch zu verbessern. Parallel dazu verknüpft die Konsolidierungsvereinbarung die Fortführung der Restrukturierung mit der Absicherung des Leistungsauftrages bis zum Erreichen der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Mit INTALLIANCE wird die Möglichkeit des für das Überleben im Wettbewerb notwendigen Größenwachstums geschaffen.

SchülerFerienTicket auf dem Weg zum „Kult-Ticket“

Das tarifliche Sonderangebot „SchülerFerienTicket (SFT)“ fand im elften Jahr ein weiterhin gesteigertes Interesse bei den Jugendlichen: Rund 66.800 Tickets und damit 9,25 Prozent Tickets mehr als im Vorjahr konnten die Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen bei ihrer gemeinschaftlichen Aktion am Markt absetzen. Der Verkaufspreis im Jahr 2001 betrug 42 DM. Das dem Ticket kostenlos beigefügte Wertscheckheft fand ebenfalls steigende Beliebtheit. Dass das Produkt immer wieder Neuigkeiten für die so genannten Kids bereithält, wurde durch den Einstieg der Produktpräsentation in der Internet-Welt deutlich. Mit der Homepage www.schuelerferienticket.de bot sich das SchülerFerienTicket erstmals im modernsten Kommunikationsmedium an. Der direkte Kontakt zur Zielgruppe wurde durch eine Online-Diskussionsplattform sichergestellt. Über ein Dialogfeld „Feedback“ konnten E-Mails direkt durch die VDV-Landesgeschäftsstelle als Aktionszentrale umgehend beantwortet werden.

Patenkindertag des Bundespräsidenten

Am 6. September 2001 hatte Bundespräsident Johannes Rau seine norddeutschen Patenkinder und deren Eltern zu einem großartigen Erlebnistag in den Hansa-Park in Sierksdorf, Ostsee, eingeladen. In einer gemeinschaftlichen Aktion unter der Regie der VDV-Landesgeschäftsstelle stellten Mitgliedsunternehmen und deren Kooperationspartner mit 28 Bussen aus ganz Niedersachsen für 1.222 Personen den individuellen Shuttle sicher. Insgesamt wurden über 100 Omnibusse aus allen norddeutschen Bundesländern bei dieser Veranstaltung

eingesetzt, was eine große Herausforderung für die Organisatoren beim Hansa-Park und den beteiligten Busunternehmen darstellte. Am Rande der Veranstaltung führte der Bundespräsident auch einige angeregte Gespräche mit den Busfahrern über deren Tätigkeiten in den Unternehmen. Alles in allem: ein gelungener Tag, der bei den Teilnehmern noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Netz mit 32 RegionalBuslinien im Großraum Braunschweig ausgebaut

Im Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) ist mit dem Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 das letzte Element zur Ausweitung von regionalen Verkehrsverbindungen eingefügt worden. Mit der Aufnahme der erweiterten und vertakteten Wochenendbedienung auf 18 Buslinien des regionalen Netzes ist einer der bedeutendsten Teile des Nahverkehrsplanes (NVP) von den Verkehrsunternehmen in der Region Braunschweig nach der Einführung des Verbundtarifs (1. November 1998) umgesetzt worden. In den beiden Vorjahren wurden die bestehenden regionalen Verkehre bereits montags – freitags ausgebaut und weiter vertaktet. Der ZGB wendete im Jahr 2001 für zusätzliche Fahrleistungen im regionalen Busnetz mit 32 Linien rund 3,068 Millionen € auf. Die Linien verkehren montags bis freitags von 5 bis 22 Uhr im Stundentakt, samstags von 6 bis ca. 16 Uhr im Stundentakt, danach bis 22 Uhr im 120-Minutentakt und sonntags von ca. 9 bis 19 Uhr im Zweistundentakt. Die Buslinien weisen umfangreiche Verknüpfungen an das regionale Schienennetz auf.

Die zwölf Partnerunternehmen im ZGB führten ferner im Jahr 2001 ein neues Liniennummern-System ein: Alle Buslinien weisen nun dreistellige Ordnungsnummern auf. Die Bezeichnung der Stadtbahnlinien in Braunschweig blieb weiterhin einstellig. Neben den Linien-Neubenennungen wurden Produktnamen mit farbigen Logos eingeführt: „Bus“, „R“ (RegionalBus), „Tram“ und „N“ (NachtBus) stehen für die jeweilige Produktlinie. Die mit dieser Maßnahme verbundenen Veränderungen an Haltestellenanlagen bis hin zur Umrüstung zahlreicher Busse von alten Zielbandanlagen auf moderne Matrix-Ziel-



Der Bundespräsident Johannes Rau im Gespräch mit Busfahrern

anzeigen sowie die umfangreiche Marketingaktion zur Einführung der neuen Nummern wurde durch den ZGB im Rahmen eines Projektes mit Fördersätzen von 50 Prozent und 75 Prozent versehen.

Güterverkehr weiter im Aufwind

Die regionalen Eisenbahnen Niedersachsens haben in ihrem Transportvolumen parallel zum allgemeinen Wirtschaftswachstum ihre Leistungen gegenüber dem Vorjahr steigern können, allerdings mit abgeschwächtem Trend im letzten Jahresquartal. Die Umstellung der kommerziellen Beziehungen zur DB Cargo AG auf Einkaufs-/Verkaufsverträge ist bis zum Jahresende nahezu vollständig abgeschlossen worden. Das mit großer publizistischer Resonanz angekündigte marktorientierte Angebot der DB Cargo AG (MORA C), das die Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs nachhaltig verbessern soll und – so die offiziellen Verlautbarungen – nicht den Rückzug des Eisenbahngüterverkehrs aus der Fläche bedeutet, hat im Bereich der Landesgruppe nur in wenigen Fällen – so im Raum Bremen – zu einer Weiterbedienung ehemaliger DB-Güterverkehrsstellen durch regionale Bahnen geführt. Ursächlich waren hierfür u. a. geringe Restverkehrsaufkommen, negativ veränderte Einkaufskonditionen für die übernehmensbereiten regionalen Bahnen sowie die nicht akzeptierte Abgabe ganzer Güterverkehrsstrecken/Bedienungsräume an Stelle einzelner, isolierter Güterverkehrsstellen. Im Bereich des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) sind die Überlegungen, ein Güterverkehrszentrum in Lehrte zu errichten, von den jeweiligen Partnern – darunter zwei regionale Bahnen Niedersachsens – wieder

aufgenommen worden. Die Connex-Gruppe hat sich mit dem Unternehmen NordWestCargo nun auch im niedersächsischen Güterverkehr aufgestellt. Im SPNV ist sie bereits mit der Stadtwerke Osnabrück AG und der Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg als NordWestBahn tätig.

Die Bentheimer Eisenbahn AG konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr den Einkaufs- und Verkaufsvertrag mit der DB Cargo AG abschließen. Zudem hat sie weitere Verkehrsleistungen auf den Strecken der DB AG übernommen, u. a. die Zugtraktion der Zementzüge von Misburg nach Laarwald Grenze. Im Zuge der weiteren Einbindung von logistischen Dienstleistungen entlang der Transportkette wird zurzeit am Standort Nordhorn das Grafschafter Logistikzentrum errichtet. Das Unternehmen nimmt damit zukünftig als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße eine wichtige Position innerhalb der Region ein. Das Investitionsvolumen beträgt insgesamt rund 1,534 Millionen €, wovon 1,227 Millionen € auf die Logistikhalle entfallen.

VDV-Landesgruppe tagte in Osnabrück und in der Autostadt Wolfsburg

Im Rahmen der Frühjahrstagung der Landesgruppe in Osnabrück führte die neue Verkehrsministerin, Frau Dr. Susanne Knorre, als zentrales Thema die geplante europäische Verordnung zur gemeinwirtschaftlichen Anforderung und Vergabe von Verträgen für den ÖPNV aus Landessicht aus. Das Land sagte den Verkehrsunternehmen eine Begleitung des Anpassungsprozesses und damit der umfassenden Positionierung für den Wettbewerb in einem zeitlich befristeten „Fitnessprogramm“ im Rahmen von „Kundenkonferenzen“ zu.

Anlässlich der Herbsttagung in Wolfsburg beschäftigten sich 90 Verkehrsfachleute aus den Mitgliedsunternehmen mit aktuellen Fragen und Zukunftsperspektiven des Güter- und Personenverkehrs (bevorstehende Liberalisierung) sowie Landesthemen (Aufstellung der neuen Nahverkehrspläne und der landesweiten Fahrplanauskunft EFA).

Ulrich Bethke

Die Kunden im Mittelpunkt des Personen- und Güterverkehrs

Die Landesgruppe Nord umfasst die Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern. Im Personenverkehr dominierte im Jahre 2001 das Thema Tarif, im Güterverkehr standen die Auswirkungen des Projektes „MORA C“ der Deutschen Bahn AG im Vordergrund der Diskussionen zwischen Aufgabenträgern, Kunden, Eigentümern und Verkehrsunternehmen.

In Schleswig-Holstein ist ein landesweit und sowohl im straßen- wie auch schienegebundenen Verkehr gültiger Tarif in Vorbereitung. Die Umsetzung des „SH-Tarif“ ist in ersten „Pilotregionen“ (Großräume Kiel und Lübeck) bisher für Dezember 2002 geplant. Gleichzeitig soll der Verbundraum des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) den in den letzten Jahrzehnten veränderten Verkehrsbeziehungen angepasst und erweitert werden. Zwischen beiden Tarifsystemen ist ein Übergang vorgesehen. Damit entsteht in dieser Region mit rund 4 Millionen Einwohnern ein bundesländergrenzen-überschreitendes ÖPNV-/SPNV-System. Dies gilt um so mehr, wenn die ebenfalls in Vorbereitung befindliche Ausweitung des HVV-Verbundraumes in Richtung Süden umgesetzt wird.

Parallel zum Schleswig-Holstein-Tarif werden die Abrechnungsstrukturen aufgebaut

Parallel zum Aufbau eines neuen und einfachen Fahrgasttarifes müssen die Strukturen für die verkehrsunternehmensübergreifende Abrechnung der Verkehrseinnahmen aufgebaut werden. Hier sind die im Bereich des „SH-Tarif“ tätigen Unternehmen dabei, auf Basis der bereits seit vielen Jahren für die kreisweiten Verkehrsgemeinschaften tätigen „Zentrale Abrechnungsstelle“ eine leistungsfähige Organisation zu schaffen.

Zur verstärkten Vermarktung des „System ÖPNV“ soll eine vom Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein initiierte und in enger Zusammenarbeit mit den Verbänden erarbeitete „Dachkampagne“ beitragen. Hier kommt es darauf an, landesweit und verkehrsunternehmensübergreifend für den ÖPNV / SPNV zu werben und mittels der Kampagne eine „Dachmarke“ zu finden, auf deren Basis Verkehrsunternehmen und regionale Aufgabenträger ihre kreisbezogene Öffentlichkeitsarbeit gestalten.

Eingebunden sind die Verkehrsunternehmen gleichfalls in die Arbeiten zu den landesweiten Nahverkehrsplänen (LNVP): In Mecklenburg-Vorpommern wird der LNVP in der zweiten Jahreshälfte 2002 verabschiedet, in Schleswig-Holstein ist der Entwurf des LNVP 2007 seit Anfang 2002 fertiggestellt. Ein zentrales Element wird neben dem o.a. „SH-Tarif“ die Fortschreibung des integralen Taktfahrplanes sein.

Fahrzeugförderung sehr unterschiedlich

Große Unterschiede innerhalb der Landesgruppe sind bei der Fahrzeugförderung und hier insbesondere bei der Busförderung festzustellen. Während Hamburg keine Förderung von Bussen kennt, gab es in den letzten Jahren sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Mecklenburg-Vorpommern Fördermittel bei der Beschaffung von Bussen. Dies änderte sich in 2001, als Schleswig-Holstein die Förderung von Fahrzeugen zum Ende des Jahres aufgab und sich auf wettbewerbsneutrale Investitionsförderung beschränkte. Auch aus der Förderung von Betriebshöfen wird sich das Land künftig zurückziehen. Die Fahrzeugförderung seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern hingegen ist zwar in den letzten Jahren starken Schwankungen unterworfen, das Land wird sich hier aber weiterhin engagieren.

Mit und ohne Ausschreibung viel Bewegung in der Leistungserbringung

Die Ausschreibungserfahrungen im SPNV sind in Mecklenburg-Vorpommern aus Sicht des Landes recht gut, das Land wird eigenen Angaben zufolge weiter ausschreiben. In Schleswig-Holstein besteht eine bis in das Jahr 2014 reichende Planung, nach der das gesamte SPNV-Netz ausgeschrieben wird.

Außerhalb des bestellten SPNV / ÖPNV haben die „MORA-Projekte“



Die auszuschreibenden Schienenstrecken in Schleswig-Holstein

der Deutsche Bahn AG für einige Aktivitäten auf Seiten der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gesorgt. Zum einen betrifft dies die Angebotskürzungen beim InterRegio, wodurch es z. B. kein Angebot mehr im Schienenpersonenfernverkehr zwischen Rostock und Berlin gibt. Hier ist das Land Mecklenburg-Vorpommern gezwungen, zusätzliche finanzielle Belastungen durch vermehrt notwendige Zugleistungs-Bestellungen in Kauf zu nehmen. Dazu werden ungeplant Regionalisierungsmittel beansprucht, Mittel nach § 8 (2) Regionalisierungsgesetz werden für Zwecke nach § 8 (1) verschoben, um die Ersatzmaßnahmen zu finanzieren.

Zum anderen betrifft dies den Rückzug der DB Cargo AG aus der Bedienung einer Vielzahl von Güterverkehrsstellen. Hier sind eine

Reihe von Eisenbahnverkehrsunternehmen – als Auftragnehmer von DB Cargo oder eigenverantwortlich – eingesprungen, um die Verkehre weiterzuführen und die Kunden zu bedienen. So bedient z. B. in Schleswig-Holstein die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG das größte zusammenhängende und eigenverantwortlich betriebene Netz von Güterverkehrsstellen bundesweit, welches im Rahmen von MORA C übergeben wurde.

Dipl.-Ing. Holger Michelmann

Trübe Aussichten für die Finanzierung von ÖPNV und Schienengüterverkehr

Die zweite Hälfte des Jahres 2001 war geprägt von einer Diskussion um die Zukunft der Landesmittel zur Förderung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs. Die Entscheidung der Landesregierung, die Kostensätze des Landes für die gesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr restriktiv fortzuschreiben, und die Beschlüsse des Landtags zum Verkehrshaushalt 2002 lassen die Mitgliedsunternehmen mit Sorge in die Zukunft blicken.

Einen wichtigen Berechnungsfaktor der gesetzlichen Ausgleichsleistungen für rabattierte Beförderungen der Kunden mit Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und nach § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die von den Ländern ohne Haushaltsvorbehalt und direkt an die Verkehrsunternehmen geleistet werden müssen, bilden die so genannten durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Diese werden von der Landesregierung durch Rechtsverordnungen pauschal festgelegt. Die Kostensätze müssen als Durchschnittswerte aus den Ist-Kosten je Personenkilometer einzelner repräsentativer Unternehmen gebildet werden, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind. Repräsentativ ist ein Unternehmen, das in Bezug auf seine betrieblichen und verkehrlichen Verhältnisse für eine Vielzahl anderer in einem Land stehen kann. Leistungsfähig sind Unternehmen, die ihren Verkehrsordnungsgemäß abwickeln und ein den Verkehrserfordernissen entsprechendes Verkehrsangebot bereitstellen. Die Untersuchung der Kostenstrukturen der Verkehrsunternehmen erfolgt in der Praxis durch Wirtschaftsprüfungsgesellschaften – in NRW als Vollerhebung aller Unternehmen. Diese gutachtliche Untersuchung enthält die Datenbasis für den Erlass der Kostensatzverordnungen.

Kostensatzverordnung zu § 45a PBefG mit restriktiver Tendenz

Die Landesregierung NRW hat bei der Fortschreibung ihrer Kostensatzverordnungen im letzten Jahr 2001 schematisch in allen Kostensatzgruppen der verschiedenen Verkehrsregionen und Verkehrsmittel nur diejenigen repräsentativen Unternehmen mit den niedrigsten Durchschnittskosten, die insgesamt mindestens zwei Drittel der Verkehrsleistung der betreffenden Kostensatzgruppe erbringen, als sparsam wirtschaftend angesehen. Aus

der Anwendung dieses – keineswegs zwingenden – „Einheitsleistens“ resultierte, dass z. B. in der Kostensatzgruppe der Unternehmen des Überlandlinienverkehrs mit Bussen von 27 untersuchten Unternehmen 12 nicht als sparsam wirtschaftend anerkannt wurden, obwohl gerade diesen Unternehmen in den letzten Jahren besonders hohe Rationalisierungserfolge gelungen sind. In der Kostensatzgruppe des Schienenpersonennahverkehrs der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erreichte sogar nur eines von insgesamt fünf Unternehmen das Prädikat „repräsentativ und sparsam wirtschaftend“. In diesen beiden Kostensatzgruppen nahm die Landesregierung mit Wirkung ab dem Kalenderjahr 2002 eine Kürzung der Kostensätze um 11 Prozent bzw. 22 Prozent (NE) vor, während in den anderen drei Gruppen des städtischen Verkehrs Erhöhungen mit Rückwirkung ab dem Kalenderjahr 2000 zwischen 0,8 Prozent und 15,8 Prozent erfolgten.

Der VDV hatte in seiner hierzu gemeinsam mit dem Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen (NWO) abgegebenen Stellungnahme diese Erhöhung zwar begrüßt, im Übrigen aber auf die Unausgewogenheit hingewiesen und prognostiziert, dass die ab dem Geschäftsjahr 2003 kassenwirksam werdende Verkürzung der den Unternehmen im ländlichen Raum zukommenden Finanzmittel um zirka 10 Millionen € jährlich von diesen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht ohne Einschränkungen des Angebotes kompensiert werden können. Darüber hinaus hatten die beiden Verbände die Landesregierung vergeblich aufgefordert, die bei der Untersuchung der Unternehmensergebnisse aus dem Jahre 1999 noch nicht berücksichtigten exorbitant gestiegenen Treibstoffkosten im Kalenderjahr 2000 als Korrektiv zugunsten der Unternehmen zu nutzen.

Den von Kürzungen betroffenen Unternehmen bleibt damit im Moment nur die Hoffnung auf eine baldige Anpassung der Kostensatzverordnungen mit Augenmaß. Ob es hierzu kommen wird, hängt nicht zuletzt von den Perspektiven des Landeshaushaltes ab. Der aktuelle Verkehrshaushalt zeigt am Anfang des Jahres 2002 jedoch ein wolkenverhangenes Bild.

Mittel für den Schienengüterverkehr weiter rückläufig

In NRW befinden sich 27 nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen, die besonders in wirtschafts- und strukturschwachen Gebieten eine erhebliche Bedeutung für den regionalen Güterverkehr haben, weil sie innerhalb der infrastrukturellen Ausgestaltung die Qualität des jeweiligen Standorts positiv beeinflussen. Eine Vielzahl angeschlossener Produktionsunternehmen ist von der Aufrechterhaltung des Betriebes dieser Bahnen abhängig. Daneben wirken diese Eisenbahnen insbesondere außerhalb der Ballungsgebiete dem Trend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegen und tragen so zu einer Entlastung des Straßenverkehrs und der Umwelt bei.

Wegen der besonderen Verhältnisse des Eisenbahngüterverkehrs – volle Belastung mit den Wegekosten, hohe Betriebskosten, starker und sich weiter verschärfender Wettbewerbsdruck durch den Straßengüterverkehr – sind diese Unternehmen auch weiter auf Mittel des Landes angewiesen, um ihre Fahrzeuge und Betriebsanlagen den Anforderungen gemäß anpassen und insbesondere dringend notwendige Erneuerungs- und Rationalisierungsmaßnahmen durchführen zu können. Vor diesem Hintergrund betrachtet der VDV mit großer Sorge, dass im Landesverkehrshaushalt 2002 der Ansatz für Investitionszuschüsse zugunsten dieser Eisenbahnunternehmen gegenüber dem Haushaltsansatz des Jahres 2001 um knapp 2,4 Millionen € auf 12,45 Millionen € gekürzt wurde.

Auch die SPNV-Fahrzeufförderung und die bauliche SPNV-Infrastrukturförderung werden im laufenden Jahr um 13,0 Millionen € zurückgeführt. Hinzu kommen allgemeine Schwierigkeiten, denen sich das Land infolge milliardenschwerer Steuerrückzahlungen und -minder-

einnahmen gegenübersteht. Besonders gefährlich für die Realisierung des Verkehrshaushaltes 2002 ist aber Folgendes: Der Bund möchte die Regionalisierungsmittel mit Wirkung ab 2002 bis einschließlich 2006 auf den Ist-Betrag des Jahres 2001 (etwa 6,55 Milliarden € pro Jahr) einfrieren. Eine entsprechende Initiative zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes liegt vor. Im Vorgriff hierauf leistet der Bund seine laufenden Zahlungen an die Länder für das Jahr 2002 nur noch in dieser Höhe.

Einsparung originärer Landesmittel für kommunalen ÖPNV

Der am 19. Dezember 2001 beschlossene NRW-Verkehrshaushalt ging dagegen noch von Mehreinnahmen durch gegenüber 2001 erhöhte Regionalisierungsmittel von über 41,1 Millionen € aus. Die Landesregierung und der Landtag glaubten sogar, diese erwarteten erhöhten Mittel des Bundes dafür einsetzen zu können, bisher erbrachte eigene Landesmittel für kommunale ÖPNV-Investitionen in Höhe von 43,9 Millionen € einsparen zu können. Dementsprechend änderte der Landtag mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2002 den § 12 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz NW, der diese originären Landesmittel bisher garantierte.

Zumindest bis zum Zeitpunkt eines politischen Kompromisses zwischen Bund und Ländern über das Regionalisierungsgesetz des Bundes wird der aktuelle NRW-Verkehrshaushalt eine beträchtliche Finanzierungslücke aufweisen. Es besteht also die große Gefahr, dass insbesondere neue kommunale Infrastrukturprojekte nicht nur auf die lange Bank geschoben werden, sondern gar nicht mehr finanziert werden können.

Der VDV wird sich gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden weiter dafür einsetzen, dass das finanzielle Gesamtvolumen für die Förderung des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs auf der Landesebene wieder bedarfsgerecht weiterentwickelt wird.

Rechtsanwalt Reiner Metz

Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb

„Wie könnte sich ein ÖPNV-Unternehmen besser auf das wettbewerbliche Umfeld vorbereiten als durch einen erfolgreichen Wettbewerb?“ Mit diesen Worten gratulierte der Bundesumweltminister Jürgen Trittin den Berliner Verkehrsbetrieben und der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt / Oder zum erfolgreichen Abschluss im Wettbewerb zu anspruchsvollen Umweltstandards im ÖPNV. Mit 36 Bewerbern des gesamten Bundesgebietes ist es diesen beiden Unternehmen gelungen, mit ihren überzeugenden Kompetenzen als Sieger aus diesem Wettbewerb hervorzugehen.

Im Februar 2001 rief Bundesumweltminister Jürgen Trittin Aufgabenträger bzw. Besteller von Busverkehren sowie ÖPNV-Unternehmen zu einem Wettbewerb „Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb“ auf. Damit wurde das auf den Busbetrieb fokussierte Ziel verfolgt, eine Demonstration der Vereinbarung von anspruchsvollen Umweltstandards und Wettbewerbsfähigkeit in einem liberalisierten ÖPNV-Markt nachzuweisen. Das Pilotprojekt sollte belegen, dass Kosten- und damit Wettbewerbsargumente nicht unbedingt einer offensiven und umweltorientierten Unternehmensstrategie entgegenstehen. Vielmehr wurde aus den Bewerbungsunterlagen der Verkehrsunternehmen ersichtlich, dass eine umweltorientierte Unternehmensstrategie einerseits dazu beiträgt, die Kosten zu senken und andererseits auch die Wettbewerbsfähigkeit stärken kann. Erfahrungen aus anderen Branchen belegen dies eindeutig.

Umweltaspekte sind von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gleichermaßen zu berücksichtigen

Dass die Fokussierung auf das Verkehrsmittel Bus für diesen Wettbewerb gewählt wurde, hängt mit dem Vergleich zu modernen, verbrauchsgünstigen Pkw-Motoren zusammen, deren Schadstoff- und Klimabilanz günstig ist. Das Pilotprojekt sollte einerseits Aufgabenträger von Busverkehren anregen darzulegen, wie Anreize zur permanenten Verbesserung der Umweltqualität der Dienstleistung geschaffen werden können und andererseits die ÖPNV-Unternehmen dazu bringen, für ihre Strategie der Vorbereitung auf den Qualitätswettbewerb umweltrelevante Aktivitäten zu formulieren. Dieses Anliegen konnten die beiden Unternehmen der Empfehlungskommission am besten nachweisen, so dass sie als „herausragend“ bezeichnet wurden.

Die Aufgabenstellung für die Teilnehmer an diesem Wettbewerb sah vor, spürbare Umweltentlastungen der Luftqualität, des Dieselrußes, des Sommersmogs und der Lärmbelastungen zu formulieren und unter dem Gesichtspunkt von Umweltqualität im Wettbewerb Umsetzungsstrategien zu entwickeln. Dabei galt es auch, die Finanzierbarkeit realitätsnah zu gestalten und die Akzeptanz in der Öffentlichkeit für diese Maßnahmen zu erhöhen.

Gerade in der Fahrzeugtechnik stecken Potenziale

Beide Verkehrsunternehmen haben sich erfolgreich dieser Aufgabe gestellt und ein überzeugendes Konzept zur Erschließung fahrzeug- und kraftstoffseitiger Potenziale, betrieblicher Potenziale und Potenziale der Kundenzufriedenheit vorgelegt. Dabei wurden sie von vielen Partnern, Einrichtungen und Projekt-Betroffenen professionell unterstützt. Beide Unternehmen gingen in ihren Konzepten davon aus, dass in Verdichtungsräumen und ökologisch sensiblen Regionen der Bedarf an sauberen Antrieben für Straßenfahrzeuge, insbesondere für Linienbusse und Servicefahrzeuge von Flottenbetreibern, steigt.

Es wurde aber auch deutlich, dass im Spannungsfeld zwischen Umweltschutz und wirtschaftlichem Einsatz das Augenmerk nicht einseitig auf die Verringerung der Emission gerichtet werden darf. So stand eine verbesserte Dieselschicht und Abgasnachbehandlung beim Berliner Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt der Aktivitäten. Im anderen Verkehrsunternehmen wurde die Ausrüstung der Fahrzeugflotte mit Erdgasbussen bevorzugt, um den Schadstoffausstoß der zum Fahrzeugantrieb notwendigen Motore zu verringern.

Die Auswahlkommission des Bundesministeriums für Umwelt,



Der Hybrid-Bus der Berliner Verkehrsbetriebe BVG: Bestandteil der künftigen umweltfreundlichen „BVG-Flotte“

Naturschutz und Reaktorsicherheit hat deshalb auch folgerichtig die fahrzeug- und kraftstoffseitigen Potenziale (Abgasstandards, Lärmstandards, mögliche Nachrüstung der Altfahrzeuge und die Kraftstoffqualität) höher bewertet als die anderen Effekte. Bei den betrieblichen Potenzialen spielen unter anderem das Umweltmanagement, Fahrerschulungen, Lärmschutz auf dem Betriebshof, Regenwassernutzung, energiearme Bauweise sowie Abfalltrennung an Haltestellen eine entscheidende Rolle.

Mit den Konzepten der Berliner Verkehrsbetriebe – dem größten deutschen ÖPNV-Unternehmen – und dem vergleichsweise kleinen Unternehmen der Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt / Oder konnte demonstriert werden, dass anspruchsvolle Umweltstandards in allen Unternehmensgrößen realisiert werden können. Beide jetzt zur Förderung vorgeschlagenen Unternehmen werden nach Abschluss der Konzepte Busse mit EEV-Standard betreiben. Dabei ist auch die Umrüstung von Dieselnissen vorgesehen, damit diese die derzeit strengste europäische Abgasnorm für besonders umweltfreundliche Busse erfüllen. Bisher erfüllten lediglich erdgasbetriebene Busse diese Anforderungen, auf die sich die Stadtverkehr Frankfurt / Oder GmbH künftig konzentriert. Die beiden Unternehmen sind sich jedoch bewusst, dass die jetzt in Aussicht gestellte Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nur ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Es gilt noch einige „Hausaufgaben“ zu erledigen, bevor die gesamte Dienstleistungskette eine gleichmäßig hohe Umweltqualität erreicht hat. Diesem Anliegen stellen sich die Unternehmen und erhalten dabei vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen jede erdenkliche Unterstützung.

Jürgen Prinzhausen

Sächsische Verkehrsunternehmen setzen auf Qualität im künftigen Wettbewerb

Die beiden größten sächsischen Verkehrsunternehmen, die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) und die Dresdener Verkehrsbetriebe AG (DVB) haben im Jahr 2001 bemerkenswerte unternehmerische Entscheidungen zu neuen kundenorientierten Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) realisiert, die eine verstärkte Nutzung von Telekommunikationssystemen einschließen. Auch über die Grenzen Sachsens ist dies auf große Resonanz gestoßen und hat in bemerkenswerten Preisverleihungen Würdigung gefunden.

Auch wenn sich das europäische Gesetzgebungsverfahren zur Marktöffnung im öffentlichen Verkehr verzögern wird, ist eines sicher: Der Wettbewerb kommt, und nur Unternehmen mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis werden bei künftigen Ausschreibungen den Zuschlag erhalten. Zu begrüßen ist, dass der Verordnungsentwurf ausdrücklich einen kontrollierten Wettbewerb unter Einbeziehung einer hohen Qualität der Verkehrsdienstleistungen fordert. Die Verkehrsunternehmen müssen daher in ihre Unternehmensstrategie sowohl die erforderlichen Restrukturierungsmaßnahmen zur Kostensenkung, aber auch eine höhere Dienstleistungsqualität einbeziehen.

Bereits im Jahr 1999 sind in den „Empfehlungen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, des DIHT, der ÖTV, des bdo und des VDV zur Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen“ die Anforderungen an ein Vergabeverfahren auch in qualitativer Hinsicht umfassend beschrieben worden. Aus dem Normentwurf DIN 13816, der die Festlegung von Leistungszielen und die Messung der Dienstleistungsqualität im ÖPNV beschreibt, soll eine europäische Norm entstehen, die Qualitätsanforderungen einheitlich regelt. Vieles spricht also dafür, dass im künftigen Wettbewerbsmarkt die Qualität des Angebotes und die damit verbundene Kundenzufriedenheit einen entsprechenden Stellenwert einnehmen werden. Dennoch sollte die Gefahr aus den zunehmenden Sparzwängen von Bund, Ländern und den Gemeinden nicht unterschätzt werden. In einer Zeit zunehmend „leerer Kassen“ ist nicht auszuschließen, dass sich die Vorgaben der Aufgabenträger bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne oder bei Ausschreibungen an der Haushaltslage orientieren und Abstriche an der Dienstleistungsqualität vorgenommen werden.

Mit einer Qualitätsoffensive des VDV soll eine derartige Entwicklung verhindert werden. Der Einsatz von Niederflurbussen und -straßenbahnen, rechnergestützten Betriebsleistungssystemen und einer Verbesserung der Sicherheit in den Fahrzeugen stellen schon seit Jahren in starkem Maße praktizierte Beispiele für diesen Weg dar. Aber auch die Kommunikationstechnik hat sich in jüngster Zeit rasant entwickelt. Die Verkopplung von Telekommunikation und Informatik – auch als Telematik bezeichnet – erschließt zunehmend auch im ÖPNV neue Anwendungsgebiete. Ihr sinnvoller Einsatz wird mit darüber entscheiden, ob die noch vorhandenen Zugangshemmnisse zum ÖPNV weiter abgebaut werden können. Letztlich geht es um das Gewinnen neuer Kunden für den Nahverkehr.

Das Beispiel der Leipziger Verkehrsbetriebe

Die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH setzen in der Vermittlung ihres kundenorientierten Angebotes auf „Infotainment“, die Verknüpfung von Information, Werbung und Unterhaltung. Eine Hauptzielgruppe sind Jugendliche, die traditionell zu den Hauptnutzern des ÖPNV zählen und auch im späteren Berufsleben Stammkunden bleiben sollen. Eine zielgruppenbezogene Vermarktungsstrategie begleitete die Einführung einer neuen Schülermobilcard. Zusätzlich zu den klassischen Werbemitteln, wie Anzeigen und Plakaten, wird das neue Produkt in unterhaltender Form angeboten und durch die Vermittlung von Erlebnissen eine stärkere emotionale Bindung an die Schülermobilcard erreicht. Beispielhaft seien dazu die Ausrichtung von themenbezogenen Veranstaltungen in Discotheken, ein Fotoshooting zur Wahl der Schülercardmotive und Preisausschreiben genannt. Es ist mittlerweile „cool“, in Leipzig eine Schülermobilcard zu besitzen.

Seit Mai 2000 werden Straßenbahnen und Busse mit einer Fernseh-einrichtung ausgerüstet. Die etwa 15-minütige Sendeschleife umfasst lokale Berichterstattung, Nachrichten, LVB-spezifische Themen, aber auch kommerzielle Werbung. Dieser „direkte Draht“ zwischen ÖPNV-Betreiber und Kunden wird auch für Informationen bei Störungen im Linienbetrieb genutzt. Die Meldungen der Verkehrsleitstelle werden an die Sendezentrale übermittelt und von dort ortsbezogen in das laufende Programm eingespielt. Wie in unserer „Fernseh-gesellschaft“ zu erwarten, ist dieses neue Kommunikationsprojekt bei den Fahrgästen gut angekommen.

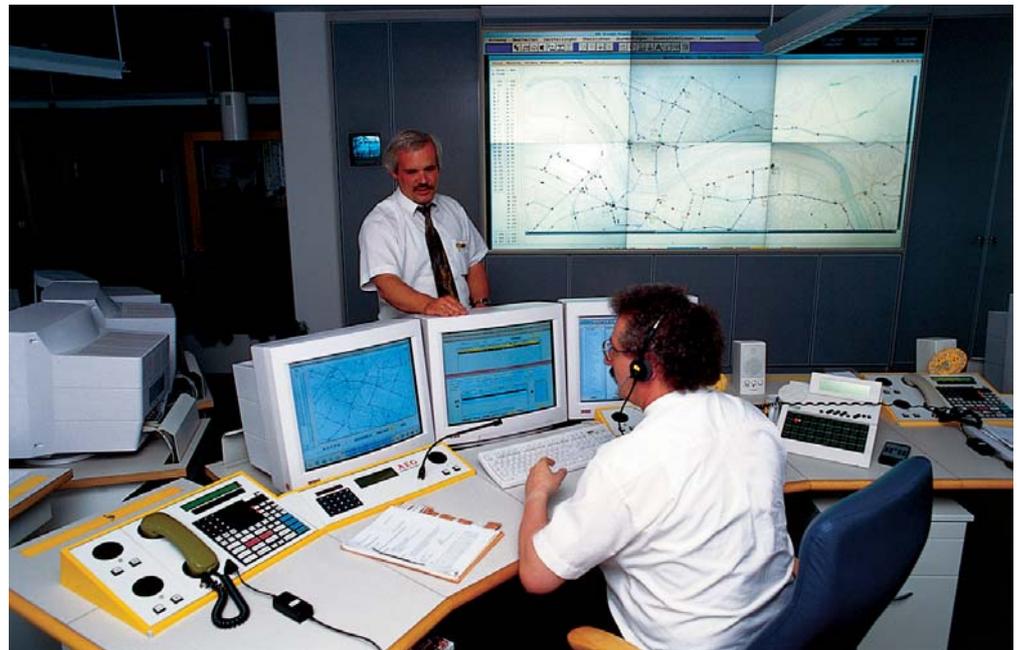
Auch die Internetdarstellung der LVB wurde durch unterhaltende Elemente ergänzt. Zusätzlich zum Service- und Informationspaket mit Fahrplan, Tarifen und Liniennetz werden jetzt Spiele, Videos, Tauschbörsen und ein Chatroom angeboten. Derzeit nutzen monatlich über 40.000 Besucher die Internetseiten.

Als erstes öffentliches Dienstleistungsunternehmen hat die LVB die „Marketingauszeichnung Ostdeutschland 2001“ des deutschen Marketing-Verbandes erhalten. Die erfolgreiche Markenstrategie mit einem beispielhaften Kommunikationsmix fand die besondere Würdigung durch die Jury.

Auch Dresdener Verkehrsbetriebe AG innovativ

Als Begründung für die zu geringe Nutzung des ÖPNV wird oftmals das Zugangshemmnis „fehlende Information“ angeführt. Das war Anlass für die Dresdener Verkehrsbetriebe AG, nach einem Informationsweg zu suchen, der dem Fahrgast rund um die Uhr zuverlässige Ist-Daten zum Fahrplan liefert. In ein neues Rechnerbetriebsleitsystem wurde ein Echtzeitfahrplaninformationssystem integriert, das auch für ein dynamisches Fahrgastinformationssystem der Haltestellen genutzt wird.

Das Ziel der weiterführenden Arbeiten bestand im Finden eines allgemein verfügbaren Kommunikationsweges von Fahrplaninformationen in Echtzeit auch außerhalb von Haltestellen. Aufgrund der hohen Verbreitung von Mobiltelefonen und der gesicherten Entwicklungstendenz auf diesem Markt



wurden die Dienste SMS und WAP der Mobilfunkbetreiber ausgewählt. Für diese Dienste mussten systembedingt unterschiedliche Nutzerschnittstellen entwickelt werden. In beiden Fällen gibt der Fahrgast über die Handytastatur Abfahrtsort, Zielort und gewünschte Abfahrtszeit ein und erhält dann im Display die genauen Angaben. Aufgrund des geringeren Bedienkomforts bei SMS ist die Eingabe einer Anfrage für Ungeübte schwieriger. Nachdem im Probetrieb Anlaufschwierigkeiten beseitigt werden konnten, arbeitet das System stabil. Nachteilig ist, dass die Mobilfunkbetreiber Verzögerungen bei SMS-Zustellung nicht ausschließen können. Es ist zu erwarten, dass mit der Verbreitung WAP-fähiger Handys die komfortableren WAP-Fahrplaninformationen stärker genutzt werden.

Die Erfahrungen aus dem bisherigen Betrieb im deutschlandweit erstmaligen Einsatz eines mobilen Echtzeitinformationssystems sprechen für einen weiteren Ausbau. So ist geplant, den Auskunftsräum auf die gesamte Region Dresden auszuweiten. Mit dem vom Institute for International Research (IIR) und einer Nahverkehrszeitschrift vergebenen „ÖPNV-Innovationspreis 2001“ hat die Dresdener Verkehrsbetriebe AG für die mobile Fahrplaninformation mit SMS-/WAP-Technik die entsprechende Würdigung erfahren.

Beide Beispiele belegen die Innovationsbereitschaft und die Kom-

petenz der Mitgliedsunternehmen in der Qualitätsoffensive des VDV und sind Ausdruck einer Unternehmensstrategie, durch mehr Angebotsqualität Kunden zu binden und neue Kunden zu gewinnen.

In der Leitstelle der Dresdener Verkehrsbetriebe AG kommt ein neues Rechnerbetriebsleitsystem zum Einsatz, dessen Echtzeitfahrplaninformationen dynamisch an die Haltestellen weitergeleitet werden

In Form von SMS und WAP sind diese Ist-Daten über die aktuelle Verkehrslage per Mobiltelefon jederzeit und überall abrufbar – eine preisgekrönte ÖPNV-Innovation der Dresdener Verkehrsbetriebe AG

Dipl.-oec. Ulrich Lehmann



Rückläufige öffentliche Finanzmittel erhöhen die Notwendigkeit wirtschaftlicher ÖPNV-Angebote

Im straßengebundenen ÖPNV kam es in Rheinland-Pfalz 2001 zu einem Finanzierungseingpass. Gleichzeitig kündigte der Bund einen Rückgang der Regionalisierungsmittel im SPNV an. Es wird damit immer schwieriger, Fortschritte im Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs von Rheinland-Pfalz und dem Saarland zu erreichen. So ist unter anderem der bereits sicher gewährte Verkehrsverbund für das Saarland vollends ins Stocken geraten.

Nachdem das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu den Gültigkeitstagen beim Ausgleich für den Ausbildungsverkehr zu Lasten des Landes Rheinland-Pfalz gefällt wurde, mussten die anhängigen Widersprüche beschieden und Mittel in Höhe von 16 Millionen DM nachgezahlt werden. Hierfür war im Haushalt weder Vorsorge getroffen, noch bewilligte das Finanzministerium zusätzliche Mittel.

Im Verkehrshaushalt standen damit alle freiwilligen Förderungen auf dem Prüfstand. Besonders stark beeinträchtigte dies die Fahrzeugförderung im straßengebundenen ÖPNV. Nachdem die Fördermittel in den Vorjahren bereits halbiert und die Zuschüsse pro Fahrzeug verringert worden waren, kam es 2001 zu einem vollkommenen Förderungsstopp. Ebenso wurde bekannt, dass die bereits auf 40 Prozent halbierte Förderung von Betriebshöfen künftig komplett entfällt. Aus wettbewerbsrechtlichen Gründen strebt man im Mainzer Verkehrsministerium eine Abkehr von der unternehmensbezogenen Förderung an.

Eine Rückkehr zur Fahrzeugförderung im Jahr 2002 ist kaum zu erwarten, da dem Land aufgrund rückläufiger Umsatzsteuereinnahmen im Bereich der Regionalisierungsmittel 25 Millionen Euro fehlen werden. Für das Saarland beläuft sich der Betrag auf sieben Millionen Euro, was sich auf die Bestellung von SPNV-Leistungen bei der DB Regio AG und auch bei der Saarbahn auswirken wird.

In 2001 verlief der Ausbau der SPNV-Netze hiervon noch unbehelligt. Die Saarbahn wuchs um fünf Kilometer bis Riegelsberg-Süd. Sie soll in 2004 den Endpunkt Lebach erreichen. Im März beauftragte das Land das Beratungsunternehmen Transcare AG in Wiesbaden mit der Bewertung möglicher Netzausbaualternativen für die Saarbahn.

SPNV durch Angebotsverbesserungen gekennzeichnet

Im SPNV-Netz der DB AG wurden vornehmlich Haltepunkt- und -neubauten vorgenommen. So gingen die Haltepunkte Fischbach-Camphausen und Merzig-Mitte in Betrieb. Die Verlegung des Haltepunktes Beckingen steht bevor. Einher geht dies mit Verbesserungen im Angebot. So kommen in 2002 16 Triebzüge der Baureihe ET 425 und acht Triebzüge der Baureihe ET 426 im Nahverkehr des Saarlandes zum Einsatz. Im grenzüberschreitenden SPNV gelang Ende 2001 die Unterzeichnung eines Verkehrsvertrages mit erheblichen Verbesserungen. Ab Ende 2002 wird das Angebot zwischen Saarbrücken und Metz auf 17 Zugpaare fast verdoppelt. Zum Einsatz gelangen sechs neue Dieseltriebzüge des Typs Alstom LHB X 73.900, die speziell für den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstet sind.

In Rheinland-Pfalz nahm die Trans-Regio Deutsche Regionalbahn nach Ausschreibung den Betrieb auf der Strecke Bullay-Traben-Trarbach (Moselweinbahn) auf und im Raum Trier startete die Regionalbahn im 30-Minuten-Takt zwischen Konz und Wittlich mit neuen Elektrotriebwagen der DB Regio AG. Dort wurde der Haltepunkt Konz-Mitte neu in Betrieb genommen. Überhaupt gab es im Bahnhofsbereich zahlreiche Projekte in Rheinland-Pfalz. Während der Umbau des Hauptbahnhofs in Mainz weitgehend abgeschlossen ist und in Koblenz die Bauarbeiten am Bahnhof Anfang 2002 beginnen, wurden neue Projekte in Zweibrücken und Kaiserslautern begonnen. Auch die ÖPNV-Anlagen am Bahnhof Montabaur, die im Zuge der Neubaustrecke Köln – Frankfurt erstellt wurden, sind Teil eines groß angelegten Projektes zur Sanierung und Aufwertung der Bahnhöfe im Lande Rheinland-Pfalz.

Unumstritten wichtigstes Ereignis für den SPNV in Rheinland-Pfalz war jedoch der Abschluss des Verkehrsvertrages für die S-Bahn Rhein-Neckar. Im August erhielt die DB Regio AG den Zuschlag für den Betrieb für die Dauer von zwölf Jahren. Nachdem die Baumaßnahmen für den Ausbau des Netzes einschließlich einer erweiterten Rheinbrücke bereits im Gang sind, kam es nun auch zur Unterzeichnung der Förderverträge für den Ausbau der Werkstatt in Ludwigshafen sowie für die Beschaffung von 40 S-Bahn-Triebzügen mit einem Gesamtvolumen von 24,5 Millionen DM Zuschüssen aus Rheinland-Pfalz.

Verkehrsverbände: Rhein-Mosel gestartet, Saarland fraglich

Nach dem Start des Verkehrsverbundes Region Trier (VRT) zum 1. Januar 2001 ist es nun ebenfalls gelungen, für das Gebiet rund um Koblenz den Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) zu schaffen. Er umfasst die kreisfreie Stadt Koblenz, die Landkreise Mayen-Koblenz, Neuwied, Ahrweiler, Cochem-Zell sowie den Rhein-Hunsrück- und den Rhein-Lahn-Kreis. Starttermin des Verbundes ist der 1. Januar 2002. Damit ist es dem Verkehrsministerium fast gelungen, sein selbst gestecktes Ziel zu erreichen, das gesamte Land durch Verkehrsverbände abzudecken und die Grundlage für kundenfreundlichen systemübergreifenden ÖPNV zu schaffen. Es verbleiben lediglich noch der Landkreis Altkirchen sowie der Westerwaldkreis, die sich ob ihrer starken Verflechtungen nach Nordrhein-Westfalen noch unentschieden zeigen. Die Politik gibt sich zuversichtlich, auch hier noch eine Lösung zu schaffen.

Ganz unerwartet ist dagegen der Verkehrsverbund für das Saarland, an dem schon lange verhandelt wird, in weite Ferne gerückt. Die Verkehrsbetriebe in Saarbrücken und in Völklingen fordern mehr Ausgleich und wollen dem Verbund fernbleiben. In einer Pressemitteilung erklärt das Wirtschaftsministerium im Juli 2001: „Es sei offensichtlich, dass sowohl der Vorstandsvorsitzende Norbert Walter als auch der Aufsichtsratsvorsitzende, der Saarbrücker Oberbürgermeister Hoffmann, aus sachfremden Gründen das Produkt Verkehrsverbund nicht wollten. Sie fürchteten offensichtlich um ihren

politischen Mehrheitsanspruch im Verbund der saarländischen Anbieter.“ Ob ein Verbund ohne die genannten Städte startet, war bis zum Jahresende noch nicht geklärt.

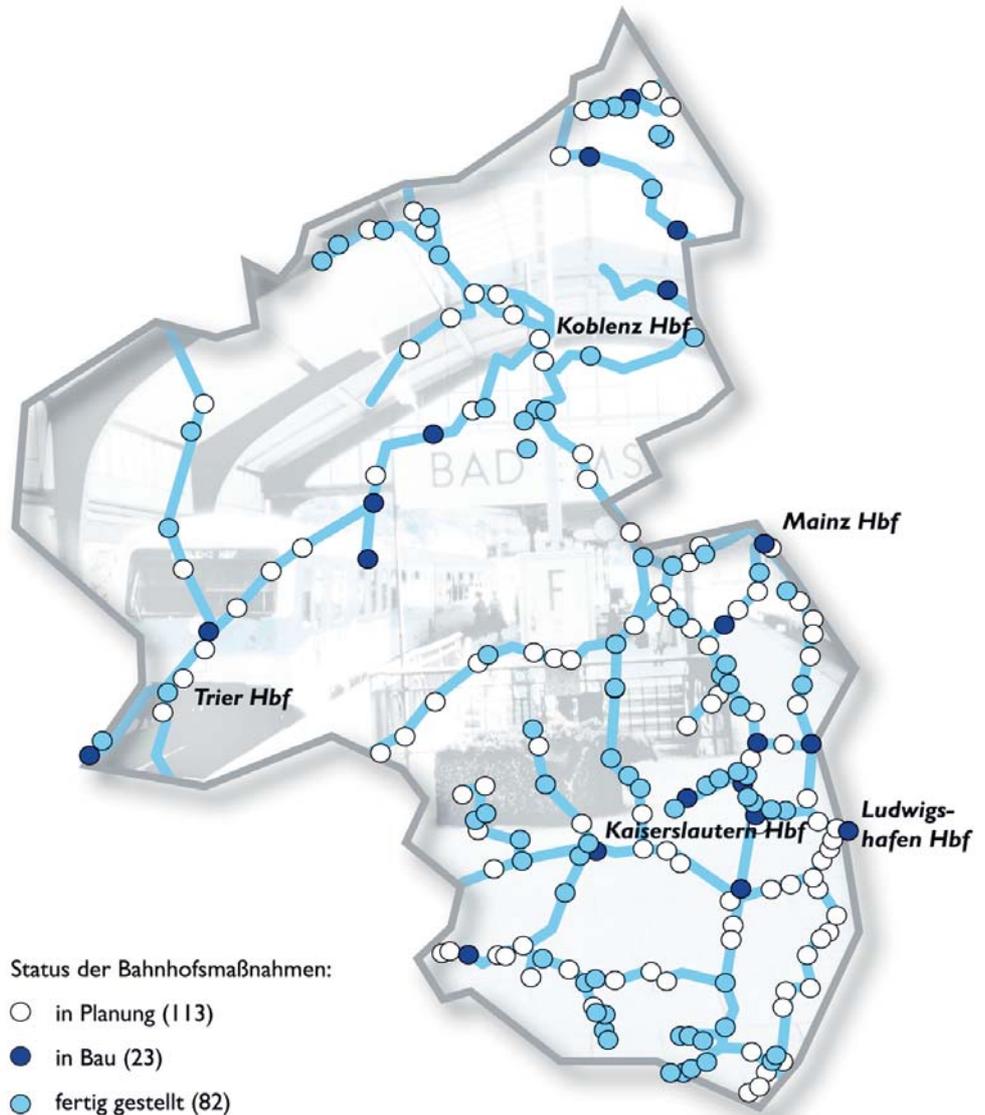
Verkehrsunternehmen gelangen zu wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen

Zunehmende Fortschritte macht die Hinwendung der Verkehrsunternehmen zu wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen und eigenwirtschaftlichen Verkehren. Die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG (GSS) vereinbarte mit der Gewerkschaft ver.di einen Betriebsübergang auf die Saarbahn bzw. Stadtbahn Saar GmbH in 2002. Damit gilt statt des BAT und des BMT – G II nun der Haustarifvertrag der Saarbahn. Ein Personalüberleitungstarifvertrag dient zur Besitzstandswahrung der betroffenen GSS-Mitarbeiter. In Saarlouis wurden die Verhandlungen über den Verkauf der Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis (KVS) gestoppt. Man besann sich auf ein internes Konzept, wonach die KVS nach festgelegten Kriterien und in einer definierten Zeitspanne wettbewerbsfähig und kostendeckend arbeiten soll. In Rheinland-Pfalz hingegen werden vornehmlich in den kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen weiterhin Verhandlungen über Beteiligungen Dritter geführt, ohne dass dies 2001 zu einem konkreten Abschluss geführt hätte.

Im Herbst 2001 kam es zum Abschluss eines Spartenariefvertrages für den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz. Daneben ließ die Gewerkschaft ver.di den Tarifvertrag des privaten Verkehrs- und Transportgewerbes (zeitlich begrenzt bis zum Inkrafttreten eines Tarifreuegesetzes) wieder aufleben. Nach derzeitigem Stand wird der Spartenariefvertrag in den Städten Ludwigshafen, Mainz und Kaiserslautern zur Anwendung gelangen. Dabei sind – abweichend vom Geist des Spartenariefvertrages – umfangreiche Besitzstandssicherungen für die Altbeschäftigten vorgesehen.

Während in Ludwigshafen politische Zusagen zur Refinanzierung bestehen, werden in Mainz die Busfahrer vom Spartenariefvertrag ausgenommen. Sie werden künftig in einer privaten Busgesellschaft angestellt werden. Es darf bezweifelt werden, ob der Spartenariefvertrag

Bahnhofsprojekte in Rheinland-Pfalz



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz

mit seinem gegenüber BMT – G II abgesenkten Niveau von rund 16 Prozent ausreicht, die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen herzustellen. Dies gilt insbesondere, so lange die Gewerkschaft Transnet und andere Gewerkschaften gültige niedrigere Tarife im ÖPNV-Sektor anbieten.

Autoren in alphabetischer Folge:

Dr.-Ing. Dipl. Kfm. Till Ackermann

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller

Ulrich Bethke

Dipl.-Volksw. Friedhelm Bihn

Dipl.-Ing. Frank Birkhäuser

Dipl.-Kfm. Winfried Bruns

Dipl.-Bibl. Ursula Dziambor

Ass. jur. Michael Fabian

Dipl.-Volksw. Dieter Fink

Dipl.-Ing. Dieter Forkert

Volker Freiesleben

Staatl. gepr. Betriebsw.
Marcus Gersinske

Dr. jur. Martin Henke

Rechtsanwalt Thomas Hilpert

Dr. rer. pol. Heike Höhnscheid

Dipl.-Soz. Steffen Kerth

Dipl.-Volksw. Manfred Knieps

Dipl.-Oek. Ulrich Lehmann

Dipl.-Verw.-Betriebsw.
Georg Lennarz

Dipl.-Soz. Mare Luik-Pani

Dipl.-Ing. Jürgen Mallikat

Rechtsanwalt Reiner Metz

Ass. jur. Klaus Meyer

Dipl.-Ing. Holger Michelmann

Dr. jur. Thomas Muthesius

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel

Dipl.-Volksw. Gerrit Poel

Jürgen Prinzhausen

Dipl.-Ing. Ralph Pütz

Dipl.-Ing. Berthold Radermacher

Dipl.-Geogr.
Hartmut Reinberg-Schüller

Ass. jur. Martin Schäfer

Dipl.-Ing. Martin Schmidt

Dipl.-Ing. Herbert Sladek

Dipl.-Ing. Udo Stahlberg

Dipl.-Kfm. Ralf Stollberg

Dipl.-Volksw. Götz Walther

Dipl.-Kff. Marga Weiß

Bildquellen:

S. 6,7,9,10,12 Joachim Donath

S. 13 Olaf Heil Fotodesign,
Dortmund

S. 14 Mittelweserbahn GmbH

S. 15 Rainer Wittbecker

S. 17 DaimlerChrysler

S. 19, 20 Europäisches Parlament

S. 21 Deutsche Bahn AG

S. 22 Kahlgrund-Verkehrs-GmbH

S. 28 DaimlerChrysler (links)

S. 28 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
GmbH

S. 29 Verkehrsverbund Großraum
Nürnberg

S. 36, 37 Heike Schröder

S. 39 Olaf Heil Fotodesign,
Dortmund

S. 40 Regionalverkehr Ruhr-Lippe
GmbH

S. 42 Kai Uhlemann

S. 43 Messe München GmbH (oben)

S. 43 Stephan Anemüller (unten)

S. 44 b.a.s. dialog GmbH, München

S. 45 Werbeagentur Slagman's,
Hamburg

S. 47 Annette Österreicher,
Köln

S. 48 Siemens AG

S. 49 Rhein-Main-Verkehrsverbund
GmbH (oben, Mitte, unten)

S. 50 Berliner Verkehrsbetriebe

S. 52, 53 Pinneberger
Verkehrsgesellschaft mbH

S. 54 Assenmacher Design,
Köln

S. 57 Heike Schröder

S. 64 Deutsche Bahn AG

S. 65 Jürgen Bedau

S. 70 Albtal-Verkehrs-Gesellschaft
mbH

S. 72, 73 Rheinische
Bahngesellschaft AG

S. 74, 75 Hamburger Hochbahn AG

S. 77 PSI Transportation GmbH

S. 77 Chemnitzer Verkehrs-AG
(Mitte)

S. 77 Hagener Straßenbahn AG
(unten)

S. 78 Lohr Industrie

S. 79 Irisbus

S. 80, 82 BVO Bahn GmbH

S. 84 naldo

S. 86, 87 Lokale Nahverkehrs-
Gesellschaft mbH Frankfurt

S. 89 Ulrich Bethke

S. 91 Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr des
Landes Schleswig Holstein

S. 94 Berliner Verkehrsbetriebe

S. 95 Dresdner Verkehrsbetriebe
AG (oben, unten)

Impressum:

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Kamekestraße 37 – 39

50672 Köln

Tel. (02 21) 5 79 79-0

Fax (02 21) 51 42 72

E-Mail info@vdv.de

Internet www.vdv.de

redaktionelle Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Stephan Anemüller,
Elvira Maas

Layout und grafische Gestaltung:
Kai Uhlemann, Heike Schröder

Druck: Druckpunkt Offset GmbH,
Bergheim-Gewerbepark

gedruckt auf umweltfreundlichen,
100-prozentigem Recyclingpapier

erschienen im Juni 2002

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
Telefon (0221) 5 79 79-0
Telefax (0221) 51 42 72
E-Mail info@vdv.de
Website www.vdv.de
